MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

3/2014

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

ECCENTRICI

GRANPASSI

PROVINI

BOLLI

NOVEMBRE 2014

Moto Morini Club news
Trimestrale di informazione
sull'attività del Moto Morini
Club diffusa tra i soli soci
Numero 3/2014 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani,

edito da :
FPM edizioni scrl
00147 Roma - via C.Colombo 183
info@motomoriniclub.it
iscrizioni@motomoriniclub.com

EDITORIALE

Cari morinisti, eccomi qui! Dopo tanto tempo scrivo un editoriale, cosa che negli ultimi numeri è toccato al nostro infaticabile vice presidente Sergio. L'estate è archiviata e mentre scrivo queste parole, dopo un ottobre caldo degno di luglio o agosto, è arrivato il primo fresco della stagione. Nel frattempo sono ricominciati gli incontri canonici del primo e terzo mercoledì del mese presso la sede del motoclub e, sinceramente, pensavo che potessero essere un po' più frequentati dai soci, che invece per il momento …..latitano! Un po' per il tempo meteorologico e un po' per la scarsa partecipazione, ultimamente anche le uscite in moto non hanno avuto molto successo, mentre mi piacerebbe che le cose cambiassero per il prossimo futuro. Un tempo le riunioni in sede erano settimanali poi lentamente un po' perché ero rimasto solo ad aprire il locale (prima mi aiutava Andrea, l'ex presidente del mmc) e un po' perché la partecipazione alle riunioni dopo i primi anni tendeva a calare, prendemmo la decisione degli incontri bisettimanali cosa che ritengo ancora una condizione ottimale. Obiettivamente partecipare a riunioni serali una o due volte al mese non mi sembra una cosa tanto difficile e dunque, visto che un'associazione si tiene in piedi con la passione e la partecipazione dei soci stessi, facciamo un piccolo sforzo e anche quando ci sentiamo stanchi dopo cena e tenderemmo a restare a casa in pantofole, davanti alla televisione, cerchiamo di forzarci un po' e raggiungere la sede del mmc perchè sicuramente alla fine, lo sapete, sarete contenti. Allo stesso modo, come dicevo prima, cerchiamo di riprendere costantemente la bella usanza di uscire in moto in occasione della prima domenica del mese (ma sono ben accette anche proposte che vadano al di là dei canonici incontri), quelli che nacquero con il nome di "incontri grotteschi" dal nome di nostro ex socio che li aveva pensati. A questo punto, già che ci sono, aggiungo anche che sarebbe gradita una maggiore partecipazione al MMC News da parte di tutti o almeno da parte di quelli che hanno qualcosa da dire riguardo il mondo Morini o anche delle due ruote in generale. Ricordo che fino a qualche tempo fa, troppo tempo fa, c'era una rubrica che si intitolava "Io Morinista" dove i soci che volevano, avevano l'opportunità di raccontare la propria storia morinistica fin dagli inizi. Proviamo a riprendere questa bella e interessante iniziativa che però dovrebbe procedere senza dover prendere i soci per i capelli costringendoli a scrivere qualcosa, perchè i morinisti dovrebbero offrirsi spontaneamente, quindi chi vuole, soprattutto tra quelli che si sono iscritti negli ultimi anni, scrivano un pezzo per il MMC News e ce lo facciano avere tramite la mail del sito web, coraggio, vi aspettiamo!
Un saluto a tutti.

Fabio

L'ANGOLO TECNICO

GLI ECCENTRICI CHE CONTANO

Stessa cilindrata, stesse misure fondamentali, stesso frazionamento, uguali misure di valvole e di diffusore di carburatori, stesso impianto di scarico e di aspirazione, eppure due propulsori possono avere caratteri diversi, anche molto diversi. Uno spinge in alto e gli piace girare forte ma in basso è un po' scorbutico, un altro invece prende bene in basso e possiede un'elasticità eccezionale ma arrivato ad un certo punto tende a piantarsi e a fare muro. Il perché di queste differenze comportamentali tra due propulsori sostanzialmente identici è da ricercare in un organo meccanico detto asse a camme o albero della distribuzione, costituito da due o più camme o eccentrici, che hanno il compito di determinare il moto delle valvole. Il profilo di questi eccentrici, realizzato a seconda di dove deve lavorare l'albero della distribuzione (nel basamento o nella testa), realizza il tempo di apertura delle valvole di aspirazione e di scarico e la loro alzata. La camma è formata da un cerchio base e dalle due rampe di apertura e di chiusura (1). Il valore dell'alzata, nel caso dei motori che adottano i bilancieri per trasferire il moto delle camme alle valvole come nel caso dei nostri Moto

