



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

XIX Legislatura – Camera dei Deputati, IX Commissione Trasporti

A.C. 1435 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285"

L'Automotoclub Storico Italiano – ASI

L'Automotoclub Storico Italiano (ASI), costituito nel 1966 e riconosciuto come Ente morale di diritto privato nel 1980, è una Federazione composta da 348 Club, che riuniscono circa 300000 appassionati di veicoli storici, rappresentando istituzionalmente il motorismo storico italiano presso tutti gli organismi nazionali ed internazionali competenti. La Federazione promuove la conservazione ed il recupero di tutti i veicoli di interesse per il motorismo storico – autoveicoli, motoveicoli, macchine agricole, macchine operatrici, ciclomotori, veicoli senza motore, veicoli militari, natanti, aeroplani, rotabili ferroviari ed altri – considerati protagonisti attivi ed insostituibili della storia del Ventesimo secolo, valorizzandone l'aspetto culturale e l'evoluzione tecnica, di costume e sociale.

ASI è l'associazione nazionale di riferimento sul territorio italiano della **Fédération Internationale Véhicules Anciens (FIVA)**, l'organismo che si occupa a livello internazionale della tutela del motorismo storico che riunisce associazioni nazionali aventi gli stessi obiettivi in 80 Paesi in tutto il mondo. Dall'aprile 2017, la FIVA è divenuta partner non governativo dell'UNESCO con status consultivo e continua a perseguire con successo il suo programma "FIVA e il Patrimonio Motoristico Mondiale".

I veicoli di interesse storico e collezionistico

Certificazione

I veicoli di interesse storico e collezionistico sono quelli per i quali è stato rilasciato il **Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica**, (c.d. "CRS") da parte dei Registri di cui all'art. 60 del Nuovo Codice della Strada (d.lgs. 285/1992): **Automotoclub Storico Italiano (ASI), Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI.**

Tali Enti sono incaricati di svolgere **funzione pubblicistica di certificazione** dei veicoli di interesse storico e collezionistico, incarico il quale viene svolto in osservanza di quanto previsto dalle normative vigenti (in particolare, Decreto 17/12/2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), attraverso una rete di migliaia di Commissari Tecnici Nazionali e di Club diffusa su tutto il nostro territorio.



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Il **CRS**, unica certificazione prevista dalla normativa vigente finalizzata alla classificazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, può essere rilasciato esclusivamente ove i veicoli risultino conformi a **tre criteri**:

- **anzianità,**
- **originalità**
- **stato di conservazione.**

Un veicolo può ambire ad essere riconosciuto di interesse storico e collezionistico se ha un'anzianità minima di costruzione di almeno venti anni e se conserva le caratteristiche sia di originalità costruttiva che di buono stato di conservazione. Questi sono gli stessi criteri riconosciuti come validi dalla Fédération International des Véhicules Anciens (FIVA). La Federazione, che persegue obiettivi di tutela e promozione del patrimonio motoristico storico a livello mondiale, ha sottolineato come ogni eventuale lista per selezionare a monte i veicoli i quali possano ambire alla classificazione di interesse storico è da ritenersi non applicabile in quanto discriminatoria, tant'è che non risulta applicata in nessun Paese al mondo. A parità di caratteristiche di anzianità, originalità, stato di conservazione e di modalità di utilizzo la possibilità di diventare testimoni storici della loro epoca è giusto sia data a tutti i veicoli, a prescindere dalla marca e dal modello.

La predetta certificazione (CRS) può, ad oggi facoltativamente, essere riportata sul documento di circolazione del veicolo, venendo dunque registrata presso l'Ufficio della Motorizzazione Civile territorialmente competente, aggiornando così il sistema informatizzato del MIT. Nel caso dei veicoli di interesse storico e collezionistico con un'età di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, il Legislatore ha previsto la possibilità di godere di una riduzione della tassa automobilistica del 50% solo se la registrazione menzionata sia stata eseguita (legge 342 - 21 novembre 2000 - art. 63). Inoltre, ciò permette altrettanto al MIT di disporre di dati aggiornati in merito numero dei veicoli che possono godere di tale tutela. Riteniamo che tale trascrizione sia estremamente utile e che dovrebbe diventare obbligatoria a prescindere per tutti i veicoli in possesso di CRS.

Il vantaggio del sistema in vigore basato sul CRS è quello di scremare una percentuale elevatissima di veicoli unicamente vetusti, selezionando una percentuale minima degli stessi come veicoli di interesse storico e collezionistico realmente meritevoli di tutela, il tutto senza creare alcuna discriminazione.

Diffusione

Veicoli ultraventennali con CRS registrato: sono lo 0,92% del numero totale di tali veicoli. Secondo i dati della Motorizzazione al 31/12/2022, i veicoli circolanti in Italia sono 56.968.525 e di questi 16.146.684 hanno più di venti anni. I veicoli di interesse storico e collezionistico con il riconoscimento di storicità riportato sul documento di circolazione, alla stessa data, risultano essere 148.882, pari allo 0.26% del parco veicolare totale e allo 0,92% del parco veicolare ultraventennale.



AUTOMOTOCCLUB STORICO
ITALIANO

Veicoli con anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni con CRS registrato che godono della tutela fiscale in essere dal 2019: 1.21%. Sempre in base agli stessi dati i veicoli con anzianità compresa tra i 20 e i 29 anni circolanti in Italia sono 7.943.023. Di questi i veicoli quelli che hanno il CRS registrato, pur godendo in tal caso della tutela fiscale sopra menzionata, risultano essere 96.353 e cioè l'1.21% dei veicoli circolanti con tale anzianità di immatricolazione.

