

Marco G. Pulvirenti

I veicoli storici e la valorizzazione dell'interesse culturale

(doi: 10.7390/120735)

Aedon (ISSN 1127-1345)

Fascicolo 1, gennaio-aprile 2026

Ente di afferenza:

()

Copyright © by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati.

Per altre informazioni si veda <https://www.rivisteweb.it>

Licenza d'uso

Questo articolo è reso disponibile con licenza CC BY NC ND. Per altre informazioni si veda <https://www.rivisteweb.it/>



La dimensione codicistica del patrimonio culturale tra materialità e immaterialità

I veicoli storici e la valorizzazione dell'interesse culturale

di [Marco Gaetano Pulvirenti](#) [*]

Sommario: [1. I veicoli storici come beni culturali.](#) - [2. Le distinzioni previste dal codice della strada.](#) - [3. Le agevolazioni previste per i veicoli ultraventennali.](#) - [4. La circolazione dei veicoli storici.](#) - [5. Circolazione e valorizzazione.](#)

Per il codice dei beni culturali e del paesaggio le auto storiche possono rientrare tra i beni culturali a determinate condizioni, previste dagli artt. 10 e 11. Il codice della strada ha invece previsto una distinzione tra veicoli d'epoca e veicoli di interesse storico e collezionistico: mentre la circolazione dei veicoli d'epoca può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, i veicoli di interesse storico e collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli. Gli enti locali hanno talvolta accordato un trattamento differenziato ai veicoli storici e soprattutto alle vetture di interesse storico e collezionistico. Laddove non siano state previste deroghe, la giurisprudenza ha spesso ritenuto corretto differenziare il trattamento di questa tipologia di veicoli, e ha richiesto una istruttoria rigorosa, sorretta da adeguate ragioni di interesse pubblico, per escludere un trattamento speciale. La giurisprudenza giustifica l'opportunità di un trattamento differenziato indicando la circolazione come strumento di tutela dei beni che presentano un interesse culturale; nel saggio viene invece proposta una differente lettura che richiama la circolazione dei veicoli storici nell'ambito della valorizzazione di tali beni.

Parole chiave: auto storiche; veicoli storici; beni culturali; interesse storico; interesse culturale; agevolazioni.

Vintage vehicles and the promotion of cultural heritage

According to the Italian Cultural Heritage Code, historic cars can be classified as cultural assets in accordance with the provisions of Articles 10 and 11. The Italian Highway Code, on the other hand, has provided for a distinction between vintage vehicles and vehicles of historical and collectible interest (a classification that is not comparable to the division required to benefit from tax breaks). The circulation of vintage vehicles can only be permitted during specific authorised events or gatherings; vehicles of historical or collectible interest can circulate on the roads provided they possess the requirements set for this type of vehicle. The latter vehicles can be subject to circulation restrictions. Local authorities have sometimes granted differentiated treatment to historic vehicles and especially to vehicles of historical or collectible interest. If no exceptions are provided for, judges have often said that it is correct to differentiate the treatment of these vehicles (highlighting that if no special treatment has been provided for, a rigorous investigation and adequate reasons of public interest are necessary). The judges' thesis considers circulation as protection of cultural heritage; the essay instead proposes the circulation of historic vehicles in the context of the valorization of cultural heritage.

Keywords: classic cars; historic vehicles; cultural heritage; historical significance; cultural significance; tax incentives.

1. I veicoli storici come beni culturali

I veicoli che presentano interesse storico e culturale sono variamente definiti dal legislatore ricorrendo a generi tra loro non omogenei. Invero, in alcuni casi il legislatore richiede una particolare caratteristica per l'applicazione di una regola (pensiamo alle norme generali del codice della strada sui veicoli d'epoca e sui veicoli di interesse storico e collezionistico), in altri casi si limita a fissare un criterio temporale, peraltro spesso diseguale (si considerino i divieti di esportazione previsti dal codice dei beni culturali da una parte, e le varie forme di esenzione dal pagamento del bollo auto, dall'altra), in altri casi ancora soprattutto gli enti locali tendono a combinare i suddetti elementi (in materia di eccezioni al divieto di circolazione dei mezzi inquinanti). In quest'ultimo caso, come si vedrà, con regole per di più non sempre analoghe.

Proprio per tal ragione si è preferito utilizzare un'espressione diversa da quelle usate nell'ordinamento, proprio al fine di cercare di dare una ricostruzione più ampia del fenomeno.

Innanzitutto, possono rientrare tra i beni culturali disciplinati dal codice, per quanto non siano espressamente indicati nell'elencazione (da intendersi come meramente esemplificativa [1]) di cui all'art. 10, comma 4, c.b.c., a differenza di altri beni, come, per esempio, le navi e i galleggianti [2]. Si pensi alla celebre Alfa Romeo 6 C 2300 "Soffio di Satana" appartenuta a Gabriele D'Annunzio e attualmente oggetto di controversia circa la proprietà (pubblica o privata) del bene [3].

Il presupposto per l'inquadramento di un veicolo nella categoria dei beni culturali varia, come è noto, in funzione di due

criteri principali, dati dalla natura pubblica o privata del soggetto cui il bene appartiene e dal tipo di interesse culturale (che talvolta deve assumere i caratteri di "particolarmente importante" o di "eccezionale") che il bene è in grado di esprimere.

I singoli veicoli che appartengono allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché a ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, rientrano tra i beni culturali qualora "presentino interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico", ai sensi dell'art. 10, comma 1, c.b.c. Si tratta di un interesse che può dirsi intrinseco al bene, nel senso che il veicolo possiede in sé stesso un pregio storico o artistico, indipendentemente da qualsiasi collegamento con vicende o personaggi storici particolari.

Analoga qualificazione culturale compete ai veicoli appartenenti a soggetti privati (diversi dalle persone giuridiche senza scopo di lucro) che presentino interesse artistico e storico "particolarmente importante" ai sensi dell'art. 10, comma 3, lettera a), c.b.c. In entrambe le ipotesi, tuttavia, il codice subordina il riconoscimento della culturalità al rispetto di un limite temporale in quanto il veicolo deve essere opera di autore non vivente ovvero la sua esecuzione deve risalire a oltre settanta anni, secondo quanto disposto dall'art. 10, comma 5, c.b.c. Tale requisito temporale risponde all'esigenza di escludere dalla tutela beni di produzione recente che, per quanto pregevoli, non possano ancora essere valutati con il distacco critico necessario a misurarne il rilievo storico-artistico.

Occorre tuttavia rilevare che, nella pratica applicativa, l'ipotesi del vincolo fondato sull'interesse intrinseco del veicolo risulta di difficile configurazione. Ciò dipende dalla circostanza che i veicoli sono stati storicamente quasi sempre prodotti in serie, talché, salvo il caso dei prototipi e degli esemplari unici, esistono normalmente molteplici veicoli aventi le medesime caratteristiche costruttive. Ne consegue che ove si riconosca l'interesse culturale intrinseco di un determinato tipo di veicolo, tale qualificazione dovrebbe estendersi a tutti gli esemplari aventi le medesime caratteristiche, con evidenti difficoltà applicative e rischi di sovra-inclusione della categoria.

Ben più frequente nella pratica è invece l'applicazione dell'art. 10, comma 3, lett. d), c.b.c., che consente di riconoscere la qualità di bene culturale a veicoli che, a chiunque appartengano [4], rivestano "un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte, della scienza, della tecnica, dell'industria e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose".

In queste ipotesi l'interesse culturale non è intrinseco al bene, ma è di natura relazionale, perché esso non deriva dalle qualità proprie del veicolo in quanto tale, bensì dal suo collegamento con determinati eventi, personaggi o contesti storici, ossia dai riferimenti con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte, della scienza, della tecnica, dell'industria e della cultura in genere [5]. Per tale ragione la dottrina suole definire questi beni come culturali "per riferimento" [6] o "di interesse storico indiretto" [7], (anche al fine di distinguerli dagli altri beni indicati nella lett. d) seconda parte, che sono detti beni per testimonianza identitaria [8]), per via della loro "riferibilità storica" [9], che comunque può essere apprezzata anche in ambito più circoscritto e non necessariamente intesa per fatti di particolare rilevanza [10].

