

**in/ CAMPER**

apri <https://coordinamentocamperisti.it/raccolte/> per scaricare tutte le RACCOLTE



**TRASFORMARE L'AUTOCARAVAN IN UN VEICOLO D'EPOCA E DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO**



# Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI

[www.coordinamentocamperisti.it](http://www.coordinamentocamperisti.it) [www.incamper.org](http://www.incamper.org)

## AUTOCARAVAN D'EPOCA E DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO

Ciclicamente ci arrivano quesiti da parte di proprietari di autocaravan che pensano di trasformarla in autoveicolo d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

Negli anni abbiamo pubblicato gli articoli riportati nelle pagine seguenti e mai sconfessati ma, visto che **la trasformazione comporta aspetti assicurativi, amministrativi, civili e penali**, chi ci scrive deve inviarcì la copia della Carta di circolazione e la copia della tua polizza assicurativa in vigore completa delle CGA.

Questo per quanto riguarda l'entrare in circolazione stradale nella nostra nazione.

Invece, per quanto riguarda l'estero i nostri consigli li abbiamo inseriti nel

### [IL MANUALE PER IL VIAGGIATORE](#)

scaricabile aprendo <https://coordinamentocamperisti.it/come-progettare-un-viaggio>

## CONTATTI

**NON SCRIVERCI attraverso chat, whatsapp, SMS, facebook o similari**

recapito: 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21

mail: [info@coordinamentocamperisti.it](mailto:info@coordinamentocamperisti.it)

PEC: [ancc@pec.coordinamentocamperisti.it](mailto:ancc@pec.coordinamentocamperisti.it)

telefoni: 055 246933 – 328 8169174 dal lunedì al venerdì in orario 9.00 - 12.00 e 15.00 - 17.00

per iscrizione a socio: [adesione@coordinamentocamperisti.it](mailto:adesione@coordinamentocamperisti.it)

IBAN IT11D0303202805010000091123

per divieti anticamper: [segreteria@coordinamentocamperisti.it](mailto:segreteria@coordinamentocamperisti.it)

## INDICE

Clicca sulla pagina per accedere all'argomento desiderato.  
Per tornare all'indice, clicca in basso sul numero di pagina.



<b>inCAMPER 186</b>	<b>3</b>
<b>VEICOLI DI INTERESSE STORICO</b>	<b>4</b>
<b>inCAMPER 154</b>	<b>7</b>
<b>AUTOCARAVAN D'EPOCA: CONVIENE OPPURE NO?</b>	<b>8</b>
<b>inCAMPER 121</b>	<b>10</b>
<b>VEICOLI D'INTERESSE STORICO O COLLEZIONISTICO</b>	<b>11</b>
<b>inCAMPER 114</b>	<b>13</b>
<b>VEICOLI STORICI: LO ISCRIVO OPPURE NO ?</b>	<b>14</b>

