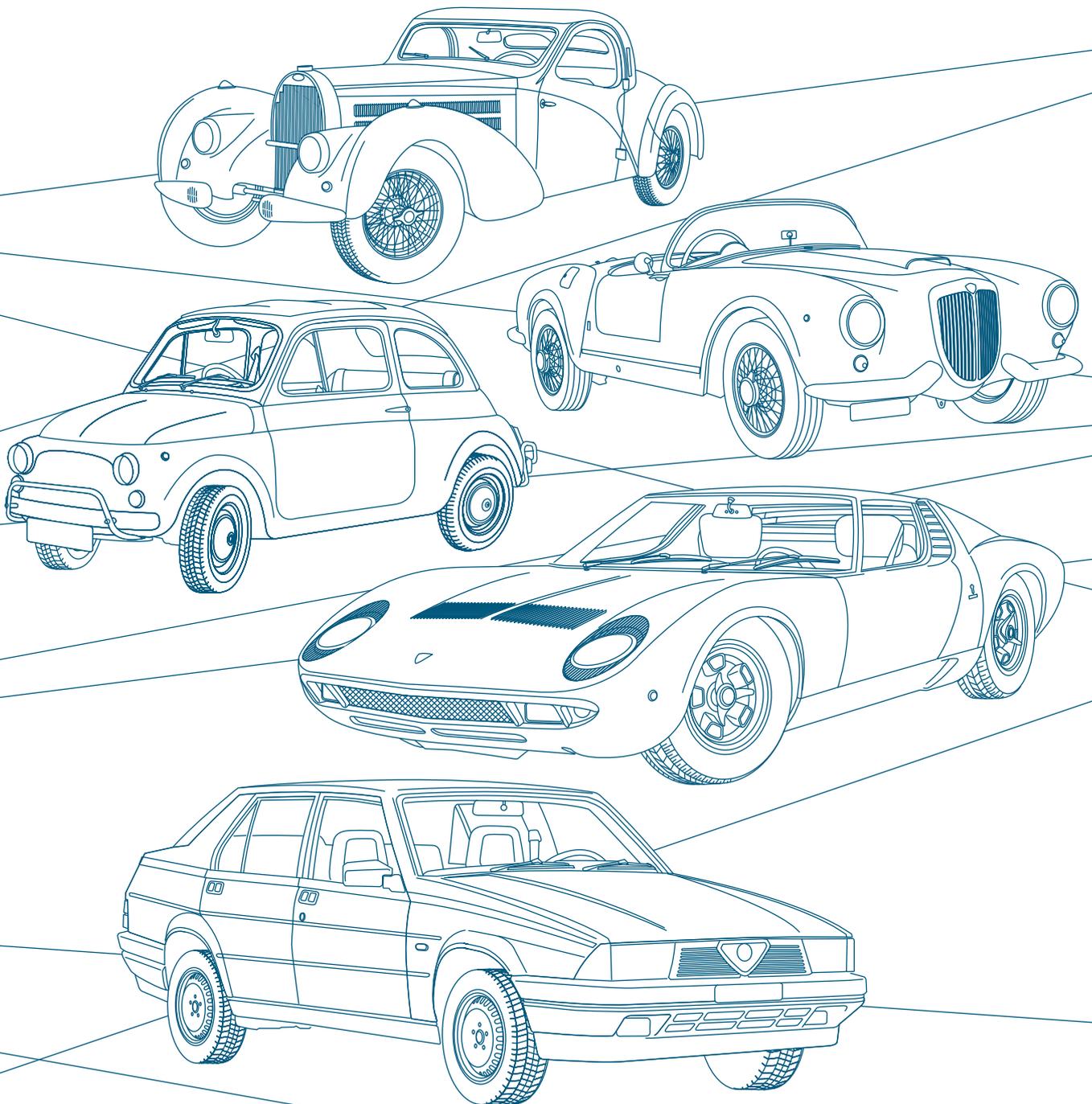


Fondazione Filippo Caracciolo  
Centro Studi



# IL MOTORISMO STORICO IN ITALIA

1° Rapporto sul mondo delle auto storiche



Fondazione **Filippo Caracciolo**

Centro Studi



# **IL MOTORISMO STORICO IN ITALIA**

**1° Rapporto sul mondo delle auto storiche**

Lo studio è stato realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo.

Hanno collaborato:

*Luca Cerimele*, autore;  
*Federica Cossu*, responsabile studio Fondazione Caracciolo;  
*Marco Di Pietro*, consulente tecnico e autore;  
*Giorgia Marinuzzi*, autore;  
*Maria Grazia Ricci*, autore;  
*Chiara Ronzoni*, aggiornamento dati;  
*Francesco Ciro Scotti*, direttore studi e ricerche Fondazione Caracciolo;  
*Walter Tortorella*, coordinatore scientifico e autore.

Un ringraziamento particolare va a tutti gli stakeholder del mondo delle auto storiche (tra collezionisti, giornalisti, organizzatori di eventi di motorismo storico, proprietari di musei, restauratori) che con grande disponibilità e collaborazione hanno contribuito alla realizzazione dello studio attraverso la partecipazione a focus group o interviste singole (lista completa dei partecipanti a pagina 73); all'Editoriale Domus, Ruoteclassiche e Business Unit Professional - Analisi di Mercato, per il supporto all'analisi sul valore del circolante "storico".

Infine, un ringraziamento a tutti i colleghi del Gruppo ACI che hanno supportato la realizzazione dell'indagine nelle sue diverse fasi e parti: estrazione e analisi dei dati, raccolta delle informazioni a livello europeo, produzione e somministrazione del questionario, diffusione tramite tutti i canali di comunicazione ACI.

In particolare:

*Daniela Belloni*, Rete Federazione e Attività Associtative; *Maurizio Buda*, Ufficio Gestione e Sviluppo Reti; *Massimiliano Cerrocchi*, Comunicazione Interna ACI; *Marco Cilione*, Area Professionale Statistica; *Luigi Cino*, Ufficio per i Rapporti con la FIA e le Relazioni Internazionali; *Fabrizio Gnessi*, Centro competenza CRM ACI Informatica; *Vincenzo Leanza*, ACI Storico; *Barbara Leoncini*, Grafica e Editing ACI Informatica; *Gianluca Leone*, Ufficio Gestione e Sviluppo Reti; *Caterina Marconi*, Ufficio per i Rapporti con la FIA e le Relazioni Internazionali ACI; *Chiara Pascarella*, Presidenza ACI (Digital Communication); *Lucia Pennisi*, Area Professionale Statistica; *Maria Perrone*, Area Campagne di Fidelizzazione e CRM ACI Informatica; *Massimo Polidori*, Centro competenza CRM ACI Informatica; *Carla Ruggiero*, Area Campagne di Fidelizzazione e CRM ACI Informatica; *Luisa Tucci*, Ufficio Comunicazione ACI; *Alessandro Vasserot*, Area Professionale Statistica; *Francesca Zampa*, Direzione Sistemi Informativi ed Innovazione ACI; Ufficio Digital Solutions ACI Informatica.

Marzo 2023

©2023 Fondazione Filippo Caracciolo

ISBN 9788832245134

Progetto grafico e illustrazioni  
Pasquale Cimaroli, Claudia Pacelli  
cpalquadrato.it



# INDICE

Prefazione	5
Introduzione	7
Capitolo 1	
<b>Orientarsi tra le norme</b>	<b>9</b>
1.1 La definizione normativa e i caratteri essenziali	12
1.2 Le agevolazioni fiscali	15
1.3 Le disposizioni relative alla circolazione	20
1.4 L'analisi comparativa della regolamentazione internazionale	22
Capitolo 2	
<b>Il parco auto storiche in Italia</b>	<b>25</b>
2.1 Le auto con più di 20 anni	28
2.2 La Lista di Salvaguardia	38
2.3 Il valore complessivo delle auto storiche in Italia: oltre 100 miliardi di euro	40
Capitolo 3	
<b>Auto storiche, un patrimonio culturale, sociale ed economico</b>	<b>43</b>
3.1 L'indagine	46
3.2 La passione	47
3.3 L'eventistica, le mostre e le riviste di settore	53
3.4 Il patrimonio	61
Conclusioni	67





## PREFAZIONE

*La passione per le automobili, che da bambino riempiva i miei sogni e scatenava la mia fantasia, si è trasformata nel tempo in un'impegnativa e seria pratica dello sport motoristico. Un'attività emozionante che ancora oggi pervade la mia vita dato che da oltre un decennio ricopro la massima responsabilità dell'Istituzione nazionale in campo automobilistico.*

*La passione è un carburante potentissimo. Lo sa bene chi, come me, dedica la maggior parte del proprio tempo a trattare la materia. Ed è una grande fortuna, mia e dell'ACI, che questo sentimento sia estremamente diffuso nel nostro Paese e si esprima in tutte le forme e in ogni disciplina. C'è chi pratica le corse, a livello dilettantistico o professionistico; c'è chi sogna sfogliando pubblicazioni o navigando in rete; c'è chi dedica tempo, risorse e infinita dedizione per salvaguardare e tramandare memorie di storia automobilistica.*

*Ecco, quest'ultimo punto introduce una modalità di esprimere la propria passione per i motori, che un tempo era appannaggio esclusivo di una nicchia di persone facoltose, mentre oggi è un fenomeno trasversale a tutti i ceti sociali. Basta visitare qualche Fiera di settore per restare increduli di fronte alla quantità di persone entusiaste, di tutte le età e provenienti da ogni regione del Paese, che curiosano tra gli stand, ritrovando le memorie del loro passato, gli oggetti dei propri desideri contemporanei o che affollano i banchi dei pezzi di ricambio.*

*È confortante constatare che l'amore per le auto storiche sia in costante crescita e che sia estremamente contagioso. Una volta appannaggio di collezionisti di una certa età, oggi con il fenomeno delle youngtimer raggiunge tutte le fasce di età. Ci dà fiducia sapere che sebbene molti giovani non smanino per conseguire la patente di guida, come succedeva prima dell'avvento dei voli a basso costo e dei treni ad alta velocità, sono in tanti però a dedicare tempo, curiosità, ricerca e cura alla propria auto, in particolare quelle del passato. Questo significa che il nostro patrimonio storico automobilistico, composto dagli esemplari che devono essere traghettati nel futuro perché testimoni "vivi" di un preciso periodo storico del Paese, deve essere salvaguardato. A prescindere, naturalmente, dal necessario passaggio a una mobilità meno impattante in termini di emissioni nocive e al netto degli sfidanti traguardi europei del prossimo decennio.*

*La Fondazione Filippo Caracciolo, punta di diamante culturale del mondo dell'ACI e acuta osservatrice della mobilità sostenibile e dell'automotive in tutte le sue forme ed espressioni, non poteva restare indifferente a questa crescente ondata di passione per le auto storiche, un fenomeno non facile da analizzare date le sue implicazioni culturali, economiche e sociali.*

*Proprio queste difficoltà e complessità, unite alla considerazione che fino a oggi non era mai stato affrontato lo studio di questo tema con una metodologia scientifica, hanno fornito motivo e determinazione per affrontare*



*il tema e dar vita a un'analisi inedita, oggettiva e imparziale, che possa aiutare i veri appassionati, i cultori della materia e le Istituzioni a comprendere il fenomeno per accompagnarne lo sviluppo.*

*Auguro quindi a esperti e neofiti di poter approfondire gli stimolanti spunti di riflessione che le analisi contenute in questo accurato rapporto sono in grado di suscitare. Perché conoscere il motorismo storico in tutte le sue sfaccettature è il primo passo per apprezzarlo e valorizzarlo.*

*Buona lettura!*

Angelo Sticchi Damiani

Presidente Automobile Club d'Italia  
Presidente Club ACI Storico



## INTRODUZIONE

*I veicoli storici rappresentano la testimonianza dell'evoluzione del design, dell'estetica e della tecnica applicata ai trasporti; costituiscono, per la collettività, un patrimonio storico e culturale la cui tutela rientra tra i valori condivisi e sanciti dagli stessi principi costituzionali alla base dell'ordinamento nazionale. L'articolo 9 della Costituzione, infatti, indica la promozione della cultura, della ricerca scientifica e tecnica, nonché la tutela del patrimonio storico e artistico, come valori fondamentali da sostenere attraverso politiche attive di valorizzazione e salvaguardia. Le auto storiche, sotto questo punto di vista, rappresentano un patrimonio culturale tramandato, e conservato, grazie ad un consistente numero di appassionati di tutto il mondo con il supporto di realtà associative dedicate alla divulgazione della conoscenza di questi veicoli.*

*Per questo motivo, la Fondazione Caracciolo, in coerenza con la mission dell'Ente fondatore, l'Automobile Club d'Italia, di tutela e valorizzazione di questo importante patrimonio culturale, ha sviluppato questo studio sul mondo delle auto storiche, attraverso un'indagine quali-quantitativa sulla passione, sul collezionismo e sull'impatto economico generato dalle auto storiche. Un lavoro basato su una metodologia di ricerca robusta, che si è avvalsa della collaborazione di esperti del settore, statistici ed economisti; ciò ha consentito ai ricercatori della Fondazione di realizzare un'analisi secondo standard di elevato rigore scientifico, anche in virtù del supporto del gruppo ACI: tra questi, in particolare, la Presidenza, l'Area Statistica, l'Ufficio Comunicazione e l'Ufficio per i Rapporti con la FIA e le Relazioni Internazionali, ACI Informatica e il Club ACI Storico.*

*Lo studio rappresenta il Primo Rapporto ACI sul motorismo storico ed ha la finalità di indagare l'impatto culturale, sociale ed economico del fenomeno auto storiche, con l'obiettivo non solo di fornire ai policy maker elementi conoscitivi utili per impostare politiche pubbliche più congruenti con le istanze che ne provengono, ma altresì fare emergere fattori peculiari di un mondo fatto di passione e interessi economici non secondari per il mercato automobilistico e più in generale per il sistema economico.*

*Lo studio analizza il fenomeno secondo tre diverse angolature, come di seguito delineato.*

*Nel Primo Capitolo è stato affrontato il mondo delle auto storiche sotto il profilo giuridico-normativo. Nel definire questo quadro, il legislatore si trova a dover operare una distinzione tra il veicolo storico, nell'accezione sopra descritta, rispetto al mezzo semplicemente vetusto il cui utilizzo, spesso motivato da mere esigenze utilitaristiche, distanti da qualunque prospettiva di valorizzazione di un patrimonio culturale, si pone in contrasto con le politiche per la tutela della sicurezza stradale e per il contenimento delle emissioni inquinanti.*



*Il Secondo Capitolo descrive la distribuzione territoriale delle automobili circolanti in Italia per fasce di età. In particolare, l'attenzione ricade sulle vetture con più di 20 anni, dal momento che tale limite rappresenta la caratteristica essenziale per considerare un'auto di potenziale interesse storico e collezionistico. Successivamente si analizza la numerosità delle automobili tra i 20 e 29 anni, a livello regionale, appartenenti alla Lista di Salvaguardia che individua i modelli di auto particolarmente meritevoli di considerazione e di tutela. La Lista viene aggiornata periodicamente ed è predisposta da un gruppo di esperti del settore composto da rappresentanti di ACI Storico, Stellantis Heritage, Registro Italiano Alfa Romeo-RIAR, Associazione Amatori Veicoli Storici-AAVS e dal mensile specializzato Ruoteclassiche. Il Capitolo si chiude con una stima delle auto storiche circolanti in Italia ed una prima quantificazione del loro valore complessivo considerando i prezzi medi di listino.*

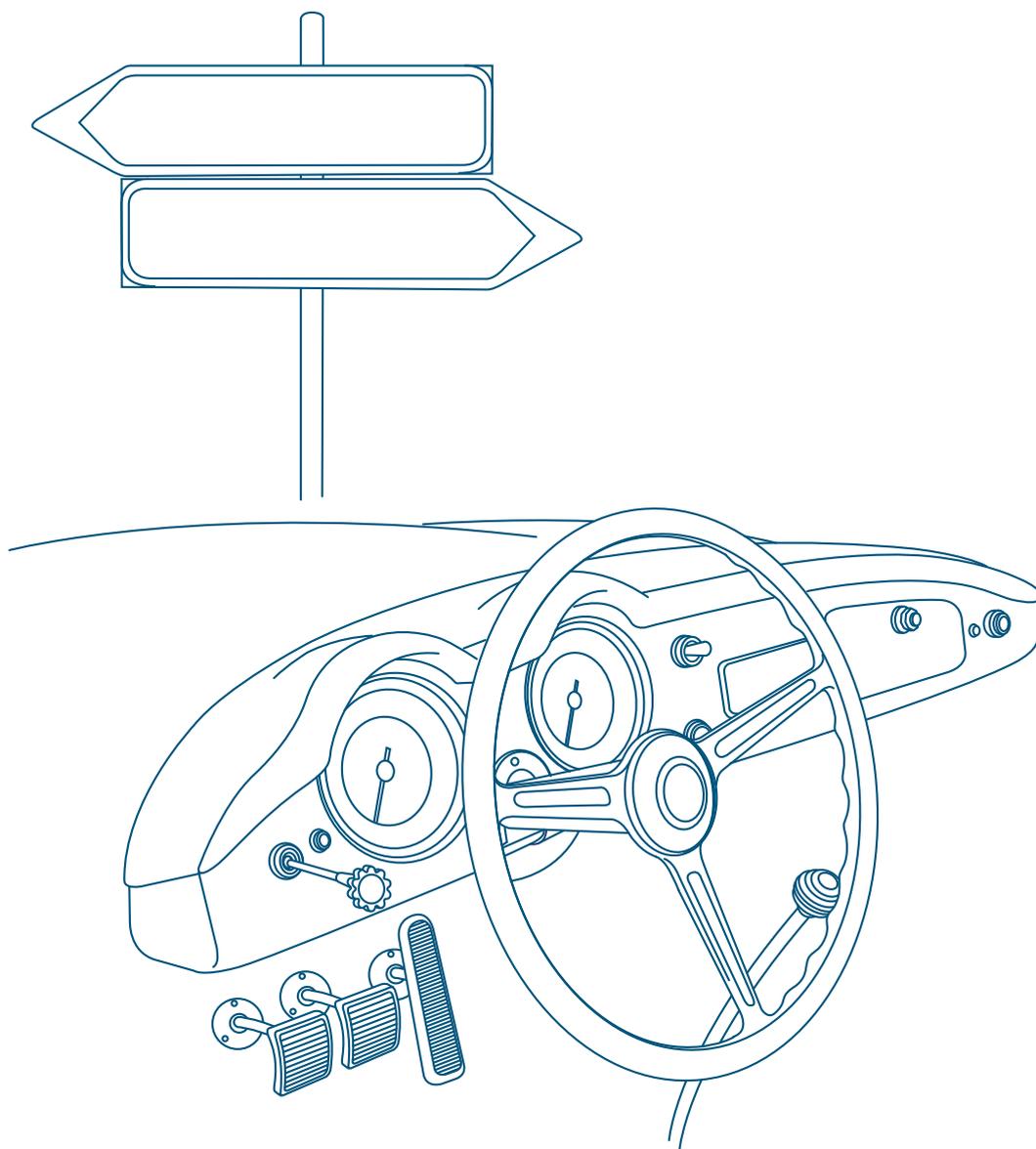
*Il Terzo Capitolo riporta i risultati più significativi che sono emersi dall'indagine qualitativa condotta dalla Fondazione Caracciolo e dall'ACI nel secondo trimestre 2022, per valutare l'impatto culturale, sociale ed economico del fenomeno auto storiche, in tutte le sue componenti: passione, collezionismo, turismo, valore culturale ed economico. È stato infatti somministrato (ai soci e agli utenti dei media di comunicazione ACI) un questionario anonimo che, dopo una breve profilazione dei rispondenti relativa alle principali caratteristiche socio-economiche, ha indagato proprio la dimensione economica, culturale e patrimoniale relativa al "mondo auto storiche". Le domande poste sono state individuate attraverso focus group moderati dai ricercatori della Fondazione Caracciolo, a cui hanno partecipato esperti del mondo delle auto storiche, nonché mediante interviste personalizzate ai principali stakeholder protagonisti attivi e profondi conoscitori di tale settore.*

Giuseppina Fusco  
Presidente Fondazione Filippo Caracciolo



## CAPITOLO 1

# ORIENTARSI TRA LE NORME





Nell'ambito del presente Capitolo si intende fornire una visione di insieme della normativa in materia di auto storiche la quale, in via di prima approssimazione, può essere ricondotta a tre principali aree.

Un primo insieme di norme fornisce la definizione giuridica di auto storica e, nel tentativo di coglierne il valore culturale rispetto ai veicoli semplicemente datati, individua le condizioni che devono ricorrere affinché sia riconosciuto il valore storico di un veicolo assoggettandolo, di conseguenza, al relativo regime giuridico.

Il secondo insieme di norme ha ad oggetto le agevolazioni fiscali che sono riconosciute ai proprietari di veicoli storici e che possono tradursi nella riduzione o esenzione dal pagamento della tassa automobilistica. Il quadro normativo in materia di fiscalità delle auto storiche ha subito alcune rilevanti modifiche nel corso degli ultimi anni e si caratterizza, tutt'ora, per un difficile coordinamento tra disposizioni nazionali e locali. Il terzo insieme di norme ha ad oggetto le disposizioni in materia di circolazione stradale o,

più precisamente, l'esonero dalle limitazioni alla circolazione di veicoli inquinanti di cui i veicoli storici possono beneficiare. Le ragioni di tali deroghe, in alcuni casi riconosciute ai veicoli storici, sono riconducibili al limitato impatto ambientale degli stessi; un'auto storica, infatti, pur non essendo in linea con gli attuali standard di contenimento delle emissioni inquinanti, per sua natura non si presta ad un uso quotidiano e non è, pertanto, in grado di generare un impatto sensibile sui livelli di inquinamento del territorio. Le auto storiche, infine, sono parzialmente disciplinate anche nell'ambito della normativa nazionale a tutela dei beni culturali.

Il D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, recante il Codice dei Beni Culturali, infatti, prevede alcune disposizioni di dettaglio concernenti il trasferimento all'estero di veicoli che abbiano un'età superiore ai 75 anni.

Il presente Capitolo si conclude con una ricognizione comparativa della disciplina delle auto storiche adottata in ambito internazionale.

---

### Definizione di Auto storica

- requisiti
- procedure di qualificazione
- regime giuridico



#### Benefici fiscali

- requisiti di accesso alle agevolazioni
- casi di esenzione e riduzione della tassa automobilistica



#### Circolazione stradale

- ipotesi di esenzione dalle limitazioni per veicoli inquinanti

## 1.1 La definizione normativa e i caratteri essenziali

Per una preliminare definizione normativa si consideri l'articolo 60 del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (di seguito in breve "Codice della Strada") che riconduce l'auto storica alla generale categoria dei veicoli atipici, disciplinati dal precedente articolo 59. La norma in questione, nella categoria dei veicoli storici, opera una prima ripartizione distinguendo i veicoli d'epoca dai veicoli di interesse storico e collezionistico.

Nell'ambito della prima categoria rientrano i motoveicoli e autoveicoli che siano stati cancellati dal Pubblico Registro Automobilistico (di seguito in breve "PRA") poiché destinati alla conservazione in musei, o in altri locali pubblici o privati, al fine di salvaguardarne le caratteristiche tecniche previste dalla casa costruttrice. Il trat-

to distintivo che caratterizza i veicoli d'epoca, in altre parole, è rappresentato dalla destinazione d'uso: si tratta di veicoli non più ammessi alla circolazione ordinaria su suolo pubblico essendo destinati alla conservazione in aree dedicate. In ragione della loro età, tali veicoli, sotto il profilo delle dotazioni e dispositivi di sicurezza, potrebbero non essere più adeguati ai requisiti previsti dalle vigenti disposizioni normative per l'ammissione alla circolazione.

Nell'ambito della categoria dei veicoli di particolare interesse storico e collezionistico rientrano, al contrario, quelli che, pur caratterizzandosi per un rilevante valore storico e culturale, possono ordinariamente circolare in ambito stradale. Questa differenza sostanziale si traduce in un regime giuridico distinto sia per quanto concerne l'iter da seguire per il riconoscimento del valore storico del mezzo, sia per quanto concerne le limitazioni alla circolazione su strada.

### Veicoli di valore storico / culturale Quadro normativo

Veicolo d'epoca	Veicolo di interesse storico e collezionistico
-----------------	--

Codice della Strada  
D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 Articolo 60

Definizione generale delle categorie di veicoli d'epoca e veicoli di interesse storico e collezionistico

<p>DPR 16 dicembre 1992, n. 495 Regolamento di attuazione del CdS Articolo 214</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regole concernenti l'autorizzazione alla circolazione</li> </ul>	<p>DPR 16 dicembre 1992, n. 495 Regolamento di attuazione del CdS Articolo 215</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obbligo di iscrizione nei registri indicati dall'articolo 60 CdS previo rilascio del Certificato di rilevanza storica e collezionistica</li> <li>• Requisiti di anzianità e conservazione delle caratteristiche costruttive originarie</li> </ul>
<p>DM 29 luglio 1994, n. 546</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedura di iscrizione nell'elenco nazionale istituito presso il Centro storico della Direzione generale M.C.T.C.</li> <li>• Procedure di verifica dei requisiti necessari alla qualificazione del veicolo d'epoca</li> <li>• Obblighi di comunicazione del trasferimento della proprietà</li> </ul>	<p>DM 17 dicembre 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedura di iscrizione del veicolo presso i registri indicati dall'art. 60 CdS</li> <li>• Procedura di riammissione alla circolazione di veicoli precedentemente cessati o di origine sconosciuta</li> <li>• Obbligo di revisione periodica</li> </ul>



### 1.1.1 I veicoli d'epoca

I veicoli d'epoca devono essere iscritti in un apposito elenco nazionale tenuto presso il Centro storico del Dipartimento per i Trasporti Terrestri, nel rispetto delle previsioni del Decreto Ministeriale 29 luglio 1994, n. 546. L'articolo 1 del suddetto Decreto indica le seguenti condizioni di iscrizione nell'elenco:

1. *l'immatricolazione dei veicoli da oltre venti anni;*
2. *la preventiva cancellazione dal PRA;*
3. *che i veicoli siano destinati alla conservazione in musei o locali pubblici o privati;*
4. *che i veicoli si caratterizzino per un effettivo interesse storico.*

I veicoli d'epoca, inoltre, devono presentare uno stato di manutenzione e conservazione che ne garantisca l'originalità in ogni parte costruttiva; sono, infatti, ammessi interventi di ricostruzione di modesta entità purché limitati a caratteristiche costruttive non essenziali. La verifica di tali requisiti è rimessa alla Direzione Generale MCTC attraverso ispezioni tecniche successivamente ripetute con cadenza quinquennale. L'esito positivo di tali verifiche è condizione per la conferma dell'iscrizione del veicolo nell'elenco nazionale<sup>1</sup>.

