

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 694

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CECCUZZI, CENNI, LULLI, VELO, BERRETTA, CARELLA, CASSINELLI, CAVALLARO, CRISTALDI, DIMA, FADDA, FERRARI, FLUVI, FOGLIARDI, FONTANELLI, FRONER, GATTI, GHIZZONI, GOISIS, GRAZIANO, LOVELLI, MANTINI, MARIANI, MATTESINI, MIGLIOLI, MILO, NANNICINI, PELUFFO, QUARTIANI, RIA, SANGA, SANI, SARDELLI, SCARPETTI, SPOSETTI, STRIZZOLO, TORRISI, TRAPPOLINO, VANNUCCI, VICO**

Nuove disposizioni in materia di *autocaravan*

Presentata il 5 maggio 2008

ONOREVOLI COLLEGHI! — Da circa venti anni il settore della camperistica in Italia e in Europa ha registrato una lunga e ininterrotta crescita di mercato con significativi incrementi di volumi di pezzi prodotti, di fatturato e di occupati per le imprese della filiera. Secondo le ultime indagini, nel 2005 il parco circolante degli *autocaravan* ha raggiunto in Italia le 200.000 unità, in virtù di una crescita del numero di immatricolazioni che non si è mai interrotta negli ultimi dieci anni. Si tratta di cifre significative che nell'ultimo periodo si assestano, però, a livelli inferiori rispetto a quelle di altri Paesi europei come la Francia, la Germania o il Regno Unito.

In relazione ai dati citati questo settore, nella sua accezione di turismo itinerante, può rappresentare un volano straordinario di ricchezza per i nostri territori. I fruitori di *autocaravan* caratterizzano, infatti, un turismo destagionalizzato uniformato nelle differenti stagioni, appartengono a una fascia medio-alta di reddito, hanno un basso impatto ambientale, soprattutto se rapportato al turismo delle seconde case, e sono attratti dalle aree rurali e dalle località minori.

Emerge quindi la necessità, da parte del legislatore, di una normativa in grado di promuovere l'utilizzo degli *autocaravan*, in armonia con le disposizioni in materia

degli altri Paesi europei, elevando i livelli di sicurezza e di fruibilità del mezzo.

Sono essenzialmente tre i livelli di intervento introdotti dalla presente proposta di legge: il primo si riferisce alla modifica dell'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 282, che prevede la possibilità, per chi è in possesso della patente di categoria B, di essere abilitato anche alla guida degli *autocaravan*, innalzando il limite di massa complessiva degli autoveicoli attualmente previsto. Il secondo prevede una rivisitazione complessiva della disponibilità delle aree di sosta e dei parcheggi per gli *autocaravan*, mentre il terzo riguarda agevolazioni fiscali per le persone disabili e per l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili.

L'innalzamento a 4,25 tonnellate della massa complessiva degli autoveicoli alla cui guida sono abilitati i possessori di patente di categoria B, attualmente fissata a 3,5 tonnellate, rappresenta in primo luogo una norma necessaria già adottata da anni da altri Paesi europei come la Francia e la Germania. Questo provvedimento eleverebbe infatti sensibilmente la fruibilità e l'appetibilità del mezzo: con tale modifica gli *autocaravan* potranno essere dotati di dispositivi e di accessori capaci di integrare i livelli di sicurezza, di vivibilità e di *comfort* fidelizzando e aumentando conseguentemente la platea dei potenziali clienti.

Altro provvedimento significativo riguarda poi la disponibilità delle aree di sosta e dei parcheggi per gli *autocaravan*. Le possibilità di circolazione e di sosta per gli *autocaravan* e la diffusione di aree attrezzate con servizi per il rifornimento di acqua potabile e per lo scarico delle acque reflue sono oggi una tematica significativa per la diffusione di questo tipo di turismo. La scelta di viaggiare in *autocaravan* è determinata, infatti, dal desiderio di spostarsi liberamente e di pernottare indipendentemente dalle strutture alberghiere e in genere di ospitalità (aree di sosta a pagamento), ma, nel contempo, di poter disporre di punti di servizio per i rifornimenti e per gli scarichi dei reflui.

