



AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

IL PRESIDENTE

Alla c.a. della
Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato

Oggetto: ASI/ richiesta audizione per disegno legge S1638

Onorevole Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

presa visione del testo contenuto nel disegno legge S1638 “delega al Governo per la riforma al Codice della Strada di cui al DL 30 aprile 1992, n° 285”, in qualità di presidente dell’ASI – Automotoclub Storico Italiano – associazione tra gli appassionati e i cultori di motorismo storico, con sede in Torino, Strada Val San Martino Sup.27, riconosciuta con decreto del presidente della Repubblica in data 20 ottobre 1980, che conta 214.000 tesserati e 272 club con relative sedi sul territorio nazionale, mi prego sottoporre Loro le seguenti

CONSIDERAZIONI:

- Il motorismo storico negli ultimi anni è divenuto fatto d’importanza mondiale. Tale situazione è puntualmente rappresentata anche in Italia sia dall’ASI che da altri club appartenenti a gruppi meno omogenei e meno rappresentativi di appassionati di motorismo storico.

Soprattutto l’ASI può vantarsi di essere stata la prima federazione mondiale a far emergere che il motorismo storico è soprattutto fatto di cultura, tant’è - e non lo affermo quale merito personale, ma semplicemente quale circostanza di fatto che assume rilievo relativamente all’identità dell’ASI –

che durante l'Assemblea mondiale FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) di Budapest del 8 novembre 2014 sono stato eletto, con ampia maggioranza di voti, presidente della Commissione Cultura di tale ente.

- Fatta questa doverosa premessa, ritengo che la Legge delega di cui in oggetto all'Art.2, comma 2, lettera h), rispecchi un'enunciazione che riguarda il settore dei veicoli storici, laddove prevede l'autorizzazione al Governo ad adottare procedure per:

1a) L'ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici.

2a) revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli d'interesse storico ai fini della certificazione degli stessi di cui agli articoli 59, 60 e da 93 a 103 del CdS.

Circa il punto 1a),

preciso che con il decreto del Ministero dei Trasporti del 19 marzo 2009, e successiva circolare attuativa prot. N. 19277/23.25 il Ministero, già ha provveduto in modo positivo alle esigenze che il settore richiedeva e che non erano state soddisfatte precedentemente: infatti tali provvedimenti già compendiano le possibili situazioni, relative ai veicoli storici, che necessitano di tale procedure.

Ciò che si chiede è che astrattamente possano appartenere alla categoria dei veicoli atipici, e quindi anche d'interesse storico e collezionistico, o d'epoca, ai sensi dell'art. 60 del CdS, oltre agli autoveicoli e motoveicoli anche tutti gli altri veicoli indicati nell'art. 47 del CdS e ciò perché attualmente due categorie di veicoli di particolare rilievo storico, quali le macchine agricole e i ciclomotori, non sono classificabili come storici, nonostante abbiano grande rilievo sotto tale profilo. Onde evitare che le stesse esigenze di qualificazione per questi ultimi due si possano riferire anche ad altre categorie di veicoli, si chiede che il Legislatore provveda, attraverso la nuova formulazione del Codice, a ipotizzare che in tutte le categorie di veicoli ordinari possano essere inquadrati anche i veicoli d'

interesse storico di cui all'art.60 del CdS, quando possiedano le caratteristiche per tale classificazione.

Il decreto Ministeriale di cui sopra e la relativa Circolare attuativa, si ritiene che debbano essere mantenuti in vigore, sotto tale forma, poiché le necessità di eventuali modifiche in merito potranno essere più facilmente attuate se i provvedimenti da modificare non saranno inseriti nel Codice, ma in decreti e circolari modificabili dagli enti che li hanno emanati.

Circa il punto sub 2a),

relativo alla revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli d'interesse storico, ai fini della certificazione, il testo è ancora troppo generico, pertanto si possono azzardare soltanto delle ipotesi. Oggi non esiste alcuna disciplina relativa a questo tipo di associazioni per cui non si può parlare di "revisione". Semmai si potrebbe ipotizzare l' "emanazione" di una disciplina relativa a queste, non nel C.d.S., ma eventualmente in un Regolamento attuativo, che possa essere più facilmente modificato in virtù di nuove e mutate esigenze.

Il diritto di associazione è garantito dalla Costituzione e come tale è irrinunciabile. In materia, in qualsiasi paese al mondo, ma soprattutto nei paesi europei poco si è legiferato nei codici civili. Quando lo si è fatto si è provveduto con normative ad hoc. Un esempio è rappresentato dalla legge sulle associazioni emanata nel 1997 (decreto legislativo n. 460 del 4.12.1997) a fronte di un buco legislativo che in Italia è durato circa un secolo, mentre in altri Paesi, come la Francia, lo stesso, anche se per motivi diversi, era stato colmato fin dal 1901 con successive modifiche della legge allora emanata.

Questa necessità di regolamentare le Associazioni di appassionati di motorismo storico nasce nel momento in cui si vuole regolamentare la certificazione: lo Stato si deve servire di enti a ciò chiamati per meriti derivanti da conoscenza, esperienza e tradizione.

