

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1658

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BOFFARDI INES, MARTINI MARIA ELETTA, FERRARI SIL-
VESTRO, MAROLI, SAVINO, CAVIGLIASSO PAOLA, ZUECH,
FIORET, ARMELLA, SPIGAROLI, PISICCHIO**

Presentata il 21 luglio 1977

**Istituzione di un albo professionale per i titolari di autoscuole
e di un albo professionale per i titolari di studi tecnico-pro-
fessionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica**

ONOREVOLI COLLEGHI! Il prodigioso sviluppo della motorizzazione in Italia, costituisce un imponente fenomeno dell'epoca nostra.

Il progresso tecnico, che ha determinato in campo automobilistico una produzione sempre più perfezionata e diffusa, specie per quanto riflette i veicoli cosiddetti « utilitari », il rapido aumento del reddito nazionale e di quello medio individuale, la progressiva realizzazione del vasto piano autostradale, hanno fatto sì che gli autoveicoli circolanti in Italia passassero, in appena un decennio (cioè dal 1952, al 1962) da 781 mila 528 a 400 milioni 138 mila 523 (ivi compresi autocarri, motocicli, motocarri, motofurgoncini, ecc.).

Sorge, quindi, la necessità che anche il terzo fattore della circolazione, il protagonista, cioè, più importante ed al tempo stesso il più responsabile debba adeguarsi, soprattutto sul piano qualitativo, all'incremento del parco circolante.

I nuovi patentati, che nel 1952 erano stati 225 mila, salivano a 720 mila nel 1961 ed a 1 milione 250 mila 400 unità

nel 1962, aggiungendosi agli altri 4 milioni di conducenti già abilitati negli anni precedenti.

Anteriormente al 1954, anno in cui venne adottata una prima regolamentazione, soltanto una trentina di scuole per conducenti di veicoli a motore si erano sottoposte al riconoscimento dello Stato, allora facoltativo, nonostante il numero già rilevante di alcune centinaia di migliaia di candidati al conseguimento della patente.

Dopo l'emanazione del Regolamento del 1954, che sottoponeva le Autoscuole a riconoscimento obbligatorio da parte dello Stato, già nel 1957 si registravano 950 Autoscuole, di fronte a circa 335 mila patenti rilasciate nello stesso anno.

Con il processo evolutivo della motorizzazione, da qualche anno si assiste ad un continuo e indiscriminato sorgere di Autoscuole.

Trattasi spesso di gente che, allettata dal miraggio di facili guadagni, si lancia in tali imprese senza possedere, il più delle volte, l'indispensabile preparazione professionale, tecnica e culturale.

Così le Autoscuole debitamente autorizzate (che nel 1957 erano 950) sono salite a 1.700 nel 1961 ed a 1.816 nel 1963; è lecito prevedere che esse supereranno le 2 mila unità nel corrente anno.

A tali cifre vanno aggiunte le numerose Autoscuole abusive che, purtroppo, prosperano impunemente ai margini dell'automobilismo.

Com'è già stato autorevolmente rilevato in diversi convegni e congressi, le Autoscuole sono in atto, per numero, in proporzione superiore alle reali esigenze; ovvero, come si direbbe in campo economico commerciale, « l'offerta è superiore alla domanda ». E' ovvio, quindi, che da tali dati bisogna trarre le conclusioni atte a riportare l'equilibrio in questo settore di notevole e delicata importanza, non soltanto per evitare comprensibili, negative ripercussioni di carattere materiale e morale nei confronti di coloro che degnamente si sono dedicati a tale attività, ma, innanzitutto e soprattutto, per giungere ad una maggiore elevazione del livello delle Autoscuole, in modo da arginare il dilagante fenomeno degli incidenti stradali.

Il costante aumento delle Autoscuole costituisce innanzitutto una viva preoccupazione della pubblica Amministrazione. Essa, infatti, ha fondato motivo di temere che l'aumento non ordinato e regolamentato del numero delle Autoscuole porti fatalmente ad una eccessiva concorrenza tra le scuole stesse, che, inevitabilmente, si ripercuote negativamente sulla preparazione dell'aspirante al conseguimento della patente di guida. E poiché la preparazione tecnica del candidato deve formare costante oggetto di vive premure, urge un adeguato provvedimento che stabilisca appunto una proporzione tra il numero delle Autoscuole e quello degli utenti.

Oltre ad una fattiva programmazione, che porti ad un perfezionamento delle nozioni di guida, occorre prevenire una pregiudizievole cristallizzazione delle Autoscuole, la quale allontanerebbe indubbiamente, i futuri automobilisti dallo studio dei molteplici e complessi problemi che l'automobile presenta; studio che, per poter essere convenientemente assimilato, ha innegabilmente bisogno di una seria e metodica preparazione tecnica e didattica.