I veicoli d'epoca sono oggetto di limitazioni per quanto concerne la circolazione e il trasferimento della loro proprietà. Ai sensi dell'articolo 60, comma 3, Codice della Strada, infatti, i suddetti veicoli possono circolare unicamente in occasione di manifestazioni, o raduni autorizzati, ed esclusivamente in riferimento a specifiche località e itinerari<sup>2</sup>. In sede di autorizzazione, sono inoltre fornite prescrizioni di dettaglio in merito alla velocità massima consentita che sarà commisurata agli standard di sicurezza che possono essere garantiti dalle caratteristiche tecniche proprie dello specifico veicolo autorizzato<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La mancata presentazione del veicolo alla revisione, o il suo mancato superamento, si traducono nella cancellazione dall'albo nazionale ai sensi dell'articolo 5 del Decreto.

<sup>2</sup> Ai fini della circolazione è, pertanto, necessaria una particolare autorizzazione del Dipartimento dei Trasporti nella cui circoscrizione si terrà la manifestazione o l'evento. L'ente organizzatore dell'evento è inoltre tenuto a trasmettere preventivamente l'elenco dei veicoli partecipanti. Nell'autorizzazione, infine, sono indicati nel dettaglio il periodo di validità, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita per tipologia di veicolo (articolo 60, comma 3, Codice della Strada).

<sup>3</sup> L'articolo 214, comma 2, D.P.R. 495/1992, prevede infatti

### 1.1.2 I veicoli di interesse storico e collezionistico

Con riferimento alla categoria dei veicoli di interesse storico e collezionistico, l'articolo 60, comma 4, Codice della Strada, nel tracciarne la definizione, si limita ad indicare come requisito l'iscrizione in uno dei seguenti Registri: Automotoclub Storico Italiano (ASI), Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Storico Federazione Motociclistica Italiana (FMI).

Ulteriori elementi utili alla definizione della categoria di veicoli in questione devono essere rintracciati nell'articolo 215, Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il "Regolamento di attuazione ed esecuzione del Nuovo Codice della Strada" (di seguito in breve "Regolamento di attuazione").

La norma, infatti, subordina la qualificazione come veicolo di interesse storico e collezionistico al ricorrere delle seguenti condizioni:

- rilascio, da parte dei suddetti Registri, di un certificato che attesti la data di costruzione e le caratteristiche tecniche del veicolo;
- data di costruzione del veicolo antecedente alla richiesta di riconoscimento di almeno venti anni<sup>4</sup>.

Anche per i veicoli di interesse storico e collezionistico deve essere garantito uno stato di conservazione che ne preservi le caratteristiche originarie di fabbricazione. Sono, tuttavia, ammessi interventi di modifica che siano motivati:

che la velocità massima consentita, in ogni caso non superiore ai 40 km/h, possa essere ulteriormente limitata:

- a 25 km/h in caso di veicoli dotati di impianto frenante d'emergenza che agisca su una sola ruota;
- a 15 km/h in caso di veicolo sprovvisto di pneumatici.

<sup>4</sup> Nell'ambito della normativa di riferimento, ai fini del calcolo dell'anzianità del veicolo, e pertanto dell'applicazione del relativo regime giuridico, si rinvia indistintamente all'anno di costruzione o all'anno di prima immatricolazione. A tal proposito, si consideri l'art. 63, comma 1, Legge 21 novembre 2000, n.342, il quale precisa che "salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato". I due riferimenti temporali possono pertanto essere considerati come equivalenti.



- dalla necessità di garantire la circolazione del mezzo in sicurezza e riguardino, pertanto, alcune parti specifiche indicate dal comma 5 della norma in esame<sup>5</sup>;
- dall'impossibilità di reperire i componenti originali, o realizzarli, ad un costo ragionevole, previo parere favorevole del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale MCTC e annotazione delle modifiche sulla carta di circolazione del veicolo.

La normativa, sopra richiamata, è integrata dalle disposizioni del Decreto Ministeriale del 17 dicembre 2009, che definisce regole dettagliate in merito:

- all'iscrizione nei registri ai fini della qualificazione come veicolo di interesse storico e collezionistico;
- alla riammissione alla circolazione di un veicolo storico precedentemente cessato dalla circolazione o di origine sconosciuta;
- agli obblighi di revisione periodica.

L'articolo 3 del Decreto, nel subordinare l'iscrizione ai Registri previsti dall'articolo 60, Codice della Strada, alle medesime condizioni già individuate dall'articolo 215 del Regolamento di Attuazione, ribadisce la centralità del Certificato di rilevanza storica e collezionistica nell'ambito del processo di riconoscimento del valore storico di un veicolo. Il Certificato attesta la data di costruzione, la marca, il modello e le caratteristiche tecniche di un veicolo con specifico riguardo alle caratteristiche da verificare ai fini dell'ammissione alla circolazione<sup>6</sup>.

Ai sensi dell'articolo 9 del Decreto Ministeriale 17 dicembre 2009, i veicoli di interesse storico e collezionistico sono soggetti a revisione con cadenza biennale. Tali verifiche, da condurre nel rispetto delle previsioni dell'articolo 80, Codice della Strada, sono volte all'accertamento delle condizioni di sicurezza nella circolazione, silenziosità ed emissioni inquinanti entro i limiti prescritti.

### Riepilogo delle caratteristiche essenziali

Veicoli d'epoca	Caratteristiche	Veicoli di interesse storico e collezionistico
20 anni (art. 1, DM 546/1994)	Anzianità	20 anni (art. 3, DM 17/12/09)
Iscrizione nell'elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri (art. 60 Codice della Strada)	Obbligo di iscrizione in elenchi dedicati	Iscrizione presso i Registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI (art. 60 Codice della Strada)
Conforme all'originale	Stato di conservazione	Conforme all'originale
Specifica autorizzazione in occasione di manifestazioni ed eventi	Limitazioni alla circolazione	Ammessa in via generale

<sup>5</sup> In particolare, il comma 5, articolo 215, D.P.R. 495/1992, al fine di garantire la sicurezza nella circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, ammette interventi di modifica sui sistemi di frenata, dispositivi di segnalazione acustica, silenziatori e tubi di scarico, segnalazione visiva e di illuminazione, sugli pneumatici e sistemi equivalenti, sulle sospensioni nonché su vetri e specchi retrovisori.

<sup>6</sup> Per il rilascio del Certificato di interesse storico e collezionistico a favore di veicoli che siano cessati dalla circolazione o siano di origine sconosciuta, è inoltre necessaria l'acquisizione di una dichiarazione, da parte di ciascuna impresa che sia intervenuta nei lavori di riparazione e manutenzione, attestante il tipo di lavori eseguiti e l'esecuzione a regola d'arte degli stessi con particolare riferimento alla struttura del veicolo, al gruppo propulsore, ai sistemi di frenatura e di sterzo, ai dispositivi silenziatori e alla carrozzeria.



## 1.2 Le agevolazioni fiscali

Ai veicoli storici è riconosciuto un regime di favore fiscale che si traduce nell'esenzione, o riduzione, della tassa automobilistica normalmente dovuta. Il quadro normativo concernente tali agevolazioni è stato interessato, nel corso degli anni, da diverse modifiche legislative rispetto alle quali sono intervenute anche pronunce della Corte Costituzionale. Il quadro di regole attuali, risultante all'esito di tali vicissitudini, è ancora caratterizzato da una frammentarietà riconducibile al mancato allineamento della normativa nazionale e delle misure locali.

### 1.2.1 Il quadro normativo originario

La norma di riferimento per quanto concerne la fiscalità delle auto storiche è definita dall'articolo 63, Legge 21 novembre 2000, n. 342, che, nella sua formulazione originaria, riconosceva un'ipotesi generale di esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per tutti i veicoli e motoveicoli, non adibiti ad uso professionale, a decorrere dal trentesimo anno dalla loro costruzione. La norma, ai fini dell'applicazione del beneficio dell'esenzione, demandava all'Automotoclub Storico Italiano e alla Federazione Motociclistica Italiana, la definizione di un apposito elenco di modelli interessati dalla misura con l'indicazione dei relativi periodi di produzione.

Il comma 2 della suddetta norma prevedeva un'ipotesi ulteriore di esenzione dalla tassa automobilistica per i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico, definiti, ai fini dell'accesso al beneficio stesso, come:

1. veicoli costruiti specificamente per le competizioni;
2. veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica ed estetica;
3. veicoli che, pur non rientrando nelle precedenti categorie, rivestissero un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume.

Per tali veicoli, l'accesso alle agevolazioni fiscali era subordinato al ricorrere delle seguenti condizioni:

1. che fosse decorso un periodo di venti anni dalla data di costruzione;
2. che il veicolo non fosse adibito ad uso professionale in analogia con quanto previsto per i veicoli trentennali, in virtù del richiamo al comma 1 dell'articolo 63;
3. l'individuazione del veicolo, con propria determinazione, da parte dell'ASI e, per i motoveicoli, da parte della FMI.

Overrossia, il quadro normativo originario, in materia di agevolazioni fiscali, riconosceva l'esenzione integrale dal pagamento della tassa automobilistica in ragione dei seguenti elementi<sup>7</sup>:

1. un requisito temporale, correlato all'anzianità del mezzo pari a trent'anni o venti anni nel caso in cui il veicolo rientrasse nella categoria prevista al comma 2;
2. la destinazione d'uso non professionale del veicolo;
3. l'indicazione del veicolo in appositi elenchi predisposti da ASI o FMI.

### 1.2.2 L'evoluzione normativa

Il quadro normativo in esame è stato oggetto di una prima revisione ad opera della Legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (Legge di stabilità 2015).

L'articolo 1, comma 666, della Legge di stabilità 2015, ha riformato l'articolo 63 eliminando, in primo luogo, il rinvio agli elenchi di ASI ed FMI per l'individuazione del periodo di costruzione. Pertanto, l'esenzione correlata al superamento del trentesimo anno dalla data di costruzione è stata modificata in modo da renderla automatica ed indipendente dall'iscrizione in appositi elenchi.

In secondo luogo, è stata eliminata l'agevolazione per i veicoli di interesse storico e collezionistico di anzianità compresa tra i venti e i ventinove anni d'età.

<sup>7</sup> Ai sensi dell'articolo 63, comma 4, era in ogni caso previsto l'assoggettamento ad una tassa di circolazione forfettaria per tutti i veicoli storici che fossero comunque impiegati sulla pubblica via.



A seguito della modifica legislativa, diverse Regioni hanno adottato autonome agevolazioni per le auto storiche come, a titolo esemplificativo, la riduzione del 10% riconosciuta da Umbria, Toscana e Lazio, a favore dei veicoli di età compresa tra i venti e i ventinove anni. Ciò ha determinato un quadro normativo frammentario, per i veicoli storici di età inferiore ai trent'anni, a fronte del quale è intervenuta la Corte Costituzionale<sup>8</sup>; nell'ambito di un consolidato orientamento, è stata fornita un'interpretazione limitativa dell'autonomia delle Regioni con riferimento alla tassa automobilistica.

La Corte Costituzionale ha rilevato come, pur essendo il gettito della tassa automobilistica attribuito alle Regioni, come anche l'attività amministrativa di riscossione, il potere di variazione dell'importo dovuto fosse limitato. La Corte ha, quindi, ribadito che la disciplina sostanziale della tassa in questione è di competenza dello Stato, impedendo, in tal modo, il proliferare di disposizioni agevolative da parte delle Regioni.

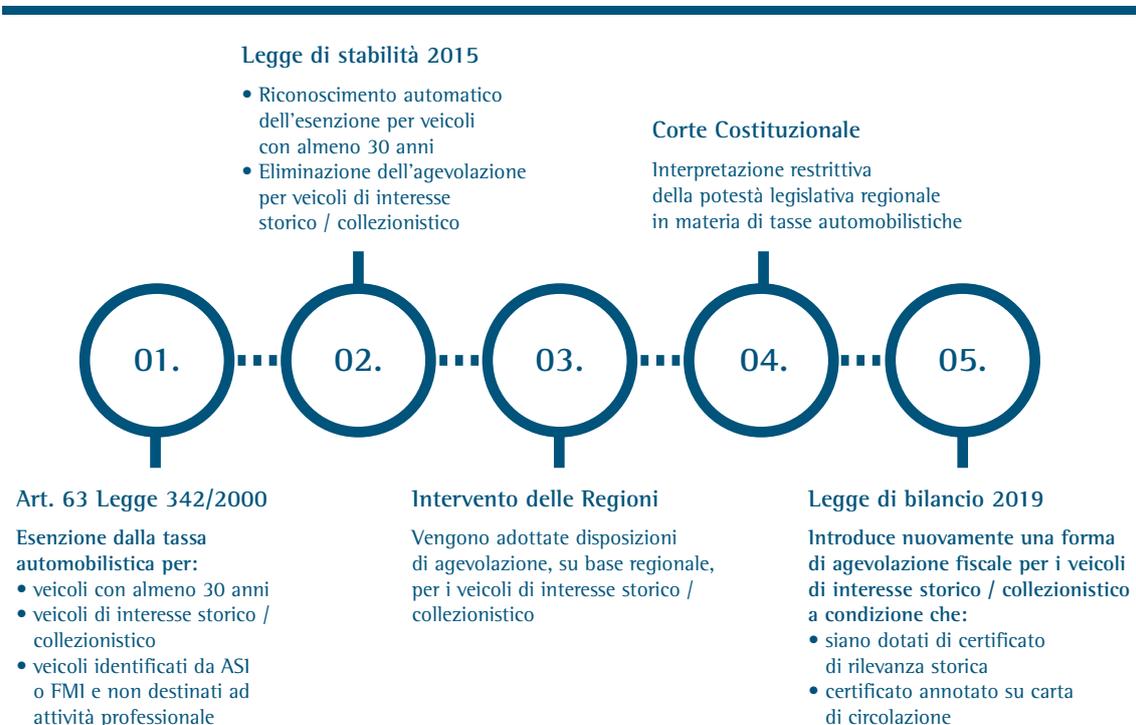
Con l'intento di ricondurre ad un quadro coerente ed omogeneo le agevolazioni fiscali riconosciute alle auto storiche, è stata attuata un'ul-

teriore modifica dell'articolo 63 da parte della Legge 30 dicembre 2018, n. 145, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" (Legge di bilancio 2019).

L'articolo 1, comma 1048, della suddetta Legge di bilancio, ha introdotto nuovamente una forma di agevolazione fiscale per i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico consistente in una riduzione della tassa automobilistica nella misura del 50%. L'accesso all'agevolazione è soggetto alle seguenti condizioni:

1. che il veicolo abbia un'anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni;
2. sia stato rilasciato il Certificato di Rilevanza Storica da parte degli enti individuati dall'articolo 4 del Decreto del Ministero dei Trasporti del 17 dicembre 2009;
3. che il suddetto Certificato sia stato annotato sulla carta di circolazione del veicolo stesso.

Viene meno il riferimento alla destinazione d'uso del mezzo, previsto per l'esenzione riconosciuta a favore dei veicoli con anzianità trentennale.



<sup>8</sup> Si vedano, a titolo esemplificativo, le sentenze n. 199, del 21 luglio 2016, e n. 242 del 22 novembre 2016.

In merito alla coerenza delle disposizioni regionali con la nuova formulazione dell'articolo 63, Legge 342/2000, sono intervenuti chiarimenti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che si è pronunciato con Risoluzione n. 1 del 14 giugno 2019. Il MEF, richiamando il consolidato orientamento della Corte Costituzionale<sup>9</sup>, ha ribadito che la tassa automobilistica non può essere considerata un tributo proprio delle Regioni ai sensi dell'articolo 119, comma 2, della Costituzione, bensì si qualifichi come un tributo proprio derivato ovvero un tributo, istituito e regolato da legge statale, il cui gettito sia attribuito alle Regioni.

La recente sentenza della Corte Costituzionale, n. 122, del 20 maggio 2019, approfondisce gli ambiti di manovra delle Regioni nel modulare la tassa automobilistica affermando che tale tributo si collochi in una posizione intermedia rispetto ai tributi regionali "propri in senso stretto", disciplinati dal comma 1, articolo 8, D.lgs. 6 maggio 2011, n. 68, e i tributi propri derivati, disciplinati dal comma 3 della medesima norma. La Corte Costituzionale ribadisce, in sostanza, la particolare natura della tassa automobilistica che sarebbe soggetta ad un potere di intervento delle Regioni maggiore ma pur sempre limitato ai confini stabiliti da legge statale.

### 1.2.3 La ricognizione del quadro attuale

A fronte del mutato quadro normativo e delle pronunce della Corte Costituzionale che, in alcuni casi, hanno dichiarato l'illegittimità di leggi regionali non coerenti con la normativa statale<sup>10</sup>, molte Regioni hanno disposto il superamento della propria disciplina di agevolazione fiscale dei veicoli storici, allineandosi alla normativa statale stessa e, quindi, all'attuale formulazione dell'articolo 63.

La suddetta norma, nella sua formulazione attualmente vigente, delinea un sistema di agevolazioni che prevede:

1. l'esenzione in via automatica dal pagamento della tassa automobilistica per i veicoli, non adibiti ad uso professionale, con età pari o superiore a trent'anni;
2. una riduzione del 50% della tassa automobilistica dovuta per i veicoli di interesse storico e collezionistico, aventi quindi età compresa tra i venti e i ventinove anni, a condizione che, in riferimento agli stessi, sia stato rilasciato il Certificato di rilevanza storica e che tale certificato sia stato annotato sulla carta di circolazione.

A agevolazioni fiscali (normativa nazionale)	Età del veicolo	Requisiti
Esenzione	30 anni	Riconoscimento automatico
Riduzione del 50%	20 - 29 anni	Rilascio del Certificato di rilevanza storica e annotazione dello stesso sulla carta di circolazione

<sup>9</sup> In tal senso si veda la sentenza n. 297 del 26 settembre 2003; sentenze n. 455 del 23 dicembre 2005; n. 451 del 21 dicembre 2007, n. 199 del 21 luglio 2016; n. 242 del 22 novembre 2016, n. 133 del 7 giugno 2017, n. 152 dell'11 luglio 2018 e n. 209 del 22 novembre 2018.

<sup>10</sup> Si veda la sentenza n. 133, del 22 marzo 2017, depositata il 7 giugno 2017, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della Legge della Regione Sicilia 17 marzo 2016, n. 3, nella parte relativa alla reintroduzione dell'obbligo di iscrizione nei Registri Storici ai fini dell'esenzione dei veicoli con anzianità trentennale e nella parte relativa all'estensione del medesimo beneficio ai veicoli con anzianità compresa tra i venti e i ventinove anni.



Permangono, tuttavia, alcune difformità che mettono in luce il mancato coordinamento delle disposizioni locali con il quadro normativo nazionale.

A titolo esemplificativo, la Regione Emilia-Romagna, pur a seguito della nuova formulazione dell'articolo 63, ha inizialmente ritenuto che fosse applicabile la sola propria Legge Regionale 21 dicembre 2012, n. 15, che estendeva il beneficio dell'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica anche ai veicoli ultraventennali.

A seguito dei chiarimenti intervenuti con Risoluzione del MEF n. 1, del 14 giugno 2019, la Regione Emilia-Romagna ritiene oggi applicabili due diversi regimi:

1. riduzione del 50% della tassa automobilistica per tutti gli autoveicoli e motoveicoli, a prescindere dalla destinazione d'uso, di età compresa tra i venti e i ventinove anni, con Certificato di Rilevanza Storica annotato sulla carta di circolazione;
2. esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per tutti i veicoli ultraventennali, non ad uso professionale, iscritti nei Registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, in possesso di Certificato di rilevanza storica annotato sulla carta di circolazione.

Anche la Provincia autonoma di Trento, ad oggi, continua ad applicare parzialmente la propria Legge Provinciale n. 9, 3 giugno 2015, esentando dalla tassa automobilistica i veicoli ultraventennali, non ad uso professionale, per cui sia stato rilasciato il Certificato di rilevanza storica. In particolare si deve segnalare che, proprio con riferimento alla Provincia autonoma di Trento, è stato operato un ampliamento dei registri rilevanti ai fini dell'accesso alle agevolazioni fiscali, aggiungendo ai registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, anche il registro ACI Storico.

La Regione Umbria, nell'applicare parzialmente la propria Legge Regionale n. 16, del 19 novembre 2015, riconosce una riduzione del 10% sulla tassa automobilistica dovuta per veicoli ultraventennali che, non avendo il Certificato di rilevanza storica annotato sulla carta di circolazione, non avrebbero diritto alla riduzione del 50% disposta

dalla nuova formulazione dell'articolo 63. Deve essere in ogni caso garantita l'iscrizione nei Registri storici ex articolo 60, Codice della Strada.

Da queste brevi esemplificazioni sembrerebbe che l'approccio di alcune Regioni sia indirizzato al mantenimento di un regime fiscale agevolato a beneficio delle auto storiche di età compresa tra i venti e i ventinove anni, in considerazione dell'uso non professionale a cui sono destinate.

#### 1.2.4 Scenari in evoluzione: il caso della Regione Lombardia e della Valle d'Aosta

Appare utile evidenziare l'approccio di alcune Regioni che hanno definito una disciplina fiscale per le auto storiche differente da quella nazionale anche sotto il profilo dei soggetti coinvolti nel processo di certificazione del valore storico e collezionistico dei veicoli stessi.

Si consideri, a titolo esemplificativo, il caso della Regione Lombardia. Con Legge Regionale 6 agosto 2021, n. 15, articolo 9, comma 1, lett. c), è stato sostituito il comma 4 dell'articolo 48 della Legge Regionale n. 10/2003. La nuova formulazione della norma prevede che, dal 1° gennaio 2022, siano esenti dalla tassa automobilistica i veicoli ultraventennali per i quali sia stato rilasciato, e annotato sulla carta di circolazione, il Certificato di rilevanza storica previsto dall'articolo 63 della Legge n. 342/2000.

Con successiva Legge Regionale 27 dicembre 2021, n. 25, articolo 6, è stato aggiunto un comma 4 bis al suddetto articolo 48 della Legge Regionale n. 10/2003. Tale previsione dispone, a partire dal 1° gennaio 2022, l'esenzione dalla tassa automobilistica dei veicoli con anzianità ventennale a condizione che siano iscritti nel Registro ACI Storico e che sia presentata apposita istanza corredata dalla prescritta documentazione.

In altre parole, il quadro normativo aggiornato della regione Lombardia prevede oggi l'esenzione dalla tassa automobilistica:

1. in via automatica per i veicoli, non destinati ad uso professionale, con anzianità pari o superiore ai trent'anni;



2. in via automatica per i veicoli con anzianità compresa tra i venti e i ventinove anni, iscritti nei Registri indicati dall'articolo 63, comma 2, della Legge n. 342/2000, a condizione che siano dotati del Certificato di rilevanza storica e tale certificato sia annotato sulla carta di circolazione;
3. a fronte di istanza dell'interessato, per i veicoli con anzianità compresa tra i venti e i ventinove anni qualora siano iscritti nel Registro ACI Storico.

Le misure adottate dalla Regione Lombardia si distanziano, pertanto, dalla normativa nazionale sotto un duplice aspetto: in primo luogo, confermano il regime di esenzione dall'obbligo di pagamento della tassa automobilistica anche per i veicoli con età compresa tra i venti e i ventinove anni; in secondo luogo, si estende il novero degli enti abilitati ad intervenire nel processo di certificazione del valore storico e culturale di un

veicolo, richiamando espressamente anche il Registro ACI Storico.

Anche la Valle d'Aosta ha ritenuto di mantenere una disciplina fiscale autonoma rispetto al quadro nazionale. Con Legge Regionale 22 dicembre 2021, n. 35, si è stabilito che, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la riduzione del 50% della tassa automobilistica prevista per i veicoli di interesse storico e collezionistico, indicati dall'art. 63, Legge 21 novembre 2000, n. 342, comma 1bis, sia estesa anche ai veicoli iscritti al Registro Italiano Veicoli Storici (RIVS) e al Registro ACI Storico.

Le misure adottate dalla Regione Lombardia e Valle d'Aosta si allineano, pertanto, alla normativa locale che apre al coinvolgimento di ulteriori realtà nel processo di riconoscimento del valore storico e culturale dei veicoli aventi un'anzianità compresa tra i venti e i ventinove anni.

### Riepilogo del quadro regionale delle agevolazioni fiscali

Veicoli ultratrentennali (non ad uso professionale)	Esenzione dalla tassa automobilistica	
Veicoli ultraventennali	Esenzione	Emilia-Romagna, Lombardia, Provincia autonoma di Trento (per veicoli non ad uso professionale)
	Riduzione del 50%	Abruzzo, Basilicata, Provincia Autonoma di Bolzano, Campania, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Trento (per veicoli ad uso professionale), Umbria
	Altre agevolazioni	Umbria (per veicoli privi del Certificato di rilevanza storica)



### 1.3 Le disposizioni relative alla circolazione

Per quanto concerne la circolazione delle auto storiche, sono rilevanti le disposizioni normative nazionali, e i provvedimenti attuativi locali, assunte nel contesto delle iniziative per la tutela della qualità dell'aria e per il contenimento delle emissioni inquinanti.

La cornice normativa europea, nell'ambito della quale sono state assunte le iniziative nazionali, è definita dalla Direttiva 2008/50/CE che impone agli Stati Membri l'adozione di piani locali per tutelare la qualità dell'aria in zone in cui siano state superate determinate soglie di allarme. Tra le misure che possono essere contemplate, l'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE indica espressamente la limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti.

In attuazione delle disposizioni normative europee, è stato adottato il D.lgs. 13 agosto 2010, n. 155, che rinvia alle Regioni e Province Autonome l'adozione di piani per il contenimento delle emissioni inquinanti raccomandando l'attività di raccordo e concertazione con gli Enti Locali.

Il quadro normativo richiamato si è tradotto in misure frammentarie e differenziate; ciò è, in parte, giustificato da peculiarità territoriali nonché dai relativi livelli di inquinamento. In linea generale i differenti piani adottati prevedono limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli inquinanti e misure che sono, al contrario, emergenziali e applicate esclusivamente a fronte del superamento di determinati valori. Di seguito si riportano alcuni esempi di misure adottate e dei relativi impatti sulla circolazione dei veicoli storici.