La riferibilità storica che fonda il vincolo culturale relazionale può essere apprezzata anche in un ambito territoriale o tematico circoscritto e non richiede necessariamente che il collegamento attenga a fatti di rilevanza nazionale o eccezionale, essendo sufficiente che il nesso tra il veicolo e la vicenda storica di riferimento sia documentato, significativo e non meramente occasionale. Proprio in ragione della peculiarità di tale fondamento, i beni di interesse culturale relazionale non sono soggetti ad alcun limite temporale, in quanto il collegamento con la storia, di per sé, è considerato elemento sufficiente a giustificare l'apposizione del vincolo, a prescindere dall'epoca di costruzione del veicolo.

Un'ulteriore ipotesi è infine quella prevista dall'art. 10, comma 3, lettera d-bis), c.b.c., introdotta al fine di apprestare tutela a beni che, pur non essendo necessariamente collegati a specifiche vicende storiche, presentino un "interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico eccezionale per l'integrità e la completezza del patrimonio culturale della Nazione" [11]. Si pensi alla Ferrari 250 Gte 2+2 seconda serie Polizia, realizzata a Maranello nel 1962, con telaio 3999 e carrozzeria Pininfarina, targa Polizia 29444, ritenuta "assolutamente straordinaria in quanto nata, accessoriata e rifinita diversamente dalle altre vetture sportive omologhe per essere appositamente donata dalla Ferrari al Corpo di Pubblica Sicurezza di Roma nel 1962 e l'unica, delle due costruite, ad essere sopravvissuta e a conservarsi ancora oggi in ottime condizioni. Presenta una tappezzeria interna meno elegante, in quanto ne è stata scelta una tipologia più adatta all'uso dei poliziotti" (decreto di dichiarazione di interesse eccezionale del ministero Prot. n. 8474 del 7 marzo 2022) [12].

In questo caso il limite temporale applicabile è ridotto a cinquanta anni (anziché settanta) dalla realizzazione del bene, a condizione che quest'ultimo sia opera di autore non più vivente. Anche per i veicoli storici tale fattispecie rimane tuttavia di applicazione residuale, destinata a operare nei casi in cui la rilevanza del bene sia di livello tale da giustificare una tutela rafforzata in ragione non già del singolo collegamento storico, ma del contributo che il bene reca, nella sua eccezionalità, alla completezza complessiva del patrimonio culturale nazionale.

Con riferimento al vincolo culturale relazionale, la giurisprudenza ha avuto modo di chiarire che presupposto per poter applicare il vincolo relazionale è la sussistenza di un legame fra il bene e fatti storici specifici ben individuati anche se non di particolare importanza, non essendo invece sufficienti i collegamenti generici non correlati a particolari eventi [13]. Sulla base di tale assunto, a proposito dell'apposizione di vincolo su una serie di otto modelli di auto provenienti dall'Archivio Stile Bertone, ha ritenuto non sufficiente un generico riferimento di carattere relazionale (come la presunta appartenenza ad una collezione privata o l'attività svolta dal precedente proprietario) al fine di integrare il presupposto applicativo dell'art. 10, comma 3 lett. d), c.b.c., occorrendo invece l'indicazione di fatti specifici di rilevanza storico-artistica, storico-tecnica o storico-industriale correlati, e dovendosi altresì illustrare la relazione intercorrente fra tali specifici fatti ed i beni che intendeva sottoporre a vincolo [14].

Proprio la sussistenza di un interesse storico-relazionale è alla base di vari riconoscimenti di vetture come beni culturali, come avvenuto per le vetture considerate dalla Regione Lombardia rilevanti per la storia della scienza e della tecnologia e per tal motivo esposte in varie strutture museali: per esempio, la Fiat 500 Giardiniera periodo d'impiego 1956-1973, conservata nel Museo dei Vigili del Fuoco di Milano (il cui interesse culturale deriva dall'essere stata utilizzata per i servizi di istituto, nonché essere stata completamente restaurata all'interno della caserma centrale di via Messina dai vigili del fuoco di Milano dopo aver subito un grave incidente); la autovettura Bianchi S9 Autovettura con motore a benzina, 4 cilindri da 1452 cc, potenza 16 CV, velocità massima 105 km/h, anch'essa esposta nel suddetto museo [15] (di cui è evidenziato che è stato uno dei primi veicoli antincendio ad essere equipaggiato con apparato radio ricetrasmittente) [16]; o l'automobile da corsa Bisiluro DaMolNar appositamente costruita per la 24 Ore di Le Mans del 1955 ed esposta nel Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia "Leonardo da Vinci" [17].

Anche al di fuori dei casi in cui singoli veicoli siano beni culturali in base all'art. 10 c.b.c., comunque qualora si tratti di mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni, essi per il codice sono soggetti all'applicazione degli art. 65, comma 3, lettera c), e 67 comma 2 (art. 11, comma 1, lett. g), c.b.c.), e pertanto l'uscita definitiva dal territorio della Repubblica è soggetta ad autorizzazione, mentre non lo è l'uscita temporanea per la partecipazione a mostre e raduni internazionali. Si tratta di una previsione che ricalca in questa parte quanto già previsto dall'art. 3 del T.U. del 1999 [18]. Sovente si è ritenuto che la norma dell'art. 11 c.b.c. riguarderebbe beni culturali minori [19] o beni a rilevanza culturale [20], per quanto la previsione si applica a tali beni indipendentemente dalla sussistenza di un qualsivoglia interesse culturale (essendo invero sufficiente il mero trattarsi di veicoli risalenti nel tempo). Può comunque ritenersi che, indipendentemente dalla loro riconduzione tra i beni culturali minori, comunque l'applicabilità delle disposizioni del codice è limitata alle regole sulla circolazione internazionale [21].

Anche al di là dell'apprezzamento di un veicolo in termini di bene culturale è comunque sempre possibile tutelarne l'originalità e vietarne quindi le illecite contraffazioni, come avvenuto per la Ferrari 250 GTO che "valutata nel suo insieme non può che apparire come un'opera dell'ingegno di carattere creativo, tenuto conto dell'assoluta armonia della forma globale e degli elementi esteriori che la compongono, della morbidezza delle linee, delle proporzioni e, non ultimo, di taluni specifici elementi (le marmitte sporgenti, le prese d'aria sul fianco, sul lato posteriore, sul cofano) che conferiscono alla forma complessivamente morbida e sinuosa un tratto di discontinuità particolarmente creativo" [22].

2. Le distinzioni previste dal codice della strada

A diverse categorie si riferisce invece il codice della strada (d.lg. 30 aprile 1992, n. 285). Va sin da subito evidenziato che, mentre la dichiarazione di interesse culturale (al pari della verifica) di un veicolo è un atto puntuale, la previsione del codice della strada delle auto d'epoca o di interesse storico e collezionistico è a carattere più generale, dal momento che si riferisce ad intere categorie di veicoli che, versando nella medesima situazione, hanno parimenti diritto al trattamento loro previsto dalla legge.

Per l'art. 60, infatti, sono considerati veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro Storico del Dipartimento per i trasporti terrestri (comma 2), oggi Dipartimento per i trasporti e la navigazione. Diversamente, rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico Fmi (comma 4).

Da tale disposizione è possibile trarre la distinzione tra veicoli d'epoca e quelli di interesse storico e collezionistico. Come detto, i primi sono veicoli cancellati dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) e destinati alla conservazione in musei o locali pubblici e privati. I secondi, invece, sono mezzi di interesse storico e collezionistico, iscritti in registri ufficiali come l'Asi (Automotoclub Storico Italiano) o la Fmi (Federazione Motociclistica Italiana); devono avere almeno trent'anni (prime delle modifiche introdotte nel 2015, il limite temporale era di vent'anni) di immatricolazione e mantenere le caratteristiche originali. Infatti, secondo l'art. 215 del Regolamento di esecuzione e di attuazione, i veicoli d'interesse storico e collezionistico devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione, fatte salve le modifiche previste per la circolazione del mezzo.

