

## ANALISI COMPARATIVA DEI DdL

Inviato da A.A.V.S.

sabato 11 ottobre 2008

Ultimo aggiornamento domenica 08 febbraio 2009

**ANALISI COMPARATIVA DEI DdL ALL'ESAME DEL SENATO** Attualmente vi sono tre DdL in tema di "Modifiche e integrazioni alle norme in materia di veicoli di interesse storico e collezionistico"; "esame della Commissione VIII Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato. Questi sono il DdL 94, presentato dal senatore Marco Filippi, il DdL 339 presentato dal senatore Filippo Berselli e il DdL 946 presentato dal senatore Giulio Camber. I primi due sono molto simili tra di loro e riprendono, con lievi modifiche, il Testo Unificato elaborato dal Comitato Ristretto nel corso della precedente Legislatura. Per questo motivo questi verranno accomunati nell'analisi che segue, salvo evidenziarne opportunamente le poche difformità. Al contrario, il DdL 946 del senatore Giulio Camber, è incentrato proprio sul principio di consentire la libera circolazione nelle Zone a Traffico Limitato.

Queste ne sono le linee guida:

- definizione di veicolo storico sulla base di quanto previsto a livello mondiale dalla FIVA
- libera circolazione nelle Zone a Traffico Limitato in sintonia con quanto suggerito dalla Commissione Europea nel suo Libro Verde sul Trasporto Urbano e sulla falsariga del provvedimento 819/07 del Bundesrat (Parlamento Federale Tedesco) entrato in vigore il 30 novembre 2007 che liberalizza la circolazione dei veicoli storici in tutte le Zone a Traffico Limitato della Repubblica Federale in considerazione del loro contributo all'inquinamento generale riconosciuto irrilevante. Analogo provvedimento è stato preso dal Governo Danese con la Legge sulla Protezione dell'Ambiente del 22 dicembre 2006.
- rilascio del Certificato di Storicità inteso come servizio contro rimborso spese di Segreteria e a prescindere da qualsivoglia obbligo associativo
- identificazione con criteri oggettivi dei veicoli di età inferiore a 30 anni di cui incentivare la conservazione sia attraverso il ritiro temporaneo dalla circolazione (non la radiazione), sia attraverso la trasformazione della tassa di possesso in tassa di circolazione in modo da fornire la possibilità al possessore di adempiere al tributo solo nei periodi di effettivo uso del veicolo. A questi obiettivi primari si aggiungono alcuni di minor peso concernenti le revisioni periodiche, le pratiche di re-immatricolazione e targatura dei veicoli, l'identificazione degli stessi. Come detto, il testo presentato dal senatore Camber si differenzia notevolmente dagli altri due; è molto più agile e risponde in pieno alle esigenze dei collezionisti di oggi e di domani. Ed ecco l'analisi comparativa dei tre DdL prendendo in esame i temi più significativi. Impostazione di base: i primi due estrapolano l'argomento "veicoli storici"; dall'Art. 60 del Codice della Strada e tendono a regolamentarlo attraverso una legge ad hoc. Al contrario il DdL 946 propone alcune limitate modifiche al CdS per correggerne le parti fin qui dimostrate inadeguate. Giudizio A.A.V.S.: riteniamo molto più cogente e di più facile acquisizione quanto disposto dal CdS piuttosto che quanto regolamentato da una delle infinite leggi che vengono promulgate e spesso ignorate o non applicate. Definizione di veicolo storico: i DdL 94 e 339 danno una definizione sostanzialmente corretta ma, per poter ambire allo status di veicolo storico, questo deve essere preventivamente compreso in una lista aggiornata annualmente da una Commissione composta da rappresentanti del Ministero dei Trasporti, delle associazioni, delle case costruttrici italiane e straniere. Il DdL 946 adotta invece integralmente la definizione proposta dalla FIVA ed applicata negli oltre 50 paesi aderenti alla Federazione. Nessuna selezione preventiva ma attenzione unicamente allo stato di conservazione e all'utilizzazione dei veicoli. Giudizio A.A.V.S.: riteniamo corretta la scelta di uniformarsi in toto alla definizione della Federazione Internazionale. Età: questo è uno dei pochi punti in cui i due DdL differiscono: il DdL 94 indica un'età di 30 anni, mentre il DdL 339 limita l'età a 25 anni. Il DdL 946 prevede un'età di 30 anni. Giudizio A.A.V.S.: consideriamo l'età di 25 anni una scelta davvero singolare, ed errata, per diversi motivi: a) non si uniforma alla tendenza prevalente, b) non risolve drasticamente la controversa questione delle riduzioni delle tasse automobilistiche per i veicoli tra i 20 e i 30 anni c) rende più difficile il vaglio tra veicoli "vecchi" e quelli di "interesse storico"; Veicoli di "futuro interesse storico": tutti e tre i DdL concordano sulla necessità di identificare - attraverso una Commissione - i veicoli che non hanno raggiunto l'età per richiedere l'inserimento tra i veicoli storici e di cui va, in qualche modo, incentivata la conservazione "pro futuro". Anche questo è uno dei pochi casi in cui i due DdL differiscono. Il DdL 94 prende in esame i veicoli tra i 20 e i 30 anni, il DdL 339 quelli tra i 20 e i 25 anni. Entrambi i DdL propongono la radiazione dal PRA come incentivo alla conservazione! Il DdL 946 non prevede limiti di età minimi e per quanto concerne gli incentivi, ne prevede due: o il ritiro temporaneo dalla circolazione (con consegna delle targhe) oppure, nel caso in cui il proprietario desideri continuare ad usare il veicolo, il frazionamento delle tasse automobilistiche in periodi trimestrali, in modo da pagare soltanto nei periodi di effettivo utilizzo. Giudizio A.A.V.S.: preferiamo non commentare l'incentivo previsto dai DdL 94 e 339. A nostro avviso è importante, nel caso del DdL 946, non aver posto dei limiti inferiori d'età lasciando la determinazione alla Commissione di esperti. Libertà di circolazione: i DdL 94 e 339 non fanno alcun cenno a deroghe ai divieti di circolazione. Il DdL 946 (Art. 7 comma 2) prevede esplicitamente l'autorizzazione a circolare nelle Zone a Traffico Limitato per i veicoli storici muniti di targa "H"; Giudizio di A.A.V.S.: questo è il punto cruciale del provvedimento. Non aver previsto delle deroghe per i veicoli storici - come già applicate per legge in Germania e Danimarca - svuota di ogni interesse i DdL 94 e 339. Responsabilità delle associazioni: i DdL 94 e 339 prevedono tutta una serie di sanzioni pecuniarie e l'obbligo della stipula di una polizza assicurativa a garanzia del pagamento dell'eventuale sanzione pecuniaria comminata per errata certificazione di un veicolo. Il DdL 946 non contempla questa fattispecie. Giudizio A.A.V.S.: nel caso del DdL 94 le sanzioni previste dall'Art. 6 non