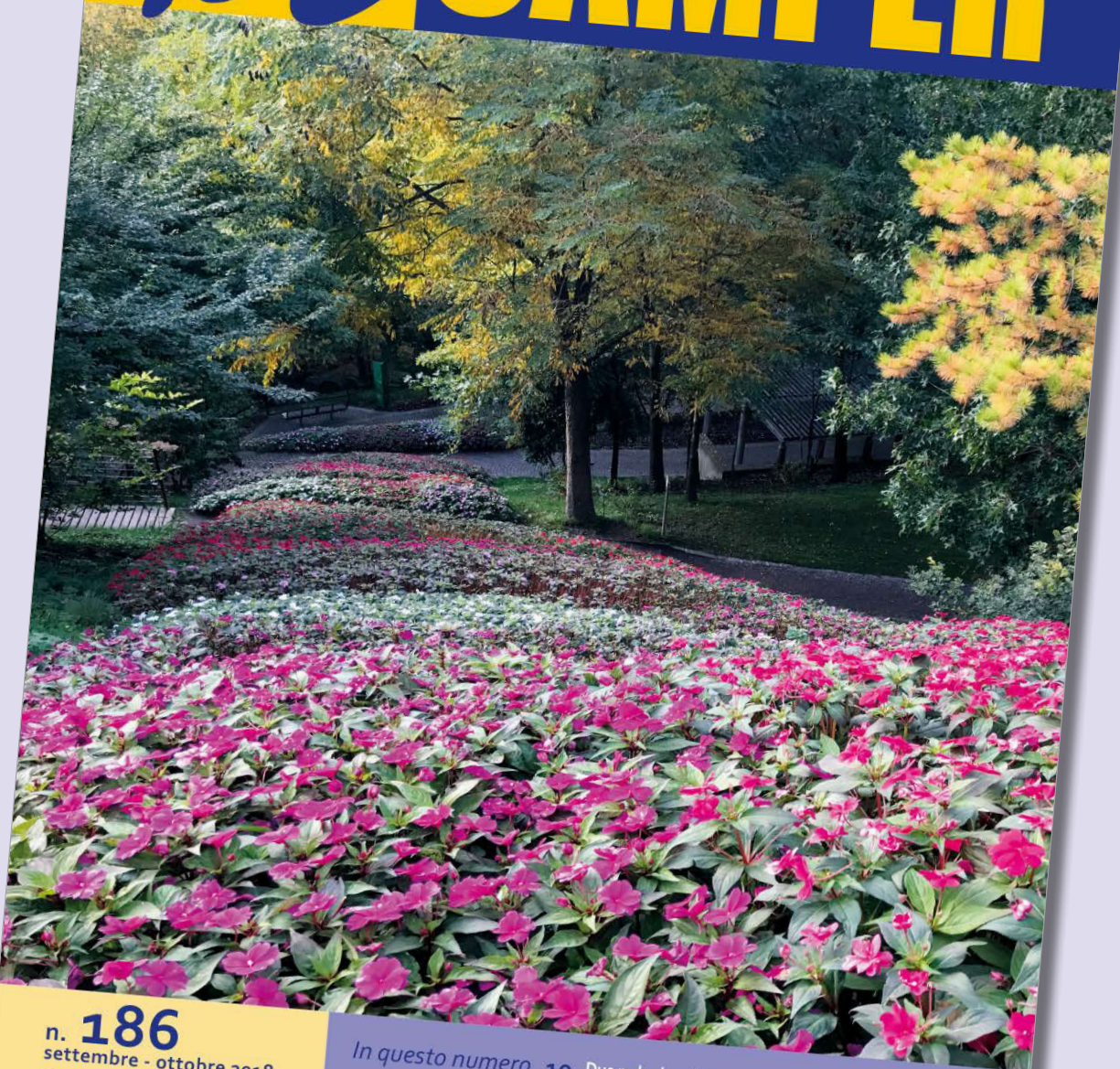
www.incamper.org

www.coordinamentocamperisti.it



Dal 1988 la rivista dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

# incAMPER



n. **186**

settembre - ottobre 2018

Esemplare gratuito  
fuori commercio  
privo di pubblicità  
a pagamento

- In questo numero
- 10 Due raduni per i camperisti
  - 22 Francia, il fascino di preziosi luoghi nascosti
  - 36 Tour dell'Irlanda, una pietra preziosa nel mare del Nord
  - 82 Autocaravan: interrogazione al parlamento europeo

## Veicoli di interesse storico

### Il punto sulle normative per trasformare l'autocaravan

di Pier Luigi Ciolli



Poiché le leggi non sono ben comprensibili ai cittadini, è nostro diritto/dovere rispiegare la problematica dei veicoli di interesse storico, anche se l'abbiamo già affrontata e pubblicata su questa rivista, senza peraltro ricevere alcuna correzione, nei numeri: 114 (pagine 22-25), 121 (pagine 98-99), 154 (pagine 6-7) e 165 (pagine 12-13), gratuitamente consultabili aprendo [www.incamper.org](http://www.incamper.org). Ora, visto che negli ultimi anni la vendita in Italia del nuovo è stata mediamente di 4.000 unità e che la maggior parte delle vendite delle autocaravan riguarda l'usato, riteniamo opportuno chiarire alcuni aspetti in modo sintetico. Ad avviso di chi scrive non conviene trasformare un'autocaravan in veicolo di interesse storico per i seguenti motivi:

1. al risparmio di una bassa tassa di circolazione, ove esistesse a livello regionale, si contrappone l'iscrizione a una associazione di settore e quanto ne segue;
2. il valore dell'autocaravan quale veicolo di interesse storico, contrariamente agli altri veicoli, non esiste, perché chi l'acquista non lo fa per avere un veicolo storico ma perché non se ne può permettere una nuova o seminovoa;

3. vendere un'autocaravan quale veicolo di interesse storico è veramente difficile;
4. non rinnovare quale veicolo di interesse storico comporta di doversi recare alla Motorizzazione per revisione e/o collaudo, poiché, in mancanza, di ciò, non la si può utilizzare;
5. la tariffa assicurativa per le autocaravan è abbastanza bassa, e grazie alla Vittoria Assicurazioni S.p.A., al nuovo cliente senza sinistri negli ultimi 5 anni, la RCA comprensiva d'imposte e contributo SSN, va da un minimo di 127 a un massimo di 282 euro l'anno (*dipende dalla provincia di residenza del proprietario dell'autocaravan*). È bene ricordare che alcune compagnie che assicurano l'autocaravan quale veicolo di interesse storico, non precisano in modo chiaro al camperista quali sono le effettive coperture e in quali casi sono attive; pertanto per non avere poi amare sorprese è meglio che l'autocaravan non sia veicolo di interesse storico.

#### CANCELLAZIONE DAL REGISTRO DEI VEICOLI STORICI

La circolazione può essere consentita anche se un determinato veicolo viene cancellato dal registro dei veicoli storici, a condizione che la revisione risulti non scaduta e che ci siano tutte le caratteristiche di sicurezza previste dalle vigenti disposizioni con riferimento particolare all'art. 79 del CDS ("Efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione"). La cancellazione dal registro potrebbe comportare il ritiro dell'immatricolazione per quei veicoli che sono stati reimmessi in circolazione grazie alla visita e prova supportata dal possesso del certificato di rilevanza storica. Non si tratta di quelli che già circolavano e che hanno ottenuto l'iscrizione nel corso della validità della loro immatricolazione.