Peculiarità

I veicoli di interesse storico e collezionistico presentano le seguenti caratteristiche:

1. costituiscono una **percentuale minima del parco veicolare circolante** sul territorio nazionale;
2. sono **utilizzati occasionalmente**, mai con una frequenza quotidiana o per un utilizzo professionale;
3. non circolano quasi mai nelle ore di punta e **non contribuiscono a congestionare il traffico**, poiché i proprietari evitano circostanze che potrebbero esporre questi veicoli ad uno stress tecnico;
4. sono mantenuti **in un elevato stato di originalità ed efficienza**, nel rispetto di tutte le normative vigenti;
5. se il documento di circolazione è aggiornato con il riconoscimento di storicità (CRS), è possibile riconoscerli tramite i dispositivi elettronici di controllo dei vari Enti, i quali si interfaccerebbero con il sistema informatizzato del MIT e, quindi, rendendoli **facilmente tracciabili e monitorabili**;
6. vengono normalmente **utilizzati nel rispetto della loro anzianità**, quindi non sottoponendoli mai a forti accelerazioni, decelerazioni o accelerazioni laterali: questo uso rispettoso fa sì che le emissioni di particelle inquinanti dovute ai freni, agli pneumatici ed alla ri-sospensione siano ridotte fino al 20% in meno rispetto ai veicoli moderni;
7. **sono da ritenere già sostenibili per quanto riguarda il loro intero ciclo di vita**: l'impronta carbonica generata dalla loro costruzione è stata già 'scontata' da tempo, la loro manutenzione è improntata sui tre principi, re-generate, re-create, re-use, il loro smaltimento a fine vita non è da considerarsi.

Valore culturale

I veicoli storici rappresentano un vero e proprio **patrimonio culturale da tutelare e promuovere** nel nostro Paese, evitandone la dispersione all'estero, in quanto **testimonianza dell'ingegno e della meccanica del '900** che ancora oggi è in grado di affascinare ed entusiasmare milioni di appassionati e curiosi.



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Valore economico

Non va poi sottovalutato l'**impatto economico** del motorismo storico: secondo stime dell'Istituto Piepoli, nel 2018, il settore era già in grado di generare un **valore annuo di PIL pari a circa 2,2 miliardi di euro** per l'intero sistema Paese, di cui il 30% circa collegato al turismo lento, al quale gli stessi sono destinati. Tale valore è da ritenersi attualmente sottostimato.

Sentenza del Consiglio di Stato e Decreto del Presidente della Repubblica sui veicoli di interesse storico e collezionistico

Che i veicoli di interesse storico e collezionistico possiedano peculiarità che li rendono meritevoli di tutela è stato argomentato anche dalla recente **Sentenza del Consiglio di Stato n. 799/2021 (Allegato A)** – nonché nel successivo **decreto del Presidente della Repubblica (Allegato B)** – chiamato a pronunciarsi sul Ricorso Straordinario in merito ai divieti di circolazione per ragioni di inquinamento che hanno coinvolto indiscriminatamente il settore. Tali atti sottolineano che ***i veicoli di interesse storico e collezionistico ai fini della circolazione non possono essere equiparati ai veicoli non considerati tali***, chiarendo che i primi necessitano di normative sulla circolazione dedicate nell'ottica di tutelarne il corretto uso e la conservazione.

Sostenibilità Ambientale - La Commissione ASI Green

L'organismo – Nel giugno 2023, all'interno della Federazione è nata la Commissione ASI Green: la sua missione è progettare, realizzare e valorizzare il percorso dell'ASI verso lo sviluppo sostenibile, che vede il lato economico, quello ambientale e quello sociale procedere contemporaneamente senza squilibri, onde evitare di compromettere la possibilità per le future generazioni di realizzare i propri programmi e per consentire loro di soddisfare le proprie esigenze su basi solide e con risorse non depauperate. In particolare, il settore ambientale è quello che sta ricevendo maggiore attenzione in questi primi mesi, sottolineando così sia l'assunzione di responsabilità da parte dell'ASI nei confronti dell'ambiente e della natura, sia gli sforzi simultanei per sensibilizzare tutti i suoi membri. ASI Green, sulla base di dati scientifici e calcoli effettuati da terze parti autorevoli, punta a concretizzare un progetto di medio periodo volto a neutralizzare l'impronta carbonica dovuta alla circolazione dei veicoli storici.

I presupposti – Le emissioni di CO₂ a livello dell'Unione Europea (UE) contribuiscono per l'8% all'accumulo globale di questo GHG (gas serra) in atmosfera. L'UE, nonostante il rimbalzo del periodo post-Covid, appare in grado di raggiungere il traguardo della riduzione del 55% delle emissioni di GHG entro il 2030. Più in dettaglio, i trasporti a livello unionale contribuiscono per circa 1/4, quindi sono responsabili del 2% dei gas serra globali e le sole autovetture per la metà di questa quantità, quindi l'1% del totale globale. L'Italia, dal canto suo, contribuisce alle emissioni in oggetto per circa il 9%: di conseguenza stimiamo che tutte le autovetture in circolazione in Italia possano contribuire annualmente per lo 0,9 per mille alle emissioni mondiali di gas clima-alteranti (fonti:



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

Statistiche COP 27, European Environment Agency della UE, Sole XXIV Ore, Politecnico di Milano).

