



Automobile Club d'Italia

**Audizione ACI presso la IX Commissione Trasporti della
Camera**

A.C. 1435

Audizione informale nell'ambito dell'esame dei progetti di legge recanti
interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del
codice della strada

7 novembre 2023

L'ACI ringrazia la Commissione per l'opportunità offerta di esprimere alcune valutazioni sul disegno di legge AC 1435 in tema di misure per la sicurezza stradale, nonché per la riforma del codice della strada.

L'Ente da molti anni non perde occasione per evidenziare l'importanza di rafforzare costantemente, attraverso interventi sul codice della strada, le norme sulla sicurezza tenuto conto dei livelli troppo alti di incidentalità, anche con riferimento alla nuova micro-mobilità elettrica, alle biciclette, ai monopattini, con l'adozione di misure che in gran parte oggi si trovano disciplinate nel disegno di legge.

Il suddetto disegno di legge, oltre alle misure in tema di sicurezza, si pone l'obiettivo, attraverso specifica delega, di fornire una normativa che risulti più chiara, semplice e aggiornata con le nuove forme di mobilità del nostro tempo. Si persegue, in buona sostanza, l'obiettivo della delegificazione e la semplificazione dei procedimenti, in ordine al sistema sanzionatorio, oltre alla revisione di procedimenti relativi agli autoveicoli in generale, compresi quelli di interesse storico e collezionistico.

Sul tema specifico della sicurezza stradale, ACI è sempre stato in prima linea e, a livello pubblico-istituzionale, ha sempre coltivato e perseguito tutte le iniziative volte a sollecitare e a tenere sempre vivo il dibattito sul tema. È noto che l'Ente ha da sempre incoraggiato e sostenuto ogni utile iniziativa per rafforzare il sistema dell'educazione stradale e della formazione dei conducenti, sia dando vita ad un metodo didattico (ACI Ready2Go) per il conseguimento della patente che privilegia, parallelamente alla conoscenza delle regole della circolazione, la massima consapevolezza dei rischi della guida, sia realizzando una Scuola e alcuni Centri di Guida Sicura ACI in varie zone d'Italia, basate sui più avanzati standard a livello europeo che permettono di sperimentare e allenarsi ad affrontare correttamente le situazioni di emergenza e pericolo che si possono verificare nella guida.

In questo ambito l'ACI ha anche proposto l'adozione di corsi obbligatori di "guida sicura" da effettuarsi nei due anni successivi al conseguimento della patente B.

Ma l'impegno dell'ACI a favore della sicurezza stradale non finisce qui. Solo per fare un esempio, l'Ente da anni collabora con il Ministero dell'Istruzione e del Merito per la promozione dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole, come peraltro previsto dall'art. 230 del codice della strada. Attraverso il portale dedicato Edustrada, gestito dal Ministero, ACI mette a disposizione ed eroga moduli formativi per le scuole di ogni ordine e grado che coprono molteplici aspetti della mobilità sicura e sostenibile, compresi quelli del trasporto dei bambini in auto e quelli dell'inclusione dei disabili.

Quindi, l'ipotizzata novella del codice della strada in discussione è pienamente condivisa dall'ACI.

Il tema della sicurezza stradale passa naturalmente anche attraverso la dovuta e necessaria attenzione verso il rinnovo del parco circolante. Infatti, è stato appurato che un veicolo immatricolato da più di 15 anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente stradale grave rispetto ad uno di soli due anni.

Pertanto ogni intervento finalizzato ad innalzare i livelli di sicurezza stradale coinvolge una moltitudine di fattori e non può che passare da una riflessione più ampia che riguarda, come detto, anche la situazione del parco circolante, tenuto conto che quello italiano risulta essere tra i più anziani d'Europa.

In tal senso è da considerare che su circa 40,2 milioni di auto circolanti in Italia (di cui 3,5 milioni sono Euro 0), ve ne sono 5,9 milioni che hanno un'età compresa tra i 20 e i 29 anni che vengono quotidianamente utilizzate nelle nostre città e che rappresentano un problema piuttosto che un valore culturale ed economico. Si tratta infatti, nella stragrande maggioranza dei casi, di autoveicoli vecchi, stressati, inquinanti e che non sono adeguati ai più moderni standard di sicurezza.

