

**BOZZA**

**PROTOCOLLO DI INTESA**

**TRA**

**ACI e ACI STORICO - Angelo STICCHI DAMIANI**

**HERITAGE DEPARTMENT OF FCA ITALY S.P.A. - Roberto GIOLITO**

**ASI - AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO - Alberto SCURO**

**FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA - Vittorio ANGELA**

**RIAR - REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO - Daniele SANTARELLI**

**RFI - REGISTRO FIAT ITALIANO - Roberto IATI'**

**LANCIA CLUB ITALIA - Peppino STANCATI**

**AAVS ASSOCIAZIONE AMATORI VEICOLI STORICI - Ugo ISGRÒ  
THEMEL**

**RUOTECLASSICHE - David GIUDICI**

per la promozione dell'istituzione da parte delle competenti Autorità statali della

**LISTA DI SALVAGUARDIA DEI MODELLI DI AUTO E MOTO DI INTERESSE STORICO**

e di una

**PIATTAFORMA COMUNE PER LA TUTELA DEL MOTORISMO STORICO E UN SOSTENIBILE ED EQUILIBRATO SVILUPPO DEL SETTORE.**

**PREMESSO CHE**

- con "Heritage Day" si indica una convergenza di vedute e una comunanza di intenti scaturiti da un approfondito confronto tra alcune Organizzazioni e Soggetti operanti nel settore che sono parte del presente Protocollo e che, nel corso dell'anno 2018, hanno tenuto una serie di incontri finalizzati alla promozione, alla salvaguardia e alla tutela

del motorismo storico italiano quale espressione del patrimonio culturale del nostro Paese;

- la spinta iniziale, che ha animato le parti firmatarie del presente Protocollo a intraprendere un percorso comune di intesa e di collaborazione, è partita dalla constatazione dell'attuale situazione in cui versa l'intero settore dei veicoli storici dovuta a una carenza di principi e di una lungimirante visione strategica comune, a un eccesso di burocratizzazione degli strumenti di gestione del settore e a una legislazione di riferimento da aggiornare perché priva di reali ed efficaci sistemi di incentivazione del settore basati su una oculata selezione dei veicoli destinatari di forme di tutela, che sappiano distinguere tra veicoli che rappresentano un reale valore culturale e storico, conservati e mantenuti come tali, e i veicoli semplicemente "vecchi", insicuri e inquinanti che non posseggono caratteristiche meritevoli di particolare salvaguardia, che sono circolanti ancora oggi in grande numero e che sono per lo più utilizzati abitualmente per esigenze quotidiane di mobilità, insomma veicoli privi di caratteristiche di valore culturale tali da giustificare l'applicazione di misure incentivanti sia fiscali che amministrative;
- i principi ispiratori dell'auspicato rinnovamento prendono spunto anche dai contenuti emersi durante il convegno organizzato dall'ASI, che si è tenuto lo scorso 20 settembre presso il Senato della Repubblica a Palazzo Madama a Roma intitolato "Il futuro del Motorismo Storico, un patrimonio culturale, turistico ed economico da salvaguardare e sviluppare". Come ha sostenuto la Presidente del Senato Maria Elisabetta Alberti Casellati, "è del tutto evidente che il patrimonio culturale e artistico del motorismo storico italiano non ha pari al mondo; anche per questo deve essere salvaguardato, tutelato, divulgato e sviluppato". E, inoltre, come ha sottolineato l'allora Presidente dell'ASI Maurizio Speziali, "è necessario focalizzare ciò che rappresenta il veicolo storico in termini di crescita economica del nostro Paese attraverso vari settori, da quello tecnico legato al restauro e alla manutenzione a quello turistico con migliaia di manifestazioni che interessano i comparti alberghieri e della ristorazione". Durante l'evento l'ASI ha giustamente posto l'accento sul fatto che il motorismo storico genera un valore economico annuo di 2,2 miliardi di euro in termini di spesa per la manutenzione, il restauro e l'indotto generato dalla partecipazione agli eventi, contribuendo a produrre lavoro per migliaia di artigiani con competenze esclusive che pongono l'Italia ai vertici mondiali;
- sulla base dei dati del Pubblico Registro Automobilistico il numero di

autoveicoli con anzianità tra i 20 e i 29 anni, circolanti al 31 dicembre 2018, è pari a circa 3.800.000 auto, mentre con la medesima anzianità i motoveicoli sono circa 600.000; nel contempo gli autoveicoli con anzianità superiore ai 30 anni sono oltre 2.600.000 e i motoveicoli con la stessa anzianità sono oltre 1.200.000;