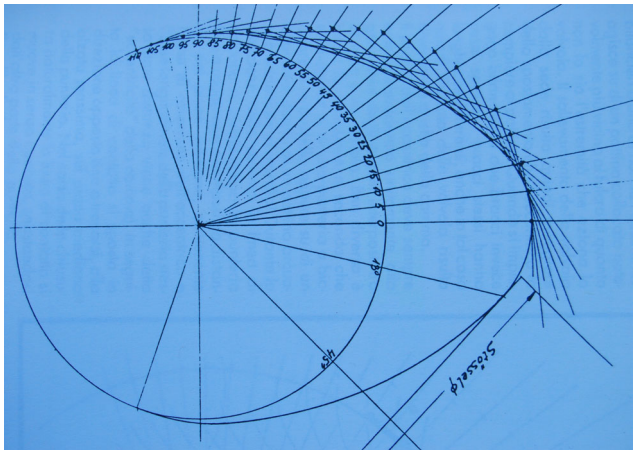


Fig 1

Morini d'epoca ad aste e bilancieri, è influenzato anche dal rapporto di leva che hanno i bilancieri stessi (2 – 2 bis) e quindi l'alzata totale delle valvole nei motori con distribuzione di questo tipo, è rilevabile solo sulla valvola e non sull'eccentrico (come invece accadrebbe su una camme che lavora direttamente sulla valvola come nel caso dei propulsori con asse a camme in testa, tipo i bialbero corsacorta che equipaggiano i modelli più recenti della Moto Morini).

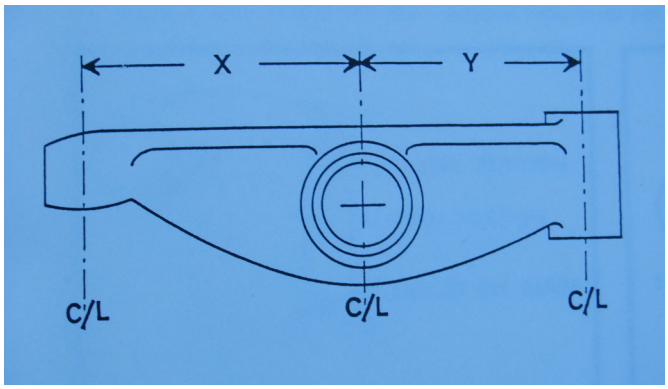


Fig 2—2bis

La conformazione delle rampe e la zona apicale dell'eccentrico, determinano la grandezza dell'alzata a seconda del posizionamento dell'albero motore e quindi del pistone. Una rampa di forma più arrotondata fornirà delle aperture di valvola maggiori rispetto ad una rampa con una conformazione più piatta, a tutto vantaggio della respirazione e del

Fig 3

riempimento del cilindro e anche la zona apicale della camma se di diametro più grande, garantirà alla valvola un tempo di apertura maggiore rispetto ad una con diametro più piccolo (3). Tra tutti i fattori influenzati dal profilo degli eccentrici (anticipi e ritardi di aperture e chiusure delle valvole), quello più importante è sicuramente il Ritardo della Chiusura della Valvola di Aspirazione che favorisce il riempimento del cilindro e di conseguenza la potenza del motore. Il valore dell'alzata delle valvole è in funzione del diametro del loro fungo e normalmente si aggira intorno al 25-26 %. Valori superiori a queste percentuali non danno effettivi vantaggi, a parte delle alzate parziali maggiori durante i moti di apertura e chiusura, ma possono creare problemi con l'altezza di squish (distanza pistone/testa al PMS) e con la distanza tra le valvole e i pistoni nel PMS di incrocio. Aumentare l'alzata delle valvole, in ogni modo, aiuta ad aumentare leggermente la potenza su tutto l'arco di utilizzo del propulsore. Oltre alla forma dell'eccentrico, che determina tutte le cose viste sopra, un'altra caratteristica molto importante per non dire fondamentale degli assi a camme, è il cosiddetto "Angolo di Calettamento" che sarebbe l'angolo incluso tra i due assi che passando per il centro dei cerchi base dei due eccentrici, di aspirazione e di scarico, uniscono il cerchio base con il punto più alto della camma (4 – 4 bis). Di solito i motori hanno delle camme con calettature che vanno dai 100° ai 110°, più l'albero della distribuzione avrà un angolo di calettamento vicino ai 110° e più il motore su cui è montato avrà un'indole turistica con la potenza ai bassi e medi regimi, mentre più la camme avrà un calettamento vicino ai 100° e più il motore su cui è montato avrà una vocazione sportiva con la potenza spostata verso gli alti regimi. Due assi a camme aventi eccentrici di uguale conformazione possono dare caratteri diversi ai motori che equipaggiano per il solo motivo che hanno angoli di calettamento differenti. Di estrema importanza è il montaggio e la messa a punto della camme sul motore, in modo da fargli dare i giusti gradi di fasatura della distribuzione senza errori e per fare ciò nei motori da competizione vengono montate delle pulegge o dei rocchetti che comandano gli alberi della distribuzione,

