

evidenziare quanto specificatamente espresso dall'articolo 45 del Codice della strada ai commi 2, 3, 4 e 7. Domanda al Comando carabinieri, alla Polizia stradale la verifica necessaria ed a segnalare l'avvenuto adempimento o le eventuali inadempienze». Come noto il nuovo codice della strada disciplina la circolazione, invitando a non discriminare gli autocaravan rispetto agli altri veicoli, ma alcuni sindaci continuano a non vietare la sosta agli autocaravan, consentendola tuttavia solo alle autovetture! Detto comportamento in realtà funziona perché i tempi dei contenziosi sono lunghissimi, nonostante le preclusioni dettate in proposito anche dai giudici delle leggi.

La libertà di circolazione è una conquista dell'umanità garantita dalla nostra Costituzione e si estende a tutte le forme di circolazione, da quella marittima a quella fluviale, da quella aerea a quella che si svolge sulla strada. Come tutte le libertà, anche la libertà di circolazione stradale finisce quando si reca danno o restrizione agli altri e, per quanto detto, per libertà di circolazione deve intendersi libertà di far uso legittimo della strada rispettando le restrizioni e le cautele che sono dettate unicamente dalla legge.

Con il presente disegno di legge si intende contribuire allo sviluppo del turismo in generale e di quello itinerante in particolare attraverso l'introduzione di alcune modifiche al codice della strada che, nel rispetto della filosofia generale del codice stesso, mirano ad agevolare lo sviluppo del turismo in autocaravan e a porre rimedio alla mancanza di strutture idonee alla sosta, anche di quella breve, degli autocaravan in tutto il territorio nazionale. Si riportano di seguito alcune considerazioni di carattere tecnico.

Innanzitutto si introduce con l'articolo 1 una modifica alle 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. Ora si propone la modifica di questi termini consentendo a chi possiede la patente B la guida di veicoli sino a 4,25 tonnellate. Di conseguenza chi conseguirà la patente 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 della 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 dalla attuale normativa per la patente B e determinerebbero quindi l'acquisizione anche della patente C.

All'articolo 2 si introducono delle agevolazioni per i portatori di handicap che usufruiscono dell'autocaravan. La disposizione di principio (comma 1) sancisce, infatti, che gli autocaravan siano considerati mezzo privilegiato per il trasporto di soggetti affetti da handicap. Attualmente circa il 3-4 per cento dei caravan in circolazione sono utilizzati da minorati. Essi ne fanno un uso funzionale alla propria condizione fisica e quindi li utilizzano in particolar modo per gli spostamenti ordinari. Per questa ragione al comma 2 si introduce un regime fiscale per gli autocaravan utilizzati da handicappati assimilabile a quello previsto per i mezzi di uso precipuo per i minorati (le carrozine, etc) estendendo ad essi le disposizioni fiscali già previste dalla legge 27 dicembre 1997, n. 449. Detta legge prevede all'articolo 8 disposizioni a favore dei soggetti portatori di handicap:

«1. [vedi oltre la nostra nota sull'articolo 8 della citata legge n. 449 del 1997 che modifica l'articolo 13-bis del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR)].

2. Per i soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) non possessori di reddito, la detrazione di cui al comma 1 spetta al possessore di reddito di cui risultano a carico.

3. Le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 9 aprile 1986, n. 97 (Disposizioni per l'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto con aliquota ridotta dei veicoli adattati ad invalidi) si applicano anche alle cessioni di motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere b), c) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché di autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c) ed f), dello stesso decreto, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel, anche prodotti in serie, adattati per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, alle prestazioni rese da officine per adattare i veicoli, anche non nuovi di fabbrica, ed alle cessioni dei relativi accessori e strumenti montati sui veicoli medesimi effettuate nei confronti dei detti soggetti o dei familiari di cui essi sono fiscalmente a carico. Gli adattamenti eseguiti devono risultare dalla carta di circolazione.

4. Gli atti di natura traslativa o dichiarativa aventi per oggetto i motoveicoli e gli autoveicoli di cui ai commi 1 e 3 sono esenti dal pagamento della imposta erariale di trascrizione, dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di trascrizione e dell'imposta di registro.

5. Nel realizzare gli obiettivi di risparmio di spesa di cui all'articolo 35, comma 1, restano salvaguardate le forniture a favore di disabili. Il Ministero della sanità provvede nel termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge alla revisione del nomenclatore tariffario delle protesi.

6. Le regioni e le aziende unità sanitarie locali nella liquidazione e nel pagamento dei loro debiti assegnano la priorità a quelli che riguardano prestazioni o convenzioni per prestazioni a favore degli handicappati.

7. Il pagamento della tassa automobilistica erariale e regionale non è dovuto con riferimento ai motoveicoli e agli autoveicoli di cui ai commi 1 e 3».

E laddove la legge citata, all'articolo 8, comma 1, va a modificare il TUIR, prevede che:

«c) le spese sanitarie, per la parte che eccede lire 250.000. Dette spese sono costituite esclusivamente dalle spese mediche e di assistenza specifica, diverse da quelle indicate nell'articolo 10, comma 1, lettera b), e dalle spese chirurgiche, per prestazioni specialistiche e per protesi dentarie e sanitarie in genere. Le spese riguardanti i mezzi necessari all'accompagnamento, alla deambulazione, alla locomozione e al sollevamento e per sussidi tecnici e informatici rivolti a facilitare l'autosufficienza e le possibilità di integrazione dei soggetti di cui