La Regione Lombardia, all'esito di un percorso avviato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2603 del 30 novembre 2011, si è dotata del Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (di seguito in breve "PRIA") che rappresenta il principale strumento regionale di attuazione degli indirizzi europei in materia di contenimento dell'inquinamento atmosferico<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Il PRIA della Regione Lombardia è stato recentemente ag-

giornato, partendo da un quadro di analisi del territorio e dei livelli di inquinamento, individua i settori di intervento e le relative misure da attuare secondo un orizzonte temporale che si declina in breve, medio e lungo termine. Il Piano contempla misure di natura strutturale e permanente a cui si affiancano misure emergenziali, di carattere temporaneo, da attuare al superamento di valori critici di inquinamento. Tra le misure rientranti nella prima categoria, quaranta, su novantuno complessive, sono riferite a limitazioni da applicare al settore dei trasporti e consistono nella limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti. Da tali limitazioni sono esentati i veicoli di interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 60, comma 4, del d.lgs. 285/1992, dotati dei requisiti tecnici previsti dall'articolo 215 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada), in possesso di un documento di riconoscimento rilasciato da associazioni di collezionisti di veicoli storici iscritte alla FIVA o da associazioni in possesso di equipollente riconoscimento regionale<sup>12</sup>.

Nell'ambito delle azioni complessive adottate dalla Regione, la città di Milano ha istituito zone a traffico limitato tra le quali si segnalano le aree denominate Area B, che corrisponde di fatto alla cerchia della circonvallazione esterna, e Area C, che corrisponde alla Cerchia dei Bastioni. Le regole di accesso a tali zone a traffico limitato prevedono specifiche eccezioni per i veicoli con età compresa tra i venti e i quarant'anni che potranno beneficiare di venticinque accessi liberi nel corso di un anno. I veicoli con più di quarant'anni di età possono circolare liberamente. È in ogni caso richiesta l'attribuzione del Certificato di rilevanza storica per poter beneficiare delle esenzioni alle limitazioni alla circolazione.

La Regione Piemonte si è dotata del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, con Deliberazione del Consiglio Regionale 25 marzo 2019, n. 364<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Ci si riferisce ai soggetti abilitati alla certificazione ai sensi dell'art. 60, Codice della Strada.

<sup>13</sup> Il Piano è stato recentemente aggiornato con Deliberazione della Giunta Regionale 26 febbraio 2021, n. 9-2916, recante "Disposizioni straordinarie in materia di tutela della quali-



In analogia ai piani adottati in ambito nazionale, il Piano della Regione Piemonte contempla misure strutturali e misure emergenziali che si traducono in limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti. Al fine di incentivare il settore riferito ai veicoli di interesse storico e culturale, la Regione, con propria Legge regionale 6 novembre 2020, n. 27, ha disposto una generale esenzione dalle suddette limitazioni alla circolazione per i veicoli storici. Nello specifico, i mezzi storici con data di immatricolazione superiore ai quaranta anni potranno circolare liberamente nel corso dell'anno, mentre quelli con data di immatricolazione compresa tra venti e quaranta anni potranno circolare solo nei giorni festivi e prefestivi.

In fase di attuazione concreta, la Legge Regionale, all'articolo 1, comma 2, conferma la facoltà, in capo agli enti locali, di adottare provvedimenti contrastanti qualora emergano specifiche esigenze di contenimento dei livelli di inquinamento specifici.

Gli enti locali hanno effettivamente dato attuazione alle disposizioni della Legge Regionale con alcuni adeguamenti. È il caso della Città di Torino che, con Ordinanza n. 1506 del 2 marzo 2021, ha aggiornato le proprie misure strutturali ed emergenziali di contenimento dell'inquinamento atmosferico disponendo limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti. Nel contesto di tali misure, l'esonero dal generale divieto di circolazione è riconosciuto ai veicoli di particolare interesse storico e collezionistico esclusivamente in occasione di raduni o manifestazioni di settore.

Si segnala, infine, il caso di Roma Capitale che, nell'ambito dei provvedimenti per il contenimento delle emissioni inquinanti, ha istituito sul proprio territorio diverse zone a traffico limitato con funzioni di tutela ambientale. Le ZTL denominate "Fascia Verde" e "Anello Ferroviario", infatti, precludono ai veicoli più inquinanti l'accesso ad una porzione consistente del territorio della Capitale nei giorni della settimana compresi tra il lunedì e il venerdì, ad eccezione dei giorni festivi.

Con specifico riferimento alla Fascia Verde, Roma Capitale ha recentemente adottato dei provvedimenti che ne hanno profondamente ridisegnato le regole di funzionamento. Con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 371 del 10 novembre 2022, e con Ordinanza del Sindaco n. 191 del 2 dicembre 2022, sono state introdotte diverse novità, tra cui si segnala l'estensione dei divieti di circolazione dal lunedì al sabato e, di particolare interesse per il settore delle auto storiche, l'inserimento di una specifica eccezione ai suddetti divieti per i veicoli d'epoca di cui all'art. 60 del Dlgs n. 285/1992. Tale eccezione è, tuttavia, valida solo in occasione di eventi autorizzati dall'Amministrazione Locale.

---

*tà dell'aria ad integrazione e potenziamento delle misure di limitazione delle emissioni, strutturali e temporanee, di cui alla D.G.R. n. 14-1996 del 25 settembre 2020, e dei vigenti protocolli operativi".*



## 1.4 L'analisi comparativa della regolamentazione internazionale

Nell'esame comparativo delle esperienze internazionali di disciplina delle auto storiche, emerge preliminarmente un quadro omogeneo dei temi su cui si concentra l'attenzione del legislatore. Il riconoscimento del valore storico e culturale di un veicolo, infatti, transita sempre per l'accertamento di un'età minima del mezzo e di uno stato di conservazione che sia idoneo a preservarne le caratteristiche tecniche originarie. Ai veicoli sto-

rici è inoltre riservato un trattamento di favore sotto il profilo fiscale; in considerazione dell'utilizzo tipicamente limitato e del conseguente ridotto impatto ambientale, è inoltre condiviso un principio per cui tali veicoli debbano essere esentati rispetto alle restrizioni alla circolazione adottate nel contesto delle norme per il contenimento delle emissioni inquinanti.

Se, tuttavia, si entra nel dettaglio dell'analisi della disciplina adottata da alcuni paesi, l'esercizio di comparazione normativa mette in luce alcune interessanti differenze. L'analisi, di seguito proposta, è stata condotta utilizzando come riferimento la normativa adottata in Germania, Francia, Inghilterra e Spagna.

	Età minima	Procedura di qualificazione	Requisiti	Principali benefici
Italia	20 / 30	Verifiche tecniche	Stato di conservazione originale	Agevolazioni fiscali. Esenzione da limitazioni ambientali
Germania	30	Verifiche tecniche	Stato di conservazione originale	Agevolazioni fiscali. Esenzione da limitazioni ambientali
Francia	30	Istanza con supporto documentale	Stato di conservazione originale. Veicolo non più in produzione	Agevolazioni fiscali. Esenzione da limitazioni ambientali
Spagna	30	Verifiche tecniche	Stato di conservazione originale	Agevolazioni fiscali. Esenzione da limitazioni ambientali. Esenzione rispetto ad obblighi di revisione
Inghilterra	40	Istanza con supporto documentale	Conservazione delle caratteristiche originarie. Nessuna modifica negli ultimi 30 anni	Esenzioni fiscali e esenzione dall'obbligo di revisione periodica (per il conseguimento del MOT)



Preliminarmente si deve osservare come l'Italia è l'unico paese ad aver definito due categorie distinte di veicoli di rilevanza storico-culturale. Come in precedenza evidenziato, la normativa nazionale contempla le due figure dell'auto d'epoca, la cui circolazione stradale è ammessa solo a fronte di specifiche autorizzazioni, e l'auto di interesse storico e collezionistico, avente un'età pari o superiore ai venti anni e ammessa alla circolazione in modo tendenzialmente libero sul territorio. Gli altri ordinamenti, oggetto d'esame, contemplano una categoria unica di veicolo storico che, normalmente, deve avere un'anzianità pari o superiore ai trent'anni, che si spinge a quarant'anni nel caso dell'Inghilterra.

Lo stato di conservazione, tale da garantire il mantenimento delle caratteristiche tecniche originarie, rappresenta una costante anche se emergono differenze nel procedimento di verifica.

In Germania, ai fini del rilascio della targha "H" che identifica i veicoli storici (*Historisch*), i titolari devono presentare un'attestazione di idoneità alla circolazione e un certificato di valutazione rilasciato da ispettori tecnici accreditati che operino nell'ambito di un'agenzia di verifica tecnica o di un istituto di ingegneria automobilistica<sup>14</sup>.

Nel verificare il rispetto delle caratteristiche originarie del veicolo, si adotta un margine di flessibilità: ogni modifica effettuata in data certa, e comunque entro i dieci anni dalla prima immatricolazione o costruzione del veicolo, è normalmente considerata come ammissibile. In generale si accerta che il veicolo:

1. sia privo di difetti tecnici evidenti pur essendo accettabili i normali segni di usura;
2. sia completo di ogni sua parte e non riporti segni di sinistri o riparazioni non professionali;
3. si caratterizzi per assemblaggio e dotazione in linea con le specifiche originali.

Il mantenimento dei suddetti requisiti è oggetto di verifica ogni due anni e, in caso di esito negativo dei controlli, può essere ritirata la targa "H" con il venir meno dei benefici riservati ai veicoli storici.

Un impianto normativo analogo a quanto sopra descritto è adottato dalla Spagna che riconosce

il valore storico e culturale di un veicolo a condizione che lo stesso abbia almeno trent'anni di anzianità e abbia superato positivamente un'ispezione tecnica volta ad accertarne il generale stato di conservazione.

Un approccio differente è, al contrario, adottato da Francia e Inghilterra: anche in questo caso il riconoscimento del valore storico e culturale di un veicolo presuppone un'anzianità del veicolo di trent'anni, nel caso dell'ordinamento francese, e di quarant'anni, nel caso dell'ordinamento inglese, nonché lo stato di conservazione che rispecchi le caratteristiche originarie dei mezzi. Differenze sono, tuttavia, ravvisabili con riferimento alla procedura di accertamento che si sostanzia in una mera istanza di parte, supportata da documentazione attestante le caratteristiche tecniche del veicolo, da trasmettere per la registrazione dello status di veicolo storico sul libretto di circolazione.

Per quanto riguarda i benefici riconosciuti ai veicoli in questione, sono comunemente disposte agevolazioni fiscali, con le dovute differenze derivanti dalle peculiarità del sistema di tassazione di ciascun paese. Più complesso e articolato è l'approccio rispetto alla normativa in materia di limitazione della circolazione dei veicoli inquinanti.

In ambito internazionale, così come nell'ordinamento nazionale, sembra essere condivisa la constatazione del ridotto impatto ambientale che deriva dalla circolazione dei veicoli storici. Per quanto gli stessi, in ragione dell'età e delle caratteristiche tecniche, non siano evidentemente adeguati agli standard emissivi attesi dalla tecnologia moderna, il loro ridotto scenario di utilizzo finisce per tradursi in un rilievo trascurabile rispetto alle emissioni inquinanti che derivano da altre fonti in ambito urbano ed extraurbano. A fronte di questa affermazione di principio, non sempre le disposizioni locali che istituiscono zone a traffico limitato dispongono specifiche esenzioni per i veicoli storici.

A titolo esemplificativo, la città di Parigi prevede delle esenzioni, a favore dei veicoli storici, rispetto ai vigenti divieti di circolazione che interessano i veicoli inquinanti. Tali deroghe non si estendono, tuttavia, ai casi di applicazione delle misure di limitazione straordinaria della circolazione che interessano la città nei casi di picchi di inquinamento.

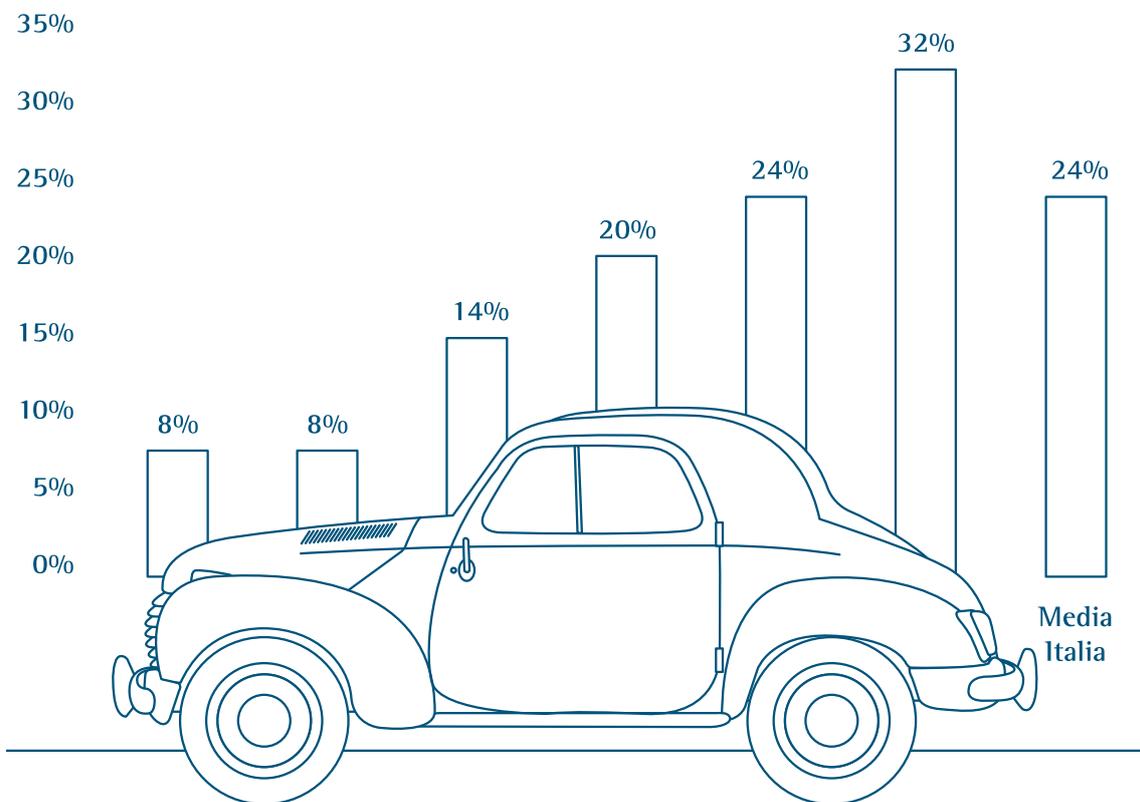
<sup>14</sup> Le verifiche vengono condotte da TUV o DEKRA.





## CAPITOLO 2

# IL PARCO AUTO STORICHE IN ITALIA





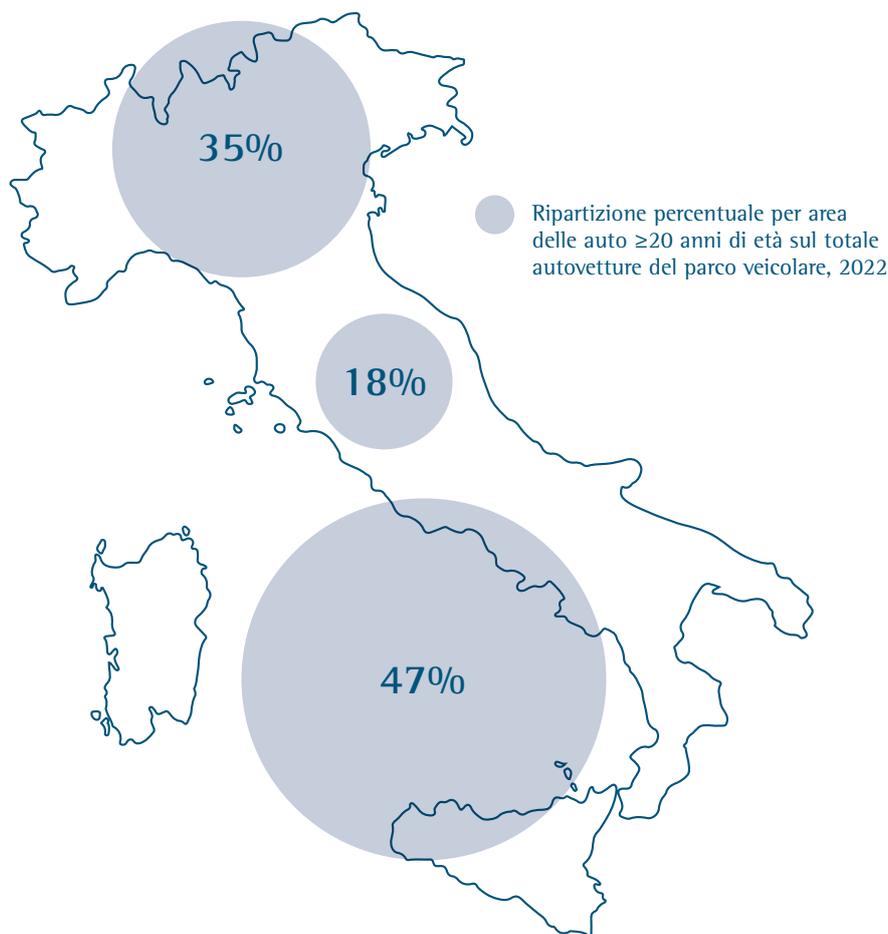
Il presente Capitolo descrive la distribuzione territoriale delle automobili circolanti in Italia per fasce di età delle auto, per genere ed età del proprietario, nonché a livello regionale.

In particolare, l'attenzione ricade sulle vetture con età pari o superiore a 20 anni, dal momento che tale limite rappresenta la caratteristica essenziale per considerare un'auto di interesse storico e collezionistico.

Tuttavia, il suddetto limite viene messo parzialmente in discussione da alcune analisi di correlazione con il livello di reddito dichiarato dai cittadini: le evidenze empiriche suggerirebbero infatti un rischio di confondere, in particolare nella fascia di età delle auto tra i 20 e i 29 anni, i mezzi storici con quelli semplicemente "vetusti".

In relazione a tale problematica, un paragrafo specifico riguarda proprio la numerosità delle automobili tra i 20 e i 29 anni, a livello regionale, appartenenti alla Lista di Salvaguardia che individua i modelli di auto particolarmente meritevoli di considerazione e di tutela. La Lista viene aggiornata periodicamente ed è predisposta da un gruppo di esperti del settore composto da rappresentanti di ACI Storico, Stellantis Heritage, Registro Italiano Alfa Romeo-RIAR, Associazione Amatori Veicoli Storici-AAVS e dal mensile specializzato Ruoteclassiche.

Attraverso, dunque, una scrematura delle auto tra i 20 e i 29 anni non appartenenti alla Lista di Salvaguardia e considerando invece per intero il numero delle auto ultratrentennali, il Capitolo si chiude con una stima delle auto storiche circolanti in Italia ed una prima valutazione del loro valore complessivo attraverso un incrocio con i loro prezzi medi di listino.



Fonte: dati Istat, 2022 e ACI, 2023



## 2.1 Le auto con più di 20 anni

Come descritto nel Capitolo 1, in Italia una delle caratteristiche essenziali per considerare un'automobile di interesse storico e collezionistico riguarda la sua anzianità, fissata ad almeno 20 anni (art. 3, DM 17/12/09).

Attraverso gli ultimi dati rilasciati dall'ACI relativi al parco veicolare si può stabilire che le autovetture dai 20 anni in su sono quasi 10 milioni, un quarto (24,4%) degli oltre 40 milioni di auto circolanti (Tabella 1). In particolare, il 15% circa ha un'età compresa tra i 20 e i 29 anni, il 5,6% tra i 30 e i 39 anni, il 2,3% tra i 40 e i 49 anni, l'1,6% tra i 50 e i 59 anni, lo 0,1% tra i 60 e i 69 anni ed infine lo 0,1% più di 70 anni.

Delle auto dai 20 anni in su oltre due terzi sono possedute da uomini, circa il 28% da donne ed un restante 5% da società (Tabella 2). Tali dati cambiano osservando il totale del parco veicolare, a prescindere dall'età dell'auto: l'incidenza delle auto in possesso di uomini scende di 10 punti percentuali (56,7%) in favore quasi total-

mente delle donne (35,5%). L'incidenza di maschi proprietari di auto, infatti, aumenta significativamente al crescere dell'anzianità dell'auto, raggiungendo cifre prossime all'80% in corrispondenza delle vetture da 60 anni in su.

Un'evidenza interessante si rileva anche analizzando l'età del proprietario di auto ultraventennali (Figura 1): la media del 24% di auto con più di 20 anni ( $\geq 20$ ) viene superata tra i proprietari over60. In particolare, tra gli individui appartenenti alla fascia 61-70 anni l'incidenza percentuale di autovetture ultraventennali si attesta sul 24% e tra gli over70 l'incidenza raggiunge il 32%. Ciò significa che tra tutte le auto possedute da chi ha compiuto i 70 anni, una su 3 è ultraventennale.

Ciò sottende una naturale minore propensione a cambiare l'auto proprio nella popolazione più anziana che, rappresentando sempre più nella piramide dell'età una fascia in crescita, con il tempo - a normativa vigente - potrebbe ulteriormente far aumentare le auto storiche nella fascia 20-29 anni, che evidentemente poco hanno di storico ma sempre più elementi di vetustà.

**Tabella 1. Autovetture del parco veicolare, per classi di età, 2022\***

Età autovettura	N. autovetture (valori assoluti)	% sul totale
< 20 anni	30.366.809	75,5%
20-29 anni	5.883.436	14,6%
30-39 anni	2.251.586	5,6%
40-49 anni	921.767	2,3%
50-59 anni	658.437	1,6%
60-69 anni	55.479	0,1%
$\geq 70$ anni	25.446	0,1%
ND	39.230	0,1%
<b>Totale</b>	<b>40.202.190</b>	<b>100,0%</b>
<b>Auto <math>\geq 20</math> anni</b>	<b>9.796.151</b>	<b>24,4%</b>

\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023



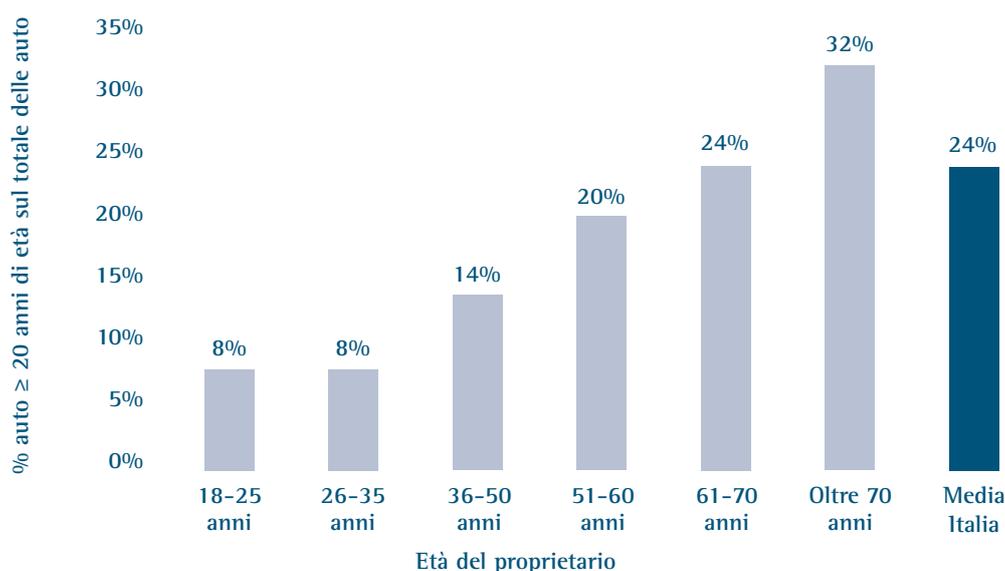
**Tabella 2. Autovetture del parco veicolare, per classi di età e tipologia del proprietario, 2022\***

Età dell'autovettura	% autovetture per proprietario			
	Donna	Uomo	Società	Totale
< 20 anni	38,1%	53,2%	8,7%	100,0%
20-29 anni	32,1%	63,3%	4,6%	100,0%
30-39 anni	19,9%	73,5%	6,6%	100,0%
40-49 anni	20,4%	74,7%	4,9%	100,0%
50-59 anni	23,4%	73,5%	3,1%	100,0%
60-69 anni	14,9%	79,3%	5,9%	100,0%
≥ 70 anni	14,1%	79,6%	6,2%	100,0%
ND	16,7%	68,3%	15,0%	100,0%
Totale	35,5%	56,7%	7,8%	100,0%
Auto ≥ 20 anni	27,5%	67,5%	5,0%	100,0%

\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023

**Figura 1. Incidenza percentuale di autovetture con età pari e superiore a 20 anni sul totale delle autovetture del parco veicolare, per classe di età del proprietario, 2022\***