Secondo i dati relativi alla ricettività del settore, gli autocaravanisti trascorrono solo il 36,8 per cento delle notti in campeggio, il 30,5 per cento in aree di sosta a pagamento e il 22,2 per cento in spazi liberi non a pagamento. La permanenza per i due terzi delle notti al di fuori di strutture ricettive per il campeggio, nonostante le difficoltà connesse ai divieti di sosta libera e alla scarsa diffusione di aree di sosta attrezzate, denota quindi una predilezione per forme di sosta alternative al campeggio.

Le esigenze del turista itinerante trovano infatti sempre meno risposte nelle opportunità offerte dai campeggi, che hanno vincoli di orario per l'ingresso e l'uscita, richiedono spesso una prenotazione e offrono, in definitiva, scarsa flessibilità, avvicinandosi sempre più alla tipologia dei villaggi turistici, con animazione e servizi volti al turista stanziale, più adatti quindi alle *roulotte* e alle tende, o a coloro che scelgono di alloggiare in strutture messe a disposizione dal campeggio stesso. D'altronde, la sosta libera è spesso limitata dalle restrizioni alla sosta e alla circolazione dei veicoli ricreazionali poste in essere dai comuni. Assume quindi un grande rilievo la presenza di aree attrezzate per la sosta, comunque necessarie per il carico e lo scarico delle acque reflue.

L'accoglienza delle comunità ospiti, declinabile in termini di legislazione nazionale riguardo alla circolazione e alla sosta degli *autocaravan*, la razionalizzazione delle limitazioni poste dalle ordinanze comunali in merito alla circolazione e alla sosta, nonché la diffusione di strutture attrezzate per il carico e lo scarico delle acque reflue e di aree per il pernottamento sono fondamentali non solo nel determinare la fruibilità del proprio veicolo ricreazionale, ma anche nell'elevare la godibilità e la piacevolezza della vacanza itinerante.

Proprio in questa direzione, con la presente proposta di legge si intende contribuire allo sviluppo del turismo in generale e di quello itinerante in particolare, attraverso l'introduzione di alcune modifiche al citato codice della strada, di cui al

decreto legislativo n. 285 del 1992, che, nel rispetto della filosofia generale del codice stesso, mirano ad agevolare lo sviluppo del turismo in *autocaravan*, anche attraverso la realizzazione di strutture idonee alla sosta su tutto il territorio nazionale. Questo è un provvedimento che vuole promuovere la libertà di circolazione, garantita dalla nostra Costituzione, nel pieno rispetto delle normative, delle restrizioni e delle cautele che sono dettate unicamente dalla legge. Un apposito articolo della presente proposta di legge (articolo 2) valorizza poi, come già rilevato, la peculiarità cosiddetta « non ricreativa » dell'*autocaravan*. Gli *autocaravan*, per la loro abitabilità e fruizione, rappresentano infatti un veicolo particolarmente funzionale per il trasporto ordinario dei disabili. Risulta quindi fondamentale, nella corretta applicazione di politiche fiscali che promuovano i principi di solidarietà nei confronti delle categorie sociali deboli, introdurre agevolazioni fiscali per i soggetti disabili e per i loro nuclei familiari.

La presente proposta di legge è suddivisa in sei articoli.

L'articolo 1 introduce una modifica alle norme sulle categorie della patente di guida. La normativa vigente prevede che con la patente di categoria B si possano guidare: motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,50 tonnellate e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,50 tonnellate. L'articolo 1 propone quindi la modifica di questi parametri, consentendo a chi possieda la patente di categoria B la guida di veicoli sino a 4,25 tonnellate. Di conseguenza, chi conseguirà la patente di categoria C potrà guidare autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 4,25 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente di categoria D, e non più di massa complessiva a pieno

carico superiore a 3,50 tonnellate come prevede la normativa vigente. Tale modifica si rende necessaria per le specifiche caratteristiche tecniche degli *autocaravan* che spesso superano il limite di tonnellaggio previsto dall'attuale normativa per la patente di categoria B e che determinerebbero quindi la necessità di conseguire anche della patente di categoria C.