I veicoli di interesse storico e collezionistico certificati dall'ASI e registrati presso le UMC territorialmente competenti sono lo 0,26% del parco veicolare totale. Inoltre, i veicoli storici in Italia hanno percorrenze annuali molto ridotte, attestandosi ad una media di circa 1050 km (fonte: FIVA e Compagnie assicurative) contro i 12.000 circa percorsi dalle auto di tutti i giorni. Il loro contributo all'emissione globale di gas clima-alteranti va dunque ancora ridotto, pur tenendo debito conto della minore efficienza in termini ambientali dei motori di vecchia generazione. Come si può vedere dai precedenti dati e calcoli, si arriva così a percentuali infinitesimali.

Le iniziative – Ciononostante, ASI ha deciso di occuparsene: il futuro dell'utilizzabilità completamente pulita dei veicoli storici sarà garantita da un mix di soluzioni già esistenti:

- 1) l'abbattimento delle emissioni attraverso carburanti bio e/o sintetici, la cui combustione nei motori endotermici immette nell'atmosfera una quantità di CO₂ paragonabile a quella prelevata per la loro produzione e che quindi non produce “nuova” CO₂;
- 2) operazioni di riforestazione in aree certificate, per la piccola percentuale di CO₂ (attualmente inferiore al 20%, in diminuzione man mano che la ricerca va avanti) che non dovesse risultare abbattibile con il solo utilizzo di carburanti alternativi.

Ma quel futuro è già oggi: ASI, tramite la sua commissione interna “ASI Green”, ha appena concluso (17, 18 e 19 novembre 2023, a Milano, presso la manifestazione “Milano Autoclassica”) i **primi test su autovetture di interesse storico e collezionistico, di tutte le epoche, alimentate a Bio-fuel**, grazie ad un accordo con un produttore anglo-svedese il quale sta commercializzando tre prodotti adatti a vari utilizzi. I test hanno dato esito positivo ed ora ASI, dopo alcune **ulteriori analisi presso le Università di Firenze, Padova, Trieste ed il Politecnico di Milano**, allargherà l'uso di tali carburanti all'interno delle manifestazioni promosse nel 2024 dai Club aderenti.

Similmente, sono già state **concluse le prime due fasi di riforestazione in Val di Fiemme**, presso il sito devastato nel 2018 dalla tempesta Vaia ed il programma proseguirà negli anni a venire.

Oltre alla CO₂, ASI Green sta per varare altri programmi, per ora di studio, indirizzati alle PM₁₀, alle PM_{2,5} e agli ossidi di azoto e aventi come obiettivo la conoscenza approfondita e la limitazione, ove possibile, delle emissioni dei veicoli di interesse storico e collezionistico.



AUTOMOTOCCLUB STORICO
ITALIANO

**Proposte di modifica al
d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285
(Nuovo Codice della Strada)**

1) Obbligo di annotazione del conseguimento del Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica (CRS) sul documento di circolazione

La Circ. Prot. n. 26290 RU del 1/10/2012 del Direttore Generale della Motorizzazione, in materia di *"Veicoli di interesse storico e collezionistico. Aggiornamenti procedure informatiche."*, impartisce disposizioni in merito all'aggiornamento delle carte di circolazione, o dell'emissione del duplicato di esse (ad oggi da intendersi come Documento Unico di circolazione e di proprietà - "DU"), con il riconoscimento di storicità del veicolo inerente al conseguimento del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica (CRS), di cui al Decreto 17/12/2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), artt. 3 e 4.

Tale aggiornamento è facoltativo, seppur esso si palesi necessario per i proprietari dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di età compresa tra 20 e 29 anni, i quali vogliano fruire delle agevolazioni sulla tassa automobilistica (art. 63, legge 21 novembre 2000, n. 342), nonché per quelli di qualsiasi età per godere di determinate agevolazioni in caso di limitazioni della circolazione dei veicoli, ove previsto (es: legge regionale 6 novembre 2020, n. 27 della Regione Piemonte).

Con il fine di poter monitorare nel dettaglio il numero dei veicoli di interesse storico e collezionistico circolanti, si propone di rendere cogente tale aggiornamento, così da poter mantenere costantemente aggiornato il sistema informatizzato del MIT, anche unitamente ai dati in materia di revisione periodica, potendo così conseguentemente avere contezza del numero reale dei veicoli di interesse storico e collezionistico effettivamente circolanti, oltreché della loro età, dal momento che la tipologia delle deroghe dalle limitazioni della circolazione variano a seconda di esse, anche per poter procedere ai relativi controlli con sistemi automatizzati.

Inoltre, si coglie l'occasione per portare all'attenzione una problematica tecnica inerente all'aggiornamento in oggetto, relativa ai veicoli di interesse storico e collezionistico i quali vengono immatricolati per la prima volta, oltreché a quelli comunque immatricolati in passato in prima istanza in un anno differente da quello di costruzione.

Il dato relativo all'anno di costruzione viene spesso, seppure non sempre, riportato nelle note (sezione 3), ma esso non è un dato rilevabile in automatico dal sistema informatizzato del MIT, il quale, invece, si riferisce al punto "B" del Documento unico di circolazione e di proprietà (DU), dunque per tali veicoli non è possibile conoscere l'età di costruzione reale senza accedere ai dati della singola targa di ognuno, ammesso e non concesso che sia stato indicato, ma comunque non essendo mai possibile verificarlo in maniera automatica.