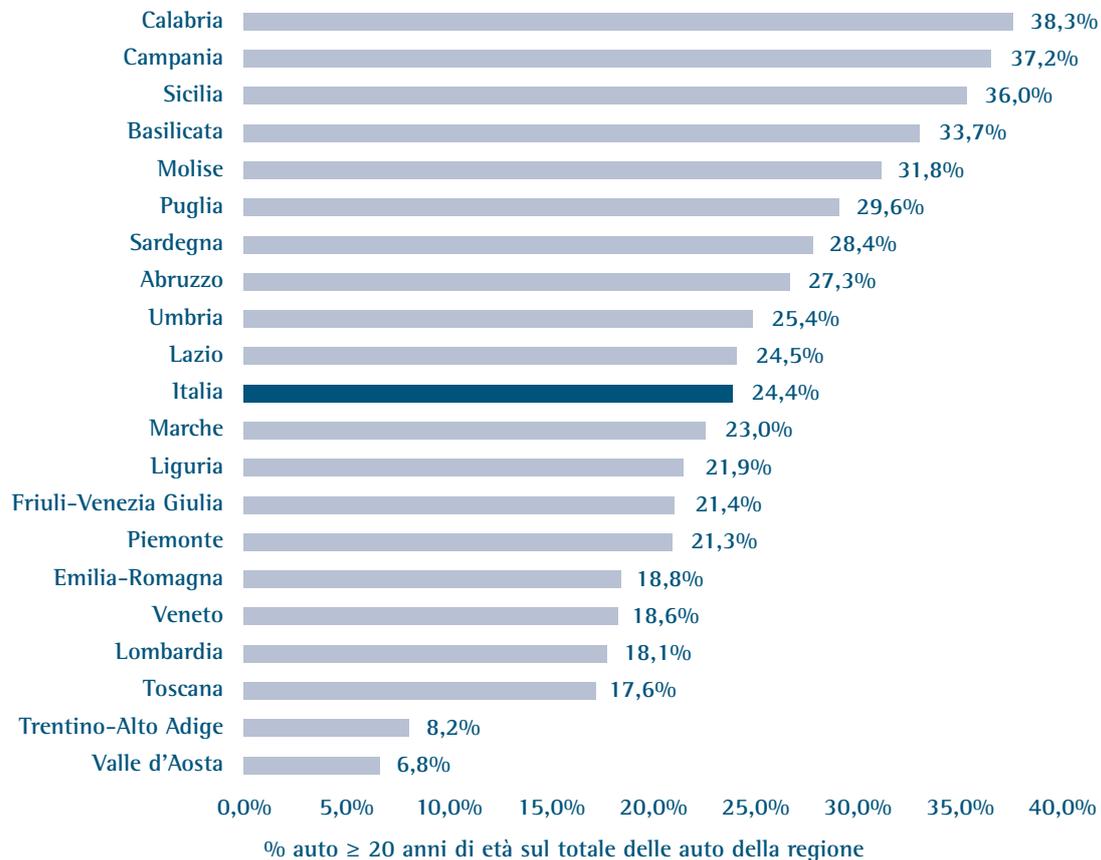


\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023



**Figura 2. Incidenza percentuale di autovetture di età  $\geq 20$  anni sul totale delle autovetture del parco veicolare, per regione, 2022\***



\*Dati aggiornati al 30/11/2022

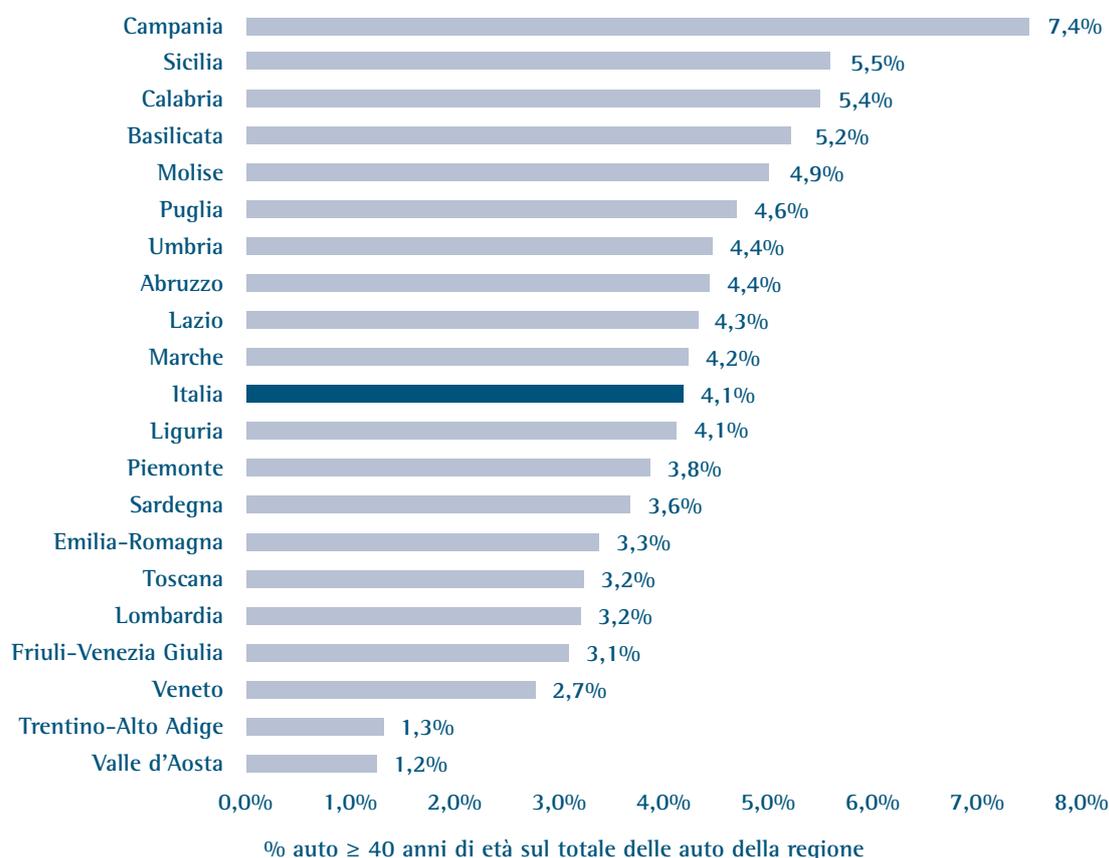
Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023

Come prima anticipato, nel 2022 le autovetture in Italia dai 20 anni in su sono quasi 10 milioni, il 24,4% del totale delle auto circolanti. Tuttavia, tale dato è fortemente eterogeneo a livello territoriale (Figura 2). Le percentuali più elevate si registrano nelle regioni del Mezzogiorno: ad esempio in Campania e in Calabria si arriva al 37-38%, oltre 10 punti in più della media Paese, così come in Sicilia si raggiunge il 36% e in Basilicata si sfiora il 34%. Anche le restanti regioni

del Mezzogiorno, ossia Molise, Puglia, Sardegna e Abruzzo superano la media nazionale. Al contrario, le regioni del Nord sono tutte al di sotto della media del 24,4%, con livelli minimi, tra il 7% e l'8%, in Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige rispettivamente, due regioni tra le più generose e meno estemporanee in sede di attivazione di incentivi economici per comprare un'auto nuova, a cui si è affiancata nel tempo anche la possibilità di cumulare gli ecobonus.



**Figura 3. Incidenza percentuale di autovetture di età  $\geq 40$  anni sul totale delle autovetture del parco veicolare, per regione, 2022\***



\*Dati aggiornati al 30/11/2022

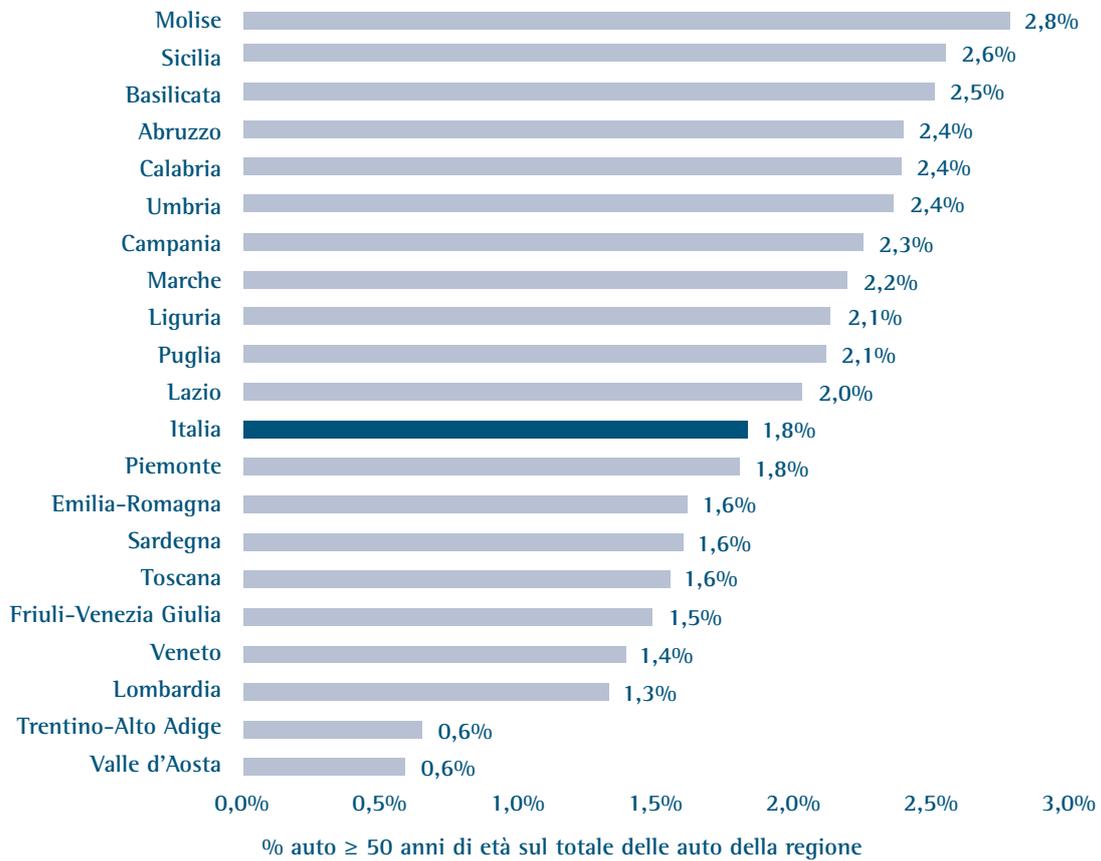
Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023

Anche facendo riferimento alle autovetture con più di 40 e 50 anni emerge sempre come la loro incidenza percentuale sia più elevata nelle regioni del Mezzogiorno (Figura 3 e 4 rispettivamente). Ad esempio, considerando che la media delle auto con più di 40 anni ( $\geq 40$ ) di vita è pari al 4,1%, spicca il dato campano, pari al 7,4%, seguito dai dati di Sicilia, Calabria, Basilicata e Molise, intorno al 5%.

Situazione simile per le auto di 50 anni e più, pari all'1,8% di tutte le auto del parco veicolare italiano, e che invece sfiorano il 3% in Molise e Sicilia.



**Figura 4. Incidenza percentuale di autovetture di età  $\geq 50$  anni sul totale delle autovetture del parco veicolare, per regione, 2022\***

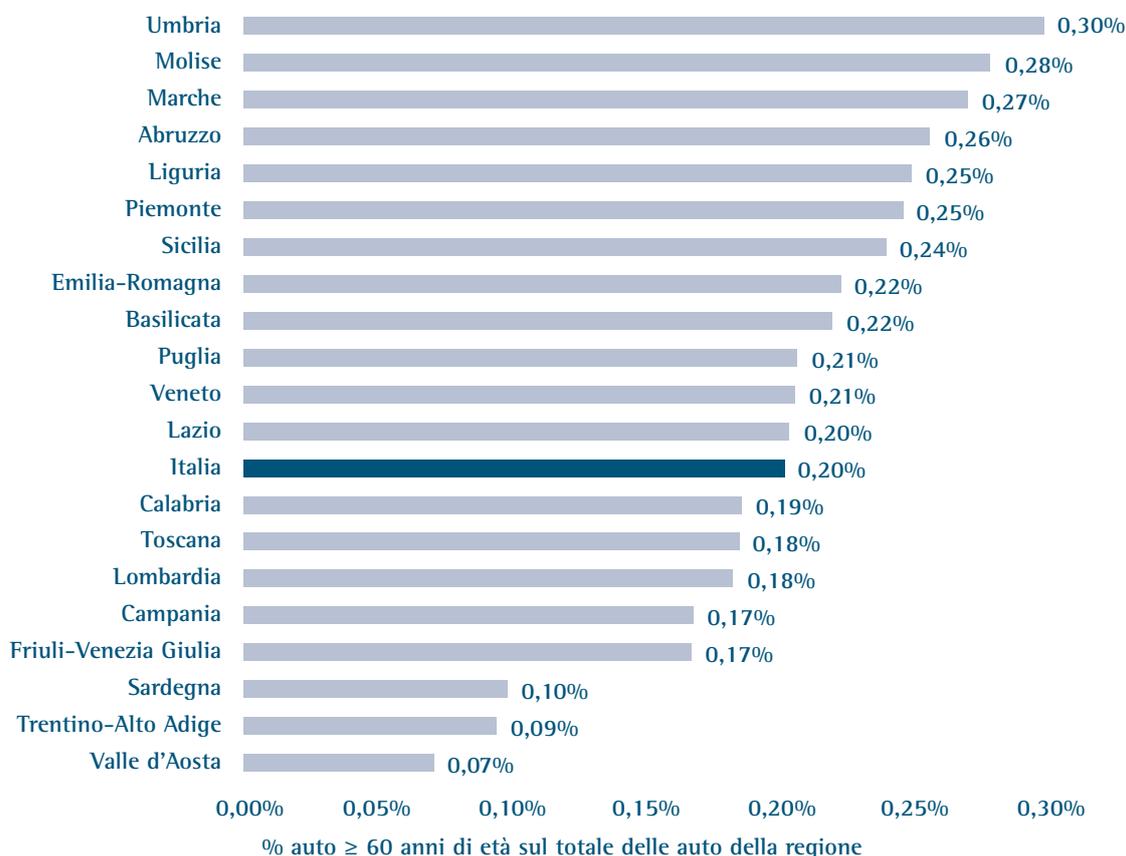


\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023



**Figura 5. Incidenza percentuale di autovetture di età  $\geq 60$  anni sul totale delle autovetture del parco veicolare, per regione, 2022\***



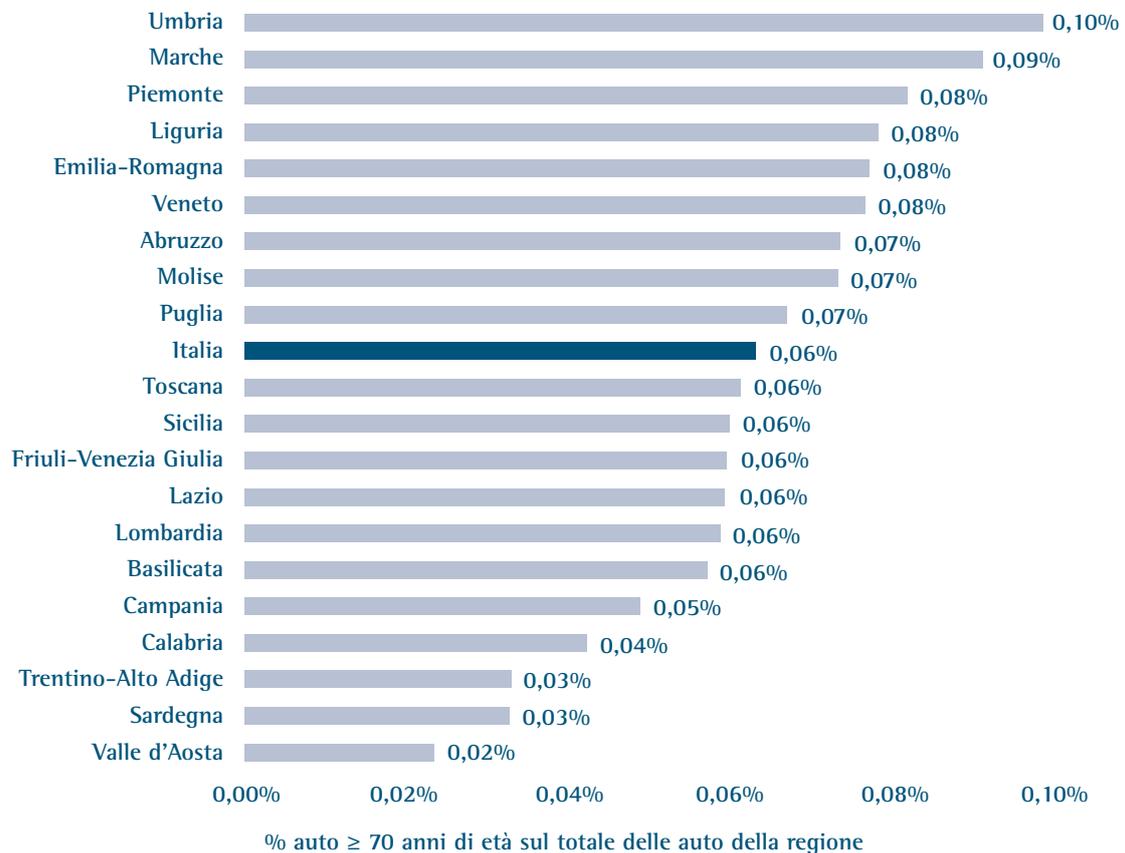
\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023

Limitando l'analisi invece alle sole autovetture con oltre 60 e 70 anni cambiano totalmente le concentrazioni a livello regionale rispetto ai grafici visti finora: l'incidenza percentuale di tali auto cresce nelle regioni del Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno (Figura 5 e 6). Si tratta ovviamente di percentuali molto più contenute ma la differenza territoriale così significativa con le figure precedenti fa suonare più di qualche campanello d'allarme sul reale valore storico e collezionistico delle auto ultraventennali.



**Figura 6. Incidenza percentuale di autovetture di età  $\geq 70$  anni sul totale delle autovetture del parco veicolare, per regione, 2022\***

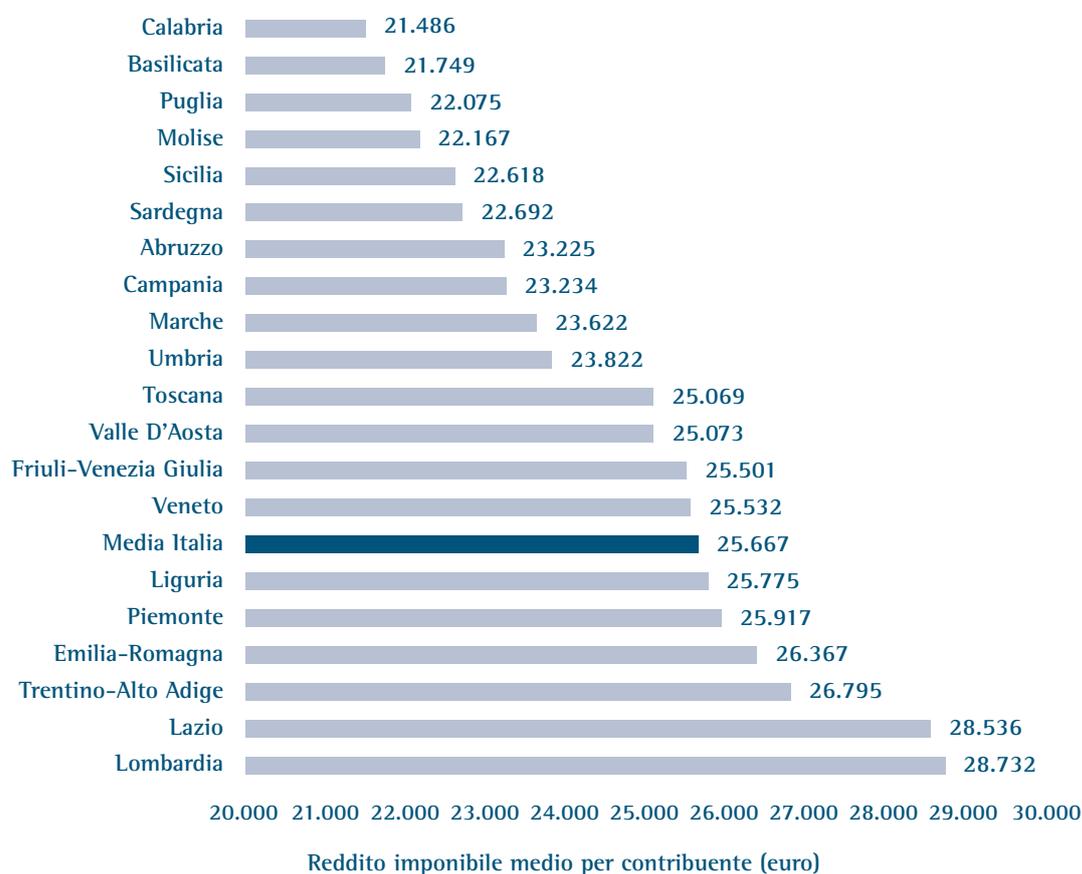


\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023



**Figura 7. Il reddito imponibile medio (euro per contribuente) ai fini dell'addizionale comunale IRPEF, per regione, anno d'imposta 2020**

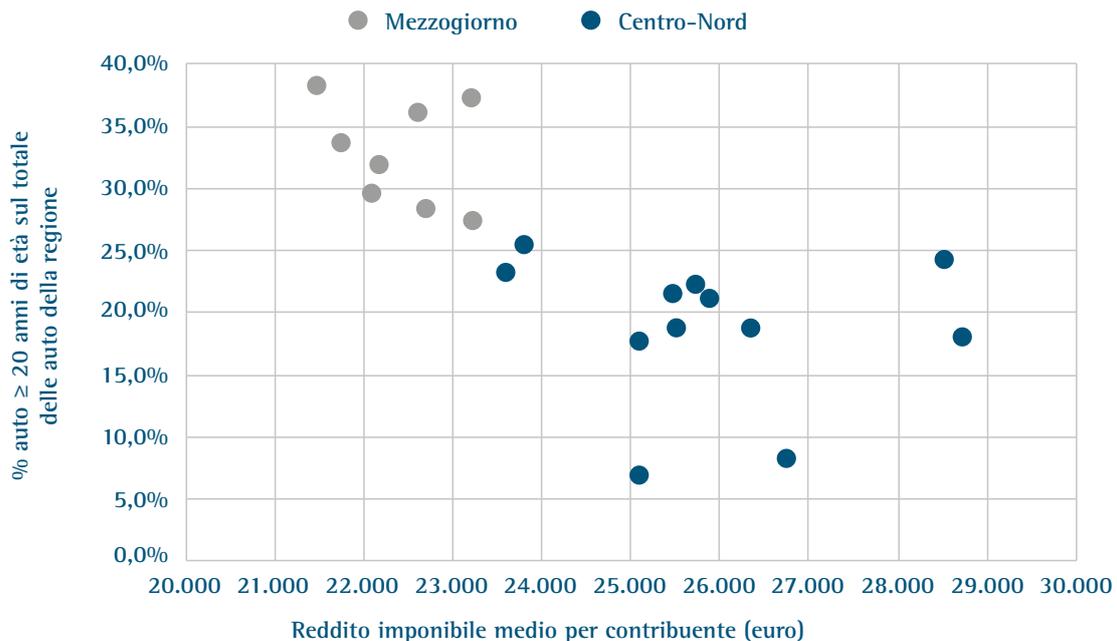


Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati MEF, 2022

Esiste infatti una forte correlazione negativa, su base regionale, tra livelli di reddito e incidenza percentuale di autovetture con più di 20 anni (Figura 7 e 8). In Figura 7 sono riportati i redditi medi regionali per l'ultimo anno d'imposta disponibile, ossia il 2020, ed emerge come le regioni del Sud e delle Isole registrino i dati più contenuti: in particolare Calabria e Basilicata non raggiungono i 22.000 euro per contribuente, Puglia, Molise, Sicilia e Sardegna si aggirano intorno ai 22.000 euro e Abruzzo e Campania sui 23.000 euro, contro una media nazionale di circa 26.000 euro pro capite.



**Figura 8. La correlazione regionale tra l'incidenza di autovetture con età  $\geq 20$  anni (anno 2022\*) e il reddito imponibile medio (euro per contribuente) ai fini dell'addizionale comunale IRPEF (anno di imposta 2020)**



\*Dati aggiornati al 30/11/2022

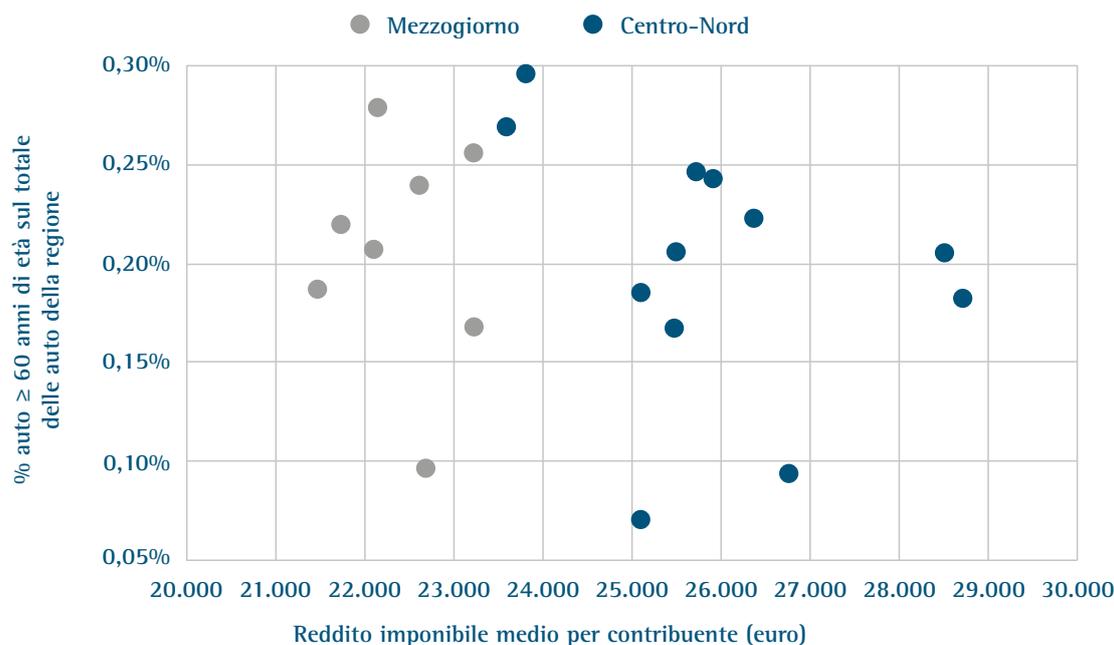
Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati MEF, 2022 e ACI, 2023

Come si evidenzia più chiaramente nella Figura 8 sono proprio le 8 regioni del Mezzogiorno, caratterizzate da redditi medi bassi, a far rilevare anche le incidenze più elevate di auto ultravventenni, andandosi a posizionare nella parte in alto a sinistra del grafico, esattamente in posizione opposta al Trentino-Alto Adige, in basso a destra, che ha un reddito più elevato della media nazionale ed una percentuale di auto dai 20 anni in su pari all'8%. In una scala che va da -1 a +1 dove il minimo corrisponde ad una perfetta correlazione negativa ed il massimo ad una perfetta correlazione positiva, l'indice di correlazione che si rileva tra reddito medio e percentuale di auto di 20 anni e oltre è pari a -0,7. Sempre nel Mezzogiorno si registra infatti la concentrazione più alta delle auto maggiormente inquinanti, ossia dall'Euro 0 all'Euro 4, pari al 65% di tutte le auto circolanti, esattamente 22 punti percentuali in più della media del Centro-Nord (43%).

