

Veicoli storici: quadro normativo di riferimento e prospettive di riforma.

Del Comitato di Redazione della Rivista Giuridica ACI

1 luglio 2013

- **Normativa di riferimento: la disciplina contenuta nel codice della strada**

La disciplina giuridica dei veicoli c.d. storici è contenuta nell'art. **60 del codice della strada**, che assimila i veicoli storici ai veicoli con caratteristiche atipiche, di cui all'art. 59 del codice della strada. L'art 60 cds fornisce anche la classificazione di questi veicoli, suddividendoli in due categorie:

- motoveicoli e autoveicoli d'epoca
- motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico

La disciplina dei veicoli "**d'epoca**" è contenuta nell'art 60 CdS e nell'art. 214 del regolamento al codice della strada. In particolare i motoveicoli e gli autoveicoli per essere considerati d'epoca, devono essere cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei, locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice. Inoltre si tratta di veicoli non adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione ed iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri.

I veicoli d'epoca sono soggetti a particolari disposizioni per quanto concerne la loro circolazione, che può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni.

Per poter circolare, inoltre, questi i veicoli devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione.

L'ente organizzatore del raduno deve anche presentare al Dipartimento per i trasporti terrestri, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti alla manifestazione.

Nell'autorizzazione devono essere indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo.

Anche il trasferimento di proprietà dei veicoli d'epoca deve essere comunicato al Dipartimento per i trasporti terrestri, per l'aggiornamento dell'elenco.

La disciplina degli **autoveicoli e dei motoveicoli di interesse storico e collezionistico** è contenuta nell'art 60 CdS e nell'art 215 del Regolamento al codice della strada. Rientrano nella categoria i veicoli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri:

- ASI
- Storico Lancia
- Italiano FIAT
- Italiano Alfa Romeo
- Storico FMI

Per poter circolare i veicoli di interesse storico o collezionistico devono possedere i requisiti previsti dall'art. 215 del Regolamento di esecuzione del codice della strada. In particolare questi veicoli devono risultare costruiti da almeno 20 anni e devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione.

Eventuali modifiche e sostituzioni determinate dalla impossibilità di reperire i pezzi originali, devono essere riconosciuti dalla Direzione generale della MCTC e riportate sulla carta di circolazione.

L'eventuale cancellazione del veicolo da uno dei registri c.d. "storici", comporta la cessazione della circolazione dello stesso.

Infine, l'articolo 60 del codice, prescrive la sanzione amministrativa (pagamento di una somma da 84 euro a 335 se si tratta di autoveicoli, o da 41 a 168 (se si tratta di motoveicoli) per chiunque circoli con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione o veicoli di interesse storico sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento.

L'art.63 della legge 342/2000, stabilisce che questi veicoli se circolano su strada, sono assoggettati ad una tassa di circolazione forfettaria annua di lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli, mentre sono esentati totalmente 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.

Va poi ricordato che la normativa - sia nazionale che comunitaria - in materia di beni culturali ha introdotto una ulteriore categoria: i "**mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni**", i quali ricadono in un particolare regime di tutela per quanto attiene alla circolazione internazionale dei beni culturali.

- **La disciplina contenuta nel codice dei beni culturali**

- Distinzione tra bene culturale e cosa d'arte

Prima di procedere alla descrizione della disciplina giuridica dei beni culturali è necessario anteporre una demarcazione tra la nozione di bene culturale e quella di cosa d'arte, per delimitare il campo di indagine.

L'opera d'arte è un prodotto della creatività e dell'ingegno umano in campo pittorico, scultoreo, architettonico, fotografico, musicale. L'opera d'arte appartiene all'artista oppure a chi l'ha commissionata e può essere liberamente venduta, donata, distrutta.

Il bene culturale è un'opera d'arte di un autore non più vivente, che trascorso un lasso di tempo definito (per la legislazione italiana almeno 50 anni per i beni mobili e 70 per gli immobili) viene riconosciuta come opera che testimonia il valore di una civiltà, ed in quanto tale, su questa cadono dei vincoli giuridici finalizzati alla sua conservazione ed anche alla sua valorizzazione.

Nella categoria di bene culturale, quindi ricadono sia le cose artistiche come sopra descritte, ma anche che le cose di interesse archeologico, storico, ambientale, paesistico, archivistico, librario e ogni altro bene che costituisca testimonianza materiale avente valore di civiltà, in grado di fornire agli uomini un'utilità prevalentemente di tipo spirituale e quindi culturale. Si parla di valore pregiuridico del bene culturale, intendendo che il valore culturale di un bene è insito ab origine, nella qualità stessa del bene e prescinde da qualsiasi dichiarazione in tal senso.

