CAMERA DEI DEPUTATI N. 1886

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ANIASI, BATTISTUZZI, LA PENNA, PELLICANÒ, POTÌ, REGGIANI

Presentata il 5 luglio 1984

Disciplina dell'attività delle imprese di autoriparazione ed istituzione del relativo registro

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge che presentiamo per l'istituzione di un registro delle imprese di autoriparazione è il frutto e la conclusione dell'attento studio di un problema che per la sua importanza e pericolosità impone di essere risolto per garantire sicurezza a tutta la collettività sociale.

Nel nostro paese circolano circa 20 milioni di automezzi ed è ben noto a tutti quanto sia importante l'efficienza degli automezzi ai fini della sicurezza della circolazione.

Dobbiamo qui ricordare che i risultati di un'indagine della Comunità economica europea indicano in un buon 12 per cento la percentuale degli incidenti derivati da inefficienza degli automezzi. Si tratta di una percentuale chiaramente e dichiaratamente accertata, ma l'opinione comune è che nuona parte dei casi di cause sconosciute o di malori improvvisi possa essere ascritta ad avarie meccaniche dovute a mancati controlli razionali e qualificati.

Gli autoriparatori – siano essi meccanici, carrozzieri o elettrauto, sono una ben sviluppata rete assistenziale che con le loro prestazioni garantiscono agli automezzi la continuità di quella sicurezza ed efficienza studiate e realizzate a monte dai costruttori di automezzi.

Agli autoriparatori è affidata quindi in buona misura la stessa sicurezza della strada e comunque anche il mantenimento del valore economico degli automezzi che sono loro affidati. Tutti noi, per esperienza personale, sappiamo bene che una riparazione mal eseguita diminuisce anche il valore economico dell'automezzo.

La mancanza di una precisa regolamentazione legislativa ha determinato il sorgere, accanto ad imprese che svolgono con serietà e competenza la loro attività,

anche di operatori che effettuano interventi senza possedere i requisiti atti a garantire vuoi il consumatore, vuoi la sicurezza dell'utente della strada. Accanto ad imprenditori veramente capaci e tecnicamente impegnati, esistono improvvisatori che si inventano cognizioni di autoriparatori e che, con il loro comportamento, non solo procurano il decadimento dell'immagine di tutta la categoria, ma inevitabilmente recano una serie di danni agli automobilisti con le loro prestazioni non qualificate.

Va ricordato che il nostro è uno dei pochi paesi occidentali dove questa attività non sia controllata e verificata dalle pubbliche autorità.

In quasi tutti i Paesi infatti, prima di affrontare questa attività, ci si deve sottoporre ad un periodo di tirocinio tale da far presumere l'acquisizione del minimo necessario apprendimento; ed è comunque indispensabile sottoporsi ad un esame per la verifica dell'idoneità conseguita.

Qualche cifra è necessaria per dare un quadro più eloquente di quanto sosteniamo. Le imprese di autoriparazione in Italia sono circa 60.000 e danno lavoro a circa 300.000 addetti: un volume rilevante e incontrollato, così come è rilevante il presunto giro di affari che si può ipotizzare in circa quindici mila miliardi di lire. Una somma pagata annualmente dagli automobilisti per la manutenzione e riparazione degli automezzi, una somma così rilevante che può essere giustificata solo nel momento in cui le prestazioni fossero seriamente e generalmente qualificate senza margini di dubbio, mentre il settore commerciale è variamente disciplinato da normative realisticamente coerenti con la razionalità della distribuzione, gli autoriparatori, in quanto artigiani, sono stati sino ad oggi lasciati in un'area di improvvisazione personale che troppo spesso ha consentito a minoranze di operare senza la necessaria qualificazione.

Lo stato di molte di queste imprese non è certo soddisfacente nemmeno in termini di adeguata organizzazione, o di disponibilità di strutture tecniche e amministrative. La polverizzazione di queste imprese non è poi tale da consentire a tutte di essere adeguatamente attrezzate come invece impone la logica della qualificazione.

Prima di far riferimento a ciò che avviene in altri paesi, ci si consenta di richiamare l'indirizzo adottato in molti settori, compreso quello della distribuzione dei carburanti, dove si stabiliscono norme per evitare dannose proliferazioni.

Così il recente disegno di legge-delega per il nuovo codice della strada prevede l'istituzione di albi professionali per le scuole guida e demanda alle autorità provinciali la facoltà di concedere l'apertura di nuove scuole guida solo nel caso che in un'area territoriale se ne riscontrasse l'assoluta necessità.

Non si tratta in nessuno di questi casi di ostacolare l'iniziativa privata ma di impedire eccessi che si risolvono inevitabilmente in una pericolosa polverizzazione che si traduce in pratica in disservizi e contrasta con gli interessi dei consumatori.

La proposta che presentiamo tiene conto delle esperienze e delle normative degli altri paesi, dove per i lavoratori dipendenti è persino previsto un termine medio di quattro anni come minimo necessario prima di presentarsi all'esame di idoneità per conseguire la necessaria qualificazione.