Il decreto ministeriale del 17 dicembre 2009 stabilisce le modalità e le procedure per la gestione dei veicoli di interesse storico e collezionistico in Italia [23], regolando in particolare la procedura di iscrizione nei registri (prescrivendo la necessità dell'iscrizione in uno dei registri riconosciuti, accompagnata dal rilascio del certificato di rilevanza storica e collezionistica [24]), la riammissione in circolazione (e in particolare la sottoposizione a un accertamento tecnico per verificarne i requisiti di idoneità alla circolazione) e la revisione biennale delle mezzi (dovendo essere rispettate norme specifiche che garantiscono la loro storicità).

Per tali veicoli, pertanto, non è sufficiente il mero decorso del tempo affinché si possa ottenere l'iscrizione in uno dei registri di cui all'art. 60 c.d.s. o un certificato di storicità, vista la regolamentazione molto rigorosa prevista dall'ordinamento. Ne discende che al mero decorso del tempo non consegue l'iscrizione nei registri [25].

Sebbene, come si dirà infra, l'attenzione del codice della strada è essenzialmente volta alla regolazione della loro circolazione, in effetti i veicoli di cui all'art. 60 c.d.s. non solo rappresentano un patrimonio tecnico, ma anche un'importante testimonianza storica. Sono considerate opere d'arte in movimento, con eventi dedicati che ne celebrano il valore estetico e storico. La Fondazione Caracciolo, ad esempio, promuove la tutela di questi veicoli come parte del patrimonio italiano [26]. Inoltre, il loro mercato è in crescita, con un riconoscimento sempre maggiore del loro valore economico e collezionistico [27].

Può quindi ritenersi che i veicoli storici non siano solo mezzi di trasporto, ma che incarnino anche la storia della

tecnologia e della cultura automobilistica.

3. Le agevolazioni previste per i veicoli ultraventennali

Una differente distinzione è prevista in ordine ai benefici fiscali variamente contemplati dall'ordinamento [28].

I veicoli beneficiano di diverse agevolazioni fiscali che variano in base all'età del mezzo e alla sua registrazione. Per i veicoli con oltre trent'anni di immatricolazione è prevista l'esenzione (senza la necessità di domanda del proprietario) dal pagamento della tassa automobilistica. L'obbligo di pagamento del tributo, peraltro con un importo pari a poche decine di euro, sussiste solo nel caso in cui si decida di circolare su strada. Qualora infatti un veicolo ultratrentennale venga posto in circolazione su strade e aree pubbliche è dovuta una tassa di circolazione forfettaria (di € 25,82 per gli autoveicoli e di € 10,33 per i motoveicoli), in virtù dell'art. 63, comma 4, legge 21 novembre 2000, n. 342.

Mentre gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, a prescindere dall'uso, se in possesso del certificato di rilevanza storica, e qualora tale riconoscimento di storicità sia riportato sulla carta di circolazione, sono assoggettati al pagamento della tassa automobilistica con una riduzione pari al 50 per cento (art. 1, comma 1048, legge n. 145 del 30 dicembre 2018).

Questa agevolazione trova applicazione per effetto dell'accertamento costitutivo, demandato all'Asi, in ordine alla presenza di specifiche caratteristiche, il quale ha portata generale e astratta, riferendosi alle categorie complessive dei veicoli, che devono corrispondere a quelle indicate nell'elenco predisposto dalla stessa Asi, senza che sia necessaria l'iscrizione dei medesimi veicoli in alcun apposito registro, come quello da quest'ultima tenuto in base al codice della strada [29].

Per il cd. superbollo (ossia l'addizionale erariale sulle tasse automobilistiche), ne è prevista la riduzione dopo cinque, dieci e quindici anni dalla data di costruzione del veicolo, rispettivamente, al 60, al 30 e al 15 per cento, e non è più dovuta decorsi venti anni dalla data di costruzione.

Anche le legislazioni regionali hanno nel tempo introdotto varie agevolazioni, per quanto in questi casi le disposizioni regionali, che comunque sono di regola interventi di "micro disciplina di settore" dal carattere estremamente peculiare [30], devono in ogni caso rispettare la competenza statale esclusiva sul sistema tributario dello Stato (art. 117, comma 2, lett. e), Cost.), nonché i "principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario" (119, comma 2, Cost.) [31], anche se adesso la tassa automobilistica è ricondotta tra i cd. "tributi propri derivati" [32], cioè tributi "istituiti e regolati da leggi statali il cui gettito è attribuito alle Regioni" (art. 7, 1° comma, lett. b), legge 5 maggio 2009, n. 42) [33].

I vantaggi fiscali sono stati introdotti dalle regioni, come si sa, per sopperire al venir meno della disciplina nazionale che era stata introdotta dal 2° e 3° comma dell'art. 63, legge 21 novembre 2000, n. 342, poi abrogati dalla legge di Stabilità 2015 (art. 1, 666° comma, legge 23 dicembre 2014, n. 190) [34].

A questi benefici occorre aggiungere che in caso di passaggio di proprietà, l'imposta per le auto storiche con almeno 30 anni è ridotta e pari a 51,65 euro, in virtù del suddetto comma 4 dell'art. 63. La suddetta agevolazione fiscale non è subordinata ad autorizzazioni da parte di enti od iscrizione presso alcun registro.

4. La circolazione dei veicoli storici

La distinzione prevista dall'art. 60 c.d.s. rileva essenzialmente in ordine al regime della circolazione. Ed invero, quella dei veicoli d'epoca può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. In questo caso, i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione in cui sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo [35].

I veicoli di interesse storico e collezionistico invece possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli. Ne deriva quindi che queste ultime vetture, se idonee alla circolazione, possono muoversi al pari di tutte le altre auto e moto.

Proprio per tale ragione i veicoli di interesse storico e collezionistico possono essere assoggettati a limitazioni della circolazione, ai sensi dell'art. 7 c.d.s. disposte dai comuni (con ordinanza sindacale) per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale [36]. In tale prospettiva, i piani possono anche individuare i criteri per limitare la circolazione dei veicoli a motore e si prevede che all'attuazione delle previsioni ivi contenute, in merito alla limitazione della circolazione dei veicoli a motore, provvedono i sindaci o la diversa autorità individuata dalle Regioni o dalle Province autonome (art. 11).

Sulla base dell'art. 7 c.d.s., gli enti locali hanno spesso previsto limitazioni alla circolazione nei centri abitati [37], con prescrizioni che colpiscono genericamente ed indiscriminatamente tutti i veicoli inquinanti. Tali enti hanno talvolta accordato un trattamento differenziato ai veicoli storici e soprattutto alle vetture di interesse storico e collezionistico.

Nel Comune di Milano, per esempio, i veicoli di interesse storico con almeno 40 anni e dotati di certificato di rilevanza storica possono accedere all'Area B (che coincide con gran parte del territorio della città). Auto e moto tra i 20 e i 40 anni possono entrare solo per 25 giorni all'anno e nei fine settimana. L'ingresso in Area C (cioè la cosiddetta Cerchia dei bastioni, vale a dire la zona centrale della città) è consentito pagando un ticket, eccetto per i motoveicoli storici [38].

A Torino (anche su sollecitazione della giurisprudenza) [39] i veicoli di interesse storico e collezionistico con data di immatricolazione superiore ai trent'anni possono circolare senza restrizioni, mentre quelli con data di immatricolazione

compresa tra venti e trent'anni possono viaggiare solo nei giorni festivi e prefestivi [40]. Più in generale, in Piemonte la legge regionale 6 novembre 2020, n. 27 (di valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico) ha escluso dai provvedimenti di limitazione alla circolazione per il miglioramento della qualità dell'aria tutti i veicoli con il certificato di rilevanza storica riportato nella carta di circolazione.

Varie forme di esenzione sono poi previste da parte di altri comuni italiani, sebbene con riguardo a differenti per categorie di veicoli che solo in parte corrisponde alle due tipologie individuate dal legislatore nazionale (e per di più con riferimenti temporali differenti del criterio dell'anzianità di immatricolazione del veicolo), con conseguenti difetti di coordinamento e di eccessiva frammentazione della disciplina, che rende ancor più difficile anche per i cittadini conoscere effettivamente le regole applicabili sul territorio [41].