I veicoli di interesse storico sono soggetti a revisione come i veicoli ordinari, come stabilisce l'art. 9, comma 1, del decreto 17/12/2009 e l'essere iscritti al registro non li dispensa da tale obbligo. I veicoli di interesse storico, per la propria e altrui sicurezza stradale, sono sottoposti a una revisione molto accurata, giustificata dai seguenti motivi:

- l'autocaravan non è ignifuga e ha a bordo l'erogazione di gas ed elettricità;
- nella maggior parte dei casi viaggia inconsapevolmente in sovrappeso, e quasi sicuramente con il carico sbilanciato sugli assi;
- effettua lunghi viaggi, in particolare in autostrada, dove è essenziale che siano al top gli pneumatici, gli specchi retrovisori, i sistemi d'illuminazione, le sospensioni, gli ammortizzatori e i freni;
- le autocaravan, non essendo sottoposte a prove crash, non garantiscono una sufficiente solidità strutturale; infatti, è sufficiente sbattere in un ramo di 8 cm di diametro per vedersi strappar via la manarda. E anche il tamponamento da parte di un'autovettura può bastare per essere distrutte come abbiamo pubblicato sul numero 161 pagine 18-19;
- gli ancoraggi di tutto il materiale installato all'interno (comprese le chiusure), non essendo stati sot-



Autocaravan tamponata da piccola autovettura

toposti a prove di trazione sui tre lati, non garantiscono la necessaria affidabilità. Infatti, è successo che siano caduti, sia in viaggio sia in sosta, come abbiamo documentato anche su questa rivista.

Nella sequenza, prove crash: rarissime per le autocaravan



## IMPORTANTE RICORDARE

1. Utilizzate un contratto di compravendita che garantisca sia il venditore sia il compratore. Su inCAMPER 185 in libera lettura aprendo [www.incamper.org](http://www.incamper.org) è disponibile un modello di contratto di compravendita di autocaravan usate.
2. Verificate il peso complessivo e per assi dell'autocaravan e conservate il documento comprovante la pesata. Circolare con un peso superiore alla massa massima tecnicamente ammissibile indicata al punto (G) della Carta di Circolazione significa rischiare sanzioni amministrative e, in caso di sinistro stradale, responsabilità penale per lesioni stradali o omicidio stradale.
3. Verificate le condizioni generali della polizza assicurativa per valutare l'effettiva copertura e quindi vantaggi e svantaggi e se avete dubbi scrivete a [info@incamper.org](mailto:info@incamper.org) e l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti vi fornirà un parere in merito.



Ogni futuro aggiornamento troverà collocazione su [www.coordinamentocamperisti.it](http://www.coordinamentocamperisti.it), ricordando sempre che ogni aggiornamento arriva grazie alle continue azioni messe in campo dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti: una libera associazione, che non ha contributi statali, ma solo quelli provenienti dalla quota dei soci. Va da sé che se non ci fossero gli associati a tenerci in vita, il camperista dovrà cominciare a domandarsi a chi rivolgere le sue richieste per un parere o per un intervento legale, poiché da soli non si va da nessuna parte. Ecco perché è importante incrementare il gruppo degli associati: più numerosi siamo, maggiormente sarà possibile veder riconosciuti i nostri diritti, insieme a maggiori opportunità di avere corrette e tempestive informazioni per una migliore qualità della vita nel viaggiare.



**in Camper**

**154**  
settembre-ottobre 2013



# AUTOCARAVAN D'EPOCA CONVIENE OPPURE NO?

di Pier Luigi Ciolli

Negli ultimi giorni abbiamo ricevuto delle segnalazioni che hanno visto coinvolti dei nostri associati in contenziosi per aver scelto di trasformare la propria autocaravan in storica e/o d'epoca.

In alcuni casi è stato richiesto l'iscrizione annua di 100 euro, verifiche quadriennali. Inoltre, per la pratica occorre scattare molte foto, metterle su di un CD e spedirle via corriere all'associazione. Non solo ma offrono la polizza assicurativa che comportava l'iscrizione annuale all'ACI, quindi altri 60 euro, oppure l'applicazione di una tariffa più alta di 100 euro.

Al contrario, in altri casi, dopo la prima e unica verifica, nella quale le foto e tutta la pratica veniva espletata da persone dell'associazione, nessuna verifica successiva e costo annuo di 50 euro.

Abbiamo affrontato il tema con due articoli che sono in pubblica lettura aprendo:

[www.incamper.org/swf\\_num.asp?num=114&startPage=24](http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=114&startPage=24)

[www.incamper.org/swf\\_num.asp?num=121&startPage=100](http://www.incamper.org/swf_num.asp?num=121&startPage=100)

Con l'occasione ribadiamo che se la convenienza viene calcolata pensando di risparmiare sulla tassa di

possesso (bollo) e l'assicurazione, tutti sono concordi che NON CONVIENE. In particolare non conviene visto che la normale tariffa assicurativa della Vittoria Assicurazioni SpA è veramente vantaggiosa e permette un notevole risparmio. Vale ricordare che l'articolo 60 del Codice della Strada, *Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico*, recita:

*“La loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del D.T.T. nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo”.*



**Sono stati necessari 9 anni di lotta, a forza di carte bollate, ma finalmente la Suprema Corte di Cassazione ha stabilito che, ai fini del diritto all'esenzione dalla tassa di possesso per i veicoli tra i 20 e i 30 anni, è illegittimo il comportamento delle Regioni che pretendono una certificazione sul singolo veicolo da parte dell'ASI.**

Utile leggere l'articolo 214 del Regolamento di Esecuzione del Codice della strada Motoveicoli ed autoveicoli d'epoca e l'articolo 215 del Regolamento di Esecuzione del Codice della strada Motoveicoli ed autoveicoli d'interesse storico o collezionistico.