In questo nostro progetto ci siamo ispirati alla legge spagnola che risale al 1972, che è stata perfezionata nel 1983, e che indica con precisione quella che è l'attrezzatura e l'utensileria minima necessaria per garantire un servizio qualificato agli automobilisti.

Riteniamo anzitutto di richiamare l'aderenza della nostra proposta ai dettati costituzionali, ed in particolare all'articolo 41 e all'articolo 117 per quanto attiene alle competenze regionali anche in adempimento del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977.

L'articolo 1 fissa le imprese di autoriparazione soggette alla regolamentazione della proposta di legge e con l'articolo 2 si istituisce in ogni regione il registro delle imprese stesse.

Nell'articolo 3 è esposto organicamente l'elenco dei requisiti per l'iscrizione al registro, come da bozza, salva ogni valutazione di merito. Con l'articolo 4 si è inteso riferirsi alla possibilità che tale attività sia svolta nell'ambito di imprese di più vasta attività (vedi ad esempio le concessionarie automobilistiche).

Con l'articolo 5 si sono fissati, in ossequio alla autonomia regionale, solo i princìpi in base ai quali le regioni provvedono alla regolamentazione delle commissioni per la tenuta dei registri, mentre si demanda al decreto del Ministro dell'industria la fissazione del contenuto e delle modalità dell'esame previsto dall'articolo 3 della presente proposta di legge.

Una particolare rilevanza assume l'articolo 6 nel quale è prevista la possibilità di dare in concessione da parte del Ministro dei trasporti l'attività di revisione periodica attualmente di competenza dell'amministrazione dei trasporti. In questo senso la proposta troverebbe particolarmente favorevole il Ministero dei trasporti che per mancanza di personale e di attrezzature non è in grado di esercitare i compiti di revisione previsti dalla legge. Tutto ciò in relazione anche all'auspicata proposta già sostenuta in sede parlamentare di ridurre il periodo ora decennale per l'obbligo della revisione.

A questo proposito è opportuno ricordare un recente dibattito svoltosi al Senato nel quale, facendo un esplicito richiamo alle conclusioni cui è pervenuta la commissione per i trasporti del Parlamento europeo sulla sicurezza della circolazione stradale, è stata sottolineata l'alta percentuale di incidenti stradali da attribuire a guasti meccanici. L'obbligo che il Ministro potrebbe stabilire di revisioni a periodi più ravvicinati – ad esempio ogni tre anni – come avviene nella maggior parte dei paesi europei è in stretta relazione alla possibilità pratica di esercitare effettivamente la revisione dei veicoli.

Con il secondo comma del medesimo articolo 6 si autorizza il Ministro dei trasporti a regolamentare con proprio decreto i requisiti che devono possedere le imprese che effettuano riparazioni di particolare entità.

Con l'articolo 7 si tende a fissare i criteri che le regioni devono adottare per determinare l'entità della tassa annuale di iscrizione al registro, mentre nell'articolo 9 si indicano gli orientamenti che le stesse regioni stabiliranno per applicare le sanzioni ai trasgressori della legge.

L'articolo 8 disciplina la fase della prima applicazione e fissa in tre anni il termine per le imprese che già oggi esercitano l'attività, per regolarizzare la loro posizione in ordine ai requisiti richiesti dalla legge.

Con l'articolo 10 si stabiliscono quali attrezzature debbono possedere le imprese di autoriparazione, fissandole nelle tre tabelle allegate.

È parso infine opportuno delegare il Ministro dei trasporti a determinare le garanzie che le imprese devono fornire agli utenti in ordine alla responsabilità, qualità e termine della garanzia.

Onorevoli colleghi, la dimensione del « fatto automobile » nella nostra società è tale che una normalizzazione si impone a tutti i livelli.

Non si può accettare che gli automezzi nel momento della costruzione debbano seguire severe norme di omologazione per rispettare le caratteristiche di efficienza e di sicurezza mentre poi queste stesse caratteristiche possono essere alterate per mancanza di scienza e di conoscenza, in altri termini per mancanza di idoneità.

Noi abbiamo il dovere di intervenire perché sono gli stessi autoriparatori e gli stessi automobilisti, sono i cittadini della nostra collettività sociale, che da anni lo esigono per difendere da una parte la loro professionalità e dall'altra i loro interessi.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

La presente legge disciplina l'attività delle imprese di autoriparazione.

Per attività di autoriparazione si intende l'attività di meccanico, elettrauto, carrozziere ed in genere ogni attività di riparazione, manutenzione ed assistenza dei veicoli a motore.

ART. 2.

È istituito presso ogni regione il Registro delle imprese di autoriparazione.

L'esercizio dell'attività di autoriparazione è consentito solamente alle imprese che siano iscritte in detto registro, ferme restando le norme relative alle vigenti autorizzazioni amministrative ed ogni altra norma riguardante la sicurezza pubblica, l'inquinamento, la prevenzione degli infortuni e comunque riferibile all'esercizio delle attività considerate nella presente legge.