La situazione cambia innalzando la fascia di età delle auto prese in esame: replicando l'analisi di correlazione tra reddito medio e incidenza di autovetture stavolta con più di 60 anni (Figura 9) si nota infatti come le 8 regioni del Mezzogiorno sono sempre nella parte sinistra del grafico a causa del loro livello di reddito contenuto, ma ad un'altezza assolutamente in linea con le altre regioni del Centro-Nord. L'indice di correlazione è prossimo allo zero, e nello specifico pari a -0,2, stando ad indicare un'assenza di legame tra i livelli di reddito e la diffusione di auto over60.



**Figura 9. La correlazione regionale tra l'incidenza di autovetture con età ≥ 60 anni (anno 2022\*) e il reddito imponibile medio (euro per contribuente) ai fini dell'addizionale comunale IRPEF (anno di imposta 2020)**



\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati MEF, 2022 e ACI, 2023

L'ipotesi, dunque, è che livelli più bassi di reddito siano associati ad una minore propensione e capacità finanziaria da parte dei cittadini di cambiare le auto nel breve-medio periodo. Per tale ragione considerare storiche tutte le autovetture dai 20 anni di età rischia di confondere le automobili di interesse storico e collezionistico con quelle semplicemente vetuste.

Proprio per evitare questo rischio è stata stilata la Lista di Salvaguardia, che si prefigge l'obiettivo di circoscrivere il perimetro dei modelli di potenziale interesse storico tra le auto di età compresa tra i 20 e i 29 anni di età.

Una conferma in tal senso si ottiene ricercando i modelli più diffusi in tale fascia di età delle auto: nel totale dei circa 10 milioni di auto ultraventennali i primi 4 modelli per veicoli circolanti sono la FIAT Panda e FIAT Punto con più di 500mila esemplari, FIAT 500 e FIAT Uno con più di 300mila auto, tutti modelli che, a parte specifici esemplari della 500, hanno uno scarso valore collezionistico.



## 2.2 La Lista di Salvaguardia

Come anticipato nel paragrafo precedente, considerare storiche tutte le auto di 20 anni e oltre rischia di includere veicoli semplicemente vetusti, privi di valore collezionistico.

Per circoscrivere il perimetro dei modelli di reale interesse storico, un gruppo di esperti del settore, composto da rappresentanti di ACI Storico, Stellantis Heritage, Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR), Associazione Amatori Veicoli Storici (AAVS) e dal mensile specializzato Ruoteclassiche, ha predisposto la c.d. Lista di Salvaguardia che, aggiornata periodicamente, individua i modelli di auto con una anzianità compresa tra i 20 ed i 29 anni di età particolarmente meritevoli di considerazione e di tutela<sup>1</sup>.

Data la grande quantità di auto circolanti in Italia con tale anzianità, la Lista rappresenta uno “strumento per cercare di circoscrivere l’area del potenziale interesse storico, sulla base di criteri oggettivi e conoscibili da parte di tutti gli appassionati, come ad esempio la rarità del modello ed il numero di auto circolanti del modello in questione, il rilievo delle caratteristiche tecniche, la particolare innovazione, l’interesse o l’unicità in positivo o negativo del progetto industriale e diversi altri criteri. Sulla base di tali parametri i modelli inclusi nella Lista sono pertanto da considerare di potenziale interesse storico”<sup>2</sup>.

Nel 2022 si contano 388.477 autovetture in Lista di Salvaguardia, il 4% delle auto circolanti con più di 20 anni ( $\geq 20$ ).

Tra questi esemplari il modello più diffuso è la Fiat Panda con circa 35mila esemplari, seguito dall’Autobianchi Y10 con poco meno di 21.000 autovetture e la Fiat Punto a quota 13.700 (c.ca). Tuttavia, nella Lista sono presenti anche modelli più rari: per circa 400 modelli si contano infatti meno di 1.000 autovetture, per un totale di 36.000 esemplari, circa un decimo delle auto in Lista<sup>3</sup>.

Di fatto si sta affermando che dei circa 5,9 milioni di auto circolanti appartenenti alla fascia di età 20-29 anni “soltanto” il 7% sarebbe meritevole di tutela, una percentuale che cresce fino al 9% nelle regioni del Nord e si riduce al 4% tra quelle del Mezzogiorno, ancora una volta a sottolineare una maggiore diffusione di auto tra i 20 e i 29 anni di minor pregio nelle regioni del Sud e nelle Isole (Figura 10).

Applicando il criterio della Lista di Salvaguardia nella fascia tra i 20 e i 29 anni di età delle auto e considerando invece il resto delle classi di età integralmente, il numero delle auto storiche in Italia si attesterebbe a circa 4,3 milioni di veicoli (Tabella 3), meno della metà dei 9,8 milioni delle generiche auto di 20 anni e ultraventennali “inquinata” dalla presenza di modelli privi di un reale interesse storico o collezionistico.

Il dato dei 4,3 milioni di esemplari di auto storiche verrà utilizzato all’interno del Capitolo 3 per valutare le risorse mosse dal mondo auto storiche in termini sia di spesa per l’assicurazione, la manutenzione, le riparazioni, il ricovero, il carburante, gli interventi di conservazione, il bollo e l’iscrizione ai club, sia per una stima delle spese connesse alla partecipazione da parte dei proprietari a manifestazioni ed eventi di settore.

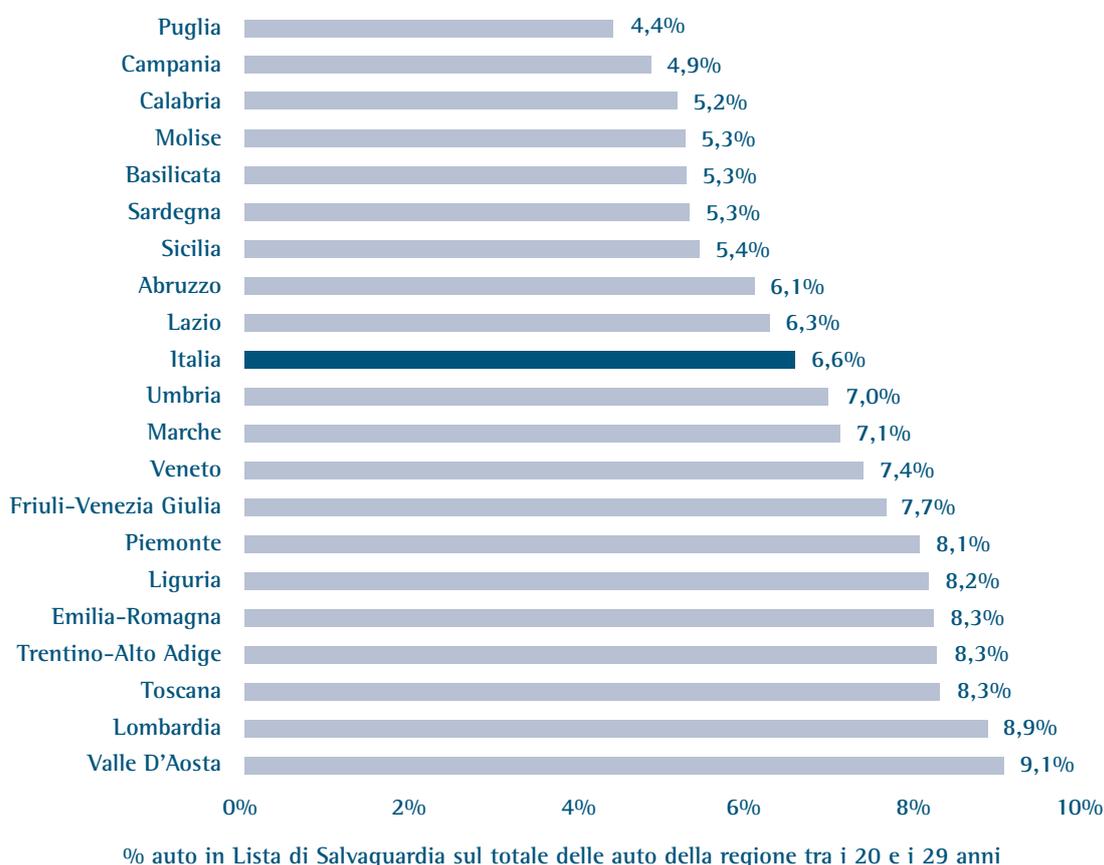
<sup>1</sup> <https://www.clubacistorico.it/lista-di-salvaguardia.html>

<sup>2</sup> *Ib.*

<sup>3</sup> Dati al 31/12/2021.



**Figura 10. Incidenza percentuale di autovetture in Lista di Salvaguardia tra quelle con un'età compresa tra i 20 e 29 anni, per regione, 2022\***



\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023

**Tabella 3. Le auto storiche in Italia, per classi di età, 2022\***

Età dell'autovettura o inserimento in Lista di Salvaguardia	N. autovetture
Lista di Salvaguardia	388.477
30-39 anni	2.251.586
40-49 anni	921.767
50-59 anni	658.437
60-69 anni	55.479
≥ 70 anni	25.446
Totale	4.301.192

\*Dati aggiornati al 30/11/2022

Fonte: elaborazione Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023



## 2.3 Il valore complessivo delle auto storiche in Italia: oltre 100 miliardi di euro

Il parco circolante delle auto di interesse storico in Italia è, al 30 novembre 2022, di circa 4,3 milioni di vetture. Nella stima sono state prese in considerazione tutte le auto che risultano ancora iscritte al Pubblico Registro Automobilistico con un'età uguale o superiore ai 30 anni (che la normativa vigente considera tutte storiche in maniera indistinta) assommate a quelle con età compresa tra i 20 e i 29 anni appartenenti ai modelli presenti nella Lista di Salvaguardia stilata da ACI Storico in collaborazione con il Comitato Heritage. Per le auto tra i 20 e i 29 anni, dunque, ACI Storico considera soltanto quelle che hanno reale significatività dal punto di vista collezionistico (secondo criteri di selezione che si identificano con motivazioni di originalità e pregio nel design, di peculiarità o innovazione tecnica, di eventuali risultati sportivi, del successo commerciale, ma anche considerando il numero di esemplari sopravvissuti rispetto alla produzione complessiva), distinguendole da quelle che devono necessariamente essere considerate soltanto vecchie, insicure per la circolazione e inquinanti per l'ambiente. La selezione permette di ridurre le auto in Lista a meno del 7% del circolante effettivo con età tra i 20 e i 29 anni.

Qual è il valore complessivo del patrimonio automobilistico storico nazionale? La Fondazione Carracciolo ha effettuato una stima approssimativa, utilizzando una metodologia di calcolo basata su dati che possono essere considerati oggettivi: i numeri del parco storico circolante risultante negli archivi del Pubblico Registro, suddivisi per modello, versione, età e provincia di residenza del proprietario, sono stati incrociati con le valutazioni commerciali pubblicate da quello che è ritenuto il principale punto di riferimento del mercato, sia dai privati, sia dai commercianti, e che sono utilizzate in maniera massiva anche dalle Compagnie di Assicurazione: il listino di Ruoteclassiche, la rivista mensile pubblicata da Editoriale Domus.

Le quotazioni di Ruoteclassiche vengono realizzate dalla Business Unit Quattroruote Professional attraverso l'utilizzo di un complesso sistema algo-

ritmico che produce i valori teorici di mercato, che vengono confrontati e aggiornati puntualmente mediante sistemi di analisi e verifica puntuale con il mercato "vero", utilizzando i dati delle transazioni effettive certificabili e l'ausilio di un pool di autorevoli e qualificati esperti italiani e internazionali che compongono il "Comitato Prezzi".

Il listino di Ruoteclassiche prevede 7 gradi di valore, definiti "label"<sup>4</sup>, che corrispondono ad altrettanti stati di conservazione o restauro delle auto da collezione, e che identificano il valore di un esemplare, quando è perfetto e pari al nuovo (restaurato o conservato: label A+), fino ad arrivare alla quotazione di un relitto praticamente irrecuperabile (label C). I rapporti tra i 7 gradi di valore non sono costanti, ma variano sulla base del segmento di appartenenza, della marca del costruttore, della tipologia del modello e di tutta una serie di parametri che interagiscono tra loro (complessivamente i parametri identificati da Ruoteclassiche sono oltre 100).

Nel calcolare il valore complessivo del parco delle auto storiche nazionale è stato utilizzato il riferimento del label AB, un valore intermedio (ma non una media matematica, né quello mediano) che corrisponde a un veicolo in buono stato di conservazione (o di restauro non recente), completo e originale in tutte le sue parti, perfettamente funzionante. A detta degli esperti, il label AB corrisponde all'effettivo stato della maggioranza delle vetture storiche presenti in Italia. Questo label che identifica i veicoli in buono stato è, dunque, il punto di riferimento economico universale del mercato reale in Italia: gli appassionati e i commercianti specializzati in

<sup>4</sup> I 7 "label" delle quotazioni sono: A+) Veicolo conservato in perfetto stato o completamente restaurato (con documentazione completa che ne attesti il ripristino), in condizioni pari al nuovo. Preferibilmente dotato di documentazione e targa originali e con certificazione di un ente riconosciuto. Per i veicoli più anziani la perfetta conservazione può portare a valutazioni ancora superiori, da formulare caso per caso; A) In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali; AB) In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno; BA) In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisogno di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza; B+) Incompleto in alcuni dettagli, marciante ma con meccanica da rivedere; B) Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo; C) Allo stato di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi.



auto da collezione lo utilizzano per identificare il posizionamento di prezzo per la vendita e le Compagnie di Assicurazione lo considerano il parametro di riferimento per i rimborsi in caso di furto o per il valore approssimativo da attribuire per una riparazione in seguito a grave incidente.

Questo valore attribuito da Ruoteclassiche a ogni specifico modello è stato moltiplicato per il numero degli esemplari risultanti nell'archivio PRA. È dunque un metodo empirico, basato su valori medi puramente teorici ma che, con tutta probabilità, riesce a identificare con ragionevole approssimazione la stima del valore complessivo del patrimonio storico automobilistico del nostro Paese.

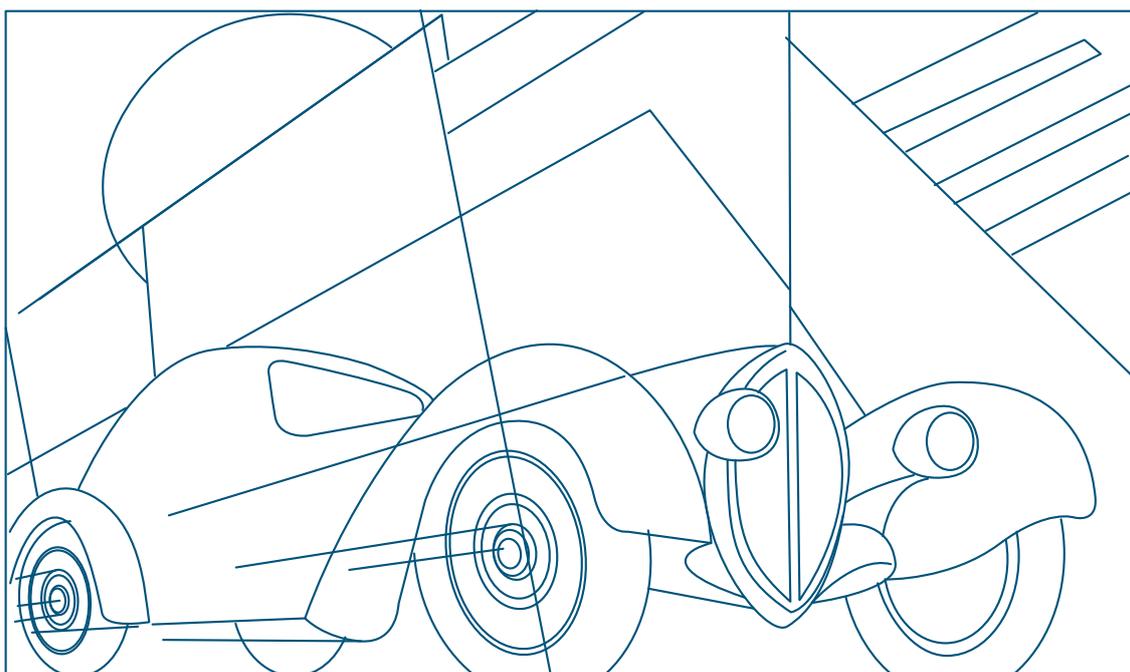
Dal calcolo risulta che il valore totale del parco circolante delle auto storiche è di 103,9 miliardi di euro (8,4 miliardi delle auto con età tra i 20 e i 29 anni, 43,4 mld 30-39 anni, 52,1 mld da 40 anni e oltre). Il valore medio di ciascuna automobile è di circa 24.200 euro, con una media di 31.400 euro per le auto con età superiore ai 40 anni (che ovviamente risultano le più costose), di 19.300 euro per le auto con età compresa tra i 30 e i 39 anni e di 21.700 euro per quelle da 20 a 29 anni (solo le appartenenti alla Lista di Salvaguardia). In termini di distribuzione geografica del valore del parco circolante, il 57% del patrimonio appartiene a residenti nelle regioni del Nord Italia, il 27% nel Centro e il 16% nel Sud o nelle Isole.





## CAPITOLO 3

# AUTO STORICHE, UN PATRIMONIO CULTURALE, SOCIALE ED ECONOMICO



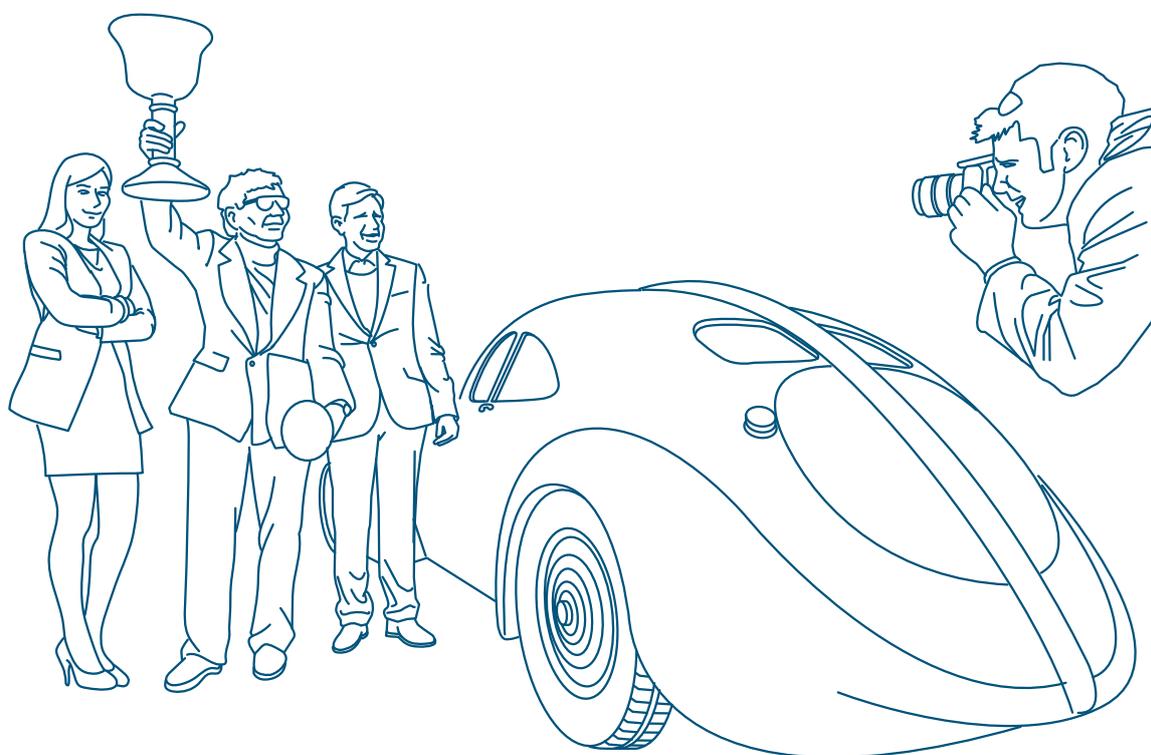


Il presente Capitolo ha l'obiettivo di indagare le principali caratteristiche degli appassionati e dei proprietari di auto storiche. Innanzitutto, si riportano le evidenze relative all'età media dei due gruppi, la distribuzione per ripartizione geografica, per qualifica lavorativa e reddito medio.

In particolare, viene analizzato il diverso grado di interesse per questo mondo da parte di appassionati e proprietari, con una valutazione anche del livello di coinvolgimento, in termini sia di partecipazione che di spesa media, in eventi come fiere e mostre dedicate alle auto storiche.

Un paragrafo *ad hoc* è dedicato ai proprietari di auto storiche ed in particolare ad un esame del patrimonio in termini di veicoli che hanno dichiarato di possedere. Le variabili trattate riguardano principalmente l'epoca storica di appartenenza delle auto, da Ancêtre e Veteran (fino al 1918) alle Instant Classic (dal 2001), il valore medio delle vetture, l'utilizzo che ne viene fatto in termini di distanze percorse all'anno e il grado di originalità dei mezzi.

Un altro aspetto di ricerca importante riguarda la spesa annua sostenuta in media per singola auto storica per assicurazione, manutenzione, riparazioni, ricovero, carburante, interventi di conservazione, bollo e iscrizione ai club.



### 3.1 L'indagine

L'evoluzione dell'automobile ci consegna oggi, a quasi centocinquanta anni dall'invenzione del primo motore a scoppio, una preziosa bacheca di ricordi custoditi da appassionati di tutto il mondo. Una bacheca costituita dai veicoli che hanno segnato le tappe di uno sviluppo, quello dell'industria automobilistica, che per oltre un secolo ha interpretato i sogni di tanti cittadini, offrendo soluzioni di trasporto sempre più efficienti e sicure.

Il patrimonio delle auto storiche, che interessa milioni di appassionati, contribuisce allo sviluppo di un turismo sportivo e culturale che trova espressione in prestigiose manifestazioni, ma costituisce anche un volano per l'economia, coinvolgendo una miriade di piccole imprese, di artigiani e di tecnici specializzati, impegnati nel mantenimento e nella valorizzazione di un patrimonio di straordinario rilievo.

La Fondazione Filippo Caracciolo, in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia, ha realizzato un'indagine, attraverso un questionario, per valutare l'impatto culturale, sociale ed economico del fenomeno auto storiche<sup>1</sup>, in tutte le sue componenti: passione, collezionismo, turismo, valore culturale ed economico.

Per l'individuazione delle domande di ricerca e per la conseguente definizione del questionario sono stati realizzati 4 *focus group*, moderati dai ricercatori della Fondazione Caracciolo, a cui hanno partecipato 19 esperti del mondo delle auto storiche, nonché 6 interviste personalizzate ai principali *stakeholder* attivi in tale settore<sup>2</sup>.

L'obiettivo è stato quello di raccogliere idee, considerazioni e suggerimenti, attraverso una discussione libera e spontanea su una selezione di temi rilevanti ai fini della ricerca, che hanno permesso di costruire la struttura del questionario.

<sup>1</sup> Per auto storiche si intendono le autovetture con età pari o superiore ai 30 anni e le autovetture tra i 20 e i 29 anni in Lista di Salvaguardia (per approfondimento si veda il Capitolo Primo).

<sup>2</sup> La lista completa degli esperti è riportata a pagina 73.

Nel periodo 1° febbraio - 13 aprile 2022 è stato dunque somministrato ai soci ACI e agli utenti dei media di comunicazione ACI il suddetto questionario anonimo realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo che, dopo una breve profilazione dei rispondenti, indagasse proprio la dimensione economica, culturale e patrimoniale relativa al "mondo auto storiche". I canali attraverso i quali il questionario è stato diffuso sono stati la mailing list dei soci ACI che avevano espresso il proprio consenso nel ricevere, "da parte di ACI e degli Enti aderenti alla Federazione ACI, comunicazioni istituzionali, informative, promozionali e di verifica della soddisfazione, in relazione ai servizi resi mediante canali telematici, postali e telefonici", secondo quanto previsto dalla Informativa resa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679 (GDPR)<sup>3</sup>, nonché la mailing list degli utenti iscritti al sito web ACI e a tutti gli altri social di comunicazione.

Al momento della chiusura dell'indagine (13 aprile 2022) sono stati raccolti 14.401 questionari di cui 4.037 compilati da soci ACI, 2.265 da soci ACI Storico e i restanti da non associati all'Automobile Club.

Il 55% dei rispondenti è residente al Nord, il 23% al Centro e il 21% nel Sud e nelle Isole. Di tutti i rispondenti il 13% è donna.

L'analisi dei dati raccolti si concentra sui rispondenti che si sono dichiarati appassionati alle auto storiche, ossia 10.183 individui, il 71% di chi ha partecipato all'indagine. Tra di loro il 38%, pari a 3.869 intervistati, è anche proprietario di almeno un'auto storica. La scelta di delimitare il perimetro di analisi a tali soggetti è motivata dall'obiettivo di cogliere le tante sfumature con le quali prende forma la passione per le auto storiche nel nostro Paese.

<sup>3</sup> [https://www.aci.it/fileadmin/documenti/club/tessere\\_aci/Informativa\\_\\_Privacy\\_dall\\_11.01.2021.pdf](https://www.aci.it/fileadmin/documenti/club/tessere_aci/Informativa__Privacy_dall_11.01.2021.pdf)



## 3.2 La passione

All'inizio del Novecento, i futuristi consideravano l'automobile un'innovazione che avrebbe mutato l'ambiente e la percezione della realtà da parte dell'uomo. Un simbolo di modernità e di progresso tecnologico che dopo oltre cento anni resiste e si evolve verso una nuova visione della contemporaneità, molto articolata e dai contorni sempre più indefiniti, che l'interesse per l'auto storica contribuisce a nutrire ed alimentare grazie al coinvolgimento di moltissimi appassionati, che travalica i confini nazionali e diventa fattore unificante e universalistico.