Gli articoli 2 e 3 prevedono rispettivamente le agevolazioni fiscali per i disabili e l'esenzione dalle tasse automobilistiche in casi determinati. Sono introdotte detrazioni fiscali per i soggetti disabili che usufruiscono degli *autocaravan* equiparandole a quelle vigenti per i mezzi di uso precipuo degli stessi disabili (come, ad esempio, le carrozzine) ed estendendo quindi le disposizioni fiscali già previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449. L'articolo 3 esenta gli invalidi civili, i ciechi civili e i sordi dal pagamento delle tasse automobilistiche e prevede, inoltre, incentivi per l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili attraverso l'esenzione dalle citate tasse per cinque anni: una proposta che va nella direzione della salvaguardia ambientale e della promozione delle energie pulite.

L'articolo 4 prende poi in considerazione le aree di sosta e i parcheggi, prevedendo che le amministrazioni comunali provvedano all'individuazione di apposite aree per la sosta e per il rimessaggio degli *autocaravan*, in attuazione di quanto già previsto dal citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e dal relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

Lo stesso articolo 4 ribadisce, inoltre, l'esigenza di prevedere i parcheggi per gli *autocaravan* anche all'interno dei centri urbani, disponendo che siano realizzati in zone servite dal trasporto pubblico abilitato al trasporto di persone disabili.

L'articolo 5 stabilisce che le amministrazioni comunali non possano disporre limitazioni del traffico per gli *autocaravan* e le vetture similari, mentre l'articolo 6 reca la copertura finanziaria.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Modifiche all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Il comma 3 dell'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«3. La patente di guida, conforme al modello comunitario, si distingue nelle seguenti categorie e abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie:

A – Motoveicoli di massa complessiva sino a 1,3 tonnellate;

B – Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 4,25 tonnellate e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 4,25 tonnellate;

C – Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 4,25 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente di categoria D;

D – Autobus e altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E – Autoveicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati per ciascuna delle precedenti categorie, autoarti-

colati destinati al trasporto di persone e autosnodati, purché il conducente sia abilitato alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente di categoria D, altri autoarticolati, purché il conducente sia abilitato alla guida degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente di categoria C ».

## ART. 2.

*(Agevolazioni per i soggetti disabili)*

1. Gli *autocaravan* sono considerati, per la propria peculiarità, mezzo privilegiato per il trasporto di soggetti disabili.

2. Agli *autocaravan* di proprietà di soggetti disabili si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni, e dall'articolo 164, comma 1, lettera a), numero 1), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

## ART. 3.

*(Esenzioni dalle tasse automobilistiche).*

1. Al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17 è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *i-bis*) gli *autocaravan* il cui proprietario, o un componente del suo nucleo familiare, sia riconosciuto invalido civile, cieco civile o sordo »;

b) all'articolo 20 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Gli *autocaravan* che utilizzano fonti energetiche rinnovabili sono esenti dal pagamento della tassa di cui al primo comma per il periodo di cinque anni a decorrere dalla data di certificazione dell'avvenuta installazione del relativo impianto ».

## ART. 4.

(Aree di sosta e parcheggi).

1. I comuni, in sede di regolamentazione dei parcheggi ai sensi dei commi 6, 7, 8 e 9 dell'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, provvedono a individuare apposite aree per la sosta e per il rimessaggio degli *autocaravan*, in attuazione delle disposizioni dell'articolo 185 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, e dell'articolo 378 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

2. Ai fini di cui al comma 1 i comuni e i privati possono procedere ai sensi delle disposizioni stabilite dalla legge 24 marzo 1989, n. 122, e successive modificazioni.

3. I comuni, ai sensi del comma 1, individuano parcheggi, di idonea ampiezza, anche all'interno dei centri abitati, atti a consentire la sosta anche prolungata degli *autocaravan*.

4. I parcheggi di cui al comma 3 sono realizzati comunque in prossimità di fermate di mezzi di trasporto pubblico abilitati al trasporto di soggetti disabili.

## ART. 5.

(Circolazione degli *autocaravan*).

1. I comuni non possono imporre limitazioni alla circolazione degli *autocaravan* diverse da quelle stabilite per i veicoli previsti dall'articolo 47, comma 2, lettera b), categorie M e M1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

## ART. 6.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 12 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

€ 0,35



\*16PDL0023070\*