Dei precetti peculiari erano stati poi introdotti a Roma a seguito di una pronuncia del Tar Lazio del 2023 [42], prevedendosi una limitata deroga dalle ore 20.00 del venerdì alle ore 24.00 del sabato, per gli autoveicoli, motoveicoli di interesse storico e collezionistico e per i ciclomotori ultratrentennali (dotati di certificato di rilevanza storica) [43]. Dette regole, però, in quanto non del tutto adeguate sono state poi nuovamente criticate dal medesimo giudice [44].

Dal 1° novembre 2024, i veicoli storici certificati possono circolare nella "Fascia Verde" (entro il grande raccordo anulare) senza divieti, salvo blocchi emergenziali.

Laddove invece non sia stato previsto alcun trattamento speciale, per la giurisprudenza una tale regolamentazione richiederebbe una istruttoria rigorosa, ma sarebbe astrattamente possibile solo se sorretta da adeguate ragioni di interesse pubblico.

Il Consiglio di Stato, invero, sin dal 2021 [45] ha evidenziato che in caso di limitazione alla circolazione di tutti i veicoli inquinanti (nella specie, con omologazione inferiore a Euro 1) occorre tenere conto del numero (esiguo) di veicoli rientranti nella categoria di cui all'art. 60, comma 4, c.d.s. e del loro utilizzo sporadico, dal momento che tali veicoli vengono raramente impiegati per usi quotidiani di spostamento per e dal luogo di lavoro o per esigenze della vita domestica. Sarebbe stata quindi necessaria una "approfondita istruttoria", valutando se nei loro aspetti peculiari i veicoli forniti di certificato di rilevanza storica avessero meritato una regolamentazione differenziata. Tali argomentazioni sono state poi riprese dalla giurisprudenza successiva [46], che ha anche richiesto "la comprova di avere condotto analisi e studi circa l'impatto effettivo dell'inquinamento arrecato dai veicoli storici, in ragione del loro numero complessivo, esiguo rispetto al parco circolante" [47].

5. Circolazione e valorizzazione

Da quanto precede deriva che l'ordinamento non conosce una definizione unitaria dei veicoli accomunati dall'elemento della storicità, ma articola piuttosto una pluralità di nozioni giuridicamente rilevanti, ciascuna delle quali risponde a finalità normative distinte e si inserisce in un quadro regolatorio autonomo. Cionondimeno, le varie discipline si intersecano e si sovrappongono parzialmente, nel senso che uno stesso veicolo può astrattamente ricadere sotto più di uno dei regimi considerati, con conseguenze applicative che non sempre risultano tra loro coerenti.

Un veicolo dichiarato bene culturale ai sensi dell'art. 10 c.b.c., ad esempio, è soggetto ai vincoli conservativi propri del codice, ma può al tempo stesso beneficiare delle agevolazioni fiscali previste dalla legislazione tributaria, qualora ne possieda i requisiti anagrafici e nondimeno subire limitazioni alla sua circolazione in base al codice della strada. Proprio questa (possibile) sovrapposizione rende opportuno riflettere su taluni aspetti di carattere sistematico. Inoltre, sono tutti accomunati dall'elemento della vetustà e costituiscono evidentemente beni di rilevanza culturale, in considerazione del valore (socialmente rilevante) del collezionismo storico.

Può infatti ritenersi che essi siano espressione di valori storico-culturali simbolici, anche in funzione di stimolo per la coscienza sociale e culturale del determinato contesto storico in cui i vari veicoli sono stati non solo progettati, ma poi messi in produzione e commercializzati (e, dopo, messi in circolazione). Essi sono anche oggettivamente infungibili, dal momento che, data la loro rilevanza storica, non possono essere sostituiti con altri veicoli più recenti (con il sacrificio ineluttabile del bene di rilevanza culturale). Tale considerazione depone nel senso dell'adeguato e ragionevole bilanciamento con altri valori.

È noto invero che la costituzionalizzazione della tutela del patrimonio culturale (art. 9 Cost.) ha deposto nel senso della preminenza della protezione di tale interesse su ogni altro interesse pubblico, salvo che rispetto all'ambiente, sovente ricondotto al "paesaggio" [48].

La riforma dell'art. 9, con la significativa aggiunta della tutela dell'ambiente (comprese quelle della biodiversità e degli ecosistemi, ma anche degli animali), adesso non può che ulteriormente deporre nel senso del bilanciamento [49] di questi due interessi [50], piuttosto che verso la prevalenza di uno di essi (tipicamente, quello ambientale) sull'altro, come pure è stato sostenuto [51].

Non sembra contraddire questa impostazione la recente sentenza della Corte costituzionale n. 88/2025 [52] che ha ritenuto che il termine per annullamento d'ufficio di cui all'art. 21-*nonies*, legge n. 241/1990 dell'attestato di libera circolazione [53] (quale autorizzazione incidente su un interesse sensibile e di rango costituzionale, come la tutela del patrimonio storico e artistico della Nazione) non è incostituzionale. Questo perché innanzitutto l'interesse culturale è già adeguatamente tutelato in quanto gode di un regime di tutela che accorda prevalenza ad esso rispetto agli altri interessi coinvolti. Con la conseguenza, ad avviso della Corte, che non sia sostenibile che il termine di consumazione del potere di annullamento abbia sacrificato gli interessi "primari", come quello alla tutela del patrimonio storico, nel loro "nucleo essenziale" [54]. Inoltre, per via della necessità del rispetto del principio della certezza del diritto [55], qualificato come "elemento fondamentale e indispensabile dello Stato di diritto", connotato sia all'ordinamento nazionale, sia al sistema giuridico sovranazionale [56].

Rileva non solo la lettura proposta della mobilità sostenibile come diritto sociale [57], ma anche e più in generale la ricostruzione della circolazione come sviluppo della concezione del cittadino nella città, e quindi come valore che introduce differenze tra le persone, basate sulle loro possibilità, progetti personali e capacità [58]. La ricerca, allora, del bilanciamento tra circolazione dei veicoli storici e tutela dell'ambiente, e quindi dell'eventuale previsione di regole di favore per le auto e le moto di interesse storico e collezionistico, potrebbe essere condotta ragionando sulla circolazione come strumento di tutela dei beni che presentano un interesse culturale, ed effettivamente la giurisprudenza che si è occupata del tema si è mossa in questa direzione, richiamando la manutenzione e i periodi controllati di circolazione per conservare le caratteristiche tecniche (e quindi la necessità di conduzione dei veicoli in officina meccanica o carrozzeria) [59].

Va da sé che questa impostazione necessita della doverosa premessa per cui la nozione di "patrimonio storico e artistico della Nazione" di cui all'art. 9 Cost. non si esaurisce nei beni che sono formalmente culturali in quanto così indicati nel codice dei beni culturali e del paesaggio. Tale conclusione può del resto trarsi dalla giurisprudenza della Corte costituzionale a proposito di quei cd. beni culturali "minori" [60] (diversi da quelli indicati all'art. 11 sopra ricordato e non sottoposti alla normativa codicistica), che benché relativa alle implicazioni del riparto di potestà legislativa ex art. 117 Cost., determina una lettura ampia dei beni che possono essere intesi compresi nel "patrimonio culturale" in senso ampio [61].

In realtà tale impostazione potrebbe risultare non del tutto adeguata dal momento che il richiamo allo svolgimento delle ordinarie attività di cura e mantenimento del valore storico del veicolo (di cui sarebbe un prologo il recarsi nell'officina specializzata) potrebbe essere ugualmente soddisfatto mediante il trasporto della vettura con altro mezzo di locomozione che rispetti le regole sulla circolazione (per esempio, un camion con carrello o una bisarca).