Per quanto esposto, si propone di indicare al punto "B" del DU, dedicato all'anno di prima immatricolazione, l'anno di costruzione in luogo di esso.

Se ciò non fosse possibile, in rigida ottemperanza della Direttiva 99/37/CE e s.m.i., inerente al modello unificato del documento di circolazione a livello unionale, si propone di far inserire obbligatoriamente il dato in oggetto tra le note (sezione 3), o sulla eventuale etichetta di aggiornamento dedicata, alla stregua della medesima procedura di aggiornamento con la storicità del



AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO

veicolo, aggiungendo questo ulteriore dato a quelli già previsti, facendo in modo che possa comunque essere inserita una nota di riferimento nel sistema informatizzato al riguardo (il DU al punto "B" riporterebbe l'anno di prima immatricolazione, ma nelle ricerche informatiche risulterebbe quello di costruzione, indicato nelle note). Si fa presente che il CRS riporta sempre l'anno di costruzione, il quale è dunque sempre noto grazie ad esso.

Nel dettaglio, si propone di approvare il testo seguente:

“Dopo il comma 3 dell’articolo 93, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

3-bis. Il documento di circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, dei quali all’articolo 60, commi 1 e 4, è aggiornato con la classificazione conseguita entro sessanta giorni dal rilascio del Certificato di rilevanza storica e collezionistica, di cui agli articoli 3 e 4 del Decreto 17 dicembre 2009 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 65 del 19 marzo 2010, Supplemento Ordinario n. 55.”

NB: si menziona “documento di circolazione”, in termini generici, con il fine di riferirsi indifferentemente sia alla Carta di circolazione che al Documento Unico di Circolazione e di Proprietà, di cui al d.lgs. 29 maggio 2017, n. 98, il quale viene rilasciato in via esclusiva, dal 1° ottobre 2021, in luogo della Carta di circolazione.

2) Modifica inerente le disposizioni sulla percorrenza chilometrica e sull’accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) dei veicoli di interesse storico e collezionistico previste dalla legge di conversione del decreto-legge 121/2023 (c.d. "Qualità dell'aria")

Con la legge di conversione 6 novembre 2023, n. 155, la quale ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante *"misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale"*, il Legislatore ha disposto l'adozione di un decreto interministeriale, da adottarsi di concerto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'ambiente e della sicurezza e energetica, il quale regolamenti le percorrenze chilometriche e l'accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) dei veicoli di interesse storico e collezionistico (di seguito “veicoli storici”), di cui all'art. 60 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

Per quanto concerne la percorrenza chilometrica, la possibilità di poter installare dispositivi atti al monitoraggio costante di tale dato non trova riscontro in molti casi di veicoli storici, per limiti tecnici, rendendo de facto inattuabile a livello generale la disposizione in oggetto. Al contrario, garantire l'accesso agevolato dei veicoli storici alle ZTL è sia tecnicamente percorribile sia in linea con la Sentenza del Consiglio di Stato n. 799/2021 ed il successivo DPR.



AUTOMOTOCCLUB STORICO
ITALIANO

Per quanto esposto, si propone che le disposizioni in oggetto vengano novellate attraverso l'eliminazione del riferimento al monitoraggio chilometrico, mantenendo l'accesso agevolato alle ZTL.

Nel dettaglio, si propone di approvare il testo seguente:

"L'articolo 1, comma 2-ter del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, è sostituito dal seguente:

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuate le modalità di accesso agevolate dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione, di cui al comma 2 del presente articolo."



Il Presidente della Repubblica

VISTO il ricorso straordinario, proposto in data 10 dicembre 2019 da Automotoclub Storico Italiano - A.S.I. contro il comune di Torino, Città di Torino, Città metropolitana di Torino, Regione Piemonte, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministero della transizione ecologica, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Ministero per i beni e le attività culturali, ora Ministero della cultura per l'annullamento dell'ordinanza n. 42/AA, in data 27 settembre 2019, a firma del Dirigente dell'area ambiente della città di Torino, avente ad oggetto "Piano di intervento operativo contenente misure per il miglioramento della qualità dell'aria da adottarsi a partire dal 1° ottobre 2019. Limitazione della circolazione veicolare e aggiornamento delle misure temporanee omogenee da adottarsi in caso di situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti", e di ogni altro atto presupposto e conseguente;

VISTO il Testo Unico delle leggi sul Consiglio di Stato, approvato con regio decreto 26 giugno 1924, n.1054, e successive modificazioni;

VISTO il regio decreto 21 aprile 1942, n. 444, con il quale è stato approvato il Regolamento per l'esecuzione delle leggi sul Consiglio di Stato e successive modificazioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n.1199, recante norme per la semplificazione dei procedimenti in materia di ricorsi amministrativi;

VISTO l'articolo 17, comma 25, lettera b), della legge 15 maggio 1997, n. 127, recante misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo;

UDITO il parere n.00362/2020, espresso dal Consiglio di Stato, Sezione I, nell'adunanza del 21 aprile 2021, il cui testo è allegato al presente decreto e le cui considerazioni e motivazioni si intendono qui integralmente riprodotte;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili,

DECRETA

Il ricorso straordinario di cui alle premesse è accolto, nei sensi di cui in motivazione.