Di converso, sono presenti in Italia veri veicoli storici che sono un patrimonio per il sistema Paese; il motorismo storico, infatti, affonda radici nella cultura automobilistica italiana e deve essere salvaguardato, tenendo però sempre a mente la sicurezza stradale. Con l'indagine intitolata "*Il motorismo storico in Italia. 1° Rapporto sul mondo delle auto storiche*", realizzata dalla Fondazione Filippo Caracciolo e presentata da ACI quest'anno in Parlamento, è stato stimato che il valore complessivo delle auto storiche sfiora i 104 miliardi di euro (il 5,4% del PIL italiano).

In considerazione degli specifici ambiti istituzionali su cui l'ACI opera, si intende porre all'attenzione di codesta Commissione alcune ulteriori riflessioni sul perché oggi al vero motorismo storico è erroneamente affiancato nella sua interezza e senza distinzioni la fascia di veicoli di età compresa tra i 20 e i 29 anni con un inevitabile impatto in termini di sicurezza stradale.

L'origine del problema è da individuarsi innanzitutto nella datata disciplina di cui all'art. 60 del Codice della Strada che detta norme in materia di motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico. In particolare, il comma 4 stabilisce che "*Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI*".

L'art. 215 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, per le finalità di cui sopra dà rilevanza agli autoveicoli con soli 20 anni di anzianità, in contrasto con la Direttiva 2014/45/UE del 3 aprile 2014 che definisce i veicoli di interesse storico quelli con almeno trent'anni, sostanzialmente non più in produzione, preservati e mantenuti storicamente nello stato originario e che non abbiano subito modifiche sostanziali nelle caratteristiche tecniche.

Sotto questo punto di vista, l'abbassamento a 20 anni del limite di età per il riconoscimento della storicità dei veicoli - limite adottato solo in Italia - ha consentito di qualificare impropriamente come storici una consistente quantità di veicoli che tali non sono perché non rivestono alcun interesse culturale, estetico, industriale o collezionistico. Si tratta di veicoli semplicemente vecchi che vengono quotidianamente utilizzati dai proprietari.

In buona sostanza, la semplice iscrizione ed il rilascio del cosiddetto certificato di rilevanza storica (CRS) da uno dei suddetti registri a fronte del pagamento di un importo medio di 150 euro, conduce in maniera discrezionale e in assenza di controlli pubblici ad attribuire i requisiti di storicità al veicolo oggetto della richiesta.

È da ricordare che il citato elenco, formato con tutti i registri all'epoca presenti (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI), risale a oltre 30 anni fa e successivamente nessun altro registro degli autoveicoli è stato abilitato anche in presenza di specifiche richieste provenienti da soggetti sicuramente in possesso di elevati requisiti di competenza tecnica, capacità professionale e conoscenza del settore.

La situazione che si è venuta così nel tempo a consolidare, ha determinato una situazione di monopolio a favore di detti registri, e di uno di essi in particolare, con grave *vulnus* sotto il profilo concorrenziale.

È da considerare, inoltre che detti registri intervengono in forma sussidiaria su procedimenti amministrativi pubblici, senza essere assoggettati a procedure e controlli pubblici.

Appare pertanto auspicabile un sollecito intervento al fine di eliminare il monopolio, prevedendo l'integrazione e l'aggiornamento degli attuali Registri degli autoveicoli di interesse storico e collezionistico, con l'inserimento di quelli che negli ultimi anni possono dirsi essere un punto di riferimento importante per il settore collezionistico-storico degli automobilisti, come ad esempio Ferrari Classiche, i Dipartimenti Classici delle Case costruttrici, ACI Storico e AAVS - Associazione Amatori Veicoli Storici, nonché di tutti gli ulteriori registri che possono costituirsi nel tempo secondo precisi parametri e requisiti da individuarsi.

La soluzione proposta, oltre all'aggiornamento e all'ampliamento dei soggetti certificatori, è quella di formare una apposita "lista di salvaguardia", dove sono elencate le marche ed i modelli che possono ritenersi di rilevanza storica e collezionistica, predisposta da esperti del settore in relazione a criteri predeterminati.

