

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori DE LUCA Athos, IULIANO, ERROI, LOMBARDI SATRIANI, OCCHIPINTI, CRESCENZIO, PAROLA, LO CURZIO, BEVILACQUA, DE MARTINO Guido, SQUARCIALUPI, VERALDI, BEDIN, ZANOLETTI, BERTONI, BORTOLOTTI, PORCARI, CURTO, PIERONI, RUSSO SPENA, RIPAMONTI, BOSI, PREDI, LUBRANO DI RICCO, BONATESTA, BESOSTRI, MAZZUCA POGGIOLINI, MUNDI, SARACCO, NIEDDU, MARTELLI, COSTA, TONIOLLI, DE ANNA, PIATTI, LORETO e SALVI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 LUGLIO 1997

Normativa differenziata per i motoveicoli e autoveicoli
d'epoca e di interesse storico e collezionistico

ONOREVOLI SENATORI. — Il nostro parco auto di interesse storico e collezionistico, ultima testimonianza delle antiche tradizioni di tecnologia artigianale ed industriale del nostro Paese, è molto limitato e va protetto.

A questo fine non giovano le attuali norme che favoriscono una indiscriminata rotamazione per il rinnovo del parco circolante. Per anni, in presenza di una domanda crescente di nuove immatricolazioni, si è consentito, in assenza di controlli, l'uso di auto in cattivo stato di manutenzione e quindi pericolose ai fini della sicurezza, oltrechè inquinanti, con gravi danni per il rispetto ambientale.

Il nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (articolo 60 e successive modificazioni) assimila gli autoveicoli d'epoca ai «veicoli atipici» (articolo 59): una impropria ed anacronistica soluzione in quanto vengono accomunati, nel trattamento restrittivo delle norme, i veicoli del passato a quelli del futuro (auto elettriche, veicoli speciali, eccetera).

Non si considera che le auto di interesse storico, possedute per motivi amatoriali o affettivi e mantenute proprie per questo dai possessori in perfetto stato di efficienza, hanno un uso occasionale e difficilmente vengono esposte ai rischi del traffico. Ma il nuovo codice della strada, con le severe norme in tema di «revisione periodiche» ed in assenza di una normativa differenziata per le auto di interesse storico e collezionistico, di fatto non consente un corretto uso di queste auto, che pure è necessario per mantenerle in vita.

In queste condizioni le poche auto che sopravviveranno finiranno relegate nei musei come ferri vecchi.

Occorre promuovere, nel rispetto delle norme di sicurezza e della tutela ambientale, una nuova normativa, che tuteli con equità e realismo il nostro patrimonio di auto storiche favorendone il possesso per motivi amatoriali da parte dei collezionisti e consentendone l'uso occasionale.

Al fine di accertare il grado di sicurezza ed affidabilità di queste auto sono stati recentemente effettuati, al Centro prove ed esperienza della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC) del Ministero dei trasporti, una serie di *test* su un campione rappresentativo di auto storiche di tutte le epoche.

Queste prove hanno consentito di ottenere dei nuovi parametri che possono portare alla realizzazione di nuovi *standard* da utilizzare in sede di revisione periodica obbligatoria, per consentire, con delle limitazioni alla velocità dove necessario, la circolazione (che è occasionale, in quanto sarebbe antieconomico per i proprietari utilizzare queste auto come mezzi abituali di locomozione).

Senza entrare nei particolari tecnici della nostra proposta, essendo tutti i dati ed i riscontri in possesso della MCTC a seguito delle prove citate, possiamo così sintetizzare la proposta per una normativa differenziata.

Per quanto riguarda le revisioni, si possono distinguere due categorie di auto storiche:

a) quelle costruite dopo gli anni '50, spesso dotate di freni a disco anteriori, che soddisfano gli attuali *standard*;

b) quelle costruite prima degli anni '50, dotate di freni a tamburo con impianto idraulico e anche meccanico che alla prova di decelerazione hanno fatto rilevare spazi

di frenata superiori, ma comunque nei limiti dei mezzi pesanti (camion ed autobus da città).

Il disegno di legge che si propone è estremamente semplice, e lascia lo spazio necessario a successive determinazioni di carattere regolamentare e alla discrezionalità tecnica dell'Amministrazione.