ROMA Addì 18 FEB. 2022

Sergio Mattarella
Prd

Ejersuu

Numero 00799/2021 e data 29/04/2021 Spedizione



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Prima

Adunanza di Sezione del 21 aprile 2021

NUMERO AFFARE 00362/2020

OGGETTO:

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero della transizione ecologica) – Direzione generale per il clima, l'energia e l'aria; Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) – Direzione generale per la sicurezza stradale.

Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proposto da Automotoclub Storico Italiano – A.S.I., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, contro il Comune di Torino, la Città di Torino, Area Ambiente, la Città Metropolitana di Torino, la Regione Piemonte, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero della transizione ecologica), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) ed il Ministero per i beni e le attività culturali (ora Ministero della cultura), per l'annullamento:

“dell’ordinanza n. 42/AA, emessa dal Dirigente dell’Area Ambiente della Città di Torino in data 27.9.2019, pubblicata sull’albo pretorio, avente ad oggetto <Piano di intervento operativo contenente misure per il miglioramento della qualità

dell'aria da adottarsi a partire dal 1° ottobre 2019. Limitazione della circolazione veicolare e aggiornamento delle misure temporanee omogenee da adottarsi in caso di situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti>, nella parte in cui ha posto il divieto di circolazione, 7 giorni su 7, h 24, per i veicoli adibiti al trasporto di persone (M1) con omologazione inferiore ad Euro 1 (punto 1.1.), nonché nella parte in cui ha vietato la circolazione veicolare dei ciclomotori e dei motocicli adibiti al trasporto di persone, sempre con omologazione inferiore ad Euro 1, dalle ore 0.00 alle ore 24.00, dal 1° ottobre al 31 marzo.

Come pure per l'annullamento dei provvedimenti ad esso presupposti, connessi e consequenziali, ivi compresi:

i) la Delibera della Giunta regionale del Piemonte n. 8-199 del 9.8.2019, avente ad oggetto <Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino padano [...]>, nei termini di seguito indicati;

ii) il decreto del Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Torino n. 366-9429 del 2019 del 19.9.2019, avente ad oggetto <Piano di intervento contenente misure per il miglioramento della qualità dell'aria. Aggiornamento dello schema di ordinanza sindacale tipo per la limitazione della circolazione veicolare e delle misure temporanee omogenee da adottarsi in caso di situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti>, nei termini di seguito indicati; come pure, per quanto occorrer possa, il decreto del Vicesindaco della Città Metropolitana di Torino n. 471-25331 del 10.10.2019, non conosciuto, menzionato nel gravato decreto del Consigliere Delegato n. 336-9429/2019, nonché il D.C.R. n. 364-6854 del 25.3.2019 (<Approvazione del Piano regionale di qualità dell'aria ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43 (Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria>, nei limiti dell'interesse azionato in questa sede;

iii) la deliberazione della Giunta del Comune di Torino del 27.9.2019 (mecc. 2019 04003/112), che ha demandato ad apposita ordinanza dirigenziale l'esecuzione di quanto

previsto dal gravato decreto del Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Torino”.

LA SEZIONE

Vista la relazione n. prot. 25718 del 9 aprile 2020 e la relazione trasmessa con nota n. prot. 003149 del 27 aprile 2020, con le quali, rispettivamente, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero della transizione ecologica) – Direzione generale per il clima, l'energia e l'aria ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) – Direzione generale per la sicurezza stradale hanno chiesto il parere del Consiglio di Stato sull'affare consultivo in oggetto;

Esaminati gli atti e udito il relatore, consigliere Luca Di Raimondo;

Premesso:

Con relazione n. prot. 25718 del 9 aprile 2020, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero della transizione ecologica) – Direzione generale per il clima, l'energia e l'aria e con relazione trasmessa con nota n. prot. 003149 del 27 aprile 2020, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) – Direzione generale per la sicurezza stradale hanno chiesto il parere del Consiglio di Stato sul ricorso indicato in epigrafe.

I Ministeri riferenti informano che, con ricorso straordinario notificato in data 13 dicembre 2019, affidato a quattro, articolati motivi, l'Automotoclub Storico Italiano – A.S.I. ha chiesto l'annullamento:

“dell'ordinanza n. 42/AA, emessa dal Dirigente dell'Area Ambiente della Città di Torino in data 27.9.2019, pubblicata sull'albo pretorio, avente ad oggetto <Piano di intervento operativo contenente misure per il miglioramento della qualità dell'aria da adottarsi a partire dal 1° ottobre 2019. Limitazione della circolazione veicolare e aggiornamento delle misure temporanee omogenee da adottarsi in caso di situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti>,”

nella parte in cui ha posto il divieto di circolazione, 7 giorni su 7, h 24, per i veicoli adibiti al trasporto di persone (M1) con omologazione inferiore ad Euro 1 (punto 1.1.), nonché nella parte in cui ha vietato la circolazione veicolare dei ciclomotori e dei motocicli adibiti al trasporto di persone, sempre con omologazione inferiore ad Euro 1, dalle ore 0.00 alle ore 24.00, dal 1° ottobre al 31 marzo.

