

PERCHE' TRENTA ANNI

Inviato da A.A.V.S.
domenica 27 dicembre 2009

PERCHE' TRENTA ANNI L'assemblea generale della FIVA, nella sua riunione di fine ottobre tenutasi a Torino, ha stabilito che l'età minima affinché un veicolo possa essere considerato "storico" è di trenta anni. Quindi, a partire dal 1 gennaio 2010, la Carta d'Identità FIVA verrà rilasciata ai veicoli trentennali. Già da tempo in Italia, al diffondersi di notizie sull'iter dei Disegni di Legge all'esame del Senato, di cui uno prevede un'età minima di venticinque anni, le rubriche della posta delle riviste di settore ed i forum e blog su Internet sono destinatari di vibranti proteste da parte di persone che si ritengono defraudate di un loro "diritto". Prevediamo pertanto che le prime prese di posizione, che già si sono avute, di critica al limite di trent'anni si moltiplicheranno non appena più persone verranno a conoscenza della novità, peraltro tenuta piuttosto sotto silenzio dalle succitate riviste. Cerchiamo di illustrare perché questo limite era necessario (ma forse non sufficiente) e, a nostro parere, introdotto anche tardivamente. La nostra illustrazione si basa su fatti, ai quali faremo seguire il nostro commento. Siamo certi che non convinceremo quanti si ritengono titolari di un "diritto";. Speriamo invece di avere l'approvazione di quelli che, almeno intimamente, sono convinti di godere di un qualche "privilegio".

Definizione di veicolo storico. Nella legislazione italiana il veicolo storico è citato in due soli documenti: nel Codice della Strada (D.L. 285/1992) e nella Legge 342/2000 Art. 63. Nel primo caso (Art. 60 CdS) il veicolo storico è definito "indirettamente" in quanto è considerato tale solo se iscritto nei Registri di alcuni enti i quali, quindi, hanno facoltà di definire il veicolo storico secondo loro criteri soggettivi. Di questi, il più rilevante consiste nell'obbligo di essere soci dell'ente. Il D.P.R. 494/1992 (Regolamento di attuazione del CdS) al punto 2 fissa l'età minima in 20 anni. Nel secondo caso invece lo stato concede il pagamento in misura ridotta delle tasse automobilistiche a tutti i veicoli non adibiti ad uso professionale a decorrere dal trentesimo anno. Questa agevolazione è concessa anche ai veicoli tra i 20 e i 30 anni che la legge definisce "di particolare interesse storico" e di cui cita qualche tipologia (costruiti specificamente per le competizioni, a scopo di ricerca tecnica o estetica, o che abbiano particolare interesse per il loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume).

