

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

**N. 5019**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori PASQUINI, FERRANTE, PARDINI,  
MARINI, CARPINELLI, MONTAGNA, DE MARTINO,  
BISCARDI, PAPPALARDO, VIVIANI, MUNDI, COVIELLO,  
VISERTA COSTANTINI e VIGEVANI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 FEBBRAIO 2001**

---

Delega al Governo per la determinazione dei princìpi e criteri  
di riconoscimento delle associazioni di amatori di veicoli  
storici e modifiche al codice della strada

---

ONOREVOLI SENATORI. – Il patrimonio motoristico rappresenta un bene storico, culturale e tecnologico da tutelare con lo scopo di conoscere e tramandare la memoria dell'attività dell'ingegno umano che ha costituito il nucleo fondamentale della civiltà industriale dell'Italia. Il movimento per la conservazione del patrimonio motoristico storico è presente in tutti i paesi dell'Unione europea e rappresenta un insostituibile esempio del progresso scientifico e tecnico nel campo dei trasporti sia individuali che collettivi.

I veicoli di interesse storico e collezionistico, in quanto circolanti, possono essere considerati alla stregua di un museo viaggiante a disposizione della collettività, un patrimonio storico meritevole di tutela, secondo l'articolo 9, comma secondo, della Costituzione.

La legge 30 marzo 1998, n. 88 (cosiddetta legge Veltroni) è una testimonianza concreta di questa tutela costituzionale. Essa disciplina l'uscita dal territorio della Repubblica dei beni che presentino interesse storico, artistico, archeologico, etnografico, bibliografico, documentale, archivistico, prevedendone il divieto quando tale uscita costituisce danno per il patrimonio storico e culturale nazionale.

Non a caso questo divieto viene esteso ai mezzi di trasporto aventi più di 75 anni di vita.

I collezionisti che sostengono i costi di acquisto, conservazione e circolazione di tali veicoli devono essere considerati, con buona ragione, i conservatori e depositari di tale patrimonio e perciò meritevoli di agevolazioni di carattere fiscale e normativo.

La legge 21 novembre 2000, n. 342 (collegato fiscale 2000), ha introdotto l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche

per tutti gli autoveicoli e motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione ed ha esteso tale agevolazione, riducendo il termine a 20 anni, anche agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico che vengono con tale legge definiti.

Il presente disegno di legge si propone di completare e rendere più organica la disciplina della materia introducendo norme che favoriscono il pluralismo associativo, prevedendo alcuni principi e criteri di riconoscimento delle associazioni di amatori di veicoli storici, e norme che attengono la modifica del codice della strada.

Le prime perseguono l'obiettivo di promuovere l'associazionismo libero e volontario, tra i possessori di veicoli storici, realmente ispirato all'articolo 18 della Costituzione, superando la contraddizione esistente nel caso di funzioni pubbliche certificatorie svolte da associazioni private che operando in regime di esclusiva perdono la loro caratteristica di associazioni libere e volontarie.

Il disegno di legge si prefigge l'obiettivo di interpretare correttamente, anche agli effetti costituzionali, la norma prevista all'articolo 63 del collegato fiscale dal momento che l'individuazione di tali veicoli, agli effetti della esenzione di cui al comma 2 del predetto articolo 63, viene oggi effettuata con propria determinazione dall'ASI – Automobilclub storico italiano e per i motoveicoli anche dalla FMI – Federazione motociclistica italiana, e queste associazioni rilasciano tale certificazione ai soli propri tesserati.

Per tali motivi il disegno di legge, all'articolo 1 si prefigge di modificare la normativa vigente poichè, se rimanesse il regime di

«esclusiva» assegnato ad una sola associazione per categoria di veicoli, si potrebbero sollevare fondati motivi di legittimità costituzionale per violazione dell' articolo 3, comma 1, della Legge fondamentale dello Stato. Gli articoli 2 e 3 riportano norme che attengono le semplificazioni e gli alleggerimenti normativi e comportano una diversa formulazione dell'articolo 63 della citata legge n. 342 del 2000 ed alcune limitate modifiche al codice della strada.