Come pure per l'annullamento dei provvedimenti ad esso presupposti, connessi e consequenziali, ivi compresi:

i) la Delibera della Giunta regionale del Piemonte n. 8-199 del 9.8.2019, avente ad oggetto <Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino padano [...]>, nei termini di seguito indicati;

ii) il decreto del Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Torino n. 366-9429 del 2019 del 19.9.2019, avente ad oggetto <Piano di intervento contenente misure per il miglioramento della qualità dell'aria. Aggiornamento dello schema di ordinanza sindacale tipo per la limitazione della circolazione veicolare e delle misure temporanee omogenee da adottarsi in caso di situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti>, nei termini di seguito indicati; come pure, per quanto occorrer possa, il decreto del Vicesindaco della Città Metropolitana di Torino n. 471-25331 del 10.10.2019, non conosciuto, menzionato nel gravato decreto del Consigliere Delegato n. 336-9429/2019, nonché il D.C.R. n. 364-6854 del 25.3.2019 (<Approvazione del Piano regionale di qualità dell'aria ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43 (Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria>, nei limiti dell'interesse azionato in questa sede;

iii) la deliberazione della Giunta del Comune di Torino del 27.9.2019 (mecc. 2019 04003/112), che ha demandato ad apposita ordinanza dirigenziale l'esecuzione di quanto previsto dal gravato decreto del Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Torino”.

Il ricorrente censura i provvedimenti delle amministrazioni intime, deducendo violazione delle disposizioni eurounitarie e nazionali concernenti

atti in materia di tutela della qualità dell'aria e della circolazione veicolare, nonché eccesso di potere da vari angoli prospettici.

Con memoria n. prot. 12493/TA0/GF/AB del 13 febbraio 2020, la Città Metropolitana di Torino ha presentato le proprie controdeduzioni al ricorso, di cui ha chiesto il rigetto.

Con relazione n. prot. 25718 del 9 aprile 2020, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero della transizione ecologica) – Direzione generale per il clima, l'energia e l'aria e con relazione trasmessa con nota n. prot. 003149 del 27 aprile 2020, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) – Direzione generale per la sicurezza stradale ritengono che il ricorso sia meritevole di parziale accoglimento.

Deduce il ricorrente di essere un ente morale di diritto privato, riconosciuto con d.P.R. n. 977/1980, con lo scopo di rappresentare, promuovere e tutelare gli interessi generali della locomozione e motorizzazione storica in Italia e valorizzarne l'importanza culturale, storica e sociale, riunendo in una Federazione le associazioni dei cultori dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

L'Automotoclub Storico Italiano – A.S.I. assume l'illegittimità dei provvedimenti impugnati, con i quali le varie amministrazioni, coinvolte a vario titolo e funzione, hanno limitato indiscriminatamente la circolazione di tutti i veicoli con omologazione inferiore ad Euro 1 (divieto dalle ore 0:00 alle ore 24:00 per tutti i veicoli per trasporto di persone con un massimo di otto posti a sedere (M1), con omologazione inferiore ad Euro 1, nonché, per il periodo invernale, divieto per ciclomotori e motocicli aventi la medesima omologazione).

Il lungo ed articolato procedimento, che ha originato i provvedimenti oggetto di gravame, muove dal Nuovo accordo di programma che l'allora MATTM e le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte hanno concluso il 9 giugno 2017, per l'adozione coordinata e congiunta di misure di

risanamento per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano, in considerazione delle sue particolari condizioni meteorologiche e orografiche, attraverso una significativa limitazione della circolazione dei veicoli a motore dal 1° ottobre al 31 marzo di ogni anno, fatte salve specifiche deroghe.

Con d.G.r. n. 42-5805 del 20 ottobre 2017, n. 42, la Regione Piemonte ha adottato, in esecuzione del citato Nuovo accordo di programma, le prime misure attuative, che hanno fissato i criteri per l'individuazione e la gestione di situazioni di perdurante accumulo di inquinanti, con particolare riferimento ai biossidi di azoto ed all'anidride carbonica.

Con d.d. n. 463/2017, è stato approvato un protocollo applicativo delle misure temporanee contenute nella citata delibera di Giunta ed approvato uno schema di ordinanza tipo da utilizzare da parte dei vari Comuni della cintura torinese interessati dal superamento dei limiti emissivi nel periodo di riferimento (nel 2018, trentatré e nel 2019 ventitré).

Con successiva d.G.r. 57-7628 del 28 settembre 2018 sono state introdotte modifiche allo schema di ordinanza tipo, volta a contenere gli effetti nocivi dell'inquinamento, soprattutto da PM10.

Il Consiglio regionale del Piemonte ha poi emanato la delibera n. 364-6854 del 25 marzo 2019, con cui è stato adottato il nuovo piano regionale di qualità dell'aria, che prevede misure strutturali (in particolare la misura TR.13 di limitazione della circolazione nel territorio urbano di mezzi a gasolio) di contenimento delle emissioni in atmosfera.

La successiva delibera di Giunta regionale n. 8-199 del 9 agosto 2019, ha unificato le misure temporanee e strutturali, adottando uno schema di ordinanza sindacale tipo, alla quale viene ricondotta l'introduzione del divieto di circolazione dalle ore 0:00 alle ore 24:00 di tutti i veicoli per trasporto di persone con un massimo di otto posti a sedere (M1), con omologazione inferiore ad Euro 1, nonché per il periodo invernale, in cui gli effetti dell'inquinamento dell'aria sono maggiori, il divieto per ciclomotori e motocicli aventi la medesima omologazione.

