

LEGALITÀ. E IN FRETTA

Tutti i problemi fino ad ora trascurati, uniti alla mancanza del rispetto di regole rigide, stanno flagellando le corse su strada e non tutelano gli appassionati.

I Tribunali sparano a raffica sentenze impietose e molto pericolose per i praticanti, i provvedimenti tardano ad arrivare, le carte di circolazione delle auto continuano ad essere sequestrate, le coperture assicurative scandalizzano...

Guardando il mondo dell'automobilismo, ci siamo spesso domandati se fosse più importante restare su posizioni critiche nei confronti della Federazione, o se sarebbe stato meglio vedere quanto di buono c'è in ogni cosa: gustarci da spettatori le corse. Meglio sperare in un futuro migliore che rassegnarsi alla mediocrità attuale, ci siamo risposti. Per questo, vorremmo riproporre gli irrisolti problemi che la dirigenza sportiva deve affrontare definitivamente, dato che la correlazione tra il nostro sport e la società è diventata un'urgenza primaria. Ci riferiamo alle sentenze emesse dei Tribunali di Biella e Brescia, in merito agli incidenti del Lana 2001 e del 1.000 Miglia 1999, oltre che ai casi delle morti di Adriano Parlamento e Gianluca Frizzarin. E vorrete mica dimenticare gli ormai cronici problemi di sequestro delle carte di circolazione delle auto da corsa durante le manifestazioni, o la copertura assicurativa di chi corre? In un paio di occasioni si è andati vicino alla risoluzione di alcuni di questi problemi, peccato poi che sia venuta a mancare proprio la spinta determinante della Federazione. Ci piacerebbe sapere se, per aiutare l'iter del provvedimento proposto dal senatore Cesarino Monti, l'avvocato Franco Lucchesi abbia profuso presso la classe politica lo stesso impegno che ha impiegato per garantirsi la ratifica della sua rielezione come "boss" dell'Acì. Ecco i punti su cui si deve intervenire.

Fia e Cio - Nell'estate del 2004, il Comitato Internazionale Olimpico ha estromesso la Fia per non aver accettato i protocolli della normativa anti-doping. A parte la scandalosa posizione della Fia, da questa estromissione ne deriva che l'Acì non può far parte del Coni. E questo per

una regola dello stesso Comitato Olimpico, secondo la quale solo le federazioni facenti parte di un sport affiliato al Cio possono di conseguenza entrare nella sua emanazione nazionale.

Cds italiano - Il Cds italiano, riguardo alle gara su strada, dice che l'autorizzazione viene rilasciata sentite le Federazioni sportive, dopo che i promotori hanno richiesto il nulla osta per l'effettuazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, allegando il preventivo parere del Coni. La circolare diramata ogni anno dal Ministero competente contiene le norme pratiche di rilascio delle autorizzazioni, oltre al calendario gare, e cita i principi di correlazione tra Coni e Federazione. E aggiunge: *"il parere serve a garantire sotto il profilo della tipologia della gara, ma anche della professionalità dell'organizzatore, i presupposti per uno svolgimento (...) conforme ai canoni della sicurezza"*. Questa circolare, oltre che alle amministrazioni pubbliche competenti, viene indirizzata alla Federazione Motociclistica e alla Csaì, che però non è la federazione automobilistica.

Ma allora... - Punto primo: l'Acì non può essere ritenuta una federazione del Coni, in quanto fa parte della Fia, che è stata espulsa dal Cio. Punto secondo: all'Acì manca il riconoscimento di federazione sportiva, come unico tipo di legittimazione prevista dalla legge 242/99, articolo 5 comma 2, lettera C e successive modificazioni. Punto terzo: lo statuto dell'Acì recita all'articolo 1 che essa è "la Federazione che associa gli Automobile Club" e non la federazione sportiva del Coni, in quanto non si riconosce nelle prescrizioni della legge 242/99, né prevede di legiferare secondo i principi del Coni e del Cio. Punto quarto: se diamo valore

alla circolare del Ministero, neppure la Csaì può essere ritenuta Federazione del Coni, visto che il suo regolamento non è mai stato approvato dalla Giunta Nazionale del Coni. Punto quinto: le norme particolari del Rns e delle Ns, emanate direttamente dalla Csaì e non approvate dall'Acì, non hanno avuto la dichiarazione di conformità della Giunta del Coni. In pratica, il Ministero non potrebbe rilasciare ai promotori delle corse su strada alcun nulla osta, in assenza del preventivo parere del Coni.

Se non basta - Resta da sottolineare come, in quest'ultimo periodo, la Csaì non sia stata in grado di applicare le sue stesse regole. Prima abbiamo assistito alla vicenda dell'autorizzazione ad organizzare il Rally d'Italia, concessa ad un soggetto che in quel momento non aveva i requisiti per ottenere la licenza di organizzatore. Poi non è stato preso alcun provvedimento di fronte ad una gravissima violazione regolamentare avvenuta durante la Malegno-Borno, dove ha perso la vita il povero Parlamento, che non poteva essere ammesso in nessuna veste con quell'auto. E poi una domanda: perché la Csaì ha ricevuto, controllato e non contestato l'elenco iscritti della Pedavena-Croce d'Aune, lista nella quale erano ammessi una quarantina di partenti oltre a quelli previsti dalle normative di sicurezza?

Dulcis in fundo - Il nostro è uno sport che ha insiti alcuni pericoli non eliminabili, ma è indubbio che la prima cosa da fare è quella di ottenere un riconoscimento certo, reale e perfettamente legale. Una volta ottenuto ciò, le nostre regole, che diventerebbero per ricaduta regole dello Stato, andrebbero fatte rispettare, consapevoli dei diritti ma anche dei doveri che ciò implica.