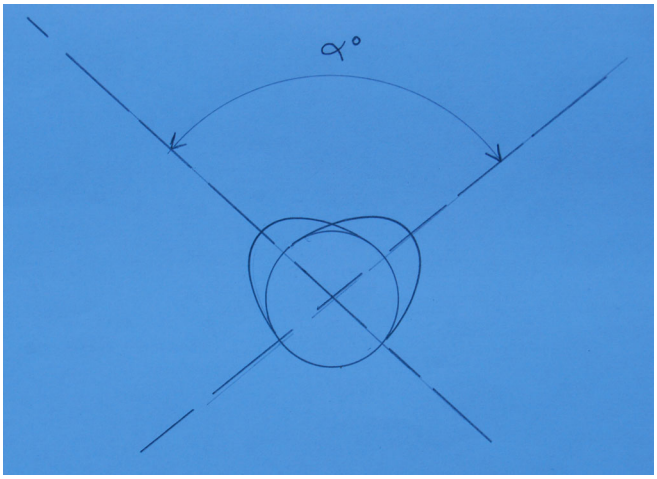


Fig 4—4bis

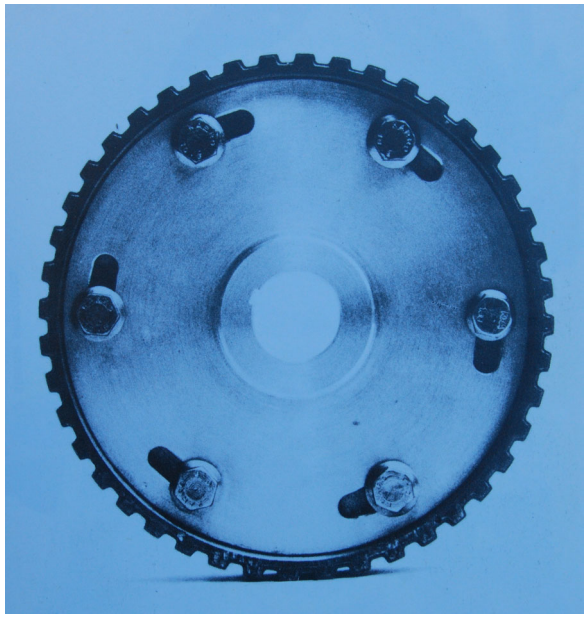


Fig 5

dotati di sistemi di correzione denominati "A Verniero" (5), che prevedono l'utilizzo di viti e asolature in grado di annullare anche le più piccole imprecisioni. I motori Morini ad aste e bilancieri hanno gli ingranaggi e i rocchetti della distribuzione con la possibilità di correzione dei gradi attraverso il "Sistema a Nonio" (6) che prevede una serie di scanalature

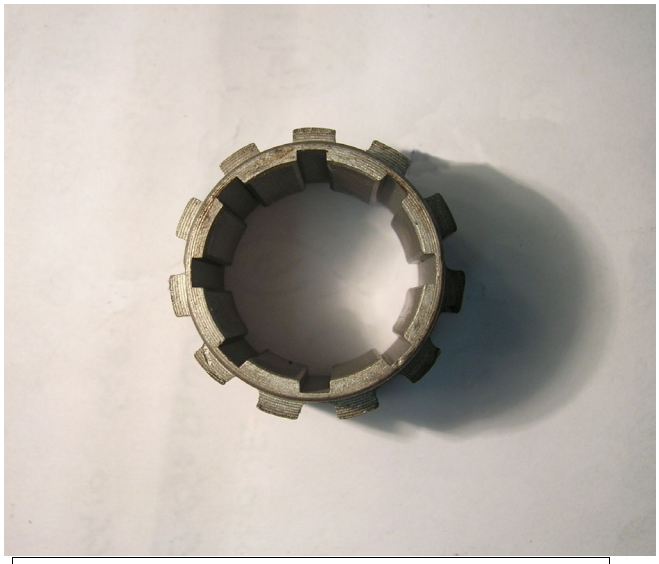


Fig 6

interne per posizionare le ruote dentate nella maniera più opportuna rispetto alla chiavetta. In assenza dei dati della distribuzione, un asse a camme montato bene deve mettere il motore "In Bilancio" (valvole di aspirazione e scarico aperte di egual misura) nel punto del PMS di incrocio. Le fasature in gradi degli assi a camme, nei motori che utilizzano i bilancieri, devono essere misurate con dei giochi fittizi tra bilancieri e valvole che sono nell'ordine dei 0,25 – 0,40 – 1,00 mm e utilizzando un apposito goniometro montato sull'albero motore e un comparatore collocato sulla testa con il tastatore poggiato sui piattelli delle valvole, eseguire le letture (7). Un altro dato importante di un asse a camme è il "Valore di Incrocio" ossia i gradi di rotazione dell'albero motore in cui le valvole di