Tale divieto di circolazione è stato introdotto nello schema di ordinanza adottato dal Consigliere delegato per la Città Metropolitana di Torino con atto n. 336-9429 del 18 settembre 2019 e richiamato dal Comune di Torino con d.G. n. 40003/112 del 27 settembre 2019.

Con ordinanza n. 42/AA in pari data, il dirigente dell'Area Ambiente della Città di Torino ha adottato una serie di misure strutturali e temporanee alla circolazione veicolare, con particolare riguardo ai mezzi di cui il ricorrente promuove la tutela e la valorizzazione.

Con il primo motivo, il ricorrente denuncia la violazione degli artt. 47, 59 e 60, d.lgs. n. 285/1992 (codice della strada), il difetto assoluto di attribuzione, l'arbitraria assimilazione dei veicoli storici cosiddetti atipici alla generalità, la violazione dell'art. 9 Cost, della Direttiva UE n2014/45 e dell'art. 1, comma 232, della l. n.190/2014.

Con il secondo mezzo di gravame, si lamenta il difetto di istruttoria e l'eccesso di potere per irragionevolezza e la lesione del principio di proporzionalità e adeguatezza.

La doglianza di cui al terzo motivo riguarda la violazione dell'art. 1, primo protocollo addizionale alla CEDU, degli artt. 3 e 42 Cost. e dell'art. 17 della Carta dei diritti fondamentale dell'Unione Europea.

Con il quarto motivo, il ricorrente lamenta, da un ulteriore angolo prospettico, l'arbitrarietà, l'irragionevolezza, l'abnormità e la violazione del principio di proporzionalità da cui sarebbero inficiati gli atti impugnati.

Con memoria n. prot. 12493/TA0/GF/AB del 13 febbraio 2020, la Città Metropolitana di Torino ha puntualmente controdedotto al ricorso, chiedendone la reiezione.

Con relazione n. prot. 25718 del 9 aprile 2020, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero della transizione ecologica) e con relazione trasmessa con nota n. prot. 003149 del 27 aprile 2020, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture

e della mobilità sostenibili) ritengono che il ricorso sia meritevole di parziale accoglimento.

Considerato:

1. In via preliminare – per il suo carattere dirimente - occorre esaminare la prima censura secondo cui i provvedimenti impugnati sarebbero illegittimi in quanto i veicoli atipici - e quindi quelli di interesse storico e collezionistico - non possono essere assimilati automaticamente al restante panorama dei veicoli circolanti e la relativa disciplina sarebbe rimessa in via esclusiva al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il motivo è infondato.

Il potere esercitato dall'Amministrazione nel caso in esame trova il suo fondamento nell'art. 7, comma 1, lettera b), del Codice della strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285), che prevede che il Sindaco, con ordinanza, può *<<limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali>>*.

La materia diretta al miglioramento dell'aria nell'ambiente è stata poi oggetto di profonda innovazione con il recepimento della dir. CE 2008/50.

Con il D. Lgs. n. 155/2010 (*“Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”*) sono stati previsti dei Piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto (art. 9) e per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite, dei valori obiettivo e delle soglie di allarme (art. 10).

I piani possono anche individuare i criteri per limitare la circolazione dei veicoli a motore (art. 11, comma 1, lett. a). All'attuazione delle previsioni contenute nei piani, in merito alla limitazione della circolazione dei veicoli a

motore, provvedono i sindaci (o la diversa autorità individuata dalle regioni o dalle province autonome).

Le ordinanze di cui all'articolo 7, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, possono essere adottate dai sindaci per motivi connessi all'inquinamento atmosferico (art. 11, comma 3).

Non può quindi dubitarsi sulla estraneità – in via generale - del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad adottare le misure di cui si discute.

D'altro canto è da condividersi quanto dedotto dal medesimo Ministero secondo cui l'art. 59, comma 2, del Codice della strada, gli riserva le sole funzioni inerenti l'individuazione, per tutti i nuovi veicoli con caratteristiche atipiche, della categoria alla quale possano essere assimilati, nonché gli specifici requisiti tecnici di idoneità alla circolazione.

2. Con il secondo motivo il ricorrente deduce che i provvedimenti impugnati sarebbero illegittimi per eccesso di potere, sotto il profilo del difetto di istruttoria, dell'irragionevolezza e della lesione del principio di proporzionalità.

Tale motivo è fondato nei sensi di seguito indicati, così come anche ritiene il Ministero dell'ambiente.

Il ricorrente lamenta che le amministrazioni avrebbero omesso di compiere un'approfondita istruttoria, in esito alla quale sarebbe stato logico consentire l'esenzione dei veicoli con omologazione inferiore ad Euro 1 di interesse storico e collezionistico.

Si premette che i veicoli in esame sono muniti del certificato di rilevanza storica rilasciato, nell'osservanza del decreto ministeriale 17 dicembre 2009, da uno dei cinque enti tassativamente indicati dall'art. 60, Codice della strada, tra i quali si annovera il ricorrente.

A sostegno della propria tesi, l'Automotoclub Storico Italiano – A.S.I. segnala, esponendo dati non contestati dall'amministrazione, che il numero dei veicoli muniti del certificato di rilevanza storica è molto ridotto rispetto al numero complessivo degli altri veicoli circolanti, atteso che i mezzi con valore

storico in possesso dei requisiti richiesti sono, con riferimento all'anno 2019, 47.983, di cui 39.577 auto, pari allo 0,009 del totale.