### PER QUANTO SOPRA

se volete registrare il vostro vecchio veicolo per passione, procedete consultando internet, partendo da cosa scrivono su [www.asifed.it](http://www.asifed.it).

Se volete registrare la vostra vecchia autocaravan per risparmio, NON FATELO.

### RICEVIAMO E DIAMO NOTIZIA

**2 luglio 2013 ore 22.34**

un socio ci comunica che: Iscrizione ASI & Co. non sono necessarie, inviandoci la seguente sentenza. [http://www.epocaauto.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=317:breve-commento-alla-sentenza-di-cassazione-38372013&catid=1:ultime&Itemid=83](http://www.epocaauto.it/index.php?option=com_content&view=article&id=317:breve-commento-alla-sentenza-di-cassazione-38372013&catid=1:ultime&Itemid=83)

### BOLLI AUTO: FINE DI UN MONOPOLIO?

**Breve commento alla Sentenza di Cassazione 3837/2013**

Sono stati necessari 9 anni di lotta, a forza di carte bollate, ma finalmente la Suprema Corte di Cassazione ha stabilito che, ai fini del diritto all'esenzione dalla tassa di possesso per i veicoli tra i 20 e i 30 anni, è illegittimo il comportamento delle Regioni che pretendono una certificazione sul singolo veicolo da parte dell'ASI.

A determinare il diritto all'esenzione sono infatti solo le delibere annuali emanate dall'ASI quali atti a contenuto generale e astratto, cioè valide per ogni veicolo, con le quali dal 2001 viene costantemente attribuito il diritto all'esenzione a tutti i veicoli costruiti da più di venti anni, in almeno discrete condizioni di carrozzeria, con un motore compatibile con quello montato in origine e con selleria in condizioni almeno decorose.

La sentenza 3837/2013 della Cassazione trae origine dalla caparbieta del Club Storico Faentino (non federato all'ASI) e di un contribuente suo associato, vittima delle illegittime pretese della Regione Emilia Romagna di una certificazione ASI sulla sua autovettura del 1983. Club e contribuente che sono stati costretti dall'ostruzionismo della Regione a percorrere tutti e tre i gradi di giudizio per potere definitivamente vedere annullata una cartella esattoriale notificata da Equitalia e relativa alla tassa di possesso 2004, quando l'autovettura, conservata in condizioni perfette, già godeva da un anno del pieno diritto all'esenzione. A margine valga considerare che l'importo della tassa di possesso richiesta, naturalmente, risulta irrisorio rispetto alle spese che è stato necessario sostenere per ottenere giustizia, in tutti questi anni e gradi di giudizio.

La Suprema Corte con tale storica sentenza ha stabilito che il criterio di identificazione dei veicoli storici è, appunto, generale ed astratto, e che il cittadino contribuente ha diritto di riconoscere autonomamente

se la propria autovettura possieda le caratteristiche minime per accedere all'esenzione. Posto quindi tale diritto del cittadino, alla Regione è inibito di attivare una procedura di riscossione coattiva del credito (cioè di emettere una cartella esattoriale o un atto di accertamento). L'unico mezzo per la Regione di negare il diritto all'esenzione, è quello di svolgere un'indagine e provare l'eventuale assenza in capo al veicolo dei (peraltro non severi) requisiti minimi sopra ricordati.

La Cassazione sottolinea che questa è l'unica possibile applicazione della normativa di riferimento, a tutela del contribuente, fino a che le Regioni eventualmente non individuino e predispongano apposite procedure per l'individuazione pratica della sussistenza dei requisiti minimi per l'esenzione. A tale proposito valga d'esempio ricordare la lungimirante regolamentazione vigente da anni nella Regione Umbria, laddove il contribuente è tenuto a presentare all'Amministrazione una semplice attestazione scritta della sussistenza dei requisiti, redatta da un perito meccanico, da un ingegnere o da una qualsiasi associazione di amatori di veicoli storici, purché iscritta in un registro regionale. La Cassazione sottolinea che interpretare in modo diverso la norma istitutiva dell'esenzione dal bollo di cui all'art. 63 L. 342/00 provoca un effetto perverso: la completa e sostanziale elusione a danno dei contribuenti dello stesso diritto all'esenzione! A tale tentativo di elusione del diritto, chiaramente perseguita dalla Regione Emilia Romagna con la sua richiesta di onerosa iscrizione di ogni singolo veicolo nei registri ASI, la Suprema Corte ha fatto conseguire la condanna della Regione medesima alle spese del procedimento. Peccato che tali spese non usciranno dalle tasche dei funzionari regionali responsabili dell'ingiustificato calvario di questo e di centinaia di altri proprietari di autovetture storiche, ma da quelle di tutti noi poveri contribuenti...