Fin dal 1983, allorché è stata emanata la normativa che modificava le tasse automobilistiche in patrimoniali, sono stati presi in considerazione i veicoli d'interesse storico. Nel 1992, l'Art.60 del C.d.S. attribuiva potere certificativo ad ASI, per tutti i veicoli e ad FMI per i motocicli, assieme ai tre Registri nazionali di marca, Alfa Romeo, FIAT e Lancia. La normativa fiscale del 2000, Legge 342 Art.63, ha confermato ASI ed FMI quali enti certificatori, escludendo da tale attività i tre Registri di marca suddetti.

Quindi in Italia vi sono numerosi precedenti e se l'ASI è ritenuta in Europa e nel mondo intero leader di questo settore, in virtù del parco veicolare di grande prestigio, è perché ha bene operato.

Va precisato, che ASI, che nel 2016 compirà i 50 anni dalla fondazione, fin dall'origine, ha introdotto un proprio sistema certificativo, perfezionato nel tempo, attraverso il quale ha qualificato i veicoli di maggior pregio, assegnando loro un Certificato d'Identità e una Targa d'ottone. Tale attività certificativa si è diffusa con la normativa fiscale del 2000 sopra menzionata.

Per svolgere tale attività l'ASI si serve di almeno 300 commissari tecnici di club che svolgono attività di verifica sui veicoli presso le sedi del territorio, dislocate in tutte le provincie italiane, con una presenza media di almeno 3 per provincia. L'attività di tali commissari viene effettuata precipuamente per gli incarichi affidati dallo Stato. Questi ultimi, quando la difficoltà di esame, per la rarità e/o l'anzianità del veicolo, richiede una preparazione più specifica, si rivolgono alla Commissione Tecnica Nazionale (composta di circa 100 commissari ed esperti di Marca e/o di Modello), per ottenere il supporto necessario. Durante tutti i week end si svolgono almeno 2 sedute di verifica dei veicoli storici che ambiscono ad ottenere la Carta d'identità ASI ovvero la Carta d'identità FIVA.

Quest'ultima federazione, per proprio statuto interno, sul territorio nazionale italiano, è rappresentata solo da ASI, quale associazione nazionale fiduciaria per il rilascio del proprio documento di storicità.

Sia per il certificato nazionale, che quello internazionale, viene applicato lo stesso regolamento tecnico, in parte frutto della grande collaborazione di ASI nell'ambito della FIVA per la sua stesura. Tale rapporto fiduciario privilegiato, si estrinseca anche con la presenza di 3 rappresentanti nazionali italiani nel Comitato Generale FIVA composto di 13 membri, e di plurimi commissari nelle varie commissioni FIVA (tecnica auto, con un vice presidente italiano, legislativa con un commissario italiano, cultura con un presidente italiano, etc...). Tale la situazione di fatto e di diritto attuale; ciò per affermare che solo ASI, con FMI, possiede le caratteristiche per essere qualificato un ente primario di certificazione dei veicoli storici nel mondo intero.

Per rispetto della verità devo far presente che, altre nazioni europee, quali Belgio, Olanda e Germania hanno fatto richieste ad ASI per l'invio di propri tecnici a svolgere attività di certificazione nei loro paesi.

Devo aggiungere che la certificazione di un oggetto storico è cosa ben diversa dalla certificazione di un oggetto contemporaneo dove, nel secondo caso, è necessaria una pura e semplice valutazione tecnica i cui dati possono essere attinti da fonti cartacee o informatiche, mentre la certificazione di un bene storico, quale sono i veicoli, richiede non solo una conoscenza tecnica, ma soprattutto una preparazione storica non indifferente. E ciò in particolare per quei veicoli più datati per i quali è necessario possedere anche un archivio e soprattutto una preparazione filologica per far sì che ove manchino fonti di riferimento, si possa arrivare alla classificazione corretta anche attraverso le conoscenze storiche dei veicoli del periodo.

Altro elemento non indifferente da prendere in considerazione, è che ASI possiede un archivio di circa 3 milioni e mezzo di fotografie che consentono una valutazione corretta anche attraverso il criterio del "id quod plerunque accidit", ossia il confronto, assai utile quando non si può avere certezza documentale assoluta.

Quanto precede al fine di illustrare all'Onorevole Presidente e agli Onorevoli Senatori, qualora avessero dei dubbi sul settore dei veicoli storici, una realtà che merita molta attenzione e conseguentemente anche delle decisioni consapevoli ed oculate.

Non ci si inventa la preparazione necessaria ad un ente certificatore serio, la si deve costruire basandosi su conoscenze, tradizione e documentazione adeguate. L'assegnare compiti a soggetti non qualificati significa distruggere quello che sino a quel momento è stato fatto, oppure non consentire i risultati che dagli affidamenti di incarico ci si aspettano.

Tutto quanto sopra premesso,

chiedo

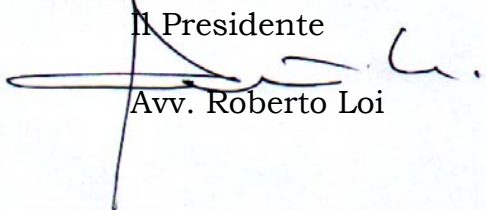
di essere ammesso all'

audizione

in merito al disegno Legge S1638, Art.2, Comma 2, Lettera h) nei termini che codesta Onorevole Commissione vorrà indicare, per poter meglio precisare quanto sopra esposto e cercare di contribuire in modo costruttivo alla stesura del nuovo C.d.S in materia di veicoli storici.

Con i più cordiali e rispettosi saluti.

Torino, 9/3/'15

Il Presidente

Avv. Roberto Loi