In sostanza, la lista di salvaguardia, che dovrebbe diventare un riferimento pubblico ufficiale, andrebbe a sostituire a tutti gli effetti il CRS, e fa sì che in essa vengano inseriti esclusivamente i veicoli che, oltre al requisito della età, hanno effettivamente un interesse storico in base a parametri quali ad esempio serie speciali, produzione contenuta, tecnologia innovativa, prototipi, meriti sportivi, etc.

Questa direzione si presenta come la più idonea e trasparente per dare certezza ad un settore composto non solo da appassionati ma anche da investitori ai quali occorre dare appropriate garanzie e tutele, atteso il valore economico complessivo delle auto storiche.

Solo per fare un esempio, a livello nazionale gli autoveicoli compresi nella fascia dai 20 ai 29 anni di età che, adottando i parametri della lista di salvaguardia, potrebbero essere censiti come storici sono soltanto il 20% del totale dei veicoli ancora circolanti.

Con la suddetta lista, pertanto, da una parte si disincentiva il mantenimento di autoveicoli vecchi e non storici, e dall'altra si tutelerebbe la conservazione di veicoli che non sono stressati dall'uso quotidiano e che, invece, sono utilizzati occasionalmente in eventi e manifestazioni specifiche (tali veicoli percorrono in media meno di 2.000 km all'anno e in moltissimi casi anche solo qualche centinaio di chilometri).

Ciò determinerebbe anche un rilevante beneficio dal punto di vista dell'incremento degli standard di sicurezza stradale nel nostro Paese.

Peraltro, bisogna considerare che il rinnovo del parco circolante è frenato anche dalla disciplina fiscale in merito alla tassa automobilistica, la quale giustamente non è dovuta per i veicoli di trent'anni e oltre, mentre per quelli dai venti ai ventinove anni è dovuta nella misura massima del 50%. Talune Regioni (Lombardia e Emilia Romagna) hanno elevato il beneficio al 100%. Rispetto alla iniziale stima ipotizzata di perdita di gettito per 2,05 milioni l'anno, oggi la misura ha un costo per la collettività di circa 60 milioni di euro l'anno incrementali.

Questa situazione ha un effetto ulteriormente disincentivare per il ricambio del parco auto a vantaggio della conservazione di veicoli non più adeguati ad una circolazione stradale sicura e non inquinante.

Analoghe criticità si ravvisano anche con riferimento alla libera circolazione nella Fascia verde dei Comuni nei confronti degli autoveicoli muniti di Certificato di Rilevanza Storica (CRS) rilasciato dai registri di cui al già citato art. 60 del Codice della Strada. Tale soluzione appare illogica, incoerente e discriminatoria in quanto, solo per fare un esempio, in caso di due veicoli della stessa marca e modello e anche nelle stesse condizioni di uso, solo a quello munito del CRS sarà consentito l'accesso nella Fascia verde, con evidenti disuguaglianze e disparità di trattamento a favore di coloro che si assoggettano all'acquisto del CRS. La lista di salvaguardia eliminerebbe tale problematica.

Per favorire il ricambio del parco circolante, che si sottolinea rimane una leva fondamentale per alzare gli standard di sicurezza stradale, ACI ha sollecitato per anni l'estensione degli incentivi anche all'usato, offrendo così un'opportunità concreta per sostituire a buon mercato un'auto vecchia con una più recente Euro 6, più pulita e sicura.

Inoltre, ACI, con la collaborazione di quattro Ministeri, sta mettendo a punto un progetto di "leasing sociale" con il quale alle categorie meno abbienti (valutate con l'ISEE) viene offerta la possibilità di sostituire le vetture vetuste con il pagamento di rate mensili che vadano a coprire esclusivamente i servizi connessi all'utilizzo del noleggio, mentre il rateo relativo al costo dell'autovettura sarebbe sostanzialmente a carico della finanza pubblica.

Il tema della sicurezza passa anche dall'art. 9 del Codice della Strada (D. Lgs.30 aprile 1992, n. 285) dedicato alla disciplina delle competizioni sportive su strada il quale dispone che l'autorizzazione per le gare con veicoli a motore è rilasciata dalle Autorità che hanno la competenza sulle strade interessate (Regione, Provincia e Comune), sentite le Federazioni sportive nazionali competenti e previa informazione alle Autorità di pubblica sicurezza.