Altrimenti, se invece assumiamo che l'utilizzo del mezzo è anche uno strumento per preservarlo perché lo si mantiene in esercizio, questa impostazione potrebbe stridere con le forti limitazioni alla circolazione delle auto d'epoca, che, come detto, non è ammessa, salvo particolari eccezioni. È il caso, per esempio, di manifestazioni automobilistiche autorizzate; anche in questo caso, però, è necessario ottenere l'autorizzazione da parte dell'ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione competente territorialmente, che, previa verifica di alcune condizioni, procede a rilasciare un apposito foglio di via. Del resto la sostanziale assenza di utilizzo vale anche soprattutto per quei veicoli dichiarati di interesse storico artistico o, comunque, inseriti nei musei in cui la vettura rimane esposta senza essere di fatto più spostata.

La circolazione dei veicoli storici può essere ricondotta nell'ambito della loro valorizzazione o, meglio, come strumento di promozione dello sviluppo della cultura, sulla base di una serie di considerazioni. Come è noto, innanzitutto, il codice riconduce alla valorizzazione le attività dirette a promuovere la conoscenza del patrimonio culturale e ad assicurarne le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica (art. 6). La valorizzazione, dunque, non si esaurisce nel mero mantenimento fisico del bene, ma implica necessariamente una dimensione relazionale, orientata al pubblico e alla trasmissione di significati culturali. È proprio in questa dimensione che si inserisce la circolazione dei veicoli storici.

Va preliminarmente osservato, infatti, che il veicolo storico non è un bene di rilevanza culturale che si consuma con l'uso, ma un bene la cui identità culturale è inscindibilmente legata alla sua funzione originaria, cioè quella di muoversi. Diversamente da un dipinto o da un documento d'archivio, per i quali la conservazione richiede tendenzialmente l'immobilità e la sottrazione agli agenti esterni, il veicolo storico esprime pienamente la propria autenticità, e dunque il proprio valore culturale, proprio nel momento in cui è posto in movimento. La circolazione non è, in altri termini, un'attività neutra rispetto al bene, ma costituisce la forma per eccellenza della sua manifestazione identitaria.

Da questo presupposto discende che la circolazione dei veicoli si inquadra nell'ambito di una sorta di conservazione dinamica dei beni, in cui non ci si limita al mantenimento del veicolo in condizioni controllate, isolato dal suo contesto d'uso originario, ma si svolge al contempo un'importante funzione di sensibilizzazione culturale nei confronti del pubblico più ampio.

L'incontro con un veicolo storico in circolazione avviene infatti in maniera spontanea nel tessuto urbano quotidiano (e non nel contesto artificiale di un'esperienza museale), raggiungendo così una platea di fruitori che difficilmente entrerebbe in contatto con questo patrimonio attraverso i canali tradizionali della cultura istituzionalizzata. Si pensi, in questo senso, agli spettatori di un raduno, ma soprattutto, per quel che qui maggiormente interessa, a coloro che semplicemente incontrano il veicolo sulla strada, ossia soggetti che, senza alcuna previa intenzione culturale, si trovano nondimeno esposti a un'esperienza di conoscenza e di memoria storica. Questa capacità di intercettare il pubblico non specializzato costituisce un elemento qualificante della funzione promozionale della circolazione, che non sarebbe replicabile attraverso forme statiche di esposizione.

Il tutto, senza dimenticare le indubbie ricadute della maggiore appetibilità nel mercato collezionistico dei veicoli circolanti. Un veicolo che può essere utilizzato su strada mantiene infatti generalmente un valore superiore rispetto a uno destinato esclusivamente all'esposizione statica, in quanto offre al proprietario un'esperienza più completa e autentica, e questo aspetto economico, lungi dall'essere puramente speculativo, contribuisce a incentivare gli investimenti nella conservazione e nel restauro di questi mezzi. In più, la valorizzazione economica [62] generata dalla possibilità di circolazione sostiene inoltre un intero ecosistema di competenze professionali, come meccanici specializzati, carrozzieri, restauratori, fornitori di ricambi, periti e altri professionisti il cui lavoro è essenziale per la preservazione di questo patrimonio.

L'esistenza di un mercato attivo crea, in altri termini, le condizioni economiche affinché tali professionalità possano continuare a esistere e a svilupparsi, assicurando così la trasmissione di un sapere tecnico che è esso stesso parte integrante del patrimonio di rilevanza culturale connesso ai veicoli storici.

In questo senso potrebbe allora ritenersi che la "promozione" richiamata all'art. 9 Cost. non sia (solamente) un compito per superare i condizionamenti materiali che comprimono lo sviluppo e la libera espressione della cultura [63] e quindi da ricondurre essenzialmente agli ausili finanziari (come le esenzioni, le contribuzioni dirette e le agevolazioni) [64].

Già la definizione legislativa (sebbene oramai abrogata [65]) dell'art. 148, comma 1, lett. g), d.lg. 31 marzo 1998, n. 112 sembrava consentire letture più ampie, laddove riconduceva nella "promozione delle attività culturali" ogni attività diretta a suscitare e sostenere le attività culturali. Del resto, a sua volta, l'art. 153, comma 2, lett. b), d.lg. n. 112 del 1998, includeva nella promozione l'organizzazione di iniziative dirette ad accrescere la conoscenza delle attività culturali ed a favorirne la migliore diffusione. Adesso, l'art. 6 c.b.c. individua nella promozione dello sviluppo della cultura [66] la finalità degli interventi di valorizzazione [67], che si sostanziano nella promozione della conoscenza del patrimonio culturale e nella garanzia delle migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica dello stesso [68].

Deriva da quanto sopra che tutela e valorizzazione (anche tramite la promozione) vivono di una costante simbiosi senza che nessuno di essi possa (o debba) prevalere in sé (tenendo peraltro a mente le ambiguità della formulazione legislativa sia della *compatibilità* con le esigenze di tutela di cui al richiamato art. 6, comma 2, c.b.c., sia della *conformità* alla normativa di tutela prevista dall'art. 1, comma 6, c.b.c.), ma dovendosi sempre cercare di favorire il loro contemperamento [69]. Anche la *valorizzazione* degli interessi culturali, pertanto, va coordinata con le esigenze della tutela dell'ambiente nell'ottica dell'integrazione e dell'adeguato perseguimento di entrambi gli interessi (sensibili) coinvolti.

Note

[*] Marco Gaetano Pulvirenti, ricercatore di Diritto amministrativo e pubblico presso l'Università degli Studi di Catania, Via Santa Maddalena 56, 95124 Catania, email: mg.pulvirenti@unict.it.

[1] V. G. Morbidelli, *Articolo 10*, in *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, (a cura di) M.A. Sandulli, Milano, Giuffrè, 2019, pag. 133, per il quale l'elenco dell'art. 10, comma 4, c.b.c. è una esemplificazione avente carattere non tassativo.

[2] Non emerge alcun dato significativo della scelta legislativa di non inserire i mezzi di trasporto nell'elenco di cui nel testo, mentre la *Relazione del Servizio Studi della Camera* del 14 giugno 2006, n. 7, si sofferma sul richiamo delle altre categorie di beni di cui al comma 4 del riferito art. 10.

[3] Come risulta nel Catalogo generale dei Beni culturali, essa venne per disposizione dello stesso D'Annunzio conferita allo Stato con la propria dimora, corredata di arredo, del Vittoriale, nel cui garage restò fino all'improvvisa alienazione avvenuta nel 1946. Recentemente recuperata sul mercato di settore, ne è stata rivendicata la proprietà pubblica.

[4] L. Casini, *Patrimonio culturale*, in *Enc. dir., I tematici III - Funzioni amministrative*, Milano, Giuffrè, 2022, pag. 820.

[5] Cfr., tra gli altri, C. Barbati, M. Cammelli, L. Casini, G. Piperata, G. Sciuolo, *Diritto del patrimonio culturale*, Bologna, Il Mulino, 2025, pag. 40 ss.; A. Crosetti, D. Vaiano, *Beni culturali e paesaggistici*, Torino, Giappichelli, 2023, pag. 31 ss.; S. Amorosino, *Diritto dei beni culturali e del paesaggio*, Milano, Giuffrè, 2024, pag. 34 ss.; M. Ainis, M. Fiorillo, *L'ordinamento della cultura. Manuale di legislazione dei beni culturali*, Milano, Giuffrè, 2022, pag. 125 ss.; A. Roccella, *Manuale di legislazione dei beni culturali*, Bari, Cacucci, 2022, pag. 49 ss.