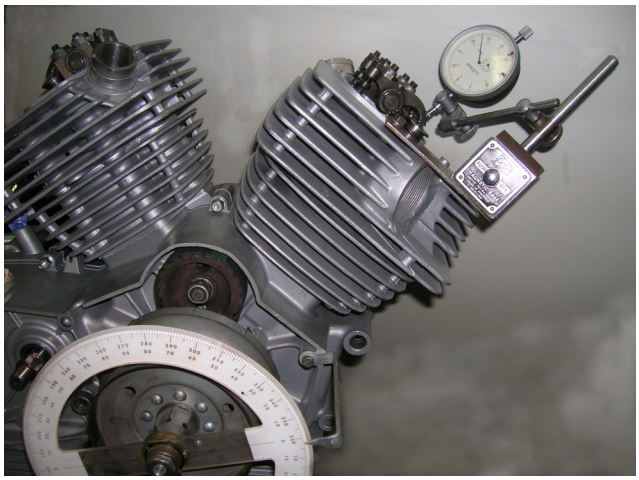


Fig 7

aspirazione e scarico sono contemporaneamente aperte. Un tempo di incrocio molto lungo è tipico di una camme sportiva che dà il massimo ai medio/alti e alti regimi ma presenta qualche problema ai bassi e medio/bassi regimi dove invece una camme con incrocio ridotto, esprime il suo meglio. Come sempre parlando di assi a camme, non si può avere la moglie ubriaca e la botte piena, si tratta di trovare comunque il miglior compromesso possibile ma pur sempre un

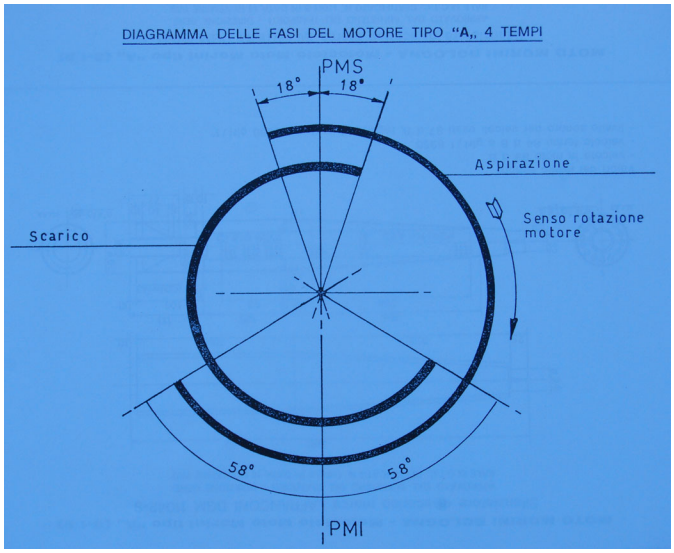


Fig 8

compromesso. Nel disegno (8) viene visualizzato con un grafico il funzionamento di un asse a camme di una Tre e Mezzo Turismo, dove si vedono gli anticipi e i ritardi di apertura e chiusura delle valvole (fasatura) e il valore dell'incrocio.

Nella prossima puntata proverò a parlare degli assi a camme in modo più morinistico, più vicino alle nostre Moto Morini.

Fabio

V° Raduno Granpasso, 13 e 14 Settembre 2014.

Le prime quattro edizioni del raduno si sono tenute presso la sede della Moto Morini a Casalecchio di Reno e il programma prevedeva solitamente l'incontro con i titolari con visita della fabbrica e rinfresco offerto dalla proprietà. Quindi si faceva un giro sulle colline emiliane con sosta per il pranzo e successivo altro giro.
Quest'anno, visto il disinteresse dimostrato dai proprietari, si è deciso di cambiare e, mediante votazione sul forum, è stata scelta come meta la Toscana, zona provincia di Siena, in modo da poter accontentare tutti i partecipanti, e penso che le future edizioni si terranno, per lo stesso motivo, preferibilmente nel centro Italia.
Partenza il Sabato mattina e prima tappa a Mestre per riunire friulani, trevigiani e veneziani. Seconda tappa a Terme Euganee dove si sono aggregati i vicentini. Terza tappa all'uscita di Firenze Impruneta dove alcuni Granpassisti indigeni, i quali si sono fatti carico dell'organizzazione, ci aspettavano per farci assaggiare le splendide strade sulle colline del Chianti, evitando la noiosa superstrada.

Abbiamo così raggiunto il luogo del ritrovo nel parcheggio del ristorante dove, dopo i saluti e le iscrizioni, abbiamo degustato un ottimo pranzetto.
Ad attenderci c'era anche Luigi-bestes con la sua BMW ma, come già scritto in altra sede, l'abbiamo perdonato vista la sua fede morinista.
In tutto c'erano quaranta Granpasso, la mia 1200 sport e quella di Domenico, una Corsaro Veloce del nostro amico Francesco più alcune BMW e Jap. C'era perfino una Granpasso con sidecar di una coppia di tedeschi.
Dopo pranzo siamo partiti per il tour sulle strade senesi con una sosta per far visita alla famosa e splendida abbazia gotica di San Galgano e alla sera siamo arrivati in albergo, costituito da un caratteristico borgo nei pressi di Terme di Petriolo, dove abbiamo preso alloggio e dove più tardi abbiamo cenato, continuando a socializzare attribuendo anche un volto ai nickname.
La Domenica mattina, dopo i saluti e gli arrivederci al prossimo anno, una parte del gruppo si è diretta alle Terme di Saturnia per un bagno e per il pranzo. Noi del nordest invece, abbiamo preso la strada di casa con sosta per il pranzo ai piedi dell'Appennino prima di affrontare i passi della Futa e della Raticosa per poi scendere verso Bologna e far ritorno alla base, salutandoci via via che ciascuno arrivava a destinazione.
L'organizzazione è stata ottima e buona la partecipazione. Splendidi i luoghi visitati e la compagnia.
Arrivederci al VI° Raduno Granpasso.