- Normativa di riferimento e categorie dei beni culturali

La normativa nazionale di riferimento dei beni culturali parte dalla **Costituzione** italiana, che all'art 9 stabilisce che la Repubblica promuove lo sviluppo della cultura (..) e tutela il patrimonio artistico e storico. All'art 117 è inoltre specificato che rientrano nella competenza legislativa esclusiva dello Stato, la tutela dei beni culturali. Invece la valorizzazione dei beni culturali e la promozione di attività culturali, rientra nelle materie di legislazione concorrente tra Stato e Regioni.

La materia dei beni culturali è stata sistematizzata attraverso l'adozione del **Codice dei beni culturali e del paesaggio** D. Lgs. 22 gennaio 2004, n 42 - di seguito indicato "codice"- (cd Codice Urbani come modificato dal D.Lgs. 156/2006 e dal D.Lgs. 62/2008).

La parte del codice di maggiore interesse ai fini del presente studio è la II, intitolata " Beni culturali" che a sua volta è divisa in due titoli:

titolo I - tutela (artt. 10 - 110)

titolo II - fruizione e valorizzazione (artt. 111- 130)

Il codice procede ad un'individuazione della categoria dei beni culturali attraverso un combinato disposto di due criteri identificativi: una clausola aperta e un'elencazione delle singole tipologie . La clausola aperta è contenuta nell'art 2 del codice ove si legge che sono beni culturali le cose individuate dalla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà. Poi attraverso gli artt. 10 e 11 si procede ad un'elencazione delle tipologie, stabilendo che sono beni culturali le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico. Questi beni possono appartenere allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali o ad ogni altro ente e istituto pubblico, oppure possono appartenere a soggetti privati, in questo caso è necessario però che intervenga una dichiarazione che attesti l'esistenza dell'interesse culturale emanato dalla Soprintendenza. Sono inoltre beni culturali anche le raccolte di musei, pinacoteche, gallerie, gli archivi e le raccolte librerie. La competenza in materia di tutela e valorizzazione dei beni culturali è attribuita al Ministero per i beni e le attività culturali da cui dipendono le Soprintendenze.

Le opere immobili e mobili frutto della creatività di una persona, divengono beni culturali se l'autore non è più in vita, siano trascorsi almeno 50 anni dalla creazione

dell'opera stessa e se si tratta di beni appartenenti allo Stato, alle regioni a enti territoriali, ad ogni altro ente pubblico e a persone giuridiche private. In questo caso, il bene deve essere sottoposto alla verifica dell'interesse culturale (ex art 12, comma 2) ad opera del Ministero dei Beni Culturali. Se la verifica è positiva, il bene ricade nella disciplina giuridica prevista dal titolo II del codice, per quanto riguarda la tutela e la valorizzazione.

La tutela disposta dal titolo II del codice, consiste nell'esercizio delle attività dirette ad individuare i beni costituenti il patrimonio culturale, a garantir la loro protezione e la loro conservazione per fini di pubblica fruizione. La tutela in particolare, si compone di poteri di vigilanza e ispezione, di autorizzazione di interventi di restauro volontario o imposto, di inalienabilità per i beni pubblici o di alienabilità previa autorizzazione, per alcuni beni sdemanializzati. L'apposizione dei vincoli grava sia sui beni mobili che sugli immobili e con procedure diverse a seconda che siano beni pubblici o appartenenti a soggetti privati.

- Beni oggetto di specifiche disposizioni di tutela (art 11 del codice dei beni culturali)

Esiste inoltre anche un altro gruppo di beni culturali, che sono considerati tali soltanto perché oggetto di specifiche disposizioni di tutela e quindi nei loro confronti non si applica in generale tutta la normativa relativa alla tutela dei beni culturali ed ai vincoli connessi. Di questi beni, la legge fornisce un elenco all'art. 11, si tratta di affreschi, vestigia, opere di pittura e scultura di autore vivente, fotografie ecc.

Tra questi beni sono espressamente menzionati anche i **mezzi di trasporto aventi più di 75 anni**. Questi beni sono soggetti soltanto ad alcune disposizioni specifiche contenute nel codice. Ad esempio le opere di pittura e scultura di un autore vivente, oppure le opere che non abbiano più di 50 anni, possono essere liberamente commercializzate e non sono sottoposte a vincoli di tutela, ma i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico o di esposizione a fini commerciali, hanno l'obbligo di consegnare all'acquirente la certificazione di autenticità e di provenienza del bene, corredata anche da fotografia. Inoltre questi beni possono essere trasferiti all'estero, soltanto se l'interessato è in grado di provare, al competente Ufficio di

esportazione, che le opere sono di un autore vivente o che la cui esecuzione non supera i 50 anni.