### RICEVIAMO E DIAMO SUBITO NOTIZIA

Vorrei precisare che in regione Lombardia mi è stato automaticamente ridotto il bollo dopo 20 anni: pagamento da 70 euro a 30 euro sia in tabaccheria sia tramite banca. È vero che il bollo è una tassa di possesso ma ho telefonato alla Regione Lombardia e mi hanno confermato che per loro, dopo i 20 anni diventa tassa di circolazione. Veicoli con almeno 20 anni: godono della stessa esenzione degli ultra trentenni soltanto in Lombardia, nelle altre regioni soltanto se possono essere considerati di particolare interesse storico e collezionistico e inclusi negli elenchi stilati dall'ASI (Automotoclub Storico Italiano) per gli autoveicoli e dalla FMI (Federazione motociclistica italiana) per i motoveicoli. Anche in questo caso è dovuta una tassa fissa di circolazione se si utilizzano su strada (25-30 euro, 60 per la Toscana).

Ovviamente vi invito a verificare quanto sopra.

<http://motori.corriere.it/guideutili/pratiche-auto-tassa-possesso.shtml>

Cordiali saluti da Mauro C.

**in**CAMPER



Foto di Paolo Fuso

**121**

Esemplare gratuito fuori commercio

# Veicoli d'interesse storico o collezionistico

di EVANDRO TESEI

Essendoci molta confusione in questo settore serve ricordare alcuni punti essenziali.

L'ASI cataloga i "Veicoli d'epoca" e i veicoli di interesse storico o collezionistico.

Alcuni sono utilizzabili con restrizioni alla circolazione stradale perchè si tratta di autocaravan antiguerra e/o con soluzioni e omologazioni che ne impediscono l'uso quotidiano. Altri sono veicoli ultraventennali in ottime condizioni d'uso. Negli anni '80 c'erano oltre centoventi allestitori di autocaravan mentre oggi sono ridotti a circa un quarto, quindi, non è possibile tracciare un profilo dell'autocaravan di com'era in origine. In assenza di documenti tecnici, spesso, ci si affida al buon senso e alla poca documentazione reperibile.

Iscrivere quindi un'autocaravan all'ASI deve essere visto come un "premio" alla propria auto-

caravan, non come una speculazione sul bollo e assicurazione perchè non esiste in termini economici.

Qualsiasi Club federato ASI può iscrivere il veicolo purchè verificato da un Commissario Tecnico ASI.

In caso di sinistro con ragione NON è affatto vero che l'assicurazione pagherà qualsiasi cifra fino al ripristino come era in origine. L'Assicurazione pagherà la cifra prevista in una perizia dell'autocaravan effettuata pre-sinistro anche se l'autocaravan non è registrata all'ASI.

Per ogni aggiornamento aprire il sito internet [www.vintagecamper.com](http://www.vintagecamper.com)



## Codice della strada - Articolo 60

### Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca, nonché i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico. 2. **Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A.** perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione..... *omissis* .....

3. **I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:**

a) **la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni.** All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una parti-

colare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del D.T.T. nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;

..... *omissis* .....

5. **I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento.**

6. **Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3,** ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 68,25 a € 275,10 se si tratta di autoveicoli, o da € 33,60 a € 137,55 se si tratta di motoveicoli.

## Regolamento di esecuzione del Codice della Strada - Articolo 215

### Motoveicoli ed autoveicoli d'interesse storico o collezionistico

..... *omissis* .....

3. **I veicoli d'interesse storico o collezionistico devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione, salvo le eventuali modifiche imposte per la circolazione dalle norme stabilite al comma 5.**

4. Possono altresì essere riconosciute ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C. modifiche o sostituzioni determinate dalla impossibilità di reperire i componenti originali o non realizzabili ad un costo ragionevole, oppure derivanti dall'esigenza di ripristino del veicolo nelle

condizioni originarie risultanti all'atto della sua prima immatricolazione. In ogni caso tali diversità o modifiche devono essere riportate sulla carta di circolazione, unitamente all'anno di fabbricazione del veicolo.

..... *omissis* .....

7. **La cancellazione del motoveicolo o dell'autoveicolo da uno dei registri di iscrizione di cui al comma 1 comporta la cessazione della circolazione dello stesso ed è subordinata all'osservanza delle prescrizioni dettate dall'articolo 103 del codice.**

..... *omissis* .....

## Legge 342/2000 - Articolo 63

### Tasse automobilistiche per particolari categorie di veicoli

1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato. A tal fine viene predisposto, per gli autoveicoli dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI), per i motoveicoli anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), un apposito elenco indicante i periodi di produzione dei veicoli.

2. **L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine**

**è ridotto a venti anni. Si considerano veicoli di particolare interesse storico e collezionistico:**

..... *omissis* .....

4. **I veicoli di cui ai commi 1 e 2 sono assoggettati, in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, ad una tassa di circolazione forfettaria annua di euro 25,82 per gli autoveicoli e di euro 10,33 per i motoveicoli.** Per la liquidazione, la riscossione e l'accertamento della predetta tassa, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni che disciplinano la tassa automobilistica, di cui al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni.