L'identificazione di queste tipologie di veicoli è affidata all'ASI e alla FMI per i motocicli, con obbligo di aggiornarla annualmente. La FMI pubblica ogni anno, come previsto dalla Legge 342/2000, l'elenco relativo ai motocicli. L'ASI invece, più semplicemente, rilascia l'Attestato di Storicità a tutti i veicoli al compimento del ventesimo anno. Vorremmo proprio che qualcuno ci spiegasse in cosa consiste il "particolare interesse storico" di tutte le utilitarie ventennali o, meglio ancora, dei fuoristrada, magari immatricolati come "autocarri"! Circolazione dei veicoli storici. In Italia l'obbligo della marmitta catalitica per abbattere le emissioni è entrato in vigore nel 1993 per cui attualmente tutti i veicoli ventennali - salvo alcuni di fabbricazione estera - essendone sprovvisti, sono soggetti a limitazioni della circolazione che, più o meno restrittive, vengono introdotte a livello regionale, provinciale e comunale, particolarmente nella stagione invernale. È opportuno ricordare che i Comuni (8103 in Italia) godono, in base all'Art. 7 del CdS, di piena autonomia nell'applicazione di tali limitazioni e di tale autonomia si avvalgono. Tutti gli enti, A.A.V.S. compresa, in attesa di una legge che sta riproponendo dal 2001 e che prevede l'equiparazione, a livello nazionale, dei veicoli storici (trentennali) a quelli meno inquinanti, nel frattempo si muovono per ottenere delle deroghe a livello locale. Ed è evidente che quanto meno numerosi sono i veicoli per i quali si chiede la deroga, tanto è più facile ottenerla. Soprattutto se la deroga viene chiesta per veicoli autenticamente storici, cioè quelli che, per definizione, non vengono utilizzati come mezzo di trasporto quotidiano. Salvaguardia del collezionismo di domani. Una delle obiezioni che più frequentemente arrivano dal fronte dei fautori dei "20 anni" riguarda il collezionismo del futuro. Essi si preoccupano del fatto che, elevando l'età a 30 anni, molti dei veicoli compresi nella fascia 20 - 30 potrebbero non raggiungere la fatidica soglia dei 30 anni, venendo prima demoliti o venduti all'estero, depauperando così il numero dei veicoli "storici" del futuro. Questa obiezione può sembrare valida, ma lo è solo in teoria. Per l'attuale dinamica dei mercati, la vita media di un veicolo è di 10 anni e raramente raggiunge i 15 anni. Quindi la precedente osservazione dovrebbe ragionevolmente essere applicata anche alla vetustà di 20 anni! Ciò premesso, molti commenti ironici si sono sprecati contro la proposta di "fermare" i veicoli di "futuro interesse storico". Per chiarezza ed amor di verità bisogna ricordare che questa ipotesi è stata formulata per la prima volta da A.A.V.S. nel 2006 e ufficializzata nel DdL 840 del senatore Giulio Camber. È stata ripresa e (come spesso è accaduto) stravolta negli altri DdL presentati in questa e nella precedente legislatura. Nelle proposte presenti nei DdL Camber 840 e 946 non si è infatti mai parlato di "radiazione" dei veicoli. Si è parlato invece di "ritiro dalla circolazione" o, in alternativa, di pagamento frazionato in 4 trimestri delle tasse automobilistiche che ridiventano così, per i veicoli "di futuro interesse storico", tasse di circolazione. Si aggiunga infine che queste due opzioni sono entrambe facoltative e nessuno impedisce al proprietario che vuole utilizzare il veicolo nell'arco dell'intero anno di continuare a circolare e pagare come tutti gli altri. È evidente che una proposta come questa può interessare soltanto chi è veramente appassionato e intende conservare il suo veicolo (senza utilizzarlo o utilizzandolo in periodi limitati) fino al raggiungimento dell'età prevista. Non può interessare certamente chi fa del veicolo ventennale un uso improprio o ha trovato in questo un comodo mezzo per risparmiare su bollo e assicurazione.

Ma non è certo di questa categoria di persone che si dovrebbero occupare gli enti che si dedicano (o dovrebbero dedicarsi) alla conservazione del patrimonio motoristico.

In conclusione, 30 anni perché:

- una gran parte dei veicoli ventennali non presentano alcun interesse, nè presente né, probabilmente, ne avranno nemmeno in futuro, e di essi viene fatto uso diverso da quello amatoriale. Non hanno quindi i requisiti, neanche quello della vetustà, per essere classificati come storici
- qualsiasi tipo di beneficio è più facilmente ottenibile se rivolto ad un numero non elevato di beneficiari che ne siano obiettivamente meritevoli
- non viene in alcun modo pregiudicata la conservazione dei veicoli meritevoli se l'elenco dei veicoli di "futuro interesse storico" viene compilato con attenzione e lungimiranza
- tra i Paesi membri della FIVA che hanno fornito questi dati, in 12 l'età era di 25 anni, in 12 di 30, in 1 di 35, in 1 di 40. Solo l'Italia ha un'età di 20 anni. Sembra significativo che la FIVA, dopo aver analizzato e valutato accuratamente la situazione europea e mondiale, sia giunta in tempi brevi a questa importante decisione