potrebbero mai trovare applicazione in quanto, ai sensi dell'Art. 63 Legge 342/2000 tutti i veicoli di più di 30 anni (storici o non storici) sono soggetti al pagamento delle tasse automobilistiche in misura ridotta. Nel caso del DdL 339, che ha come età limite 25 anni, il caso potrebbe presentarsi ma le sanzioni ci sembrano del tutto sproporzionate. Obblighi di informazione delle associazioni : i DdL 94 e 339, prevedono, con una serie di limiti temporali diversamente articolati, l'obbligo di informare il Dipartimento per i trasporti terrestri, non solo di tutte le avvenute iscrizioni di veicoli al loro Registro, ma anche delle variazioni intervenute nella composizione dei club associati e dei soci di detti club. Prevedono inoltre l'invio al Dipartimento per i trasporti terrestri di copia di tutta la documentazione riguardante i veicoli certificati. Il DdL 946 prevede unicamente la comunicazione dell'avvenuta iscrizione al Registro ai fini dell'annotazione nell'Archivio Nazionale dei Veicoli presso il Dipartimento dei trasporti terrestri. Giudizio A.A.V.S: nel momento in cui viene istituito addirittura un Ministero per la Semplificazione Legislativa, prevedere questo "monumento alla burocrazia" ci sembra semplicemente anacronistico. Se qualcuno desiderasse analizzare e confrontare il testo integrale dei Disegni di Legge, ecco i relativi link: DdL 94 <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00302616.pdf> DdL 339 <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00301948.pdf> DdL 946 <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00312609.pdf> DdL 1220 <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00339527.pdf>