Esso comporta in primo luogo la distinzione tra veicoli «d'epoca», la cui circolazione stradale rimane eccezionale e sottoposta a limitazioni e cautele, e veicoli «d'interesse storico o collezionistico», che non devono sottostare a tali limiti. I veicoli d'epoca, secondo la nostra proposta, dovrebbero essere dichiarati tali dalla MCTC, che rilascerebbe loro un apposito attestato. Essi, anche se radiati, in precedenza, dal pubblico registro automobilistico (PRA) potranno essere nuovamente immatricolati, al pari di quelli eventualmente importati; la MCTC, in sede di revisione, potrà imporre loro particolari limitazioni. La revisione, in considerazione dell'uso limitatissimo che ne viene fatto, avrà luogo ogni quattro anni, mentre per i veicoli d'interesse storico o collezionistico si applicherà la normativa ordinaria. Sarà compito della MCTC stabilire le modalità della revisione, che saranno tali da rispettare le caratteristiche originarie del veicolo nonchè le norme intese a garantire la sicurezza e il rispetto dell'ambiente, fermo restando che si tratta di veicoli destinati ad un uso comunque occasionale e salutare.

Di particolare rilievo è la disposizione dell'articolo 3, che rimuove una singolare anomalia giuridica. Ai veicoli d'interesse storico, infatti, vengono oggi concessi dei benefici fiscali a condizione che essi, oltre a possedere i requisiti propri della categoria, siano iscritti ad uno dei registri tenuti, rispettivamente, dall'*Automotoclub* storico italiano, e dai registri di marca della Lancia, della Fiat e dell'Alfa Romeo. Si condiziona dunque un beneficio fiscale all'appartenenza (soggetta al pagamento di somme non indifferenti) ad una associazione privata. A tali associazioni, e ad altre che siano in possesso della medesima competenza in materia, come del resto alle stesse costruttrici, italiane o straniere, può ben essere lasciata la funzione di attestare – qualora manchi ogni altra documentazione – la vetustà e il carattere originario del veicolo, in forme che – ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del disegno di legge – potranno essere meglio definite dal regolamento; sembra invece logico disporre che i benefici spettano a chiunque sia in grado di dimostrare – di regola, mediante un documento ufficiale quale il libretto di circolazione – il possesso dei requisiti richiesti. Tale disposizione non comporta un ampliamento dell'area dei soggetti che possono beneficiare dello sgravio, e non determina quindi una diminuzione del gettito fiscale: essa assicura, viceversa, una evidente semplificazione delle procedure, nel rispetto della *ratio* della norma già vigente.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Veicoli d'interesse storico e collezionistico)

1. All'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 le parole «nonchè i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico» sono soppresse;

b) al comma 2, le parole «e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione» sono sostituite dalle seguenti: «Essi sono dichiarati tali dalla MCTC, allorquando rivestono particolare interesse nella storia motoristica e nella evoluzione della motoristica e della sicurezza stradale, e ricevono dalla MCTC stessa un apposito attestato»;

c) al comma 3, dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

«*b-bis)* anche se radiati dal PRA, possono essere immatricolati, se ritenuti idonei ai fini della sicurezza, con eventuali limitazioni fissate dalla MCTC in sede di revisione»;

d) il comma 4 è abrogato;

e) il comma è sostituito dal seguente:

«5. Sono veicoli di interesse storico o collezionistico, ai fini del presente codice della strada, tutti i veicoli con oltre trent'anni di vetustà, calcolati dalla data di costruzione. Essi devono possedere la caratteristiche e i requisiti tecnici richiesti al momento della costruzione, eventualmente modificati in relazione alle esigenze della circolazione»;

f) al comma 6, dopo la parola «epoca» sono inserite le seguenti: «non iscritti al

PRA», e le parole «ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento» sono soppresse.

Art. 2.

(Revisione)

1. Nell'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. Per i veicoli d'epoca, iscritti al PRA, la revisione è disposta ogni quattro anni».

Art. 3.

(Sgravi fiscali)

1. Al comma trentaquattresimo dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la parola «storico» sono inserite le seguenti: «e collezionistico, nonché i veicoli d'epoca»;

b) le parole «iscritti nei registri: *Automotoclub* storico italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo» sono soppresse.

Art. 4.

(Regolamento di attuazione)

1. Cessano di avere efficacia le disposizioni del regolamento di cui al 16 dicembre 1992, n. 495, in contrasto con le disposizioni di cui alla presente legge. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa, il Governo adotta le disposizioni regolamentari necessarie per la sua attuazione, con particolare riferimento alla circolazione degli autoveicoli d'epoca sulla

rete stradale, ai documenti e contrassegni di cui devono essere forniti e alle modifiche che devono essere eventualmente apportate alle caratteristiche originarie dei veicoli in relazione alle esigenze della circolazione.

2. Il regolamento può altresì prevedere che l'*Automotoclub* storico italiano o altre associazioni o enti, nonchè le case costruttrici, possano, qualora manchi ogni altra idonea documentazione, rilasciare attestati in ordini alla originalità e alla vetustà dei veicoli, validi ai fini del codice della strada e della presente legge.