[6] Così G. Morbidelli, *Articolo 10*, cit., pag. 142.

[7] M. Cantucci, *La tutela giuridica delle cose di interesse artistico o storico*, Padova, Cedam, 1953, pag. 111.

[8] Sui beni della seconda parte della lett. d), vd. T. Alibrandi, P.G. Ferri, *I beni culturali e ambientali*, Milano, Giuffrè, 2001, pag. 465.

[9] R. Tamiozzo, *La legislazione dei beni culturali e paesaggistici*, Milano, Giuffrè, 2004, pag. 12.

[10] Vd. Cons. St., sez. VI, 14 giugno 2017, n. 2920, per il quale riferimento alla storia politica "non necessariamente coinvolge fatti di particolare importanza, potendo essere sufficiente anche il ricordo di eventi della storia locale".

[11] G. Morbidelli, *Articolo 10*, cit., pag. 143 ha criticato questa previsione in quanto formula intrisa di genericità.

[12] Il decreto prosegue evidenziando che la vettura venne "utilizzata, seppur sporadicamente, dal Corpo di Pubblica Sicurezza e per esso dal mitico ed abile pilota maresciallo Armando Spatafora (Siracusa, 9 Marzo 1927 - nr. 26 febbraio 1987). Il maresciallo a bordo della sua Ferrari si lanciò dalla scalinata di Trinità dei Monti per inseguire un malvivente marsigliese che credeva di scappare all'arresto prendendo la scalinata".

[13] Cfr. Cons. St., sez. VI, 14 giugno 2017, n. 2920.

[14] Si v. Tar Lombardia, Milano, sez. III, 11 novembre 2020, n. 2119.

[15] Sempre nel museo di cui nel testo è presente, tra le altre, una Isotta Fraschini 8A anno 1929, il cui interesse è dovuto al suo carattere innovativo, in quanto è stata la prima ad essere dotata di un motore a 8 cilindri in linea con potenza di 61 HP e 7370 cc. di cilindrata.

[16] La motivazione del provvedimento riporta anche la circostanza curiosa che l'iscrizione di proprietà al Corpo Nazionale Vigili del Fuoco riporti la data del 25 aprile 1945. Peraltro, i numeri della targa 52001 indicano con le prime due cifre il Comando di Milano e con le successive tre il veicolo immatricolato (cioè il primo), tale numerazione verrà poi abbandonata.

[17] Tra le vetture nel museo Da Vinci possiamo indicare anche l'automobile della E. Bianchi Di Milano, Esercizio Pel Commercio Di Velocipedi, l'autovettura Fiat del 1899 con carrozzeria a torpedo, verniciata di bordeaux, e parafranghi in lamiera di colore nero; la vettura Fiat Gacosa Dante con carrozzeria a berlinetta, verniciata di grigio e sostenuta da un telaio a due longheroni e a traverse e l'autovettura OM con carrozzeria a torpedo verniciata di blu e parafranghi in lamiera di colore nero del 1922.

[18] G. Pastori, *Articolo 11*, in *Il Codice dei beni culturali e del paesaggio*, (a cura di) M. Cammelli, Bologna, Il Mulino, 2004, pag. 104.

[19] G. Morbidelli, *Articolo 11*, in *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, (a cura di) M.A. Sandulli, Milano, Giuffrè, 2019, pag. 147.

[20] S. Foà, *La legittimità costituzionale della l. r. Lazio sulla tutela e valorizzazione dei centri storici*, in *Giorn. dir. amm.*, 2003, 3, pag. 907.

[21] Cfr. Tar Veneto, Sez. II, 24 marzo 2010, n. 934, per il quale il testo dell'art. 11 ha principalmente lo scopo di rimarcare il significato del rinvio ad altre disposizioni del medesimo testo legislativo e di evidenziare che, in primo luogo, il regime giuridico di tutela risulta essere, per ciascuna tipologia, unicamente quello descritto dalla norma di volta in volta richiamata e, in secondo luogo, che non vi è alcuna automatica ascrivibilità delle cose contemplate nel novero dei beni culturali, poiché tale status può conseguire solo in esito ad una indagine di natura tecnico-discrezionale intesa ad accertare la presenza del grado di interesse storico ed artistico e delle altre condizioni richieste dall'art. 10 del medesimo testo legislativo per la loro sottoposizione a tutela mediante formale dichiarazione.

[22] Cfr. Tribunale di Bologna, 9 gennaio 2024, n. 47.

[23] Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fornito varie indicazioni sul d.m. di cui nel testo con la Circolare 4 ottobre 2010, n. 79269.

[24] Il certificato è diventato l'unico documento valido per la circolazione dei veicoli storici, sostituendo l'attestato di storicità.

[25] Cfr. Tar Lazio, Roma, Sez. V, 18 ottobre 2023, n. 15408.

[26] Si veda il 1° Rapporto sul mondo delle auto storiche - Il motorismo storico in Italia del Centro Studi della Fondazione Filippo Caracciolo, 2023, disponibile in <https://fondazionecaracciolo.aci.it/notizie-ed-eventi/il-motorismo-storico-in-italia-1-rapporto-sul-mondo-delle-auto-storiche/>.

[27] V. Report Art & Finance di Deloitte Private Italia, 2023.

[28] In argomento v. A. Benedetto, *Bollo auto: riduzione del 50% per le "auto storiche"*, in *Pratica fiscale e Professionale*, 2019, 31, pag. 35 ss.; R. Lupi, R. Baldella, *Auto normali e «storiche» tra vecchio e nuovo redditometro*, in *Dialoghi tributari*, 2012, pag. 597 ss.; G. Selicato, *Redditometro ed auto di interesse storico e collezionistico*, in *Rassegna tributaria*, 2007, pag. 536 ss.

[29] V. Cass. Civ., sez. VI, 17 ottobre 2019, n. 26394. Si tratta della sentenza resa a seguito della pronuncia della Corte costituzionale del 2019, su cui *infra*. Già precedentemente Corte cost. 23 dicembre 2005, n. 455 aveva ritenuto incostituzionale l'art. 10, 1° comma, l.r. 4 febbraio 2005, n. 3 della regione Liguria, a tenore del quale a decorrere dall'anno in cui si compie il ventesimo anno dalla loro costruzione, gli autoveicoli e i motoveicoli ad uso privato destinati esclusivamente al trasporto di persone rispondenti ai requisiti indicati nell'art. 60 c.d.s. che risultano iscritti nei registri Automotoclub storico italiano, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e Federazione motociclistica italiana sono soggetti alle tasse automobilistiche nei limiti dell'art. 63 di cui nel testo.

[30] Corte cost., 22 maggio 2017, n. 118. Cfr. A. Giovanardi, *Tasse automobilistiche tra Stato e autonomie speciali: un de profundis per l'autonomia tributaria regionale?*, in *Giur. cost.*, 2017, pag. 1206 ss.

[31] Corte cost., 20 maggio 2019, n. 122. Cfr. C. Scalinci, *Sulle esenzioni dalla tassa automobilistica la competenza regionale non può essere implicita e "a senso unico"*, in *Giurisprudenza costituzionale*, 2019, pag. 1475 ss.; A. Giovanardi, *Complicate ricostruzioni per risolvere questioni microconflittuali di dettaglio: il bollo auto come paradigma di un'autonomia asfittica e, comunque, sempre sottrattiva*, in *Rivista trimestrale di diritto tributario*, 2019, pag. 453 ss.; M. Barone, *Sentenza di "interpretazione autentica" o cambio di giurisprudenza? La questione degli effetti di una decisione peculiare*, in *Giurisprudenza costituzionale*, 2019, pag. 1484 ss.; M. Benvenuti, *La dimensione finanziaria delle differenziazioni territoriali*, in *www.gruppodipisa.it*, 2021, 1; G. Rivosecchi, *Una convincente pronuncia sulla manovrabilità (al ribasso) della tassa automobilistica regionale*, in *www.forumcostituzionale.it*, 2019, 9.