..... *omissis* .....

# inCAMPER

In questo numero  
4, Padoaschioppata ai pensionati  
6, Politiche del turismo  
22, Veicoli storici  
28, Contravvenzioni e notifiche  
34, L'altro 11 settembre

114

Esemplare gratuito fuori commercio.

**Tariffa Pagata P.D.I.**

Autorizzazione DCB/DCT11/PDI/091/2004 valida dal 3 dicembre 2004.  
In caso di mancato recapito inviare a CMP Poste Italiane SpA di Firenze  
per la restituzione all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti  
che s'impegna a corrispondere la tariffa prevista.

**postatarget**

# Veicoli storici Lo iscrivo oppure no ?

DI ANTONIO CONTI

*Ho l'autocaravan vecchiarella. Visto che vado piano piano forse c'è un sistema per una riduzione dell'assicurazione e una riduzione della tassa di circolazione. Ho letto di iscrizioni ai veicoli storici e d'epoca, forse mi conviene.*

Questo è il tipo di telefonata che riceviamo ed ecco la nostra risposta.

A nostro parere non conviene registrare la propria autocaravan allo scopo di arrivare a una riduzione dell'assicurazione e a una riduzione della tassa di circolazione perché a queste corrisponde inevitabilmente una RIDUZIONE delle possibilità di circolazione della stessa. Altrimenti non saremmo in Italia.

Per fare chiarezza ecco cosa dice la legge, il Codice della Strada, e, attenzione, vale il punto 3 dell'articolo 60 MENTRE all'articolo 215 del Regolamento è subordinato a quanto previsto proprio all'articolo 60.



**Articolo 60  
del Codice della Strada.  
Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e  
di interesse storico  
e collezionistico**

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca, nonché i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico.

2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del D.T.T.

3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:

- a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del D.T.T. nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;
- b) il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato al D.T.T., per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.

4. 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.

5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento.

6. Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3, ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 68,25 a 275,10 se si tratta di autoveicoli, o da 33,60 a 137,55 se si tratta di motoveicoli.

**Articolo 215 del REGOLAMENTO  
DI ESECUZIONE DEL CODICE  
DELLA STRADA  
Motoveicoli ed autoveicoli  
d'interesse storico o collezionistico**

1. Sono classificati d'interesse storico o collezionistico i motoveicoli e gli autoveicoli iscritti in uno dei registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e da questo dotati della certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche. 2. La data di costruzione deve risultare precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6.

3. I veicoli d'interesse storico o collezionistico devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione, salvo le eventuali modifiche imposte per la circolazione dalle norme stabilite al comma 5.

4. Possono altresì essere riconosciute ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C. modifiche o sostituzioni determinate dalla impossibilità di reperire i componenti originari o non realizzabili ad un costo ragionevole, oppure derivanti dall'esigenza di ripristino del veicolo nelle condizioni originarie risultanti all'atto della sua prima immatricolazione. In ogni caso tali diversità o modifiche devono essere riportate sulla carta di circolazione, unitamente all'anno di fabbricazione del veicolo.

5. La circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico è subordinata alla verifica delle prescrizioni dettate per tali veicoli al punto F, lettera b) dell'appendice V al presente titolo sui sistemi di frenatura, sui dispositivi di segnalazione acustica, silenziatori e tubi di scarico, segnalazione visiva e d'illuminazione nonché sui pneumatici e sistemi equivalenti sulle sospensioni, sui vetri e specchi retrovisori e sul campo di visibilità del conducente.

6. Per i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico sono ammessi sistemi, dispositivi e componenti aventi caratteristiche differenti da quelle prescritte in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli dal presente regolamento, a condizione che detti dispositivi ed organi siano stati riconosciuti ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione alla data di fabbricazione dei veicoli interessati e purché siano di efficienza equivalente a quella dei sistemi, dispositivi e componenti prescritti in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli. Sono ammesse le sporgenze fuori sagoma dei galletti dei mozzi delle ruote a raggi.

7. La cancellazione del motoveicolo o dell'autoveicolo da uno dei registri di iscrizione di cui al comma 1 comporta la cessazione della circolazione dello stesso ed è subordinata all'osservanza delle prescrizioni dettate dall'articolo 103 del codice.

8. Le tariffe per l'iscrizione e la cancellazione dai registri di cui al comma 1, nonché le certificazioni rilasciate dagli stessi, sono stabilite periodicamente dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro delle finanze.

**Articolo 63 della Legge 342/2000.  
Tasse automobilistiche per  
particolari categorie di veicoli**

1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato. A tal fine viene predisposto, per gli autoveicoli dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI), per i motoveicoli anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), un apposito elenco indicante i periodi di produzione dei veicoli.

2. L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni. Si considerano veicoli di particolare interesse storico e collezionistico:

i veicoli costruiti specificamente per le competizioni; i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre; i veicoli i quali, pur non appartenendo alle categorie di cui alle lettere a) e b), rivestano un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume. 3. I veicoli indicati al comma 2 sono individuati, con propria determinazione, dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI. Tale determinazione è aggiornata annualmente.