Certo il mondo dell'auto sta attraversando un periodo di grandi trasformazioni, non ultimo con l'avvento delle auto ibride ed elettriche, ma queste trasformazioni fanno parte dell'evoluzione tecnologica di qualsiasi ambito industriale. Anzi, stare costantemente sulla frontiera dell'innovazione rappresenta per qualunque impresa l'unico modo per sopravvivere a se stessa rinnovandosi continuamente. Queste trasformazioni stanno, però, cambiando altresì il *sentiment* verso l'oggetto auto che, come in molti altri settori (soprattutto dell'ICT, piuttosto che della mobilità dolce o della micromobilità), rischia di diventare sempre più una *commodity*, ossia un prodotto usa-e-lascia per un cliente interessato solo al servizio che ne può trarre, con il possesso sostituito dall'accesso. Ovvero sta avanzando, soprattutto tra i più giovani, quel ruolo strumentale dell'auto di favorire lo spostamento da un punto A ad un punto B, che trasforma il mezzo quasi in una sorta di elettrodomestico verso il quale si prova innanzitutto una percezione di affidabilità, utilità e *comfort*. Non a caso la forte omologazione stilistica ma altresì meccanica delle nuove auto, per le elettriche e le ibride ancor più di quelle endotermiche, è un fattore che sta caratterizzando fortemente i principali *brand* dell'*automotive* a livello mondiale. Stesse scocche, stessa componentistica, stesse plastiche, stessi pianali, stessi motori per 3, 4 modelli; ciò va incontro ai processi di ottimizzazione e razionalizzazione della produzione ma sembra mortificare quella stagione del *design* e della meccanica automobilistica di avanguardia che ha caratterizzato buona parte del settore dell'auto del secolo scorso. La bellez-

za della diversità appare per un vasto *target* di acquirenti superata dalla praticità dell'omologazione.

Questo approccio alla mobilità induce a ripensare il ciclo di vita dell'auto storica del futuro che appare sempre più influenzato da una sorta di "fine corsa programmato" - particolarmente condizionato dalla componente elettronica ed informatica - al termine del quale non traspare una seconda o terza vita ma un declino inesorabile oltre il quale l'oggetto auto cessa la sua funzionalità. In questo, anche l'industria dell'*automotive* ha da tempo inseguito i principi dell'obsolescenza programmata a cui si è aggiunta l'obsolescenza informatica e psicologica. La vita utile di un oggetto non è più determinata dall'usura; anche le automobili si devono rompere e, grazie all'ausilio della progettazione computerizzata e della conoscenza dei materiali, si programma il loro destino ovvero se ne predetermina la fine. E laddove non siano le logiche di mercato ad intervenire premono normative stringenti in materia di sicurezza piuttosto che ambientali che - se non ispirate a principi di economia circolare - finiscono per sostenere logiche di *business* più che di interesse collettivo. Il futuro dell'auto storica sembra insomma avvicinarsi maggiormente a quello tipico di altri oggetti d'arte, dove affianco al valore della classicità è cresciuto rapidamente quello della modernità, ma nel caso delle auto questo mutamento mette in discussione uno dei suoi principali elementi distintivi ossia la contemporanea godibilità del bene. Beni sempre meno fruibili e sempre più concettuali ed emozionali rispetto ad una vivificazione che resta impressa più nella memoria museale che nella sua naturale dinamica del movimento.

Una *second life* che purtroppo sembra si stia sempre più spegnendo, erodendosi il numero di conoscitori di alcuni modelli, basti pensare alle auto dell'anteguerra, e che solo un fortuito trasferimento di conoscenze tra appassionato e operatori (meccanici piuttosto che restauratori) riesce a trasformare in competenze e *know-how* tecnico capace di durare nel tempo. Insomma, molto sembra essere lasciato al caso e al buon senso in assenza di una *policy* che ne delini in maniera non contingente le modalità di intervento e sostegno ad un settore che nei fatti movimentava risorse economiche, opportunità professionali, *network* relazionali e imprenditoriali, cultura e saperi.



Pur tuttavia la passione per l'auto storica resta alta e diffusa; come prima anticipato, i rispondenti che si dichiarano appassionati di auto storiche sono il 71%, hanno un'età media di 57 anni e tra questi l'incidenza percentuale di donne si riduce all'8% contro la media del 13% degli oltre 14mila intervistati.

Tra gli appassionati di auto storiche il 38% ne possiede almeno una (Figura 1). Tale evidenza non deve stupire: un appassionato di auto storiche molto spesso è infatti un cultore dell'auto che non possiede alcun veicolo di sua proprietà ma ha una conoscenza approfondita di un particolare modello, di una specifica marca; ovvero una persona che ha una grande cultura dell'auto storica, il cui possesso resta solo un sogno coltivato su riviste specializzate, monografie piuttosto che partecipando a fiere o raduni. Perché l'auto storica, oltre che una passione, è un'importante fonte di aggregazione e socializzazione che unisce e fa discutere, crea occasioni ed opportunità, rievoca emozioni e memorie. È un hobby, un passatempo, un'occupazione diversa da quella a cui si è tenuti professionalmente, alla quale ci si dedica nelle ore libere, per svago ma con impegno e partecipazione.

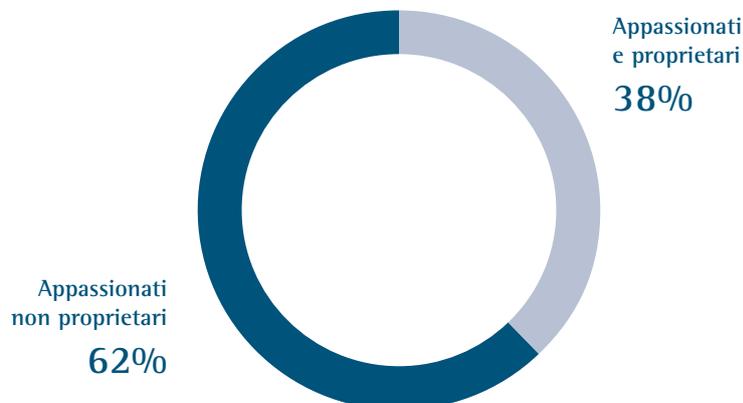
Chi invece possiede un'auto storica, nella maggior parte dei casi, è legato ad essa da un fattore culturale ed affettivo che lo riporta indie-

tro nel tempo, quando magari era più giovane e quell'auto non poteva permettersela ma rappresenta proprio il segno distintivo della sua epoca. Oppure si tratta di un appassionato che possiede un'auto storica che è cresciuta con lui e lo sta accompagnando nella sua vita; che via via nel tempo è passata da essere la sua utilitaria alla macchina del fine settimana da salvaguardare in garage come un oggetto particolarmente prezioso a cui si riserva cura e attenzione. Ovviamente ci sono poi i collezionisti di auto storiche che uniscono alla passione per l'auto l'interesse per la raccolta di un certo tipo di auto, marca, modello, serie unica, prototipo, periodo storico.

Il mancato possesso di un'auto storica diversifica quindi non tanto il livello di passione quanto piuttosto il grado di maggior coinvolgimento tra i proprietari, dovuto ovviamente all'utilizzo stesso dell'auto così come emerge dai risultati del questionario (Figura 2).

In una scala da 1 a 5 per il grado di passione per le auto storiche, dove il valore 1 rappresenta il minimo e il valore 5 il massimo, circa 2/3 degli appassionati non proprietari (esattamente il 62,8%) dichiarano un grado di passione medio-alto, tra il 4 e il 5, dato che sale fino all'84,4% nel caso degli appassionati che possiedono anche un'auto storica.

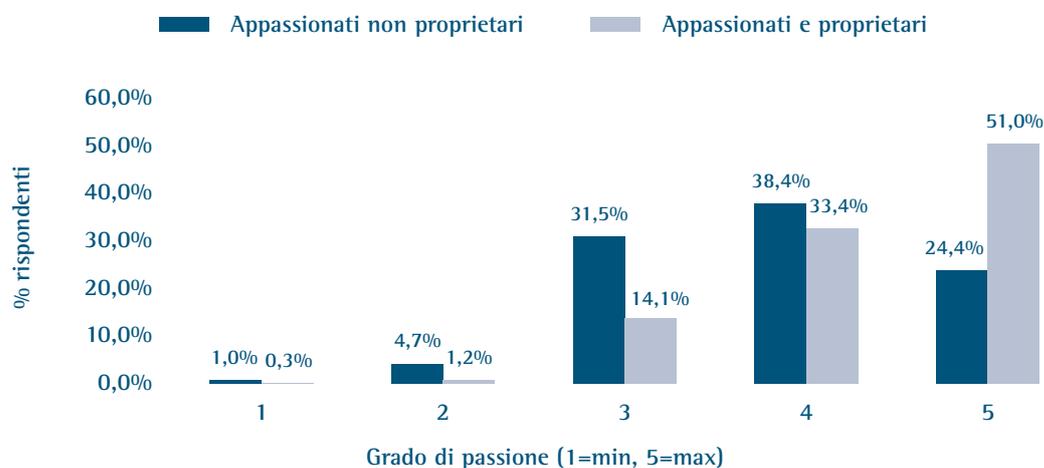
Figura 1. Gli appassionati di auto storiche



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



Figura 2. Il grado di passione per le auto storiche



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

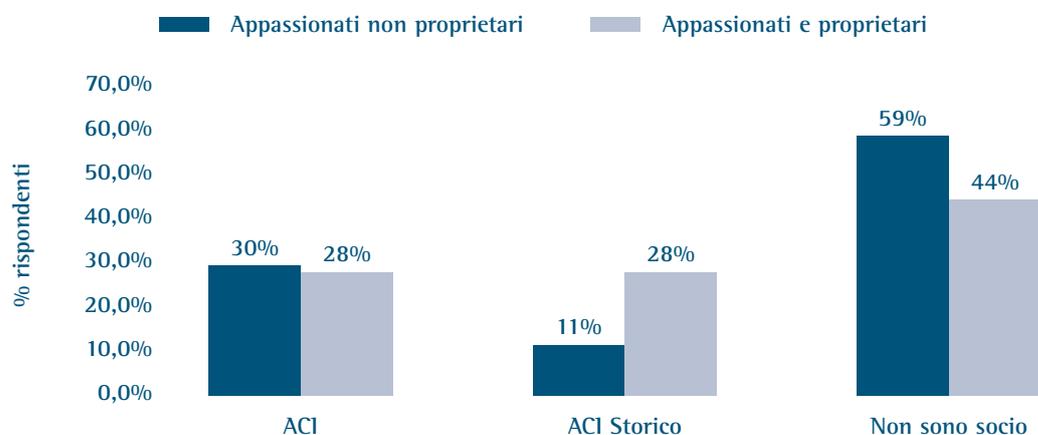
Non si rilevano differenze statisticamente significative per ripartizione geografica o fascia di reddito dei rispondenti, quasi ad evidenziare una passione diffusa senza discriminanti territoriali o di status. Evidenze diverse si registrano per le proprietà, di cui si parlerà più avanti.

Questo diverso grado di passione trova conferma nelle differenti incidenze percentuali di rispondenti associati all'ACI e iscritti a club specifici di auto storiche. In particolare, il 28% degli ap-

passionati e proprietari è iscritto all'ACI Storico, contro l'11% rilevato tra gli appassionati che però non posseggono simili auto (Figura 3). Sommando i soci ACI a quelli ACI Storico si raggiunge il 41% tra gli appassionati non proprietari e il 56% tra gli appassionati proprietari.

Inoltre, alla domanda "È iscritto ad un club di auto storiche?" ha risposto di sì il 40% degli appassionati non proprietari, contro il 62% degli appassionati proprietari.

Figura 3. Gli appassionati di auto storiche associati all'ACI



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



L'iscrizione ad un club di auto storiche, in particolare per i proprietari, appare più marcato tra i rispondenti del Nord e del Centro (Figura 4): il 65% dei proprietari rispondenti residenti al Nord è infatti iscritto ad almeno un club di auto storiche, un'incidenza superiore al dato del Mezzogiorno di 10 punti percentuali esatti. Il dato del Centro si attesta al 61%. Di tutti i proprietari iscritti ad un club storico il 74% è iscritto ad un solo registro o club di auto storiche utile al fine del riconoscimento dei veicoli di interesse storico e collezionistico. In modo complementare, il 26% partecipa a club "generici" o registri di modello.

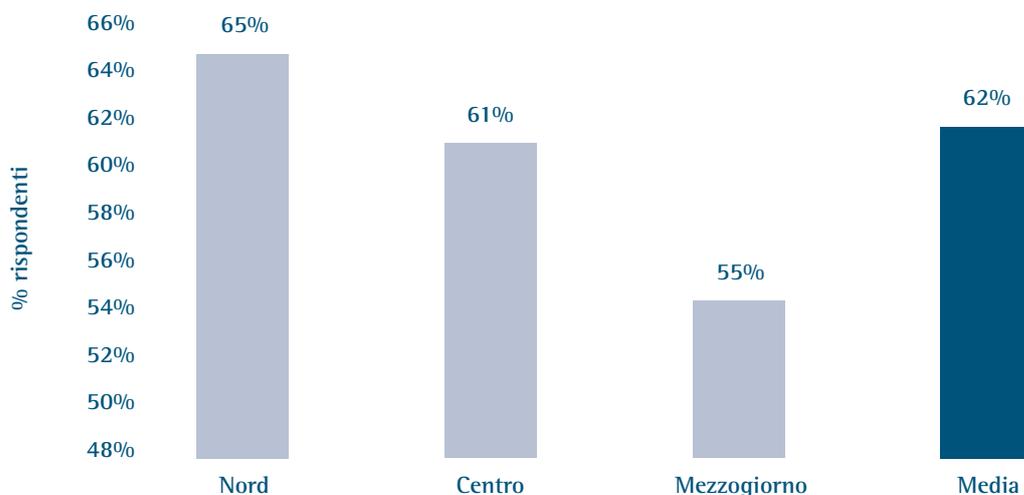
Per quanto l'iscrizione ad un club, ed in particolare ai registri, appaia quasi come un passaggio obbligato per cambiare lo status della propria auto da vecchia a storica, ed accedere ai relativi vantaggi già riportati nel Capitolo Primo di cui beneficiano le vetture con più di venti anni, rileva che un appassionato su quattro (tra i proprietari e non) sia iscritto a più di un registro (certificatore) o a nessuno di questi ultimi, ma ad altri club (generici o di modello), quasi a voler sottolineare una sorta di senso di appartenenza

ad un mondo – quello delle auto storiche – che li rappresenta e di cui si sentono parte a prescindere da *benefit* o questioni amministrative, *stricto sensu*, connesse ai registri.

Un elemento di interesse emerso dall'analisi dei questionari raccolti riguarda la distribuzione dei rispondenti per qualifica lavorativa (Tabella 1). Principalmente emergono due tendenze: il caso dei dipendenti e dei pensionati e il caso dei dirigenti e dei liberi professionisti. Nel primo caso l'incidenza percentuale aumenta tra gli appassionati non proprietari, mentre nel secondo caso la percentuale cresce tra gli appassionati che sono anche proprietari:

- il 39% dei rispondenti è un dipendente, tale percentuale sale al 40% tra gli appassionati non proprietari e scende al 34% tra gli appassionati che posseggono anche un'auto storica;
- il 29% dei rispondenti è un pensionato, tale incidenza sale al 30% tra gli appassionati non proprietari e scende al 25% tra gli appassionati proprietari;
- il 6% dei rispondenti è un dirigente, tale incidenza diminuisce al 5% tra gli appassionati

Figura 4. L'iscrizione a club di auto storiche tra gli appassionati e proprietari di auto storiche, per ripartizione geografica



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



non proprietari e sale all'8% tra gli appassionati proprietari;

- il 15% dei rispondenti è un libero professionista, tale incidenza diminuisce al 14% tra gli appassionati non proprietari e sale al 22% tra gli appassionati che sono anche proprietari.

Di fatto la qualifica lavorativa si traduce in una diversa disponibilità di risorse finanziarie derivante dai redditi percepiti. Il livello di reddito rappresenta senz'altro un fattore determinante di segmentazione dell'appassionato e soprattutto del collezionista, poiché il valore, ovvero il costo di un'auto con oltre 50 anni di vita – ovviamente fortemente dipendente dal modello, marca, stato di conservazione, originalità dei pezzi, ecc. – è mediamente più elevato di un'auto con poco più di 30 anni. Ad unire in ogni caso le molteplici tipologie di appassionati è sempre la cultura per l'auto storica; il raggiungimento di un sogno godibile non solo nel senso estetico ma anche nella sua usabilità. In questo la passione verso il mondo delle auto storiche è sensibilmente diversa da quella, assai diffusa, per la pittura piuttosto che la scultura o in generale verso altre forme d'arte la cui godibilità, seppur condivisibile, è di tipo

statico. Una usabilità che comunque non può essere ricondotta ad una fruibilità quotidiana per finalità di uso corrente ma di occasionalità ed eccezionalità proprie di un oggetto prezioso e di valore. In ciò va riconosciuto un importante elemento di distintività tra un'auto storica, patrimonio da tutelare, testimonianza di evoluzione stilistica e tecnologica, ovvero capolavoro frutto di una progettualità indiscussa, e un'auto datata di cui si fa uso abituale e professionale.

Dall'analisi dei dati riportati in Tabella 2 si evidenzia come all'aumentare della fascia di reddito netto medio annuo diminuisce l'incidenza degli appassionati non proprietari rispetto al totale dei rispondenti, mentre aumenta la percentuale di appassionati e proprietari. Ad esempio, nella fascia di reddito fino a 20.000 euro annui il 47% dei rispondenti appartenenti a tale classe reddituale si dichiara appassionato pur senza possedere un'auto storica, al contrario il 23% dei rispondenti è sia appassionato che proprietario. Di converso, tra i rispondenti che hanno dichiarato un reddito superiore a 150.000 euro, il 31% è soltanto appassionato mentre il 46% è anche proprietario.

**Tabella 1. La qualifica lavorativa dei rispondenti**

Qualifica lavorativa	Appassionati non proprietari	Appassionati e proprietari	Tot. appassionati	Tot. rispondenti
Artigiano	2,0%	2,9%	2,3%	2,1%
Commerciante	2,0%	2,9%	2,3%	2,0%
Dipendente	40,4%	33,7%	37,8%	39,4%
Dirigente	5,0%	8,4%	6,3%	5,7%
Giornalista	0,4%	0,6%	0,5%	0,4%
Libero professionista	14,2%	21,9%	17,1%	15,5%
Pensionato	29,9%	24,8%	28,0%	29,3%
Studente	1,8%	1,2%	1,6%	1,4%
Altro	4,3%	3,5%	4,0%	4,2%
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



Si può dunque affermare che il reddito non rappresenta “una barriera all’ingresso” per essere appassionati al mondo delle auto storiche, ma sicuramente determina il grado di coinvolgimento dei singoli, data la forte variabilità dei costi

associati ad una simile passione, che può andare dall’abbonamento ad una rivista di settore al possesso di auto storiche da collezione da esporre nelle fiere più prestigiose a livello mondiale.

**Tabella 2. Il reddito netto medio annuo degli appassionati di auto storiche**

Reddito netto medio annuo	Incidenza % sul tot. dei rispondenti		
	Appassionati non proprietari	Appassionati e proprietari	Tot. appassionati
Da 0 a 20.000 euro	47%	23%	69%
Da 20.001 a 30.000 euro	46%	22%	68%
Da 30.001 a 40.000 euro	43%	27%	69%
Da 40.001 a 50.000 euro	42%	32%	74%
Da 50.001 a 60.000 euro	41%	33%	74%
Da 60.001 a 70.000 euro	40%	36%	76%
Da 70.001 a 80.000 euro	41%	36%	77%
Da 80.001 a 100.000 euro	40%	41%	80%
Da 100.001 a 150.000 euro	34%	46%	81%
Oltre 150.000 euro	31%	46%	77%
<b>Totale</b>	<b>44%</b>	<b>27%</b>	<b>71%</b>

Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



### 3.3 L'eventistica, le mostre e le riviste di settore

Lavorare sulla cultura dell'auto storica significa fare in modo che questa passione non venga vissuta come una questione propria solo di *élite* in grado di investire ingenti patrimoni. Chi oggi è impegnato nella conservazione e valorizzazione di un parco veicolare importante lo fa per sé, ma al contempo anche per garantire la memoria storica di beni dall'alto valore e contenuto artistico che altrimenti potrebbe andare disperso. La cultura dell'auto storica è una cultura popolare, ma soprattutto è una cultura di tutti perché il passaggio di un'auto d'epoca per le strade di un piccolo comune piuttosto che di una grande città vivifica e rievoca, come quando si legge un libro di storia o si sfoglia un annuario fotografico, un'epoca, un periodo della propria vita o quella dei propri genitori, dei propri nonni. Si tratta di un vero e proprio evento *on the road*, che oltre ad esaltare e complementare l'immagine e le potenzialità degli stessi centri storici, proietta bellezza, alimenta il fascino dell'unicità, fa sentire la propria voce e il proprio odore.

La partecipazione a manifestazioni o fiere di auto storiche, anche come solo spettatore, è una

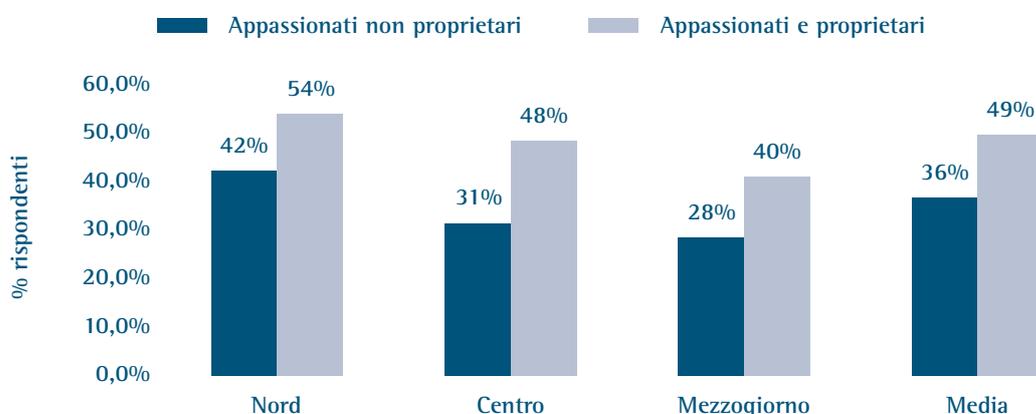
delle tante sfumature con le quali si esprime la passione per questo mondo.

Dall'analisi dei questionari emerge come il 36% degli appassionati non proprietari e il 49% degli appassionati proprietari abbiano partecipato almeno ad uno di questi eventi negli ultimi 5 anni (Figura 5). A livello territoriale il coinvolgimento maggiore degli appassionati a manifestazioni e fiere di auto storiche si rileva tra i residenti del Nord: si raggiunge il 42% tra i non proprietari e il 54% tra i proprietari.

Tra i soci iscritti a club di auto storiche le percentuali salgono ancora: il 54% degli appassionati non proprietari e il 63% degli appassionati proprietari hanno partecipato negli ultimi 5 anni ad eventi di settore.

Replicando queste statistiche per qualifica lavorativa (Figura 6) e reddito netto medio annuo (Figura 7) dei rispondenti emerge come i tassi di partecipazione più elevati, specialmente per gli appassionati proprietari, si registrano tra i giornalisti (63%), i commercianti (59%), i dirigenti (54%), e per i redditi superiori a 50.000 euro, fino a raggiungere il picco del 63% tra gli appassionati proprietari con oltre 150.000 euro di retribuzione netta annua.

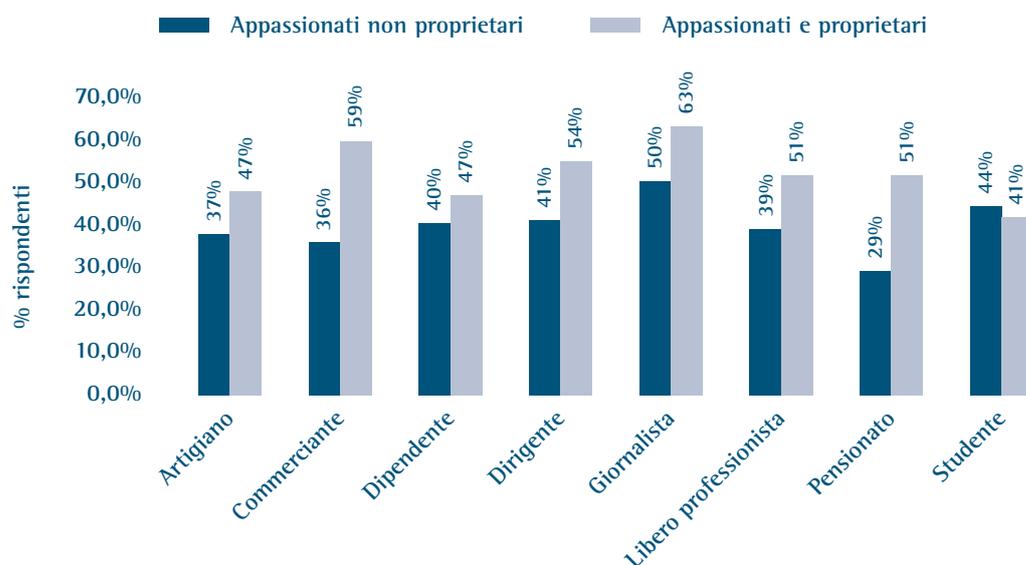
**Figura 5. La partecipazione a manifestazioni/fiere di auto storiche negli ultimi 5 anni da parte degli appassionati e proprietari di auto storiche, per ripartizione geografica**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

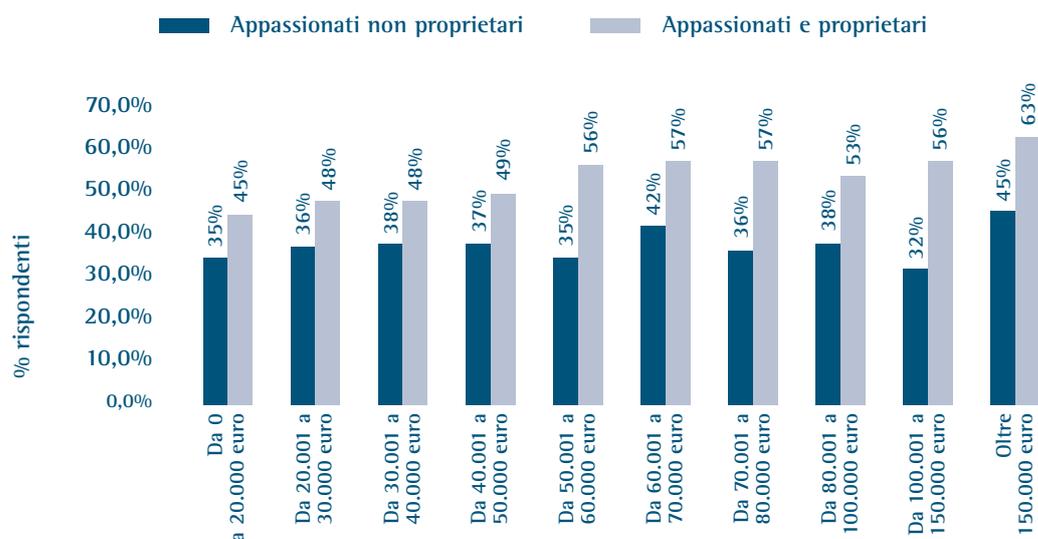


**Figura 6. La partecipazione a manifestazioni/fiere di auto storiche negli ultimi 5 anni da parte degli appassionati e proprietari di auto storiche, per qualifica lavorativa**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

**Figura 7. La partecipazione a manifestazioni/fiere di auto storiche negli ultimi 5 anni da parte degli appassionati e proprietari di auto storiche, per fascia di reddito netto medio annuo**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



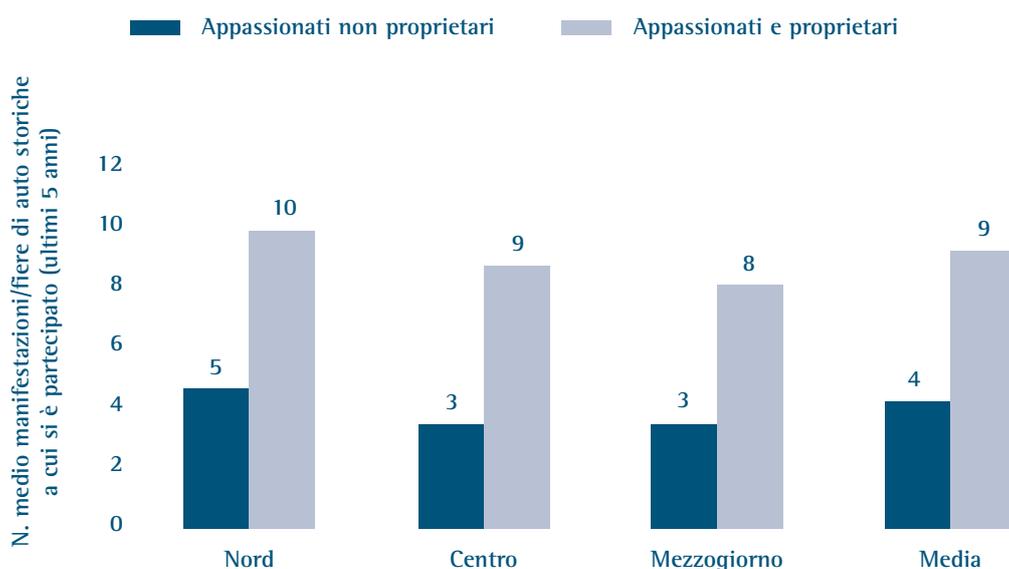
Rispetto al numero di manifestazioni e fiere di auto storiche visitate, gli appassionati non proprietari dichiarano di aver partecipato negli ultimi 5 anni in media a 4 eventi, contro i 9 eventi degli appassionati proprietari. Tale tendenza appare leggermente più spiccata al Nord (Figura 8), nonché tra i giornalisti, gli artigiani e i pensionati appassionati proprietari (Figura 9).