Saluti, Valter.

morini club news 3/2014

pag. 6

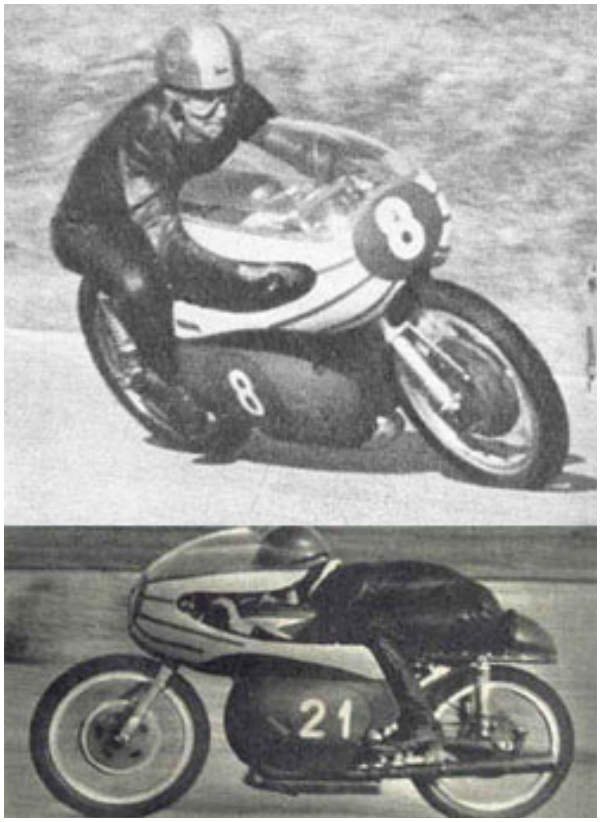
MORINI STORY

Con questo articolo intendo proporvi una sintetica rievocazione della intensa e ormai lontana esperienza Morini nel reparto corse. In una serie di scritti a puntate rievocheremo quei piloti più o meno noti che hanno fatto onore a queste bellissime moto.

Correva l'anno 1960. Per la moto Morini fu un momento speciale perché, come nella vita a volte accade, in un unico castone si fusero naturalmente due gioielli di infiniti colori: il passaggio di Tarquinio Provini alla casa bolognese e l'esaltazione di un mezzo particolare ed avanguardistico rispondente al nome di 250 bialbero. La confluenza di queste assolute emozioni generò un triennio di sodalizio che brilla ancora di memorie.
Procediamo per gradi. Provini respira da piccolo odore di benzina e meccanica. Il padre ha un'officina ed il giovane Tarquinio si segnala subito vincendo da minorenne una gara sul circuito cittadino di Firenzuola d'Arda. Squalificato per l'età.

A diciassette anni vince sul circuito di Piacenza in sella ad una MV 125. Stesso esito. Un predestinato con l'ansia di mangiarsi a morsi la vita.
Quella vita che lo portò alla corte del conte piacentino Giuseppe Boselli in sella alle Mondial. Non mi soffermo su questa parte di carriera già ricca di vittorie prestigiose per il giovane centauro. Vale la pena ricordare che nel 1955 debutta al TT cadendo per eccesso di passione e finendo incastrato in una cabina telefonica. Un sinistro e bizzarro presagio.
Accade due anni dopo un fatto di rilevante interesse storico-economico; la Mondial insieme a Guzzi, Gilera e inizialmente MV aderisce ad un accordo detto 'Patto di astensione'.
Questo cartello sanciva il ritiro dalle corse a causa delle forti spese insostenibili anche per lo scarso compenso delle vendite disadatto a bilanciarle.
La MV retrocesse poi da questa iniziativa ed ingaggiò il Nostro in 125 e 250.
Provini tuttavia trova nello stesso nido un rivale tremendo: Caro Ubbiali. Battaglie epiche li vedono contendere.
Eppure Provini nel 58 vince il campionato mondiale in 250. Questa acerrima ed insostenibile rivalità lo spinge ad aprire la finestra per nuova aria e nuova vista sul cielo.
E nel 60, anno che anticipa rivoluzione economica e storia determinante nel nostro malinconico Paese, bello e disperato, entra in scena Alfonso Morini, il Padre della nostra passione.
Gli affida un mezzo unico: la 250 bialbero con cui al TT arriva terzo.
Cade a Francorchamp ma la leggenda inizia.
Il contrasto, nonostante il felice matrimonio, inizia e sarà mesta la fine di una favola senza finale,annunciata.
La casa Morini concepisce il mondiale a partecipazione ridotta,puntando su altre e più accessibili competizioni e Tarquinio non approva.Nel 61 nuovo titolo seniores.
Riuscì a girare più di qualche volta meglio delle 500 con una monocilindrica.
Tuttavia in prova a Monza cadde fratturandosi una costola.Vide così sfumare una possibile vittoria piazzandosi quarto.
Provini è il "Toro di Bologna".