4. I veicoli di cui ai commi 1 e 2 sono assoggettati, in caso di utilizzazione

sulla pubblica strada, ad una tassa di circolazione forfettaria annua di euro 25,82 per gli autoveicoli e di euro 10,33 per i motoveicoli. Per la liquidazione, la riscossione e l'accertamento della predetta tassa, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni che disciplinano la tassa automobilistica, di cui al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni. Per i predetti veicoli l'imposta provinciale di trascrizione è fissata in euro 51,65 per gli autoveicoli ed in euro 25,82 per i motoveicoli.

**Circolare n. B53/2000/MOT  
TABELLA 271.1 - INSTALLAZIONE  
CINTURE DI SICUREZZA  
Categoria internazionale M1**

Veicoli posti tipo di cintura: ant. post. ant. post. Immatricolati dal 15/5/1976 si (16) si (16) (15) (15) Immatricolati prima del 1/1/1978 si (1) si (16) (2) (15) Immatricolati dopo l'1/1/1978 (3) si si (16) (3) (15) Omologati dopo l'1/1/1985 (Dir. nn. 81/576/CEE, 82/319/CEE) (10) si si (4) (5) Immatricolati dopo il 26/4/1990 si si (6) (7) Omologati dopo l'1/10/1993 (Dir. n. 90/628/CEE) (11) si si (8) (9) Omologati dopo l'1/10/1997 (Dir. n. 69/36/CE) (12) si si (8-14) (13-14)

(1) Obbligo introdotto con legge n. 111/88 per veicoli predisposti fin dall'origine con punti di ancoraggio specifici; sono esentati dall'obbligo di installazione anche i veicoli di interesse storico o collezionistico ed i veicoli d'epoca iscritti negli appositi registri (2) Cinture di sicurezza a 2 punti di ancoraggio, cinture di sicurezza a 3 punti di ancoraggio senza arrotolatore o cinture di sicurezza a 3 punti di ancoraggio con arrotolatore. (3) Cinture a 3 punti di ancoraggio con arrotolatore. I veicoli della categoria internazionale M1, omologati a partire dall'1/1/1978 devono essere dotati di ancoraggi (posti anteriori e posteriori) delle cinture di sicurezza (vedasi art. 5 del D.M. 26/2/1976 tramite il quale

è stata recepita la Dir. n. 76/115/CEE); per tali veicoli sono valide, tuttavia, anche le prescrizioni contenute nei Regolamenti e nelle Raccomandazioni emanate dall'Ufficio europeo per le N.U., Commissione Economica per l'Europa, accettate dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione. (4) Posti laterali anteriori: cinure a 3 punti munite di riavvolgitore con dispositivo di bloccaggio di emergenza e sensibilità multipla (oppure a bloccaggio automatico per il passeggero). Posti centrali anteriori: cinture a 3 punti provviste o meno di riavvolgitori (sono sufficienti le subaddominali se il parabrezza è fuori dalla zona di riferimento di cui all'Allegato II della Dir. n. 74/60/CEE). (5) Cinture subaddominali o a 3 punti provviste o meno di riavvolgitore. (6) Cinture a 3 punti di ancoraggio con arrotolatore. (7) Almeno cinture di tipo addominali. (8) Conducente o passeggero (posti laterali): Ar4m; posti centrali: B, Br3, Br4m (solo se il parabrezza è fuori dalla zona di riferimento di cui all'Allegato II della Dir. n. 74/60/CEE) oppure A o Ar4m. (9) Laterali: A (se esiste il passaggio tra il sedile e la fiancata più vicina del veicolo per l'accesso dei passeggeri alle altre parti del veicolo) o Ar4m; centrali: B, Br3, Br4m. (10) Recepite con D.M. 28/12/1982: valide per il rilascio di omologazioni parziali CEE e per il rilascio di omologazioni nazionali a partire dall'1/1/1985. (11) Recepita con D.M. 7/8/1992, n. 424: valide per il rilascio di omologazioni parziali CEE e per il rilascio di omologazioni nazionali a partire dall'1/10/1993. (12) Recepita con D.M. 25/11/1996: valida per il rilascio di omologazione CE e di omologazione nazionale a partire dall'1/10/1997. (13) Posteriori laterali: Ar4m, Br4m; sono ammesse cinture subaddominali se il sedile è rispetto ad un passaggio. Posteriori centrali: B, Br3, Br4m. (14) Per i posti a sedere rivolti all'indietro: B, Br3, Br4m. (15) In relazione al tipo di ancoraggio presente. (16) Come chiarito con Circ. n. 8053/2000/MOT del 22/6/2000, per effetto dell'art. 72, comma 2 lettera a), sussiste l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicu-

rezza sia per i posti anteriori che per i posti posteriori dei veicoli appartenenti alla categoria internazionale M1 immatricolati dal 15/6/1976 e muniti fin dall'origine di appositi ancoraggi delle cinture di sicurezza. Tuttavia si ritiene opportuno evidenziare che il disposto dell'art. 75, comma 2 lettera a) deve essere applicato a tutte le categorie di autoveicoli.

**Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici Direzione Generale della Motorizzazione e della Sicurezza del Trasporto Terrestre**

OGGETTO: Art. 18 comma 1, legge 27 dicembre 2002, n°289 (legge finanziaria 2003) Pervengono a questo Dipartimento richieste di chiarimenti in ordine alla portata applicativa dell'art.18, comma 1, della legge 27 dicembre 2003, n°289, il quale prevede che: "Per i veicoli storici e d'epoca, nonché per i veicoli storici-d'epoca in deroga alla normativa vigente, è consentita la reinscrizione nei rispettivi registri pubblici previo pagamento delle tasse arretrate maggiorate del 50 per cento...(omissis)...La reinscrizione consente il mantenimento delle targhe e dei documenti originari del veicolo". Al riguardo, poiché la terminologia utilizzata dal legislatore non appare perfettamente in linea con la definizione che l'art. 60 c.d.s. fornisce in tema di veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, appare anzitutto opportuno chiarire quale sia l'ambito oggettivo di applicabilità della norma finanziaria.

L'art. 60, comma 2, c.d.s., infatti, riconduce alla categoria dei veicoli d'epoca " i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal PRA perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati...(omissis)...e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione";

tant'è che il successivo comma 3 lettera a) ne consente la circolazione esclusivamente in occasione di apposite manifestazioni o raduni, previa autorizzazione rilasciata dal competente Ufficio della Motorizzazione.

Viceversa, ai sensi dell'art.60, comma 4, c.d.s., rientrano nella categoria dei veicoli di interesse storico e collezionistico tutti i motoveicoli di cui risulti l'iscrizione nei registri previsti dall'art.5, comma 34, del d.l 30 dicembre 1982, n° 953 (convertito in legge 28 febbraio 1983, n° 53): e solo per tali veicoli la norma codicistica prevede che, qualora non siano iscritti al P.R.A. per poter circolare su strada debbano essere reimmatricolati ed iscritti nei registri del P.R.A.

Appare pertanto evidente come l'ambito di applicazione della previsione contenuta nella norma finanziaria in esame debba essere necessariamente riferito ai soli veicoli di interesse storico o collezionistico.

Inoltre, tenuto conto che la finalità perseguita è quella di consentire la reinscrizione dei veicoli in parola nel pubblico registro automobilistico, previo pagamento delle tasse automobilistiche arretrate maggiorate del 50%, il legislatore lascia chiaramente intendere che si tratta di veicoli radiati d'ufficio per omesso pagamento delle predette tasse.

La medesima norma prevede inoltre che, effettuata la reinscrizione nel pubblico registro automobilistico, possano essere mantenute le targhe e i documenti originali del veicolo.

In sostanza, quindi, la norma esclude la necessità che il veicolo, iscritto nel pubblico registro automobilistico, debba essere sottoposto a reimmatricolazione laddove sussistano le targhe e i documenti di circolazione originali. Ciò posto, se il veicolo, radiato d'ufficio dal P.R.A. e iscritto in applicazione della norma finanziaria in esame, risulta presente nell'Archivio Nazionale dei Veicoli, gli Uffici Provinciali della Motorizzazione si limiteranno ad annotare nell'Archivio stesso, nel campo riservato alle "righe descritti-

ve", e sulla carta di circolazione che si tratta di veicolo di interesse storico o collezionistico, tenuto conto di quanto attestato nella certificazione rilasciata da uno dei registri previsti dall'art. 5, comma 34, del decreto legge del 30 dicembre 1982, n° 953 (convertito in legge 28 febbraio 1983, n° 53).

Viceversa non c'è dubbio che, in assenza dei predetti documenti originali, il veicolo debba essere regolarmente reimmatricolato, in ottemperanza alle disposizioni contenute nel citato art. 60, comma 4, c.d.s. e secondo le procedure amministrative attualmente in uso.

Si richiama, infine, l'attenzione sull'ipotesi di veicoli di interesse storico o collezionistico radiati d'ufficio dal P.R.A. e muniti delle targhe e dei documenti originali ma che non risultino presenti nell'Archivio Nazionale dei Veicoli.

Anche in tal caso non ricorre la necessità di procedere alla reimmatricolazione; tuttavia si rende indispensabile aggiornare l'Archivio Nazionale dei Veicoli, ma senza emissione di nuove targhe e di nuove carte di circolazione, nel rispetto della seguente procedura: il proprietario deve produrre la certificazione rilasciata da uno dei registri previsti dall'art. 5, comma 34, del decreto legge del 30 dicembre 1982, n° 953 (convertito in legge 28 febbraio 1983, n° 53) nonché una dichiarazione sostitutiva di certificazione attestante l'avvenuta reinscrizione nel pubblico registro automobilistico in applicazione dell'art. 18, comma 1, della legge n° 289/2002; l'Ufficio provinciale della Motorizzazione, attraverso la transazione "SC 67" provvede ad aggiornare l'Archivio Nazionale dei Veicoli e, inserendo "N" nel campo "cod. procedure" non emette la relativa carta di circolazione.

Resta in ogni caso ferma la necessità che il veicolo di interesse storico o collezionistico, per poter circolare su strada, debba essere in regola con gli obblighi della revisione periodica.

IL CAPO DIPARTIMENTO  
(Dott. Ing. Amedeo Fumero)