Il terzo comma del menzionato art. 9, subordina inoltre, il rilascio delle suddette autorizzazioni al rispetto di una serie di prescrizioni, tra cui la richiesta del nulla osta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) che deve essere accompagnata dal preventivo parere del CONI necessario ai fini del riconoscimento del carattere sportivo della manifestazione. Il CONI ha più volte ribadito che il suddetto parere è espresso dalle Federazioni di riferimento: ACI per le gare automobilistiche e FMI per quelle motociclistiche.

Il citato terzo comma stabilisce infine, nell'ultimo periodo, in un contesto di semplificazione procedimentale, che il parere del CONI non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60 del Codice della Strada (Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico), *“purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore*

a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della Federazione di competenza”.

E' evidente che per “*norme tecnico sportive della Federazione di competenza*” non può che farsi riferimento a quelle ACI per le manifestazioni automobilistiche e a quelle FMI per quelle motociclistiche.

Infatti, nel contesto di semplificazione e di libera concorrenza se da una parte è ammesso che l'organizzazione delle manifestazioni avvenga da parte delle associazioni di tipo privatistico, dall'altra appare quanto mai opportuno che le manifestazioni di regolarità debbano essere valutate da un organo di natura pubblicistica o con funzioni pubblicistiche (ovvero le Federazioni Sportive Nazionali), in modo da poterne verificare l'assenza di contenuto agonistico, oltre che la conformità agli standard e alle regole sulla sicurezza derivante dai regolamenti per dette manifestazioni.

Di fronte ad un clima di incertezza registrato negli ultimi anni ed a interpretazioni fantasiose del senso di questa norma è auspicabile un intervento chiarificatore finalizzato a ribadire che anche per le predette manifestazioni, le norme tecnico sportive richieste dall'ultimo periodo del terzo comma dell'art. 9 del C.d.s. sono quelle emanate dalle Federazioni nazionali riconosciute dal CONI (ACI per le gare automobilistiche e FMI per quelle motociclistiche).

Al termine di questo intervento non si può non plaudire e parlare del rilascio della targa storica per i veicoli di interesse storico e collezionistico di cui al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2023 in applicazione dell'art. 93 del codice della strada.

Anche in questo caso i processi di semplificazione, richiamati nei principi della futura legge delega, ci portano nella direzione anche per quanto già anticipato in precedenza di ripristinare la targa storica (quindi senza obbligo di re-immatricolazione) sulla base della semplice istanza per i veicoli di trent'anni e oltre e per quelli di età compresa tra i venti e ventinove anni se inseriti nella lista di salvaguardia. Tutto ciò come detto in un quadro di regole certe e predeterminate, anche in considerazione che trattasi di veicoli che circolano per essere stati in passato reimmatricolati oppure radiati ma comunque conosciuti al PRA o all'Anagrafe Nazionale dei Veicoli.

Si potrebbe inoltre completare questo percorso di valorizzazione storica prevedendo anche la possibilità per i veicoli storici che non sono mai stati immatricolati in Italia di conservare le targhe originali del paese di origine, semplicemente permettendo la registrazione di tale targa in un'apposita sezione del REVE - Registro dei veicoli esteri, senza obbligo di immatricolazione nel nostro territorio.

Infine, con riferimento allo Sport Automobilistico, ed in particolare alla circolazione di vetture da competizione per le gare su viabilità pubblica, sarebbe opportuno modificare l'art. 54 del Codice della strada introducendo alla lettera g) del comma 1 "autoveicoli per uso speciale" anche i veicoli destinati alle competizioni sportive su strada.

La classificazione di dette vetture nella normativa italiana permetterebbe di evitare un fenomeno molto diffuso nella pratica sportiva automobilistica delle auto da competizione che oggi gli appassionati ed i professionisti del settore sono costretti ad acquistare ed immatricolare all'estero in assenza di una previsione normativa in Italia.

Grazie per la disponibilità e l'attenzione riservata alle valutazioni esposte.