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto con più di 75 anni la disciplina che si applica è quella prevista dagli artt. 65 e 67 comma 2 del codice. E' liberamente consentita l'uscita temporanea dal territorio della Repubblica, di questi mezzi, a chiunque appartengano, corredati da certificazione attestante l'interesse culturale, soltanto se gli stessi devono partecipare a mostre o a raduni internazionali.

Ma se gli stessi devono essere trasferiti definitivamente all'estero, è necessario ottenere un'autorizzazione. In particolare occorre fare denuncia all'Ufficio di esportazione ed indicare il valore venale del bene, così da ottenere l'attestato di libera circolazione. L'Ufficio di esportazione comunica la richiesta al Ministero dei Beni Culturali. L'Ufficio di esportazione, anche in base ai criteri stabiliti dal Ministero e valutando la congruità del valore dichiarato, può concedere o negare l'attestato di libera circolazione. L'attestato di libera circolazione ha una validità di 3 anni ed è redatto in 3 originali, uno consegnato all'Ufficio di esportazione, uno al Ministero e un altro deve essere consegnato all'interessato per accompagnare la circolazione del veicolo. Contro il diniego è ammesso ricorso al Ministero entro 30 giorni per motivi di legittimità e di merito.

- **Proposte di legge di modifica dell'attuale normativa in materia di veicoli storici**

Le proposte di modifica della materia che disciplina i veicoli storici, da vari anni costituiscono una costante del dibattito parlamentare. Facendo un breve excursus storico, già dalla **XV legislatura** la Commissione VIII al Senato aveva presentato, nella seduta del 27 novembre 2007 una proposta di testo unificato dei progetti di legge n. 840, 1122, 1365,1389 redatta ad opera del Comitato ristretto, con relatore del Senatore Filippi. Sulla proposta di testo unificato si era registrata l'unanimità dei consensi in Commissione e il testo unificato era stato adottato come testo base per la formulazione degli emendamenti, presentati il 12 dicembre 2007. La fine della XV legislatura ha interrotto i lavori.

I punti fondamentali della proposta di legge formulata nel testo unificato riguardavano soprattutto le associazioni di amatori di veicoli di interesse storico e collezionistico, favorendone la costituzione e la registrazione a condizione che

avessero riunito almeno 60 club o scuderie, ciascuno dei quali con almeno 50 soci iscritti. Tra le novità portate avanti dalla suddetta proposta, si menzionava anche l'innalzamento dell'età del veicolo ai fini del riconoscimento della storicità, che doveva essere almeno di 30 anni (a fronte degli attuali 20). Il nuovo impianto normativo proponeva di conseguenza una serie di norme volte a disciplinare l'attività delle associazioni tenutarie dei registri, come il rilascio dei certificati di interesse storico e collezionistico, gli obblighi di informazione, controllo e vigilanza sulla veridicità delle dichiarazioni, l'immatricolazione con possibilità di rilascio di targhe e carta di circolazione da parte delle associazioni medesime, la possibilità effettuare la revisione ogni 4 anni. Inoltre veniva introdotta a livello legislativo una disposizione in tema di tasse automobilistiche. L'art 12 comma 4 del Testo Unificato recitava: *"la proprietà di un veicolo di interesse storico e collezionistico non costituisce elemento indicativo della capacità contributiva ai sensi dell'art 38 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600 e successive modificazioni"*. Tale disposizione era stata introdotta per contrastare un orientamento giurisprudenziale che considerava il possesso di un veicolo storico indice di capacità contributiva. Ci si riferisce alla sentenza della Suprema Corte di Cassazione, V sezione tributaria n. 1294 del 22 gennaio 2007 con la quale i giudici hanno stabilito che *"...il possesso di auto storiche rappresenta un chiaro indice di capacità contributiva, in base al fatto notorio secondo il quale il mantenimento di tali beni impone elevati costi di gestione perché trattasi di beni fuori produzione e oggetto di collezionismo"*.