Provini lampi e sassate.
Ed anche il 1962, omettendo i pregevoli piazzamenti nella vittoria del Titolo Italiano, videro Provini osservare il Mondiale da lontano. Che macchina era la 250 bialbero? Il canto di una tigre baritonale. Un capolavoro.
Monocilindrico verticale, distribuzione bialbero con comando a cascata di ingranaggi.
Motore bivalvolare (solo a fine carriera a 4 valvole), frizione multidisco a secco con trasmissione primaria ad ingranaggi e finale a



catena sulla destra. Un gioiello.
Nel 58 con 32 cavalli girava a 10500 giri per velocità max.di 210 km/h. Nel 1963 con 37 cavalli ad 11500 giri per velocità di 230 km/h.
Questo meccanismo in quell'anno ha piegato Honda, Benelli, MZ e Yamaha. In quell'anno Alfonso Morini decide di impegnarsi nel Mondiale.
In Spagna e Germania Provini batte Redman, pilota Honda.
Coglie altri podi in Irlanda e Belgio, imponendosi in Italia ed Argentina; in Giappone la febbre lo ferma al quarto posto. Perde il mondiale per soli due punti.
Corse sette gare su undici per volere della Morini. Se le avesse corse tutte avrebbe vinto. Fu il canto del cigno. Nel 64 Provini passò alla Benelli cogliendo altri successi in altri pianeti.
L'epilogo al TT. Fu il sole ad abbagliarlo per il ritardo della gara ad Agosto a causa dello sciopero dei portuali?
O forse le variazioni meccaniche apportate alla moto in emergenza ne determinarono la rovinosa caduta? Nessuno si fermò a soccorrerlo. Lo trovarono alla fine malconcio e ristabilitosi da una grave frattura alla schiena osservò per anni rimbalzare il tempo nell'ampolla che chiudeva modellini perfetti.
Come la sua epopea. Semper fideles Tarquinio. Cavaliere dei Campi Elisi.
"A noi piace pensarti ancora su quel motore, mentre fai correr via…la rabbia del tuo cuore".

Vincenzo.

LA BALLA DEL BOLLO

Nella finanziaria 2015 (pardon… legge di stabilità…. stabilità di che ? del precariato e della recessione ?) è prevista la seguente norma

L'art 44 comma 31 prevede che :

All'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 1, l'ultimo periodo è soppresso;
b) i commi 2 e 3 sono abrogati;
c) al comma 4, le parole: "I veicoli di cui ai commi 1 e 2", sono sostituite dalle seguenti: "I veicoli di cui al comma 1".

L'art. 63 della legge 21/11/2000, n.342 dice:
1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato.
A tal fine viene predisposto, per gli autoveicoli dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI), per i motoveicoli anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), un apposito elenco indicante i periodi di produzione dei veicoli.
2. L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni. Si considerano veicoli di particolare interesse storico e collezionistico:
a) i veicoli costruiti specificamente per le competizioni;
b) i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre;
c) i veicoli i quali, pur non appartenendo alle categorie di cui alle lettere a) e b), rivestano un particolare interesse
storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume.
3. I veicoli indicati al comma 2 sono individuati, con propria determinazione, dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI. Tale determinazione è aggiornata annualmente.
4. I veicoli di cui ai commi 1 e 2 sono assoggettati, in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, ad una tassa di circolazione forfettaria annua di lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli. Per la liquidazione, la riscossione e l'accertamento della predetta tassa, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni che disciplinano la tassa automobilistica, di cui al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni. Per i predetti veicoli l'imposta provinciale di trascrizione è fissata in lire 100.000 per gli autoveicoli ed in lire 50.000 per i motoveicoli

Quindi in pratica, se passa il testo della finanziaria, non pagherebbero il bollo solo i veicoli ultratrentennali, che verrebbero assoggettati solo alla tassa di circolazione, se in uso su strada