Per quanto concerne la Regione Piemonte, nel cui territorio producono effetti i provvedimenti impugnati, circolano 6.599 veicoli di interesse storico o collezionistico su 768.217 mezzi con età superiore a venti anni.

In effetti l'amministrazione, nella prospettiva di una compiuta valutazione delle specificità delle singole categorie di mezzi circolanti, avrebbe dovuto modulare diversamente le misure contenenti, tra l'altro, il divieto di circolazione introdotto, dal momento che la platea dei veicoli tutelati dall'ente ricorrente (che, in larghissima parte, sono utilizzati sporadicamente e non per usi quotidiani di spostamento per e dal luogo di lavoro o per esigenze della vita domestica) risulta in effetti molto esigua, sia in relazione al numero assoluto dei veicoli, che con riferimento a quelli con omologazione inferiore ad Euro 1, con la conseguenza che l'impatto preponderante sulla qualità dell'aria deriva per oltre il 99 % dai veicoli tradizionali.

Nella valutazione comparativa e bilanciata di interessi egualmente tutelati dalla Carta fondamentale e dalla normativa eurounitaria (quello, prevalente, della salute, e quelli della libera circolazione, della proprietà e della tutela dei valori storico-culturali) ed in esito ad un'approfondita istruttoria, sarebbe stato possibile considerare nei loro aspetti peculiari i veicoli forniti di certificato di rilevanza storica, che avrebbero meritato una regolamentazione differenziata, anche con riferimento al loro limitato impiego nell'arco del periodo di riferimento.

E ciò anche per il loro valore storico-culturale e le conseguenze, dirette ed indotte, derivanti sul tessuto economico del territorio regionale dal loro utilizzo.

Secondo le argomentazioni del ricorrente (e l'amministrazione non ha mosso obiezioni decisive al riguardo), risulta dimostrato che l'impatto emissivo dei veicoli storici, soprattutto in considerazione del loro limitato utilizzo nel tempo, è da ritenersi scarsamente apprezzabile, sia in termini assoluti che

relativi, in rapporto alle componenti inquinanti prodotte dai restanti mezzi circolanti.

Nel quadro delle considerazioni che precedono, i provvedimenti impugnati non risultano adeguatamente proporzionati rispetto all'obiettivo di contenere e ridurre sul territorio le componenti inquinanti in atmosfera.

3. Con il quarto motivo di ricorso, la ricorrente deduce che l'ordinanza sindacale impugnata sarebbe viziata anche nella parte in cui consente l'esenzione dalle limitazioni strutturali (divieto assoluto di circolazione tutto il giorno e per tutti i giorni della settimana per le auto e divieto di circolazione per tutto il giorno da ottobre a marzo per i mezzi a due ruote) ai veicoli di interesse storico e collezionistico soltanto per la partecipazione a manifestazioni indette dalle associazioni, che si svolgono prevalentemente nei giorni festivi.

Anche tale doglianza è fondata, alla luce e nei limiti delle ragioni che seguono. Ciò in quanto - come ritiene anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - i proprietari dei mezzi in questione, che necessitano di adeguata manutenzione e di periodi controllati di circolazione per conservare le proprie caratteristiche tecniche, non possono condurre i propri veicoli in officina meccanica o carrozzeria, mentre risultano autorizzati dai provvedimenti impugnati a circolare in occasione di eventi, raduni o manifestazioni di vario genere, con evidente compromissione della sicurezza della circolazione.

In altri termini, il provvedimento comunale appare connotato da eccessiva rigidità, nella misura in cui non contempla deroghe ai divieti di circolazione ed impedisce lo svolgimento delle ordinarie attività di cura e mantenimento del valore storico di mezzi, che costituiscono in ogni caso un elemento non trascurabile della tradizione culturale del Paese.

I veicoli storici, costituenti una testimonianza diretta del patrimonio storico, tecnico e culturale in senso lato del Paese, hanno bisogno di particolari cure di manutenzione delle varie componenti (meccanica, carrozzeria, ricambi,

restauro, selleria, ecc.), in mancanza delle quali verrebbe seriamente compromessa la possibilità di una loro adeguata custodia e conservazione.

Nell'ottica di una valutazione complessiva dei profili che vengono in rilievo, non può essere trascurato il particolare valore economico che tutte le manifestazioni che ruotano attorno al collezionismo comportano per i territori interessati, in termini non solo di officine specializzate, ma anche di strutture enogastronomiche e logistiche ricettive, la cui valutazione non è stata adeguatamente considerata dagli atti oggetto di gravame.

In questa prospettiva - e pur avendo doverosamente come obiettivo primario quello della salvaguardia del diritto alla salute dei cittadini - una diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici sembra più rispondente alla necessità di trovare un punto di equilibrio e di sintesi, che tenga contestualmente conto anche della salvaguardia dei concorrenti valori ed interessi del collezionismo privato, di cui è portatore il ricorrente.

4. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, i motivi secondo e quarto vanno accolti nei sensi di cui in motivazione, con assorbimento del terzo motivo e fatti salvi gli ulteriori provvedimenti dell'amministrazione.

P.Q.M.

esprime il parere che il ricorso straordinario debba essere accolto nei sensi di cui in motivazione.

L'ESTENSORE

Luca Di Raimondo

IL PRESIDENTE

Mario Luigi Torsello

IL SEGRETARIO

Carola Cafarelli