Con la caduta del Governo Prodi II e l'avvento della **XVI legislatura**, sono ripartiti i lavori volti alla disciplina e alla modifica dell'assetto normativo dei veicoli storici. Al Senato della Repubblica viene presentato il disegno di legge n. S 339 recante *"Nuove norme concernenti i veicoli di interesse storico e collezionistico"* di iniziativa del Sen. Berselli che è adottato come testo base di discussione, in quanto lo stesso rappresenta il risultato dell'*iter* legislativo avviato nella precedente legislatura. Pertanto la Commissione VIII, a cui nuovamente è assegnato l'esame della materia dei veicoli storici, decide di abbinare al predetto atto altre tre proposte di legge (atti n. S 94 ; S 946 ; S 1220) e di procedere alla costituzione di un Comitato ristretto con l'intento di redigere un testo unificato, che si basava fondamentalmente sul disegno di legge n. 339 ed inglobava alcune proposte di modifica e alcuni emendamenti formulati nel corso della discussione in Commissione. Quindi sostanzialmente l'intero impianto innovativo portato avanti già dalla XV legislatura si

riproponeva nei lavori della VIII Commissione nel corso della XVI legislatura. Nella seduta del 7 marzo 2012, si interrompono definitivamente i lavori della VIII Commissione, in materia di veicoli storici. Nel frattempo l'altro ramo del Parlamento abbinava le proposte di legge in materia di veicoli storici alla discussione in merito al ben più ampio tema di riforma generale del codice della strada, con delega al Governo, portato avanti alla IX Commissione alla Camera dei deputati (Trasporti, poste e telecomunicazioni) anche se in questo contesto, poco risalto era stato dato alla disciplina dei veicoli storici.

Con l'apertura della **XVII legislatura**, tra i primi disegni di legge proposti a partire dal 15 marzo 2013 ad oggi, si annoverano già 4 proposte di legge in materia di veicoli storici:

- Atto n. **C 423** recante "*Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dei veicoli storici*" presentato alla Camera dall'On Davide Caparini, il 21.3.2013 ed assegnato alla IX Commissione Trasporti, per l'esame in sede referente il 14. 5. 2013. L'esame non è ancora iniziato
- Atto n. **S 723** recante "*Tutela e valorizzazione dei veicoli storici*" presentato al Senato dal Sen. Andrea Marcucci, il 29 .5.2013, non ancora assegnato
- Atto n. **S 108** recante "*Disposizioni in materia di veicoli di interesse storico e collezionistico*" presentato al Senato dal Sen. Marco Filippi il 15.3.2013, non ancora assegnato
- Atto n. **S 756** recante "*Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dei veicoli storici*" presentato al Senato dal Sen. Giacomo Stucchi non ancora assegnato.

Da questa breve disamina si può facilmente notare che gli atti presentati al Senato della Repubblica non sono stati ancora assegnati alle Commissioni per l'esame in sede referente.

Presumibilmente gli atti saranno abbinati per l'esame congiunto ed assegnati alla VIII Commissione per l'esame in sede referente, che ormai è la Commissione competente in materia. Non ci è dato conoscere ancora il contenuto degli atti presentati al Senato, in quanto la pubblicazione dell'atto avviene nel momento dell'assegnazione dello stesso alla Commissione competente. Per il momento si può soltanto analizzare la proposta di legge

presentata alla Camera dei deputati, ipotizzando che, dato il grande lavoro svolto dalla VIII Commissione (Lavori pubblici) al Senato, almeno un atto tra quelli su menzionati, ingloberà la rifusione della proposta di modifica della disciplina dei veicoli storici, di cui al testo unificato elaborato durante la XV legislatura.

In merito all'atto C 423 presentato alla Camera, sono molti i punti di congiuntura con il suddetto testo unificato tra cui:

- l'introduzione norme che favoriscono il pluralismo associativo, prevedendo alcuni principi e criteri per il riconoscimento delle associazioni di amatori di veicoli storici. Così, l'articolo 1 della presente proposta di legge reca una speciale disciplina delle associazioni di amatori di veicoli di interesse storico, definendo le caratteristiche che le stesse associazioni devono possedere per essere autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a certificare la storicità dei veicoli.
- L'articolo 2, modifica l'articolo 60 del codice della strada, e fornisce la definizione di veicolo storico, sulla base dei parametri europei. Il veicolo storico diviene così un veicolo stradale a motore di età superiore a trenta anni, conservato in maniera appropriata e rispettosa dell'ambiente e in condizioni storicamente corrette. Tale definizione evita, pertanto, la classificazione tra i veicoli storici di tanti veicoli datati, ai quali il legislatore non ritiene corretto riservare alcun beneficio. L'articolo elimina, poi, la definizione di «veicoli d'epoca», sostituendola con «veicoli di interesse storico non iscritti al pubblico registro automobilistico» e prevede per i veicoli storici l'attribuzione di una targa di identificazione, con suffisso H (historicum).