La motivazione del provvedimento è contenuta nella **Relazione Illustrativa** che cita:
La norma di cui al comma 31 prevede la soppressione del particolare regime di esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche previsto dall'articolo 63, commi 2 e 3, della legge 21 novembre 2000, n. 342, per gli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico a decorrere dall'anno in cui compiono il ventesimo anno di età ed assimilandoli alle auto con vetustà superiore ai trenta anni.
Attualmente, sono considerati veicoli di particolare interesse storico e collezionistico: i veicoli costruiti specificamente per le competizioni; i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre; i veicoli che rivestono un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume. Tali veicoli sono individuati, con propria determinazione aggiornata annualmente, dall'Automobilclub Storico Italiano (A.S. I.) e, per i motoveicoli, anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (F.M.I.).
Si ritiene opportuno procedere alla modifica della norma in quanto questa aveva la finalità di tutelare un parco auto e moto, precedente all'entrata in vigore della richiamata legge n. 342 del 2000, che, per caratteristiche e qualità costruttive ed in ragione di un loro rilievo industriale o estetico, al compimento del ventesimo anno di età poteva essere definito di particolare interesse storico.
Attualmente, con l'evoluzione delle tecniche costruttive da parte del mercato automobilistico, un autoveicolo o motoveicolo al compimento dei venti

ESCLUSIVO!!!
Fotografata la macchina di Renzi !

anni non può più essere assimilato ai veicoli di particolare interesse storico solo in ragione della sua vetustà. Per tale ragione, è ormai venuta meno la stessa ratio che aveva giustificato il richiamato regime di speciale esenzione. A ciò si aggiunga che, nel corso degli anni, i controlli previsti dal comma 3 del citato articolo 63 finalizzati all'individuazione, da parte dell'ASI e della FMI mediante propria determinazione, dei veicoli di cui al comma 2 del più volte richiamato articolo 63, sono risultati, talvolta, carenti, consentendo in tal modo l'accesso all'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche ad autoveicoli e motoveicoli che, oltre ad aver compiuto venti anni, non avevano alcuno dei requisiti normativi.

Confindustria ANCMA così commenta:
Gli introiti attesi per lo Stato sarebbero quantificabili in circa venti milioni di euro, corrispondenti allo 0,05% del valore dell'intera manovra finanziaria. A questo occorre aggiungere che l'aumentato gettito sarà eroso dal numero di proprietari che decideranno di demolire il proprio mezzo e, conseguentemente, dagli effetti negativi sull'indotto: filiera della riparazione/ manutenzione e turismo. Questa misura, insomma, sembra voler colpire, senza particolari benefici sul piano finanziario, un patrimonio della cultura nazionale e un pezzo della nostra storia.

La FMI ha rilasciato un comunicato ufficiale che riporta:
Le novità di questi giorni rischiano di distruggere in un solo colpo tanti anni di lavoro, volti alla conservazione di mezzi che altrimenti sarebbero stati destinati alla demolizione, attraverso l'incentivazione costituita dall'abolizione di tasse di possesso spesso molto onerose
Oggi, forse, con l'abolizione di questa "attenzione" nei confronti delle care vecchie storiche, lo Stato pensa di poter guadagnare e far guadagnare alle regioni chissà quali cifre finora non versate dai contribuenti per il possesso di auto e moto, ma non è così perché tanti dei mezzi finora conservati finiranno alla demolizione.

L'ASI è sulla stessa linea.

Ora, non si può negare che ultimamente troppi veicoli, in particolare auto, erano diventati "storici" anche se di storico non avevano niente. Spesso si trattava di auto moto solo vecchie i cui proprietari approfittavano della norma per risparmiare un po' di soldini. Non sono infrequenti i casi di rumeni o albanesi, sulla cui cultura motoristica è lecito dubitare, alla guida di auto "storiche" (Golf, fiat ritmo) per non pagare il bollo, e per avere assicurazione ridotta. Qui si innesta il discorso che la FMI e io stesso portiamo avanti da tempo: l'iscrizione al Registro Storico deve essere rigorosa, selettiva, altrimenti è una buffonata. Le assicurazioni hanno già aumentato l'età a 25 anni, il bollo ora probabilmente andrà a 30. Se non siamo più che credibili crolla tutto, avete capito buffoni che tentate di iscrivere Yamaha XT 600 con la ruggine e i bozzi, o Honda Spazio coloriti e malmessi, e vespe px/ pk arronzate e ammaccate, e che avete anche il coraggio di protestare quando vi respingiamo la richiesta?

Quanto alla demolizione, ci saranno sicuramente quelli che lo faranno per non pagare l' "insostenibile" bollo come quello che mi ha telefonato perché voleva che la FMI dichiarasse incostituzionale la finanziaria perché lui non ha i soldi per pagare il bollo della transalp, anche perché ha appena speso 1000 per revisionare il motore che faceva un filino di fumo…

Insomma siamo alle solite, si cerca di fare cassa ma non si tiene conto degli effetti collaterali.

La FMI ha presentato un emendamento, il vicepresidente dell'ASI mi ha detto che anche loro stavano per presentarne uno.