Poiché le Autoscuole costituiscono la « matrice » dei futuri automobilisti, evidenze appare la notevole e valida azione « for-

mativa » e « informativa » che le medesime sono chiamate a svolgere, oltre che in campo tecnico, per la formazione di una coscienza e di una etica stradale, la sola che possa efficacemente costituire una solida diga allo straripamento del fiume di sangue che, purtroppo, bagna le strade d'Italia, provocando tante sciagure.

E' auspicabile, quindi, che si provveda alla definizione giuridica delle Autoscuole, nel senso che esse sono da considerarsi « istituti - privati riconosciuti dallo Stato - per l'istruzione professionale e l'educazione stradale ». E' stato, infatti, accertato che il 66 per cento dell'attività delle autovetture in circolazione, il 55 per cento dell'attività dei motocicli e, naturalmente, il 100 per cento dell'attività degli autocarri, degli autotreni, dei pullmans, dei trattori agricoli, sono completamente dedicati al lavoro.

Con tale riconoscimento giuridico professionale si possono stabilire dei diritti, è vero, ma soprattutto dei doveri e affidare delle responsabilità.

L'attività educativa e tecnica delle Autoscuole è affiancata ed integrata da quella non meno importante degli Uffici di consulenza e assistenza automobilistica, i quali rappresentano un elemento essenziale nella vita moderna della civiltà motorizzata. Essi costituiscono una forza nuova entrata nel quadro economico, sociale e professionale della nazione.

Opera difficile, delicata e complessa quella degli Uffici di consulenza e assistenza automobilistica, chiamati a consigliare e assistere tutti coloro che, in un qualsiasi modo e per qualsiasi finalità, entrano nel mondo attivo della motorizzazione.

Opera difficile, delicata e complessa, che richiede una particolare specializzazione, una seria preparazione tecnico-professionale, una vasta conoscenza del diritto civile, nonché delle norme, leggi e regolamenti che disciplinano la vendita a rate, l'ipoteca immobiliare, le complesse operazioni di acquisto o di trasferimento degli autoveicoli, la regolamentazione dei trasporti per conto proprio o per conto terzi, la legge cambiaria, le leggi sul bollo, le varie norme tributarie, fiscali, eccetera.

Ma l'opera di tali Uffici appare più complessa e difficile se si considera che essi assistono e consigliano elementi eterogenei per età, condizione sociale, genere di lavoro, costituzione fisica, come accade difficilmente ad altre categorie professionali. Né va sottovalutata la funzione sociale e

VII LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

di pubbliche relazioni che gli Uffici di assistenza e consulenza automobilistica svolgono agevolando e facilitando i rapporti tra pubblica Amministrazione e cittadini, i quali rischierrebbero di perdere intere giornate di lavoro.

Quanto innanzi è stato detto per le Autoscuole, analogamente può riferirsi alla consulenza e assistenza automobilistica; anche essa ha bisogno di una precisa regolamentazione, trattandosi di un settore molto delicato della vita sociale a seguito dello sviluppo assunto dalla motorizzazione.

Il testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, collocava gli Uffici di consulenza e assistenza automobilistica all'articolo 115, con una improprietà formale e sostanziale che non ha pari!

Non occorrono studi profondi per dimostrare che tali Uffici non gestiscono agenzie di prestiti su pegno, né agenzie d'affari, né di esposizione, così come i titolari degli Uffici in argomento non possono essere considerati « sensali » o « intromettori » o procacciatori di affari.

Queste sono categorie di lavoro ben degne e meritorie: però gli Uffici di assistenza e consulenza automobilistica sono ben altra cosa e assolvono ben altri compiti che, neppure per approssimata analogia, possono paragonarsi alle attività tipicamente mercantili previste e regolate dal predetto articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

È quindi chiaro in maniera solare che i titolari degli Uffici di consulenza e assistenza automobilistica non propongono affari, non avvicinano venditori e compratori, non prestano la propria opera con una retribuzione e provvigione. Essi, invece, prestano un'assistenza professionale in un campo tecnico specifico, qual'è quello della motorizzazione, e per tutti i problemi giuridici, amministrativi, burocratici e tributari inerenti alla motorizzazione stessa. In altri termini, trattasi di un lavoro che pone detti titolari professionalmente tra un regolare cliente e gli Uffici della pubblica amministrazione. Ed ai titolari medesimi si richiede competenza e conoscenza di leggi e regolamenti, così quanto sia necessario per consigliare o assistere coloro che ad essi si rivolgono per il disbrigo di pratiche e atti amministrativi sempre per il complesso campo della motorizzazione.

Se così è, e non vi sono dubbi in proposito, la soggezione degli Uffici di consulenza e assistenza automobilistica alle norme di cui all'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza non soltanto è impropria, quanto illegittima, e lo è perché, così regolati come lo sono attualmente, gli Uffici stessi subiscono tutte le condizioni che discendono dal predetto articolo delle leggi di polizia sugli esercizi pubblici. Necessario e opportuno appare, quindi, procedere anche alla definizione che essi devono ritenersi « studi tecnico-professionali autorizzati dallo Stato per la consulenza e l'assistenza automobilistica ».