[32] P. De' Capitani, *Il bollo auto e le "giovani storiche"*, in *Diritto e pratica tributaria*, 2020, pag. 113.

[33] F. Gallo, *I principi del federalismo fiscale, retro*, 2012, I; G. Fransoni, *Il presupposto dei tributi regionali e locali. Dal precetto costituzionale alla legge delega*, in *Riv. dir. trib.*, 2011, 1, pag. 267 ss.; F. Stradini, *Autonomia impositiva delle regioni a statuto speciale: il riconoscimento costituzionale e l'erosione del primato tra Corte costituzionale e diritto comunitario*, *ivi*, 2013, 120 ss.; A. Giovanardi, *Il riparto delle competenze tributarie tra giurisprudenza costituzionale e legge delega in materia di federalismo fiscale*, *ivi*, 2010, 1, 36 ss.

[34] Il 2° e 3° comma dell'art. 63, legge n. 342 del 2000 avevano previsto l'esenzione dalla tassa automobilistica anche per tutte le vetture immatricolate da almeno vent'anni; poi era intervenuta l'abrogazione dei due suddetti commi ad opera della legge di Stabilità del 2015. Adesso, come indicato nel testo, la legge di Bilancio 2019 ha aggiunto il comma 1-bis all'art. 63, legge n. 342 del 2000, che prevede, a partire dal 1° gennaio 2019, una riduzione del tributo pari al 50% per le auto (o moto) di età compresa tra i venti e i ventinove anni che siano di interesse storico e collezionistico.

[35] L'autorizzazione è rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti.

[36] I limiti di cui nel testo possono eventualmente derivare dall'applicazione dei piani previsti dal d.lg. 13 agosto 2010, n. 155 di attuazione della direttiva 2008/50/CE, che ha per l'appunto individuato lo strumento pianificatorio e le misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori - obiettivo, nonché per il mantenimento dei limiti previsti (art. 9) e per la riduzione del rischio di superamento delle soglie di allarme (art. 10). L'Unione europea si è del resto posta l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050, sulla base del Green Deal europeo, piano presentato dalla Commissione nel dicembre 2019. Già da tempo comunque sono avvertite in ambito comunitario le esigenze di tutela dell'ambiente connesse alla circolazione, basti ricordare la direttiva 2006/38/CE, relativa al trasporto di merci su strada, che impone di calibrare i pedaggi autostradali in base al carico inquinante dei mezzi ed all'ora di utilizzo delle infrastrutture; la direttiva 2008/68/CE, che punta ad aumentare la sicurezza nel trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili interne; la direttiva 2009/33/CE, che impone di considerare l'impatto energetico ed ambientale dei veicoli nel corso dell'intero ciclo di vita. Analogamente, va considerata la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (Sustainable and Smart Mobility Strategy - putting European transport on track for the future (COM/2020/789))*.

[37] Non è questa la sede per ricostruire la nozione di "centro abitato" prevista in varie disposizioni legislative (oltre alla definizione dell'art. 3 c.d.s. e a vari richiami nel codice della strada, infatti, vanno ricordate quantomeno l'art. 1 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, e l'art. 338 del vecchio testo unico delle leggi sanitarie, r.d. 27 luglio 1934, n. 1265), anche

per distinguerla da espressioni similari, come quella di "centro storico". Sia quindi consentito rinviare al nostro *Ignazio Maria Marino e il problema dei centri storici*, in *Riv. dir. Arti Spettacolo*, 2022, pag. 82.

[38] Si vedano, da ultimo, la determina dirigenziale 15 maggio 2024, n. 3868, l'ordinanza 15 maggio 2024, n. 571, e la deliberazione Giunta comunale 9 maggio 2024, n. 552.

[39] Cons. St., sez. I, parere 21 aprile 2021, n. 799.

[40] V. ordinanza 12 maggio 2022, n. 85; la delibera di Giunta comunale 30 settembre 2022, n. 743/112 ha inoltre istituito un sistema di deroghe con procedura di registrazione preventiva.

[41] Per esempio, a Bologna è indicata l'esenzione per i veicoli di interesse storico e collezionistico con più di 30 anni e certificazione Asi o Fmi (ordinanza 13 marzo 2023, n. 176281); a Firenze l'esenzione è completa per i veicoli con più di 50 anni iscritti nei registri storici nazionali, mentre è parziale (limitata a giorni e orari specifici) per i veicoli tra i 30 e i 49 anni, ed è poi previsto un permesso specifico categoria "V" (ordinanza 8 aprile 2021, n. 63); sia a Napoli che a Genova è stata introdotta l'esenzione per i veicoli con più di 40 anni certificati con attestazione Asi, Fmi o altri registri riconosciuti (v. per Napoli ordinanza 19 maggio 2022, n. 207; per Genova l'ordinanza 14 giugno 2022, n. 193), ma mentre nel capoluogo campano è stato istituito il contrassegno "Vs" (Veicolo Storico) valido per l'accesso a tutte le Ztl cittadine, con permessi speciali per manifestazioni ed eventi dedicati ai veicoli d'epoca ed è stato esteso l'orario di circolazione per i veicoli storici con età compresa tra i 30 e i 40 anni (ordinanza 14 marzo 2023, n. 451), a Genova l'accesso è consentito ai veicoli storici tra i 30 e i 40 anni solo in determinati giorni e orari (cfr. la predetta ordinanza), ed è previsto l'accesso facilitato alla "Blu Area" per i veicoli storici con più di 30 anni previa registrazione (deliberazione della Giunta comunale 23 settembre 2022, n. 245); è poi dettata una regolamentazione specifica in caso di emergenze ambientali (vd. l'ordinanza 20 febbraio 2023, n. 67, in base alla quale i veicoli di interesse storico e collezionistico con più di 40 anni possono circolare anche durante i blocchi del traffico per inquinamento, mentre quelli compresi tra i 30 e i 40 anni possono circolare solo se rispettano determinate classi emissive).

[42] Tar Lazio, 18 ottobre 2023, n. 15408.

[43] Si veda l'ordinanza del Sindaco di Roma Capitale 31 ottobre 2023, n. 115.

[44] Si tratta della sentenza 18 luglio 2024, n. 14699.

[45] Cfr. il ricordato parere di Cons. St., sez. I, 29 aprile 2021, n. 799.

[46] Si veda la sopra ricordata sentenza Tar Lazio, Roma, sez. V, 18 ottobre 2023, n. 15408; inoltre, Tar Campania, sez. V, 20 novembre 2024, n. 6388.

[47] V. Tar Lazio, Roma, sez. II, 18 luglio 2024, n. 14699.

[48] Cfr. Corte cost. 7 novembre 2007, n. 367 e 2 luglio 2008, n. 232. Cfr. G.F. Cartei, *Autonomia locale e pianificazione del paesaggio*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 2013, 3, pag. 703 ss.; [M. Immordino, La dimensione "forte" della esclusività della potestà legislativa statale sulla tutela del paesaggio nella sentenza della Corte costituzionale n. 367 del 2007](#), in *Aedon*, 2008, 1; P. Maddalena, *L'interpretazione dell'art. 117 e dell'art. 118 della Costituzione secondo la recente giurisprudenza costituzionale in tema di tutela e di fruizione dell'ambiente*, in *Federalismi.it*, 2010, 9; Id., *La tutela dell'ambiente nella giurisprudenza costituzionale*, in *Giorn. dir. amm.*, 2010, 1, pag. 307 ss.; E. Furno, *La Corte costituzionale "salva" la cogestione in materia paesaggistica, ma non scioglie il nodo del rapporto tra Stato e regioni*, in *Giur. cost.*, 2007, 6, pag. 4119 ss.; F. Di Dio, *Lo Stato protagonista nella tutela del paesaggio: la Consulta avvia l'ultima riforma del Codice dei beni culturali e del paesaggio*, in *Riv. giur. amb.*, 2008, 2, pag. 389 ss. Sulla questione, cfr. diffusamente G. Vesperini, *Diritto amministrativo speciale*, in *Corso di diritto amministrativo*, III, (diretto da) S. Cassese, Milano, 2005, pag. 228. Peraltro, già M.S. Gianni, «Ambiente»: *saggio sui suoi diversi aspetti giuridici*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 1973, 1, pag. 1 ss., aveva anticipato la riconducibilità dell'ambiente a tre gruppi di istituti, ossia il paesaggio (o meglio, le bellezze paesistiche e culturali), la difesa del suolo, dell'aria, dell'acqua (e quindi la lotta contro gli inquinamenti) e l'urbanistica.