- in considerazione di tali dati la valutazione di interesse storico riguarderebbe potenzialmente nel complesso oltre 4.400.000 veicoli, dato che potrebbe risultare insostenibile, oltre che potenzialmente dannoso, per il futuro del motorismo storico e dei veri collezionisti;
- i volumi delle immatricolazioni di autoveicoli e motoveicoli realizzati dal 1999 – anno da cui allo stato attuale si calcola l'ingresso nella fascia di età relativa ai veicoli potenzialmente di interesse storico – sono sempre maggiori e in crescita fino a tutto il 2010; il mantenimento delle regole attuali, quindi, porterebbe a un'ulteriore progressiva moltiplicazione del parco circolante considerabile di interesse storico;
- non è ragionevole pensare che nel prossimo futuro tutti i veicoli con anzianità compresa tra i 20 e i 29 anni si possano considerare di interesse storico; insomma non tutti gli autoveicoli c.d. ultraventennali (20-29 anni) sono meritevoli della qualifica di interesse storico e per tale ragione è necessario fare una selezione, sia per ragioni economiche che storico-culturali, finalizzata a circoscrivere nell'ambito della grande massa di veicoli sulla base di criteri condivisi il perimetro dei modelli potenzialmente di interesse storico a cui destinare forme di reale e totale tutela, soprattutto per quei veicoli a rischio di estinzione, ancorché prodotti in grandi numeri, e dal basso valore commerciale (le auto di prestigio si tutelano "da sole");
- è necessario perciò definire per il prossimo futuro un perimetro maggiormente in linea con i numeri del parco circolante, in grado di individuare i veicoli di reale e sicuro interesse storico a cui riservare agevolazioni fiscali mirate ed efficaci (100% della tassa automobilistica e un'adeguata misura dell'IPT sui trasferimenti di proprietà dei veicoli ultraventennali);
- il problema dell'inquinamento causato dal parco auto circolante deve essere separato nettamente da quello generato dalla circolazione delle auto storiche che, pur immettendo nell'aria emissioni inquinanti in misura superiore alle vetture di attuale produzione, circolano talmente poco (mediamente non più di 1.000 km/anno e per la maggior parte dei veicoli di maggior valore storico per poche decine di km/anno) ed esclusivamente per finalità di manutenzione o per rare partecipazioni a

eventi di settore da incidere in maniera irrisoria sul computo totale dell'inquinamento da circolazione veicolare. Queste percorrenze potrebbero essere rilevate con facilità qualora si installasse a bordo dei veicoli un sistema di rilevazione del tipo "scatola nera", allo stato attuale della tecnologia facilmente reperibile, con evidenti vantaggi anche ai fini assicurativi e di sicurezza. Conseguentemente le rigide restrizioni alla circolazione di tali veicoli in ambito urbano, con una grande varietà e difformità di soluzioni da Comune a Comune, che sono un'altra negativa conseguenza dell'ingiustificato ampliamento dell'area dei veicoli storici e finiscono per penalizzare ingiustamente i possessori dei veri veicoli di reale interesse storico che si fanno carico della loro conservazione a beneficio del motorismo storico nazionale, risultano inutilmente punitive e di conseguenza sarebbe auspicabile realizzare la libera circolazione dei veicoli di interesse storico (magari fissando un limite di età, per esempio 40 anni, come a Londra);