Così come per le Autoscuole, la concessione ministeriale dev'essere subordinata al rapporto tra il numero degli studi stessi e quello degli utenti, sia per evitare illecite concorrenze, quanto per impedire anche in tale settore che persone prive delle capacità e delle competenze di cui si è detto innanzi, possano alimentare l'indiscriminato sorgere degli studi tecnico-professionali di consulenza e assistenza automobilistica.

Ben ha fatto quindi la Confederazione europea delle autoscuole e degli studi tecnico-professionali a porre tra i primi problemi delle due categorie quello del riconoscimento giuridico della loro attività professionale col sistema di un Albo che dovrà rimanere sempre aperto a tutti entro i limiti della legge, così come entro i limiti della legge si svolgono ed esistono le libertà dei cittadini in ogni campo.

L'Albo professionale di cui alla presente proposta di legge, non intende dunque servire e tutelare interessi precostituiti, bensì ad impedire che senza alcun titolo, alcuna capacità, alcuna responsabilità e più ancora in violazione di ogni norma morale, sociale, giuridica, fiscale, si possano svolgere le attività di autoscuola o di consulenza e assistenza automobilistica.

L'Albo professionale, per le categorie in argomento, senza preclusioni o conclusioni di sorta, serve soprattutto alla tutela del pubblico interesse ed è generalmente sentito per le suesposte ragioni di carattere giuridico, sociale, umano ed economico. Ci permettiamo quindi, di raccomandare agli onorevoli colleghi la sollecita approvazione della presente proposta di legge, che era stata già presentata nella legislatura precedente.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le autoscuole sono istituti privati, riconosciuti dallo Stato, per l'istruzione e la formazione tecnico-professionale e l'educazione stradale.

Gli Uffici e le agenzie che svolgono assistenza e consulenza nel campo della motorizzazione civile, sono a tutti gli effetti considerati « Studi tecnico-professionali, autorizzati dallo Stato con decreto del Ministro dei trasporti per la consulenza e l'assistenza automobilistica ».

ART. 2.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, le autorizzazioni di cui all'articolo 84 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relative all'istituzione di nuove autoscuole, saranno dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile concesse in rapporto al numero degli autoveicoli immatricolati in ciascuna provincia.

Analoga norma sarà osservata per il rilascio, da parte del Ministero dei trasporti, delle autorizzazioni inerenti alla gestione degli « Studi tecnico-professionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica », previste dal secondo comma del precedente articolo 1.

ART. 3.

Sono istituiti due distinti Albi professionali, rispettivamente, per i titolari delle autoscuole e per quelli degli Studi tecnico-professionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica.

L'iscrizione ad uno dei due Albi non esclude l'inclusione nell'altro nei casi in cui il richiedente svolga entrambe le attività precisate all'articolo 1.

ART. 4.

L'iscrizione agli Albi professionali anzidetti è subordinata al possesso, da parte dei titolari delle autoscuole e degli Studi tecnico-professionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica, dei requisiti sottodescritti:

- 1) cittadinanza italiana;

2) godimento dei diritti civili e politici;

3) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

4) adeguata capacità tecnico-professionale, da accertarsi in base all'attività precedentemente svolta dal richiedente nel settore della motorizzazione.

La tenuta degli Albi è affidata ad una Commissione unica nazionale, nominata dal Ministro dei trasporti.

Per il rilascio delle autorizzazioni, di cui al precedente articolo 2, è obbligatorio il preventivo parere consultivo della Commissione predetta.

Alla Commissione stessa sono altresì devolute le deliberazioni sull'accoglimento o meno delle domande di iscrizione, nonché sulle sospensioni o cancellazioni dagli Albi.

La sospensione dall'Albo comporta la sospensione dell'attività dell'autoscuola o dello Studio tecnico-professionale per la consulenza e l'assistenza automobilistica, mentre la cancellazione ne determina la chiusura dell'una o dell'altro.

ART. 5.

La Commissione unica nazionale per la tenuta degli Albi è composta:

1) da un Presidente nominato dal Ministro dei trasporti;

2) dal Direttore generale dell'ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

3) da un Direttore di divisione dello ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

4) dall'Ispettore preposto all'Ispettorato della circolazione del Ministero dei lavori pubblici;

5) da un funzionario della Direzione generale per l'istruzione tecnica-professionale del Ministero della pubblica istruzione;

6) da sei rappresentanti delle categorie interessate.

ART. 6.

Potranno essere iscritti agli Albi professionali, previsti dal precedente articolo 3, i titolari delle autoscuole e degli Studi tecnico-professionali per la consulenza e l'assistenza automobilistica, che alla data

di entrata in vigore della presente legge, già svolgono l'una o l'altra attività, pur non essendo in possesso del titolo di studio indicato al comma terzo dell'articolo 4.

ART. 7.

Su proposta del Ministro dei trasporti sarà emanato entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, sentito il parere della Commissione unica per la tenuta degli Albi, il regolamento di esecuzione della presente legge.