L'offerta di eventi è variegata: a fronte di quelli esclusivi, non vanno trascurate le centinaia di manifestazioni come raduni, piuttosto che gare di regolarità organizzate dai club, che attraversano l'intera Penisola e vedono il coinvolgimento di migliaia di appassionati. È proprio durante questi eventi che traspare una passione diffusa fatta di grande attenzione alla propria auto, di conoscenze e competenze acquisite sul campo, di voglia di socializzazione, di aggregazione e di riconoscersi in un interesse che diventa memoria popolare che riporta indietro nel tempo semplicemente con l'attraversamento di un corteo di auto di un trentennio fa o di una piccola sosta ristoratrice nella piazza principale del comune.

Proprio la grande attenzione da parte dei “nostri” appassionati di auto storiche all'aspetto conservativo, ovvero al mantenimento nel tempo dell'originalità dei veicoli nelle loro diverse componenti, fa sì che l'Italia sia considerata all'estero uno dei più affidabili mercati di riferimento dove acquistare auto storiche o poter trovare pezzi di ricambio. Ma anche uno dei Paesi più performanti proprio a costruire percorsi esperienziali che ruotano intorno all'auto classica fatti di enogastronomia, visite culturali, *hotel de charme*, relax e *wellness*; un *business* incentrato su eleganza, mito e cura dei particolari che più di qualche azienda del *leisure* ha da tempo trasformato in format replicabili anche fuori dai confini nazionali.

Per tale ragione le spese associate all'eventistica sono fortemente variabili. In particolare, esaminando i risultati del questionario, la spesa media sostenuta per partecipare alle manifestazioni in esame cambia radicalmente tra gli appassionati proprietari e non. Mediamente gli appassionati non proprietari spendono 285 euro, contro i 1.105 euro dei proprietari (Figura 10). Quest'ul-

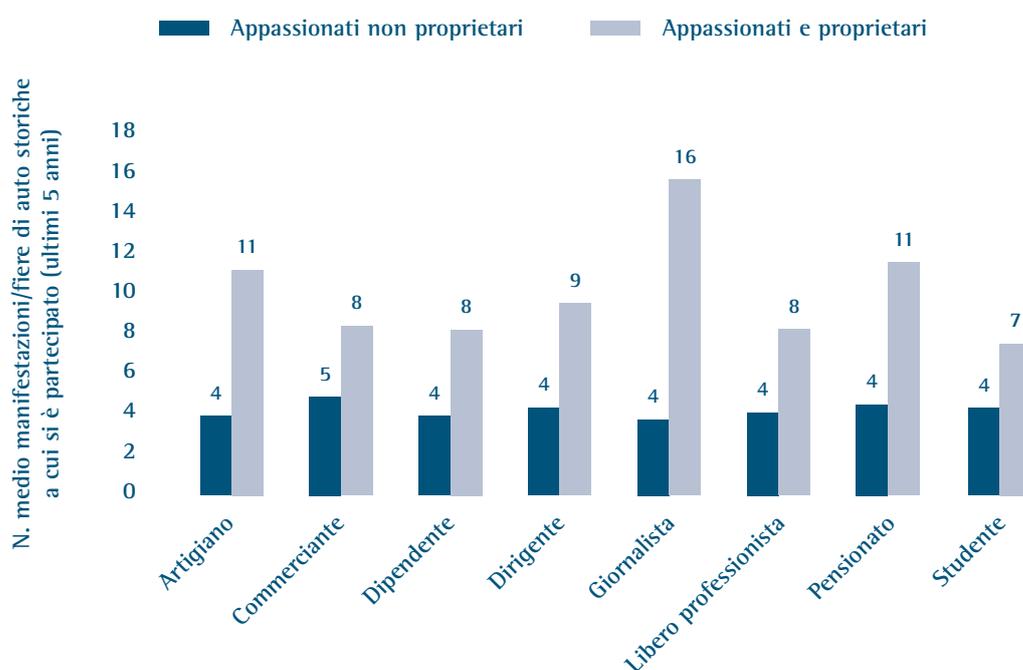
**Figura 8. Il numero medio di manifestazioni/fiere di auto storiche alle quali hanno partecipato negli ultimi 5 anni gli appassionati e proprietari di auto storiche, per ripartizione geografica**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



**Figura 9. Il numero medio di manifestazioni/fiere di auto storiche alle quali hanno partecipato negli ultimi 5 anni gli appassionati e proprietari di auto storiche, per qualifica lavorativa**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

timo dato a livello di ripartizione geografica raggiunge il massimo nel Mezzogiorno, con 1.205 euro: tale evidenza può dipendere dalla necessità da parte degli appassionati di far fronte a spese di trasferta maggiori per raggiungere gli eventi organizzati prevalentemente al Nord.

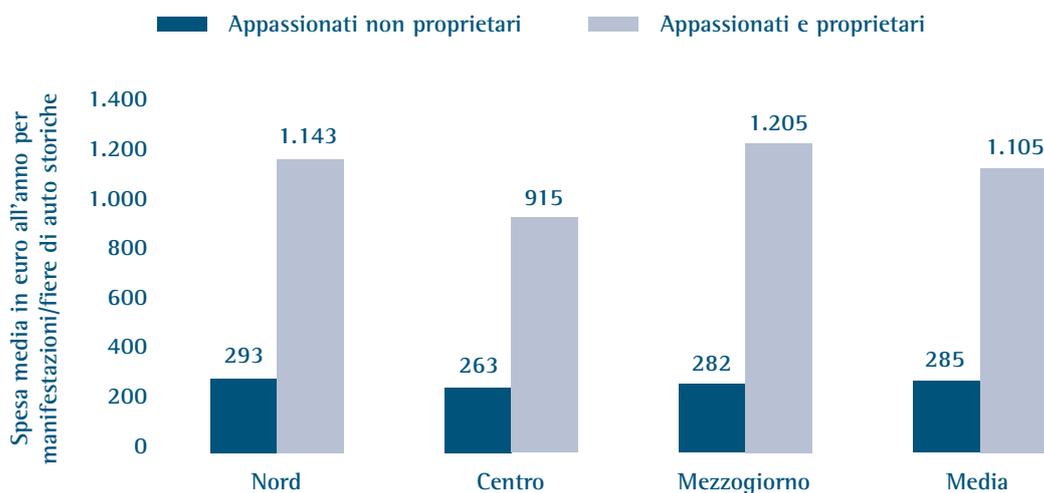
A prescindere dalla ripartizione territoriale di appartenenza, i picchi più elevati si riscontrano per i rispondenti con i redditi più alti: addirittura circa 4.200 euro per gli appassionati proprietari con redditi superiori ai 150.000 euro (Figura 11).

Tali spese, se riportate all'universo dei proprietari di auto storiche in Italia, assumono una certa rilevanza: 1,9 miliardi di euro, un decimo di punto percentuale di PIL<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Assumendo che, come descritto nel Capitolo 2, le auto storiche in Italia siano circa 4,3 milioni (numero calcolato considerando i veicoli circolanti rientranti nella Lista di Salvaguardia più tutti i veicoli dai 30 anni in su), e considerando che i proprietari rispondenti al questionario hanno dichiarato di possedere in media 2,4 auto storiche, si può stimare un numero di proprietari in Italia pari a 1,76 milioni di individui. Moltiplicando tale numero per il valore della spesa media sostenuta per partecipare a manifestazioni ed eventi di settore sostenuta dai rispondenti proprietari, ossia i 1.105 euro visti prima, si ottengono 1,9 miliardi di euro.

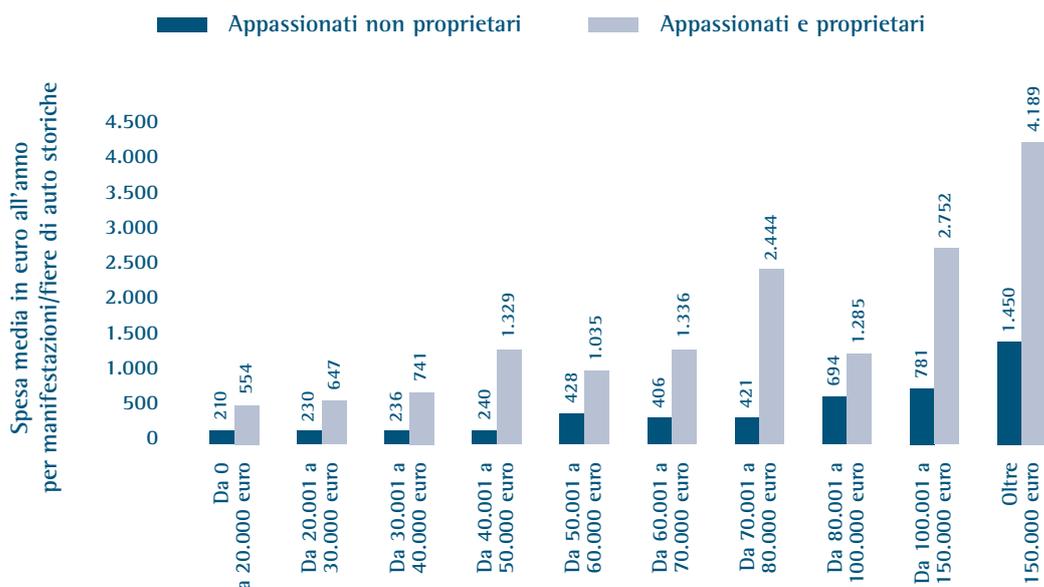


**Figura 10. La spesa media annua per manifestazioni/fiere di auto storiche sostenuta dagli appassionati e proprietari di auto storiche, per ripartizione geografica**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

**Figura 11. La spesa media annua per manifestazioni/fiere di auto storiche sostenuta dagli appassionati e proprietari di auto storiche, per fascia di reddito netto medio annuo**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



I dati qui esposti potrebbero considerarsi sotto-stimati alla luce degli effetti generati dal Covid sia sull'offerta, in termini di riduzione o annullamento di eventi, sia sulla domanda, per un effetto "prudenza" da parte degli appassionati nel partecipare a manifestazioni affollate e quindi potenzialmente più a rischio contagio. Tuttavia, le grandi manifestazioni che si sono tenute successivamente ai *lockdown* imposti come misure di contenimento anti-Covid sembrano aver recuperato quanto perso negli ultimi due anni precedenti, raggiungendo cifre importanti, addirittura superiori a quelle pre-pandemia. "Auto e Moto d'Epoca" a Padova, cioè l'evento fieristico più importante a livello nazionale, nell'edizione 2021 (fine ottobre), per esempio, ha superato i 130.000 visitatori, il dato record registrato nel 2019, ultimo anno pre-Covid. La *kermesse* di "Automotoretrò", che si è tenuta a Torino a cavallo tra fine aprile e il 1° maggio 2022, ha raggiunto le 60.000 presenze: un dato confrontabile con quello delle migliori edizioni del recente passato. Da sottolineare che non sono soltanto gli spettatori a mostrare un trend di crescita, ma anche la quantità e la qualità dei partecipanti espositori e dei veicoli: a Padova, per esempio, gli espositori hanno raggiunto l'eccezionale cifra di 1.600, mentre i veicoli hanno superato il record precedente di 5.000 unità.

Oltre alla partecipazione a manifestazioni e fiere di settore, con il questionario si è indagata la frequenza con la quale gli appassionati visitano i musei e le mostre dedicati alle auto storiche.

L'auto storica esposta in un museo oltre a rappresentare un periodo storico con tutte le sue diverse sfaccettature mette in mostra la sua storia (design, meccanica, elettronica, ecc.). In questo modo è capace di parlare a diverse tipologie di pubblico; certamente agli appassionati di motorismo storico ma anche a coloro che, respirando l'aria di una particolare epoca, finiscono per immergersi in un contesto in cui l'auto può rappresentare un elemento rappresentativo, di *setting* oppure di contrasto e di rottura. Ciò capita soprattutto quando l'ambiente museale non è usato in termini di didattica o di trasferimento di conoscenze tecnico-specialistiche, quanto piuttosto di eventistica o convegnistica. Al centro resta l'auto storica protagonista di un "bello" fatto

di linee classiche o spigolature, di colori opachi o luccichii cromatici, di gomma, tessuti o legni pregiati, insomma un oggetto capace di riempire lo spazio e attirare a sé anche i non appassionati che restano affascinati dal suo portato simbolico.

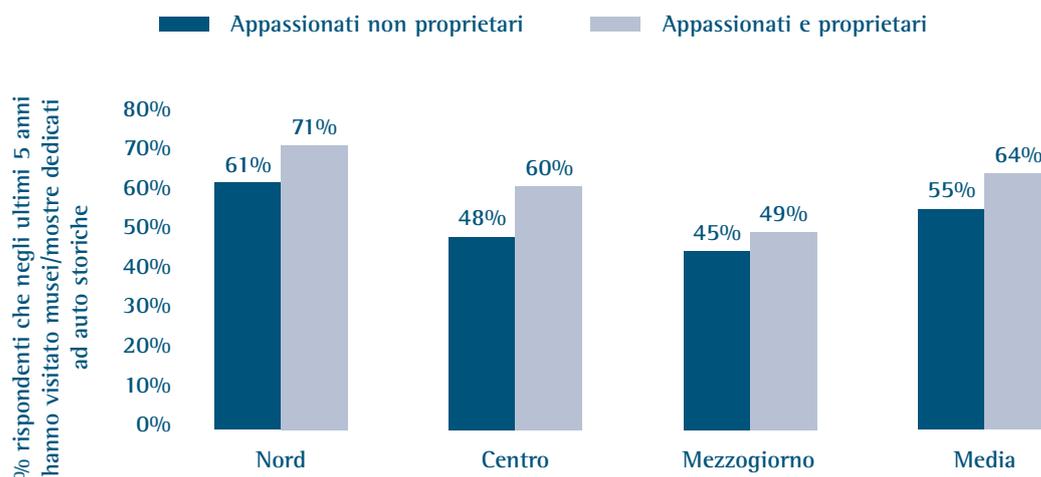
Dal questionario emerge come in media il 55% degli appassionati non proprietari abbia visitato musei o mostre dedicati ad auto storiche almeno una volta negli ultimi 5 anni; tale percentuale sale al 64% nel caso dei proprietari. Il coinvolgimento maggiore per questo tipo di attività si rileva al Nord, dove addirittura il 71% degli appassionati e proprietari dichiara di essersi recato nell'ultimo quinquennio in un museo o mostra di auto storiche (Figura 12).

Dall'analisi delle risposte al questionario emergerebbe una correlazione tra il reddito dichiarato dai rispondenti appassionati e la loro propensione a visitare mostre e musei dedicati alle auto storiche: in particolare, per le fasce di reddito più elevate, ossia dai 70.000 euro in su, si raggiungono e si superano percentuali del 70% anche tra i non proprietari (Figura 13).

L'appassionato delle quattro ruote storiche, oltre a partecipare ad eventi, manifestazioni, mostre e visitare musei, si può tenere aggiornato attraverso l'abbonamento a riviste di settore. In questo caso, però, il grado di coinvolgimento tra proprietari e non è molto differente: nel primo caso il 48% dei rispondenti dichiara di essersi abbonato almeno una volta a riviste dedicate alle auto storiche negli ultimi 5 anni, nel secondo caso la percentuale cala drasticamente al 9%. L'acquisto periodico di tali riviste appare dunque una scelta fortemente connessa con la proprietà di un'auto storica, e in particolare tra i redditi più elevati: si supera perfino il 60% tra i proprietari con un reddito oltre i 100.000 euro (Figura 14).

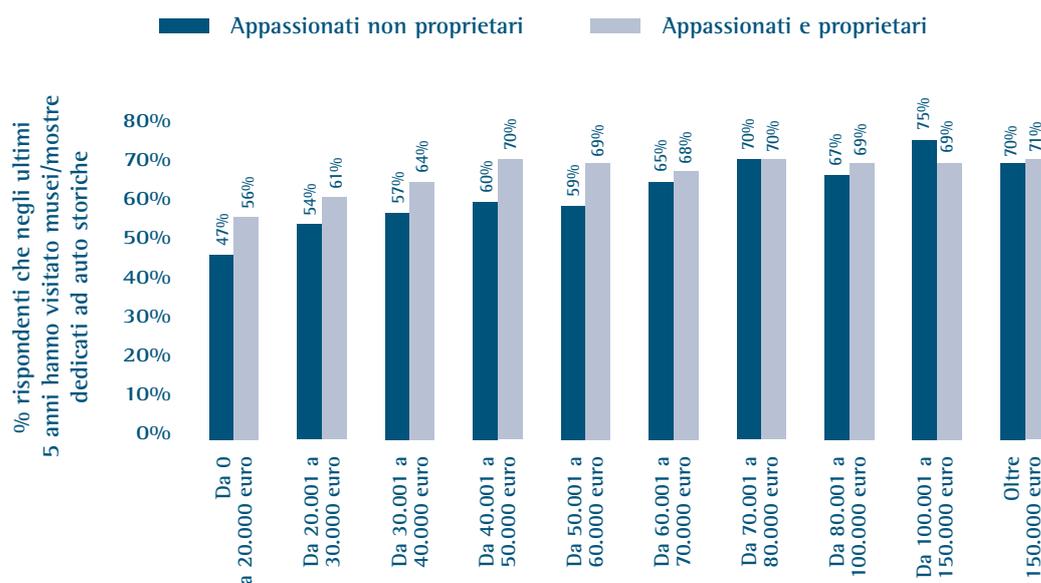


**Figura 12. Gli appassionati e proprietari di auto storiche che hanno visitato musei/mostre dedicati ad auto storiche negli ultimi 5 anni, per ripartizione geografica**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

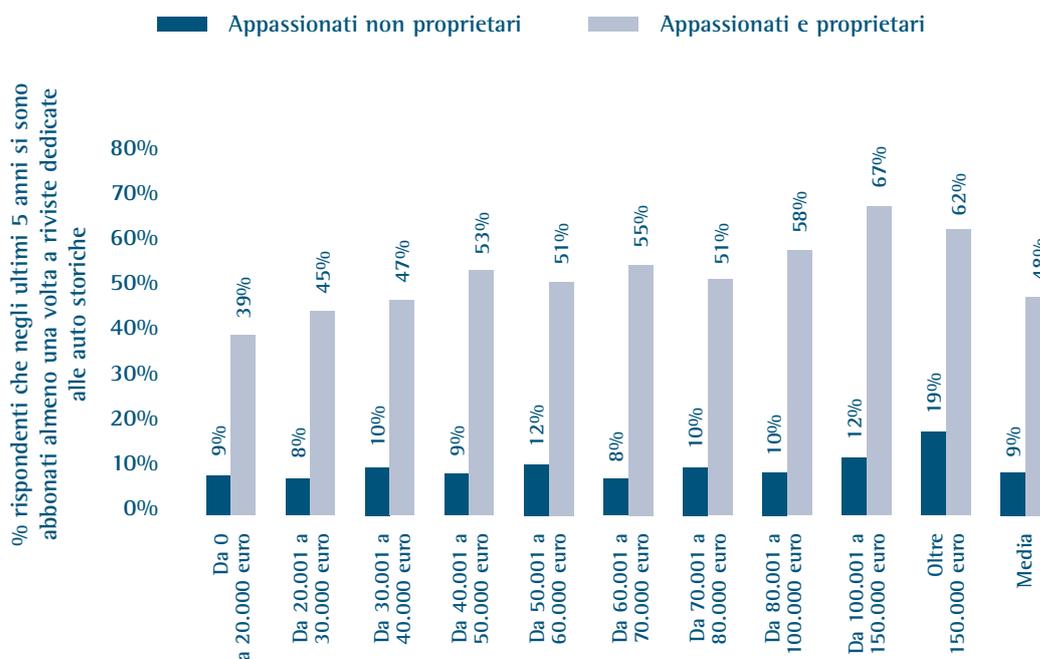
**Figura 13. Gli appassionati e proprietari di auto storiche che hanno visitato musei/mostre dedicati ad auto storiche negli ultimi 5 anni, per fascia di reddito netto medio annuo**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



**Figura 14. Gli appassionati e proprietari di auto storiche che si sono abbonati almeno una volta a riviste dedicate alle auto storiche negli ultimi 5 anni, per fascia di reddito netto medio annuo**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

E sono questi aspetti, prima ancora che quelli relativi all'indotto che è in grado di generare, ovvero il ritorno meramente economico, che dovrebbero spingere a far prevalere la portata culturale dell'auto storica su una certa pregiudiziale diffidenza ecologista. Non a caso laddove nelle scelte delle amministrazioni pubbliche a prevalere è l'aspetto del motorismo storico quale elemento di attrattività di un certo tipo di *target* turistico-culturale, vi è grande interesse a fare da cassa di risonanza per il ritorno di immagine che manifestazioni di questo tipo generano. Ovviamente esiste quasi una relazione inversamente proporzionale tra consenso ed apertura da parte di quelle località di per sé già altamente attrattive e località che cercano di ampliare il loro paniere di occasioni e di eventi in grado di generare flussi turistici. Quando invece le amministrazioni proiettano sulle auto storiche – secondo la normativa attuale – prevalentemente una dimensione di vetustà, e quindi di forte contribuzione

in termini negativi sulla qualità dell'aria, ossia crescente propensione ad inquinare, le scelte di *policy* sono perlopiù fortemente restrittive e penalizzanti verso la loro circolazione. La spinta verso la mobilità *green* diviene predominante ed il mondo delle auto storiche diventa indifferenziato percependo ogni tipologia di veicolo – prescindendone dall'effettivo valore storico – in una piccola bomba ecologica. Emerge sempre più la necessità di una riconsiderazione complessiva – accompagnata da una rilettura della normativa – del mondo delle auto storiche a partire dal loro portato socioculturale fino all'indotto che sviluppano e che sfugge al momento ad una affidabile quantificazione economica perché fortemente parcellizzato e multiattoriale.

La circolazione delle auto storiche in ambito urbano molto spesso è ostacolata dall'impressione suscitata nelle amministrazioni locali che un eventuale "allargamento delle maglie" origi-



nerrebbe una vera e propria invasione di veicoli vetusti e altamente inquinanti. Tale impressione è suffragata dalla normativa attuale che ammette nel novero delle storiche un numero esagerato di veicoli con età compresa tra i 20 e i 29 anni, senza particolare preventiva distinzione qualitativa dei modelli (non solo in ambito tecnico, storico e stilistico, ma anche in relazione al parco circolante sopravvissuto, come invece propone la Lista di Salvaguardia promossa da ACI Storico, che inizia a essere applicata come criterio discriminante in alcune regioni).

Basti considerare il lavoro per la manutenzione ordinaria o straordinaria di artigiani specializzati; la movimentazione delle auto, la produzione e rivendita di ricambi; la logistica in termini soprattutto di spazi per la custodia, ma – non ultimo – l'importante ritorno per gli operatori turistici in occasione di eventi, gare e raduni, fiere ed esposizioni che coinvolgono, con un impatto sociale e culturale non trascurabile, una fetta di pubblico che va oltre proprietari e collezionisti. Di rilievo, poi, è il valore rievocativo dell'auto-leggenda (si pensi al caso Mini Minor piuttosto che della Cinquecento o del Maggiolino) che da solo è capace di trainare nuovi modelli che si ispirano nelle forme e nell'immaginario collettivo ad auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo.