- in virtù delle minime percorrenze dei veicoli storici e delle precise e attente cure alle quali sono continuamente sottoposti per le specifiche finalità di conservazione e di mantenimento di efficienza coerente con le caratteristiche tecniche dell'epoca della loro produzione, la revisione biennale rappresenta una frequenza eccessiva e non corrispondente a un coerente controllo tecnico per la sicurezza della circolazione in rapporto al limitatissimo uso di tali veicoli. Inoltre, tale revisione, non essendo sostanzialmente differenziata in termini tecnici dalla revisione delle auto moderne, si traduce in un inutile e sproporzionato stress tecnico per questi veicoli che vengono conservati per resistere al passare del tempo e non per circolare quotidianamente;
- le vetture storiche con anzianità superiore ai trent'anni e in particolare quelle con maggior anzianità che per ragioni varie non sono più targate e vengono meticolosamente restaurate dagli appassionati o che provengono dall'estero per essere riammesse alla circolazione devono essere reimmatricolate con le targhe moderne, che non si armonizzano con lo stile e gli appositi alloggiamenti dell'epoca. Tale esigenza amministrativa prevista dalla vigente normativa italiana compromette l'aspetto storico ed estetico di tali veicoli, che sarebbe al contrario salvaguardato prevedendo la possibilità di utilizzazione o di nuova emissione della targa originaria o almeno di una targa conforme a quella originaria.

IN CONSIDERAZIONE DI TALI PREMESSE CHE FORMANO PARTE INTEGRANTE DEL PRESENTE PROTOCOLLO

## **LE PARTI CONVENGONO SULLA NECESSITÀ DI PROMUOVERE L'ISTITUZIONE DA PARTE DELLE COMPETENTI AUTORITÀ STATALI DI UNA**

### **LISTA DI SALVAGUARDIA**

Sarà in tal modo definito, sulla base di criteri oggettivi, comuni, condivisi e conoscibili da tutti, un perimetro più circoscritto di modelli di autoveicoli e motoveicoli che limiti in modo consistente il potenziale ambito di rilevanza storica (anche in considerazione del fatto che, dopo 30 anni, tutti i veicoli vengono considerati storici), al cui interno il riconoscimento di tale caratteristica verrà subordinato alla effettiva verifica del veicolo finalizzata a riscontrare le condizioni di sostanziale originalità e conformità, le condizioni di conservazione, d'uso e di manutenzione e l'esclusione della utilizzazione del veicolo per esigenze di mobilità quotidiana contrastanti con le esigenze di tutela del patrimonio motoristico storico.

### **LE PARTI CONVENGONO E SI IMPEGNANO ALTRESÌ**

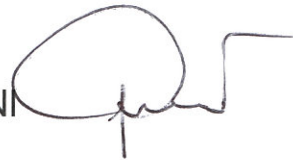
a collaborare per promuovere, da parte delle competenti Autorità, l'adozione di opportuni provvedimenti aventi le seguenti finalità:

- **eliminazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli storici e di quelli di interesse storico e collezionistico, dotate di CRS, su tutto il territorio nazionale, con particolare riferimento alle aree urbane ed ai centri storici;**
- **esenzione totale dal pagamento della tassa automobilistica per i veicoli appartenenti alla Lista di Salvaguardia e dotate di CRS, oltre che un'adeguata riduzione dell'IPT;**
- **introduzione della revisione quadriennale, in luogo dell'attuale biennale, di tutti i veicoli dotati di CRS, prevedendo l'eliminazione dell'obbligo di revisione per i veicoli ultracinquantennali;**
- **introduzione della possibilità di reimmatricolare a spese del proprietario i veicoli storici e quelli di interesse storico e collezionistico con le targhe di origine o con targhe conformi a quelle originarie dell'epoca di prima immatricolazione o di costruzione del veicolo.**

Letto, approvato e sottoscritto

Torino, li 12 GIUGNO 2019

ACI e ACI STORICO - Angelo STICCHI DAMIANI




HERITAGE DEPARTMENT OF FCA ITALY S.P.A. - Roberto GIOLITO



ASI - AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO - Alberto SCURO

FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA - Vittorio ANGELA

RIAR - REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO - Daniele SANTARELLI



RFI - REGISTRO FIAT ITALIANO - Roberto IATI



LANCIA CLUB ITALIA - Peppino STANCATI



AAVS ASSOCIAZIONE AMATORI VEICOLI STORICI - Ugo ISGRÒ  
THEMEL



RUOTECLASSICHE - David GIUDICI