Tali modifiche sono motivate da alcune considerazioni di carattere generale:

a) per la loro stessa natura di patrimonio storico i veicoli di «interesse storico» o di «particolare interesse storico» non sono assimilabili a nessun altro tipo di veicolo né possono sottostare alla normativa generale, ma debbono essere classificati in una

categoria a parte e rispettare una normativa *ad hoc*;

b) i veicoli storici sono oggetto di accurata e minuziosa manutenzione;

c) il loro chilometraggio annuo è estremamente limitato ed il loro impiego su strada occasionale;

d) l'inquinamento imputabile ai veicoli storici è irrilevante.

Il disegno di legge introduce inoltre all'articolo 1, per tutti i veicoli con data di costruzione anteriore ai 30 anni, su richiesta dei proprietari, l'attribuzione di una targa di identificazione con il suffisso H (historic), come avviene già in Germania.

Tale targa viene affiancata alla targa di origine del veicolo e costituisce l'unico mezzo di identificazione del veicolo storico.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

*(Principi di riconoscimento delle associazioni di amatori di veicoli storici)*

1. Il Governo è delegato ad emanare, su proposta del Ministero dei beni culturali e ambientali, di concerto con i Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione, uno o più decreti legislativi volti a disciplinare le associazioni di amatori di veicoli storici, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

*a)* garantire la libertà di costituire libere associazioni amatoriali di veicoli storici, fondate su base volontaria e senza vincolo di esclusiva;

*b)* prevederne la registrazione presso il Ministero dei beni culturali e ambientali, richiedendo che gli statuti e le clausole associative delle medesime associazioni garantiscano trasparenza dell'attività e degli assetti associativi, dialettica democratica tra gli associati, osservanza delle finalità associative;

*c)* definire tra i criteri di rappresentatività il numero minimo di *club* e scuderie associate, la loro presenza ed operatività, da almeno tre anni, in non meno di sei regioni, il numero minimo di soci iscritti;

*d)* prevedere la tenuta, ad opera delle associazioni, di registri attestanti le caratteristiche tecniche e storiche dei veicoli posseduti dai propri associati;

*e)* prevedere la possibilità di rilasciare, su richiesta dei propri associati, per i veicoli con data di costruzione anteriore ai 30 anni, un targa di identificazione europea, con il suffisso H, da affiancare alla targa di origine del veicolo.

## Art. 2.

*(Modifiche all'articolo 63 della legge  
21 novembre 2000, n. 342)*

1. All'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«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.»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. I veicoli indicati al comma 2 sono individuati con determinazione concordata, dalle associazioni di amatori di veicoli storici. Tale determinazione è aggiornata annualmente.».

## Art. 3.

*(Modifiche al codice della strada)*

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 9, comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Non rientrano nella fattispecie delle gare con veicoli a motore le manifestazioni riservate ai veicoli iscritti ai registri tenuti dalle associazioni di amatori di veicoli storici, per le quali non sia ammessa una velocità media eccedente i cinquanta chilometri orari.»;

b) all'articolo 47, comma 1, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«o) veicoli di interesse storico e collezionistico.»;

c) all'articolo 60, comma 1, sono soppresse le parole: «nonchè i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico». Il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. Ai fini del presente codice della strada, sono veicoli di interesse storico e collezionistico, tutti i veicoli con trent'anni di vetustà calcolati dall'anno di costruzione. Sono veicoli di particolare interesse storico e collezionistico quelli iscritti nei registri tenuti dalle associazioni di amatori di veicoli storici, per i quali il periodo di vetustà è ridotto a vent'anni dalla data di costruzione. I veicoli di cui al presente comma debbono possedere le caratteristiche ed i requisiti tecnici richiesti al momento della costruzione, salvo le modifiche effettuate in relazione alle esigenze della circolazione. Per i veicoli che abbiano subito delle importanti e documentate modifiche d'epoca e siano classificabili di interesse storico, l'ammissibilità alla libera circolazione è subordinata all'approvazione del dipartimento trasporti terrestri dell'ufficio della motorizzazione civile.»;

d) all'articolo 80, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Per i veicoli di interesse storico e collezionistico e per quelli iscritti nei registri tenuti dalle associazioni di amatori di veicoli storici la revisione viene disposta ogni 4 anni ed avviene con la consulenza di esperti in veicoli storici. Tali veicoli sono inoltre esentati dalla prova di analisi dei gas di scarico».

#### Art. 4.

##### *(Efficacia degli articoli 2 e 3)*

1. Le disposizioni di cui agli articoli 2 e 3 acquistano efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui all'articolo 1.