[49] Sia consentito rinviare al nostro *Prime riflessioni sulla tutela del patrimonio culturale e dell'ambiente nel nuovo testo dell'art. 9 Cost.*, in *Ildirittoamministrativo.it*, 2023, 1, nel quale si sottolinea come la novella costituzionale avrebbe introdotto una equiordinazione tra "paesaggio e patrimonio storico e artistico della Nazione" ed "ambiente", in quanto entrambi parimenti oggetto di tutela da parte della Repubblica.

[50] Cfr. [M. Cammelli, G. Piperata, Patrimoni culturali: innovazioni da completare; tensioni da evitare](#), in *Aedon*, 2022, n. 1.

[51] G. Severini, P. Carpentieri, *Sull'inutile anzi dannosa modifica dell'art. 9 della Costituzione*, in *Giustiziainsieme.it*, 2021; G. Montedoro, *Il ruolo di Governo e Parlamento nell'elaborazione e nell'attuazione del PNRR*, in [www.giustizia-amministrativa.it](#), 2021.

[52] Corte cost. 26 giugno 2025, n. 88. Cfr. G. Fonderico, *La Corte costituzionale e la pazienza di semplificare*, in *Giur. cost.*, 2025, 3, pag. 745 ss.; C. Aliberti, *La Corte costituzionale ed il tempo nella tutela dei beni culturali*, *ivi*, pag. 754 ss.; A. Averardi, M.F. Campagna, *Il caso Vasari: overosia del diritto in fuga dall'ars inveniendi*, in *Giustamm.it*, 2025; G. Serra, *Legittimità costituzionale del termine decadenziale fisso per l'annullamento d'ufficio*, in *Giurisprudenza italiana*, 2025, pag. 2597 ss.; C. Ramotti, *Il «tempo» dell'annullamento d'ufficio tra normativa primaria e interessi di rango costituzionale: la tutela del patrimonio culturale*, in *Federalismi.it*, 2025, 26; A. Gandino, *La lettura costituzionale dell'autotutela amministrativa: verso quale certezza?*, *ivi*, 30.

[53] L'attestato era stato emesso a fronte della descrizione della tela come raffigurazione di una figura femminile, attribuita alla scuola italiana del XVI secolo; solo successivamente era emerso che si trattava dell'Allegoria della pazienza di Giorgio Vasari. Una vicenda simile era già stata decisa da Cons. St., sez. VI, 21 novembre 2023, n. 9962, a proposito dell'annullabilità d'ufficio dell'attestato di libera circolazione del dipinto *Il miracolo delle quaglie*, attribuito a Jacopo Bassano. È interessante notare che in quest'ultima vicenda il Consiglio di Stato aveva deciso diversamente da quanto statuito in prime cure da Tar Lazio, Roma, sez. II-quater, 22 agosto 2022, n. 11306.

[54] Pur con riguardo ad un diverso interesse primario, si v. Corte cost. 9 maggio 2013, n. 85.

[55] Per talune considerazioni sul ruolo del principio della certezza del diritto anche in ambiti diversi da quello di cui nel testo sia consentito rinviare al nostro *Intangibilità del giudicato, primato del diritto comunitario e teoria dei controlimiti costituzionali*, in *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, 2009, pag. 341 ss.

[56] Cfr. Corte cost. 27 marzo 2025, n. 36; 23 aprile 2024, n. 70 del 2024; 5 novembre 2021, n. 210.

- [57] F. Coccia, *Per un nuovo paradigma di libertà di circolazione: la mobilità sicura e sostenibile*, in *Ambientediritto.it*, 2025, 2.
- [58] P. Pucci, *Mobilità. Tre chiavi interpretative e alcuni paradossi*, in AA.VV., *Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU. L'urbanistica italiana nel mondo*, Milano, Giuffrè, 2014, pag. 1373 ss.
- [59] Cfr. il citato parere di Cons. St., sez. I, 29 aprile 2021, n. 799.
- [60] Vd., tra le altre, Corte cost. 28 marzo 2003, n. 94 e 17 luglio 2013, n. 194. Cfr. L. Casini, "Le parole e le cose": la nozione giuridica di bene culturale nella legislazione regionale, in *Giorn. dir. amm.*, 2014, 1, pag. 257 ss.; [A.M. Poggi, Verso una definizione aperta di "bene culturale"? A proposito della sentenza n. 94/2003 della Corte costituzionale](#), in *Aedon*, 2003, 1; P. Carpentieri, *Le regioni possono introdurre nuove tipologie di beni culturali, ma ai soli fini della valorizzazione*, in *www.giustizia-amministrativa.it*, 2003; S. Foà, *La legittimità costituzionale della l.r. Lazio sulla tutela e valorizzazione dei locali storici*, in *Giorn. dir. amm.*, 2003, 4, 907 ss.; Id., *La legge regionale sulla tutela dei locali storici è legittima perché non riguarda "beni culturali" ma beni "a rilevanza culturale". La Corte costituzionale "sorvola" sulla distinzione tra tutela e valorizzazione*, in *Le Regioni*, 2003, 6, pag. 1232 ss.; G. Manfredi, *Il riparto delle competenze in tema di beni culturali e la leale collaborazione*, in *Ist. fed.*, 2017, 3, pag. 791 ss.; S. Mabellini, *La "presunzione di culturalità" apre un ulteriore varco statale nell'autonomia regionale*, in *www.giurcost.org*, 2013, pag. 2770 ss.; G. Sabato, *La tutela del patrimonio culturale nella giurisprudenza costituzionale e amministrativa*, in *Giorn. dir. amm.*, 2017, 1, pag. 116 ss.; P. Scarlatti, *Beni culturali e riparto di competenze tra Stato e Regioni nella più recente giurisprudenza della Corte costituzionale*, in *Le Regioni*, 2018, 2, pag. 674 ss.
- [61] A. Bartolini, *Beni culturali (diritto amministrativo)*, in *Enc. dir. - Annali VI*, Milano, Giuffrè, 2013, pag. 106.
- [62] Sulla valorizzazione economica, si vedano in particolare i saggi in *L'immateriale economico nei beni culturali*, (a cura di) A. Bartolini, G. Morbidelli, Torino, Giappichelli, 2016.
- [63] M. Ainis, *Cultura e politica. Il modello costituzionale*, Padova, Cedam, 1991, pag. 21 ss.
- [64] Sugli incentivi finanziari nella cultura, v. S. Merlini, *La "politica culturale" della Repubblica ed i principi della Costituzione*, in *Diritti, nuove tecnologie, trasformazioni sociali. Scritti in memoria di Paolo Barile*, Padova, Cedam, 2003, pag. 521 ss.
- [65] La disposizione, come si sa, al pari dell'art. 153 di cui *infra*, è stata abrogata dall'art. 184 c.b.c.
- [66] Cfr., sull'accostamento della funzione di valorizzazione alla promozione della cultura, F. Caporale, *La valorizzazione dei beni culturali. Analisi giuridica delle trasformazioni in corso*, Napoli, Editoriale scientifica, 2024, pag. 319 ss.
- [67] Cfr. L. Casini, *Ereditare il futuro. Dilemmi sul patrimonio culturale*, Bologna, Il Mulino, 2016, pag. 109.
- [68] Cfr. [V. Di Capua, La Convenzione di Faro. Verso la valorizzazione del patrimonio culturale come bene comune](#), in *Aedon*, 2021, 3.
- [69] Sia consentito rinviare al nostro *Patrimonio culturale e ordinamento pluralista*, cit., pag. 216 ss.