

## DUE PROPOSTE INUTILI

Inviato da A.A.V.S.

mercoledì 09 luglio 2008

Ultimo aggiornamento sabato 11 ottobre 2008

ALLA RICERCA DI INUTILI COMPLICAZIONI &rsquo; partita la nuova Legislatura e si stanno presentando al Parlamento i primi Disegni di Legge relativi a quel provvedimento, lungamente atteso, che dovrebbe garantire in futuro la libera circolazione dei veicoli di interesse storico. Contemporaneamente sembra si sia aperta una gara tra membri del Parlamento e Direzione Generale della Motorizzazione per ricercare le soluzioni più complicate e meno efficaci. Dall&rsquo;esame del Testo Unificato, prodotto nella scorsa Legislatura dal Comitato Ristretto formato nell&rsquo;ambito della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato con il contributo di due esponenti della Motorizzazione, si ricava il convincimento che, se questo testo fosse diventato Legge, non solo non avrebbe portato alcun beneficio agli appassionati (se si eccettuano le revisioni ogni quattro anni), ma avrebbe complicato loro inutilmente la vita. Purtroppo i due DdL recentemente presentati al Senato (S 94 - sen. Marco Filippi e S 339 &ndash; sen. Filippo Berselli) ricalcano, con delle varianti assolutamente trascurabili, il testo del predetto Testo Unificato. La differenza più rilevante tra le due proposte riguarda l&rsquo;età minima richiesta affinché un veicolo possa ottenere il Certificato di Storicità. Il senatore Filippi ha mantenuto l&rsquo;età di 30 anni, già acquisita nel Testo Unificato, mentre il senatore Berselli ha ritenuto, nella nuova proposta, di abbassare tale età a 25 anni senza forse considerare che, così facendo, non solo si rende più problematico il necessario distinguo tra i veicoli di interesse storico e quelli semplicemente &ldquo;vecchi&rdquo; ma si perpetua lo stato di incertezza relativo al pagamento della tassa di possesso in misura ridotta dovuto alla fin qui mancata applicazione dell&rsquo;Art. 63 Legge 342/2000. Da un sommario esame dei due DdL, che constano entrambi di 14 articoli, si rileva come 2 articoli riguardano le definizioni, 2 le tasse automobilistiche e i rimanenti dettano norme comportamentali per le associazioni riconosciute (e per quelle che lo saranno). L&rsquo;Art. 9 (intitolato &ldquo;Condizioni per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico su strada&rdquo;) non fa il minimo accenno a norme che garantiscano la circolazione in deroga alle norme restrittive riguardanti i veicoli non catalizzati. Le associazioni federate alla FIVA che operano in Italia sarebbero costrette ad accollarsi (con un notevole aggravio di lavoro e di impegno) l&rsquo;onere di adeguarsi alle norme previste dalla Legge come prefigurata dai DdL succitati e tale onere sarebbe molto più sopportabile se il loro impegno non risultasse del tutto vano. Ci si chiede infatti quale sarebbe l&rsquo;utilità di un Certificato di Storicità e relativa targa &ldquo;H&rdquo; rilasciati da una associazione ad un veicolo di interesse storico se a quest&rsquo;ultimo fosse poi impedito di circolare liberamente. Negli ultimi otto anni i rappresentanti delle associazioni hanno avuto molteplici incontri con i parlamentari che, di volta in volta, si stavano occupando della stesura della legge. In ognuno di questi incontri le associazioni hanno avuto le più ampie assicurazioni da parte dei loro interlocutori che questi si sarebbero adoperati affinché il testo licenziato dal Parlamento contenesse un esplicito riferimento alla libertà di circolazione che è, in ultima analisi, l&rsquo;unico vero motivo per il quale gli appassionati sentono la necessità di una revisione del Codice della Strada. Analoghe assicurazioni sono state fornite circa un&rsquo;audizione alla quale le associazioni sarebbero state chiamate dalla Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni in qualità di parti interessate. Siamo tuttora in fiduciosa attesa di una convocazione che non è ancora giunta. Siamo consapevoli della delicatezza dell&rsquo;argomento che &ndash; se non ben governato &ndash; potrebbe intaccare l&rsquo;autonomia decisionale dei Sindaci ma, proprio per questo motivo, siamo convinti che una più stretta collaborazione tra Legislatore e parti interessate potrebbe portare a delle soluzioni condivisibili. Riassumiamo in questa tabella quelli che sono, a nostro avviso, i pro e i contro, riferiti al DdL S 94 (sen. Filippi) che, correttamente, prevede un&rsquo;età minima di 30 anni. Questi non sono elencati in ordine di importanza ma seguendo la cronologia degli articoli del Disegno di Legge. PROCONTROPrevede la costituzione di nuove associazioni (Art. 2 comma 4) subordinata al possesso di determinati requisiti. L&rsquo;incentivazione alla conservazione dei veicoli di &ldquo;futuro interesse storico&rdquo; avviene attraverso la loro radiazione dal PRA !Prevede la possibilità di ottenere (Art. 4 comma 1) il Certificato di storicità senza alcun obbligo associazionistico. Omette ogni riferimento a deroghe ai divieti di circolazione per veicoli non catalizzati (Art. 9 comma 1)Attraverso l&rsquo;elevazione dell&rsquo;età a 30 anni (Art. 3) ed i severi criteri di selezione (Art. 5 comma 2) sgombera il campo da tutti i veicoli vecchi finora contrabbandati per storici ai fini fiscali e assicurativi. INUTILI AGGRAVIIIntroduce (Art. 5 comma 3) il concetto di veicolo di &ldquo;futuro interesse storico&rdquo; ed evidenzia l&rsquo;opportunità di incentivarne la conservazioneLe associazioni sono tenute a tenere costantemente informata la Direzione della Motorizzazione (Art. 7 commi 1, 2, 3) di tutte le certificazioni rilasciate inviandone copia. Entro due anni devono inviare la documentazione relativa alle certificazioni già in essere. Consente (Art. 8 comma 2) la possibilità di reimmatricolare un veicolo con targhe e documenti dell&rsquo;epoca, anche riprodotti. Consente inoltre l&rsquo;immatricolazione in Italia conservando le targhe straniere. Si elimina così ogni problema assicurativo. Le associazioni devono comunicare entro 15 giorni alla Direzione della Motorizzazione (Art. 7 comma 4) ogni variazione relativa alla propria composizione in club o scuderie nonché al numero di soci iscritti presso ciascuna di esse. La revisione è prevista ogni 4 anni (Art. 9 comma 2) e senza test dei gas di scarico. Cercando di trarre un bilancio, si può affermare che l&rsquo;appassionato, a fronte della revisione ogni quattro anni e della possibilità di ottenere la certificazione senza aderire ad alcun club o associazione, si trova ad affrontare una procedura molto più complessa per il rilascio del certificato, al quale potranno ambire non tutti, ma soltanto i veicoli preventivamente identificati per marca e tipo da una apposita commissione purchè di età non inferiore a 30 anni.

E tutto ciò senza la minima garanzia di poter utilizzare il proprio veicolo.