Che tutto ciò generi un indotto economico importante, il cui effetto moltiplicativo è assai difficile da quantificare, è del tutto evidente; così come appare palese una certa estemporaneità della filiera dell'economia dell'auto storica le cui potenzialità appaiono soffrire della carenza di una politica pubblica di salvaguardia attiva capace di integrare le sue diverse componenti. Dalle opportunità derivanti dalla spinta di un certo turismo di qualità, piuttosto che della meccanica o del restauro, o del *business* delle manifestazioni fieristiche; insomma, la filiera dell'economia dell'auto storica sembra incrociare tante opportunità, che, sebbene sotto gli occhi di tutti, non appaiono colte. E non appaiono colte perché ci si trova di fronte ad un'offerta fortemente sfilacciata, spezzettata quando non addirittura sovrapposta o contrapposta; di certo non sistemica.

### 3.4 Il patrimonio

Come già anticipato, gli appassionati proprietari di auto storiche che hanno risposto al questionario sono 3.869, il 56% residente al Nord, il 22% al Centro e un altro 22% nel Mezzogiorno. Essi posseggono complessivamente 9.426 autoveeture storiche distribuite con percentuali analoghe a quelle relative ai rispondenti (56% Nord, 21% Centro e 23% Sud).

Di tutte le oltre 9.400 auto storiche oggetto d'esame la maggior parte, ossia il 41,2%, è classificabile come Youngtimer (fabbricate nel 1980-2000). Seguono le Post-Classic (1970-1979) al 26,5% e le Classic (1946-1969) al 23,7%. A grande distanza le Instant Classic (dal 2001) al 5,2%, le Post-Vintage (1931-1945) al 2,0%, le Vintage (1919-1930) all'1,0% e, infine, le Ancêtre e Veteran (fino al 1918) allo 0,4% (Tabella 3). L'età media delle auto censite è pari a 45 anni.

Di fatto è proprio il periodo storico ciò che sta segmentando di più il fenomeno del collezionismo nell'ultimo periodo con l'*exploit* delle Youngtimer e i risultati del questionario confermano tale tendenza. Chi ha tra i 35 e i 50 anni unisce questi modelli ai sogni di ragazzo non ancora maggiorenne o neopatentato. Si tratta spesso di sportive, ma anche di granturismo dai marchi blasonati, più abbordabili nelle quotazioni. Per questo motivo esse rappresentano un po' un *entry level*; un primo approccio verso il possesso di un'auto storica che per la maggior parte degli appassionati rimarrà anche il loro principale mondo di riferimento, poiché il passaggio verso le auto iconiche del motorismo storico è indubbiamente fenomeno fortemente condizionato dalla variabile reddituale. Se pertanto appare evidente la differenziazione tra appassionati possessori di auto storiche, ad unirli è senz'altro lo stesso sentimento di affezione e attaccamento prima ancora che verso l'oggetto in sé verso la significazione che esso esprime.

Il 33% delle auto storiche censite ha un valore medio fino ai 10.000 euro, il 26% tra i 10.001 e i 20.000 euro, il 13% da 20.001 a 30.000 euro, il 12% da 30.001 a 50.000 euro, il 10% da 50.001 a 100.000 euro e infine il 6% oltre 100.000 euro (Tabella 4).



**Tabella 3. Le auto storiche degli appassionati e proprietari, per categoria**

Categoria auto storiche	Valore assoluto	% su totale
Ancêtre e Veteran (fino al 1918)	33	0,4%
Vintage (1919-1930)	94	1,0%
Post-Vintage (1931-1945)	186	2,0%
Classic (1946-1969)	2.238	23,7%
Post-Classic (1970-1979)	2.500	26,5%
Youngtimer (1980-2000)	3.881	41,2%
Instant Classic (dal 2001)	494	5,2%
<b>Totale</b>	<b>9.426</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

Tale valore è correlato negativamente con l'utilizzo che viene fatto di questi veicoli in termini di distanza effettuata: all'aumentare del valore delle auto, infatti, si riducono i km percorsi, ed è così che rispetto ad una media complessiva di 1.996 chilometri il dato varia dai 2.359 km in media percorsi all'anno dalle auto fino a 10.000 euro di valore, ai 1.390 km delle auto con un

valore superiore ai 100.000 euro (Tabella 4). Appare pertanto abbastanza evidente che a fronte di un numero di chilometri percorsi così basso le auto storiche rappresentano una percentuale insignificante in Italia in termini di potenziale tasso di inquinamento e con un impatto ambientale pressoché ininfluenza.

**Tabella 4. Spesa\* e km percorsi (medie annue) per auto storica, per valore medio delle auto**

Valore medio delle auto storiche	% auto storiche in possesso	Spesa media annua per auto storica (euro)	Km percorsi medi annui per auto storica
Fino a 10.000 euro	33%	883	2.359
Da 10.001 a 20.000 euro	26%	1.096	1.845
Da 20.001 a 30.000 euro	13%	1.520	1.628
Da 30.001 a 50.000 euro	12%	1.537	1.585
Da 50.001 a 100.000 euro	10%	2.389	1.599
Oltre 100.000 euro	6%	2.581	1.390
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>1.217</b>	<b>1.996</b>

\*Spese per assicurazione, manutenzione, riparazioni, ricovero, carburante, interventi di conservazione, bollo e iscrizione ai club.

Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022



La spesa annua sostenuta in media per singola auto storica per assicurazione, manutenzione, riparazioni, ricovero, carburante, interventi di conservazione, bollo e iscrizione ai club è pari a 1.217 euro (Tabella 4), un valore che se moltiplicato per i 4,3 milioni di auto storiche circolanti (v. Cap. 2) raggiunge i 5,2 miliardi di euro complessivi, quasi un terzo di punto di PIL.

Va precisato che il dato medio di questa tipologia di spesa risulta correlato positivamente con il valore delle auto: si va infatti da una spesa inferiore ai 900 euro annui per le autovetture entro i 10.000 euro di valore, fino a superare i 2.500 euro per i veicoli oltre i 100.000 euro di valore (Tabella 4).

L'analisi rileva che i costi per la sola conservazione di un'auto d'epoca – dalla manutenzione al garage – sono decisamente elevati, complice il forte aumento dei prezzi delle materie prime nonché del costo orario di manodopera altamente specializzata. Si tratta di costi interamente sostenuti dal collezionista per un oggetto che nel tempo finisce per diventare memoria storica da salvaguardare e tutelare. Ed è con questa filosofia che l'appassionato di auto storiche spende il proprio denaro e il proprio tempo per far sì che un bene da lui goduto divenga, con il trascorrere degli anni, una preziosa testimonianza patrimoniale di tutti. Emerge, allora, una questione di reciproco interesse tra pubblico e privato che nei fatti trova una regolamentazione in materia di circolazione e fiscalità alquanto lasca, se non distorta, e differenziata tra i diversi ambiti regionali.

La tutela sebbene regolamentata dal Codice della Strada (articolo 60, Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285) non appare particolarmente incisiva sul fronte dell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette ad individuare i beni costituenti il patrimonio e a garantirne la protezione e la conservazione per fini di pubblica fruizione. Sembra infatti prevalere l'aspetto privatistico, pertanto, l'azione pubblica è più di tipo difensivo che preventivo. Prova ne è che le azioni di conservazione, ossia quella coerente, coordinata e programmata attività di studio, prevenzione, manutenzione e restauro, vengono perlopiù sostanzialmente demandate ai singoli privati poiché, essendovi un beneficio esclusivo, non si intravedono particolari interventi a so-

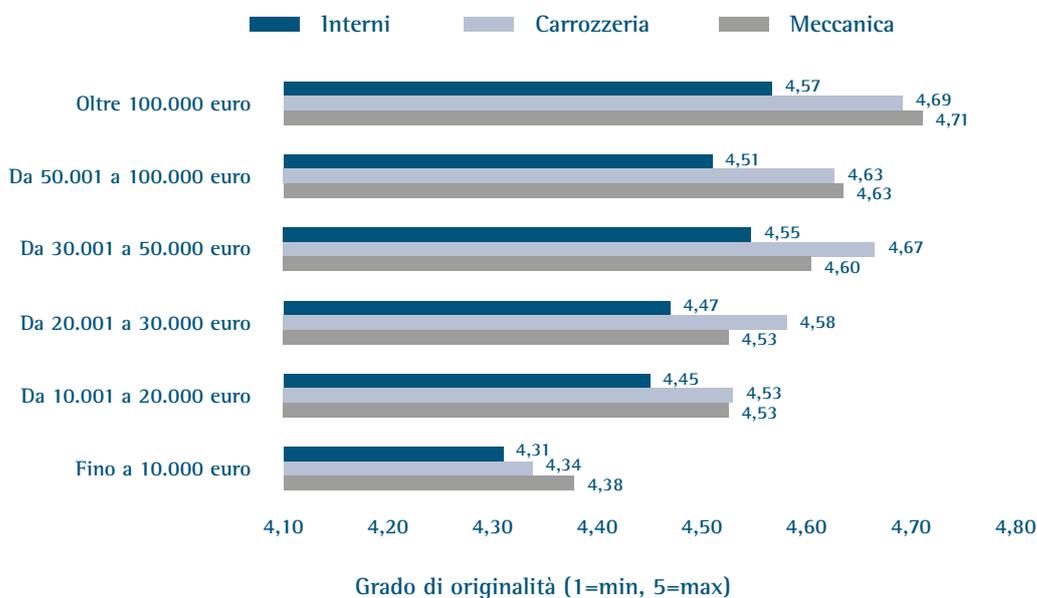
stegno dell'interesse pubblico. Analogamente la valorizzazione, attraverso attività dirette a promuovere la conoscenza del patrimonio automobilistico storico e assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e accesso, sembra essere ancora una volta una "questione perlopiù privata", affidata a club, a musei e collezioni private. Limitati e scomposti appaiono gli interventi pubblici a sostegno delle azioni di conservazione e promozione di tale patrimonio nonché le attività finalizzate alla diffusione culturale dello stesso, come scuole di specializzazione, esposizioni temporanee ed itineranti.

La stessa politica fiscale, essenzialmente definita dall'articolo 63, Legge 21 novembre 2000, n. 342, ma fortemente differenziata alla luce delle disposizioni regionali, appare alquanto contraddittoria e fine a se stessa. Il cosiddetto "lodo bollo", con le relative riduzioni e/o esenzioni, in base all'età dell'autoveicolo rappresenta una *facility* a sostegno del motorismo storico di scarso rilievo per tutti quei possessori di auto che investono importanti cifre per la manutenzione, conservazione e valorizzazione del proprio veicolo o parco veicolare. Di contro è un *benefit* immotivato per tutti coloro che continuano ad utilizzare la propria auto ad uso professionale che, più che storica (come visto nel Capitolo 2) e nonostante la comprovata documentazione richiesta dal Codice della Strada e dai decreti ministeriali attuativi, potrebbe definirsi semplicemente vetusta e in quanto tale certamente inquinante e meno sicura.

Infine, centrale è il tema dell'originalità tra gli appassionati proprietari di auto storiche, che hanno espresso la forte attenzione a mantenere le caratteristiche distintive dei propri mezzi sui tre aspetti esaminati: meccanica, carrozzeria e interni. In una scala da 1 a 5, dove 1 rappresenta il minimo e 5 il massimo, nessun aspetto in media assume valori inferiori al 4,5 in termini di originalità (Figura 15). L'unica eccezione riguarda le auto storiche da meno di 10.000 euro di valore, che collezionano punteggi comunque elevati, tra il 4,3 e il 4,4.



Figura 15. Il grado di originalità delle auto storiche degli appassionati e proprietari, per valore medio delle auto



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2022

Il tema dell'originalità dell'auto storica incrocia, ancora una volta, direttamente quello della cultura verso tale tipologia di auto che è certamente ancora un terreno da fertilizzare sia per far crescere la significazione di un oggetto in quanto opera d'arte, nel suo *design* quanto nella sua estetica della meccanica, sia per far crescere quel valore del "mito" che può far avvicinare a questo mondo nuove professionalità che troppo spesso appaiono estemporanee e prive di solide competenze. Si sottovaluta, o addirittura neanche si coglie, quell'indotto dei nuovi mestieri legati alla valorizzazione del passato che, nel caso dell'auto storica, appare molto evidente. Oggi un perito tecnico, un ingegnere meccanico o un architetto viene funzionalmente istruito per lavorare sul futuro dell'auto, raramente sul passato. Questo evidenzia un *vulnus* importante per questo mondo sia perché rivela una certa carenza di abilità, che tra l'altro rischia di fare danni nella pratica restaurativa piuttosto che in quella della meccanica o dell'elettronica, sia una mancata opportunità in termini di nuove professionalità e quindi di crescita occupazionale. Occorre rafforzare e

rivedere la pratica dell'alternanza scuola-lavoro che può rappresentare sicuramente una modalità didattica innovativa, che attraverso l'esperienza pratica aiuta a consolidare le conoscenze acquisite a scuola e testare sul campo le attitudini di studentesse e studenti. Ma è necessario, altresì, revisionare ed integrare alcuni programmi universitari che appaiono frammentati rispetto alle questioni relative alla conservazione e manutenzione dell'auto storica quando non addirittura relegare le stesse questioni ad approcci storici che si esauriscono nella narrazione come se non vi fosse una contemporaneità dell'auto storica.

Sempre più la conoscenza del mondo dell'auto storica sembra passare per canali informali e non immediatamente riconoscibili dal sistema dell'istruzione tradizionale. È questa una criticità ormai diffusa in molti ambiti e tematiche di apprendimento che, rimanendo nell'alveo della sola prassi e metodologia scolastica, talvolta finiscono per perdere di attualità ma soprattutto di *appeal*. Oltre ad un sapere fatto di *experti-*



se che si tramanda oralmente nei garage dove si fa manutenzione, nelle officine dei carrozzieri dove si fa restauro conservativo, così come nei vari concorsi di eleganza e manifestazioni fieristiche, la cultura per l'auto storica sempre più spesso passa per riviste specializzate, monografie di settore e, in forte ascesa, in tutto il mondo web che ha visto nel corso degli ultimi dieci anni un progressivo aumento di blogger, siti dedicati, *digital journalism* specializzato oltre ovviamente all'effetto megafono dei principali canali social (YouTube, Facebook ed Instagram *in primis*).





# CONCLUSIONI





Come emerge chiaramente da questo studio, il mondo delle auto storiche rappresenta, a più livelli e con diverso grado di coinvolgimento, un fenomeno molto diffuso nel nostro Paese. Un appassionato di auto storiche spesso è un cultore dell'auto che non possiede alcun veicolo di sua proprietà ma ha una conoscenza approfondita di un particolare modello, di una specifica marca; ovvero una persona che ha una grande cultura dell'auto storica, il cui possesso resta solo un sogno coltivato su riviste specializzate, monografie o partecipando a fiere o raduni. Perché l'auto storica, oltre che una passione, è un'importante fonte di aggregazione e socializzazione che unisce e fa discutere, crea occasioni ed opportunità, rievoca emozioni e memorie.

Chi invece possiede un'auto storica è legato ad essa da un fattore culturale ed affettivo che lo riporta indietro nel tempo; quando magari era più giovane e quell'auto non poteva permettersela ma rappresenta proprio il segno distintivo della sua epoca. Oppure si tratta di un appassionato che gode di un'auto storica che è cresciuta con lui e lo sta accompagnando nella sua vita; che via via nel tempo è passata da essere la sua utilitaria alla macchina del fine settimana da salvaguardare in garage come un oggetto particolarmente prezioso a cui si riserva cura e attenzione.

Al centro di questo mondo resta l'auto storica protagonista di un bello fatto di linee classiche o spigolature, di colori opachi o luccichii cromatici, di gomma, tessuti o legni pregiati, insomma un oggetto capace di riempire lo spazio e attirare a sé appassionati e non che restano affascinati dal suo portato simbolico.

Ad unire le diverse tipologie di appassionati è sempre la cultura per l'auto d'epoca; il raggiungimento di un sogno godibile non solo nel senso estetico ma anche nella sua usabilità. In questo la passione verso il mondo delle auto storiche è sensibilmente diversa da quella, assai diffusa, per la pittura piuttosto che la scultura o in generale verso altre forme d'arte la cui godibilità, seppur condivisibile, è di tipo statico. Un'usabilità che comunque non può essere ricondotta ad una fruibilità quotidiana per finalità di uso corrente ma di occasionalità ed eccezionalità proprie di un oggetto prezioso e di valore. In ciò va ricono-

sciuto un importante elemento di distintività tra un'auto storica – patrimonio da tutelare, testimonianza di evoluzione stilistica e tecnologica, ovvero capolavoro frutto di una progettualità indiscussa – e un'auto datata di cui si fa uso abituale e professionale.

Ed in effetti, come si è potuto approfonditamente analizzare nel corso dello studio, il quadro normativo in materia di veicoli storici risponde all'esigenza di tracciare una linea di demarcazione tra i veicoli che rappresentano un patrimonio culturale e storico, in quanto tale meritevole di essere preservato ed essere oggetto di divulgazione, e i veicoli semplicemente datati dei quali è opportuno ne venga progressivamente limitata la circolazione per ragioni di tutela della sicurezza stradale e contenimento delle emissioni inquinanti.

Alla base del sistema normativo sono rinvenibili alcuni elementi essenziali che ricorrono anche nell'ambito delle regole adottate all'estero per la tutela delle auto storiche. La definizione di requisiti minimi di età dei veicoli e la garanzia di uno stato di conservazione adeguato appaiono, infatti, come condizioni condivise per accedere alle misure disposte a tutela del patrimonio storico e culturale rappresentato dai veicoli storici. È indubbio, però, che la frammentarietà e la difficoltà di coordinamento tra le diverse norme che disciplinano il fenomeno delle auto storiche, oggi rappresentano un ostacolo importante per un'azione sistemica di governance del mondo delle auto storiche. Manca una definizione unitaria di veicolo storico a cui ricollegare l'attuazione della complessiva normativa rilevante; la ripartizione tra le categorie di veicolo d'epoca e veicolo di interesse storico e collezionistico, disposta dall'articolo 60 del Codice della Strada, non è, infatti, perfettamente riproposta dalle disposizioni in materia di benefici fiscali. Allo stesso tempo il quadro di regole nazionali, in particolare in ambito fiscale, è spesso distante dalle disposizioni specifiche adottate dalle Regioni che mantengono posizioni differenziate con riferimento alla disciplina applicabile ai veicoli con età compresa tra i venti e i ventinove anni. Il tema dell'esenzione fiscale, totale o parziale, delle auto storiche, è rilevante anche perché collegato al riconoscimento di un beneficio che, teso ad incentivare la conservazione in buono stato di veicoli che



hanno un importante valore culturale, storico ed economico, rischia di essere esteso a veicoli semplicemente vetusti. Veicoli che, a causa dell'età e di un uso ordinario quotidiano, rischiano peraltro di avere significativi impatti in termini di inquinamento e sicurezza stradale, oltre a determinare una mancata entrata per lo Stato.

Manca un approccio comune anche con riferimento alle disposizioni in materia di limitazione alla circolazione di veicoli inquinanti seppure, in questo caso, le differenze riscontrabili a livello locale possano essere giustificate dalle specificità del territorio e dei livelli di inquinamento riscontrabile.

Insomma, se sotto il profilo giuridico-normativo la strada appare decisamente in salita anche la cultura verso l'auto storica è certamente ancora un terreno da fertilizzare sia per far crescere la significazione di un oggetto in quanto opera d'arte, nel suo *design* quanto nella sua estetica della meccanica, sia per far crescere quel valore del "mito" che può far avvicinare a questo mondo nuove professionalità che troppo spesso appaiono estemporanee e prive di solide competenze. Si sottovaluta, o addirittura neanche si coglie, quell'indotto dei nuovi mestieri legati alla valorizzazione del passato che, nel caso dell'auto storica, appare molto evidente. Ciò rileva un *vulnus* importante per questo mondo sia perché mostra una certa carenza di abilità, che tra l'altro rischia di fare danni nella pratica restaurativa, in quella della meccanica o dell'elettronica, sia una mancata opportunità in termini di nuove professionalità e quindi di crescita occupazionale.

Chi oggi è impegnato nella conservazione e valorizzazione di un parco veicolare importante lo fa per sé ma al contempo anche per garantire la memoria storica di beni dall'alto valore e contenuto artistico che altrimenti potrebbe andare disperso. La cultura dell'auto storica è una cultura popolare ma soprattutto è una cultura di tutti perché il passaggio di un'auto d'epoca per le strade di un piccolo comune piuttosto che di una grande città vivifica e rievoca, come quando si legge un libro di storia o si sfoglia un annuario fotografico, un'epoca, un periodo della propria vita o quella dei propri genitori, dei propri nonni. Si tratta di un vero e proprio museo *open-air* e itinerante,

che oltre ad esaltare e complementare l'immagine e le potenzialità degli stessi centri storici, proiettano bellezza, alimentano il fascino dell'unicità, fanno sentire la propria voce e il proprio odore.

Emerge sempre più la necessità di una riconsiderazione complessiva – oltre ad una rilettura della normativa – del mondo delle auto storiche a partire dal loro portato socio-culturale fino all'indotto che sviluppano e che sfugge al momento ad una affidabile quantificazione economica perché fortemente parcellizzato e multiattoriale. Basti considerare il lavoro per la manutenzione ordinaria o straordinaria di artigiani specializzati; la movimentazione delle auto, la produzione e rivendita di ricambi; la logistica in termini soprattutto di spazi per la custodia, ma – non ultimo – l'importante ritorno per gli operatori turistici in occasione di eventi, gare e raduni, fiere ed esposizioni che coinvolgono, con un impatto sociale e culturale non trascurabile, una fetta di pubblico che va oltre proprietari e collezionisti. Di rilievo, poi, è il valore rievocativo dell'auto-leggenda (si pensi al caso Mini Minor piuttosto che della Cinquecento o del Maggiolino) che da solo è capace di trainare nuovi modelli che si ispirano nelle forme e nell'immaginario collettivo ad auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo.

Proprio la grande attenzione da parte dei nostri appassionati di auto storiche all'aspetto conservativo, ovvero al mantenimento nel tempo dell'originalità dei veicoli nelle loro diverse componenti, fa sì che l'Italia sia considerata all'estero uno dei più affidabili mercati di riferimento dove acquistare auto d'epoca o poter trovare pezzi di ricambio. Ma anche uno dei paesi più performanti a costruire percorsi esperienziali che ruotano intorno all'auto classica fatti di enogastronomia, visite culturali, *hotel de charme*, *relax* e *wellness*; un *business* incentrato su eleganza, mito e cura dei particolari che più di qualche azienda del *leisure* ha da tempo trasformato in format replicabili anche fuori dai confini nazionali.

A fronte di eventi esclusivi, non vanno trascurate le centinaia di manifestazioni come raduni piuttosto che gare di regolarità organizzate dai club e che attraversando l'intera penisola vedano il coinvolgimento di migliaia di appassionati. È proprio durante questi eventi che traspare una



passione diffusa fatta di grande attenzione alla propria auto, di conoscenze e competenze acquisite sul campo, di voglia di socializzazione, di aggregazione e di riconoscersi in un interesse che diventa memoria popolare che riporta indietro nel tempo semplicemente con l'attraversamento di un corteo di auto di un trentennio fa o di una piccola sosta ristoratrice nella piazza principale del comune.

Che tutto ciò generi un indotto economico importante, il cui effetto moltiplicativo appare di difficile quantificazione, è del tutto evidente; così come è palese una certa estemporaneità della filiera dell'economia dell'auto storica le cui potenzialità appaiono soffrire della carenza di una politica pubblica di salvaguardia attiva capace di integrare le sue diverse componenti. Dalle opportunità derivanti dalla spinta di un certo turismo di qualità, piuttosto che della meccanica o del restauro, o del *business* delle manifestazioni fieristiche. Insomma, la filiera dell'economia dell'auto storica sembra incrociare tante opportunità, che, sebbene sotto gli occhi di tutti, non appaiono colte. E non appaiono colte perché ci si trova di fronte ad un'offerta fortemente sfilacciata, spezzettata quando non addirittura sovrapposta o contrapposta; di certo non sistemica.





## Hanno partecipato alle interviste e ai focus group

Marco Angrisani, Coordinatore Club Affiliati ACI Storico

Mario Baccaglioni, Amministratore Delegato di Intermeeting Srl e organizzatore di “Auto e Moto d’Epoca” presso la Fiera di Padova

Simone Bertolero, Collezionista, Titolare di Auto Classic (commercio auto da collezione), Organizzatore Concorso eleganza Poltu Quatu Classic

Marco Campilongo, Historic Club Castrovillari

Elisabetta Cozzi, Collezionista, Museo Alfa Romeo Cozzi di Legnano, Concessionaria Alfa Romeo di Legnano

Oronzo D’Angela, Presidente ASTOR Club Brindisi

Sandro Fontecedro, Presidente RIAR - Registro Italiano Alfa Romeo

Gianni Galetta, Club ASTOR Brindisi

Guido Ganassin, Collezionista, socio Officina Classica Venezia

David Giudici, Direttore Ruoteclassiche

Vincenzo Leanza, Direttore Direzione l’Educazione Stradale, la Mobilità e il Turismo dell’ACI, Direttore Aci Storico

Andrea Lopane, Artigiano restauratore veicoli storici

Corrado Lopresto, Collezionista, ambasciatore Unesco per restauro auto storiche, Atelier Lopresto

Marco Makaus, Collezionista, Direttore del Dipartimento Auto Classiche Pandolfini Casa d’Aste, Organizzatore eventi auto storiche

Andrea Mancini, Collezionista e ideatore e proprietario di Miataland (collezione di MAZDA MX5)

Andrea Martini, Presidente “Milano Autoclassica”, evento di Fiera Milano

Paolo Mazzetti, Direttore organizzativo grande evento 1000 Miglia, Direttore servizi storici e Editoriali 1000 Miglia, Segretario esecutivo Club delle 1000Miglia

Cesare Natali, Presidente Kursaal Car Club, Club ACI Storico

Luigi Nunziangeli, Collezionista

Luigi Orlandini, Presidente e CEO di Canossa Events Srl - Motorsport

Giuseppe Redaelli, Presidente Automobile Club Varese, presidente Consiglio di Amministrazione SIAS e presidente Commissione Storica Internazionale FIA

Marco Rogano, Direttore Generale ACI Sport S.p.A.

Daniele Santarelli, Consigliere RIAR - Registro Italiano Alfa Romeo

Angelo Sticchi Damiani, Presidente Automobile Club d’Italia

Fabio Tittarelli, Collezionista, Commissione Auto Storiche ACI Sport, Club Automobili storiche Firenze

Barbara Riolfo Toppino, Toppino Atelier di restauro auto storiche









Fondazione **Filippo Caracciolo**  
Centro Studi



[fondazionecaracciolo.aci.it](http://fondazionecaracciolo.aci.it)