Dover ripagare il bollo (ho 5moto non ancora trentennali) mi scoccia assai. Però una cosa mi preoccupa enormemente di più: nella finanziaria, tra le altre cose, all'art 45 (ulteriori misure di copertura), comma tre, prevede un aumento dell'IVA di due punti nel 2016, altri due punti nel 2017, e un altro mezzo punto nel 2018, e l'aumento dell'accisa sui carburanti dal 2018, a meno che (comma 4) *Le misure di cui al comma 3 non sono adottate o sono adottate per importi inferiori a quelli indicati nei medesimi commi ove, siano approvati provvedimenti normativi che assicurino, in tutto o in parte, i predetti importi attraverso il conseguimento di maggiori entrate ovvero di risparmi di spesa mediante interventi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica.*

Perché non ne parla nessuno ? Siamo tutti sicuri che i tagli alla spesa pubblica saranno efficaci ? Ma quando mai … quindi aspettiamoci nuove tasse o l'aumento dell'IVA, che alla fine è la stessa cosa.

Ma a noi che ce frega ? Abbiamo 80 euro in più in busta paga… basteranno per comprare un Kalashnikov?

Sergio

MODA

MOTO MORINI CLUB COLLECTION

Si accettano le ordinazioni per i nuovi capi di abbigliamento del Moto Morini Club Roma

Prezzi:

Polo rossa maniche corte: euro 22,00 per i soci e euro 25,00 per i non soci; disponibile con ricami “aquila” o “morini”

Maglietta manica lunga nera mezza zip euro 27,00 per i soci e 30,00 euro per i non soci;

Affrettatevi, una volta effettuato l’ordine al produttore non sarà più possibile soddisfare ulteriori richieste.

Per gli appuntamenti del primo e terzo mercoledì del mese alla sede del club, in via Luigi Corti 29 Roma tel/fax 06 65374-67– vedete la notizia qui sotto, e chiedete prima conferma telefonica a Fabio 338-3697154 o Sergio 339-7368078

APPUNTAMENTI

Per le uscite della prima domenica del mese l'appuntamento e il percorso verrà indicato sul sito web e sul forum. Chi non ha accesso a internet telefoni preventivamente a Fabio o Piero per la conferma dell'appuntamento.

ALCUNE IMMAGINI DELL' ULTIMA USCITA DEL 2 NOVEMBRE
(alla faccia di chi ci voleva morti)

Come ai vecchi tempi, appuntamento in orario umano, giretto "dove ci va", chi sta meglio di noi ?

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO 2015:

28 - 29 MARZO 2015: MOSTRASCAMBIO REGGIO EMILIA

20 - 22 FEBBRAIO 2015: MOSTRASCAMBIO NOVEGRO

A chi rivolgersi: **tel/ fax**: 06 6537467
Per posta: Moto Morini Club, via Luigi Corti, 29 — 00151 Roma email iscrizioni@motomoriniclub.com

TESSERAMENTO 2015

SIAMO IN ATTESA DI CONOSCERE I COSTI DELLE TESSERE FMI PER DETERMINARE LE QUOTE DI ISCRIZIONE 2015. TENETE D'OCCHIO IL SITO WEB !

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget previsti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera "vintage" FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; Consulenza pratiche registro FMI ;

Modalità di pagamento:

- Direttamente presso la sede del Club, in via Luigi Corti, 29 a Roma

- RICARICA POSTEPAY: carta postepay n. 4023600472207259 intestata a Fabio Ferrario. La ricarica può essere effettuata recandosi alla Posta, o da uno sportello bancomat, o trasferendo l'importo da altra postepay, anche dal sito web delle Poste Italiane. Comunicate per telefono, fax o email a iscrizioni@motomoriniclub.com chi e quando ha effettuato il pagamento, e la cifra versata, altrimenti potremmo non essere in grado di individuare il pagamento.

-PAYPAL: si può effettuare il pagamento con Paypal inviandolo a ferrario.fabio@libero.it . Se pagate con Paypal dovete farvi carico delle commissioni di paypal, utilizzando per il pagamento il tab "familiari/amici" e controllando che sia spuntata la casella "pagherò la tariffa"

CONVENZIONE DAINESE STORE ROMA—VIA DELLA PENNA 13/21
- 20 % DI SCONTO

Ricordiamo che è stata attivata una convenzione con il Dainese Store di Roma. Ai nostri Soci verrà riservato uno sconto del 20% dietro presentazione del tesserino di appartenenza al motoclub Moto Morini. Lo sconto non sarà cumulabile con altre promozioni in corso, come ad esempio i saldi.
Lo sconto sarà applicato indistintamente su tutte le collezioni Dainese, Moto, Ski, Bike e la nuovissima linea Equestrian al momento del pagamento in cassa.
E' importante quindi rispettare queste condizioni, e non cedere il tesserino di appartenenza a terzi.
In ultimo, per poter continuare con la convenzione anche nel 2014, chiediamo ai nostri soci di cliccare "mi piace" alla pagina Dainese D-Store Roma su Facebook, e di lasciare una mail di riferimento cui inviare la newsletter delle attività del nostro Store (eventi, promozioni e quant'altro).

Federazione Motociclistica Italiana

Registro Storico FMI

Il vicepresidente del Moto Morini Club Roma, Sergio Milani, è stato nominato Esaminatore Nazionale del Registro Storico. E' una ulteriore riprova di competenza e affidabilità del nostro club, che annovera anche tra i suoi soci un Referente del Registro Storico.