L'iscrizione nel registro può effettuarsi cumulativamente per tutte le attività indicate all'articolo 1, ovvero per alcune soltanto di esse.

ART. 3.

Possono essere iscritti al registro di cui all'articolo precedente tutti coloro che:

a) abbiano esercitato attività di autoriparazione in posizione di lavoratori subordinati per almeno tre anni anche non consecutivi;

b) abbiano superato un esame teorico-pratico presso la camera di commercio;

c) abbiano la disponibilità di adeguati locali coperti ed eventualmente di

spazi aperti, nonché delle attrezzature ed utensilerie previste per le specifiche attività da svolgere, secondo le tabelle allegate alla presente legge;

d) siano cittadini italiani;

e) non abbiano riportato condanne penali;

f) siano idonei fisicamente, in base a certificazione rilasciata dall'ufficiale sanitario del comune in cui intendano svolgere l'attività.

ART. 4.

Nel caso che l'impresa di autoriparazione abbia veste societaria di qualsiasi tipo, i requisiti di cui alle lettere *a)*, *b)*, *d)*, *e)*, *f)*, dell'articolo precedente si intendono riferiti alla persona fisica del gestore responsabile designato.

L'attività di autoriparazione può essere svolta anche nell'ambito di una impresa di più vasta attività, come ad esempio le concessionarie di case automobilistiche; anche in tal caso, fermo sempre restando il requisito di cui alla lettera *c)* dell'articolo precedente, deve essere designato un gestore responsabile in possesso dei requisiti previsti dalle altre lettere dell'articolo precedente.

ART. 5.

La tenuta del Registro delle imprese di autoriparazione è affidata alle regioni competenti per territorio. A tal fine, la giunta regionale costituisce una commissione, stabilendone con propria determinazione la durata, i componenti ed ogni altra norma per regolamentarne il funzionamento. La regione provvede a nominare nella commissione stessa due componenti designati dai Ministeri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti.

La commissione ha il compito di verificare la sussistenza delle condizioni richieste per l'iscrizione al registro dall'articolo 3.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato determina con proprio decreto per tutto il territorio nazionale il contenuto e le modalità dell'esame previsto nella lettera *b)* dell'articolo 3.

L'iscrizione nel registro è disposta dal Presidente della regione su domanda di ogni interessato che alleghi la certificazione positiva della commissione, indicata nel secondo comma del presente articolo.

ART. 6.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la revisione periodica dei veicoli a motore prevista dalle vigenti norme ad imprese iscritte nel registro istituito con la presente legge che siano ritenute idonee dal competente ispettorato per la motorizzazionecivile e dalla commissione nominata in base all'articolo 5.

Il Ministro dei trasporti è altresì autorizzato a determinare con proprio decreto le imprese abilitate alla riparazione dei mezzi di trasporto pubblico o collettivo, nonché alla effettuazione di riparazioni di particolare entità che comportino una speciale attrezzatura.

ART. 7.

Le imprese iscritte nel registro istituito con la presente legge sono tenute al pagamento di una tassa annuale fissata da ogni singola regione e finalizzata alla copertura delle spese sostenute per la tenuta del registro e per le relative operazioni di verifica e di controllo.

ART. 8.

In sede di prima applicazione della presente legge possono venire iscritte nel registro delle imprese di autoriparazione le imprese che, alla data di entrata in vigore della legge medesima, svolgano già le attività considerate e risultino per ciò iscritte alla Camera di commercio.

Entro il termine di tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, le imprese di cui al precedente comma devono documentare – pena la cancellazione dal registro – il possesso dei requisiti indicati nei precedenti articoli 3 e 4.

ART. 9.

Le regioni determinano con proprio regolamento le sanzioni da applicare a chiunque eserciti attività di autoriparazione senza essere iscritto nel registro istituito con la presente legge.

Le attrezzature, gli impianti e le utensilerie usate per detta illecita attività sono confiscati.

Devono anche essere previsti casi di particolare gravità per i quali si procede alla sospensione o alla cancellazione dal registro.

ART. 10.

Per ottenere l'iscrizione al registro istituito presso le regioni le imprese devono possedere attrezzature ed utensilerie come stabilito dalle tabelle allegate alla presente legge:

Tabella A: per l'attività di meccanico riparatore;

Tabella B: per l'attività di carrozziere autoriparatore;

Tabella C: per l'attività di elettrauto.

ART. 11.

Le imprese di autoriparazioni sono responsabili degli interventi effettuati. Il Ministro dei trasporti stabilisce con proprio decreto le garanzie che l'impresa assume in ordine alla qualità dell'intervento ed al termine della garanzia stessa.

TABELLA A.

ATTREZZATURE PER OFFICINE MECCANICHE

Attrezzature per gruppi motori, scatole del cambio sterzo, assi, ruote e freni.

Dispositivo per la misurazione della pressione di compressione.

Pressa idraulica da 10 tonnellate.

Gru o comunque attrezzi di sollevamento capacità duemila chilogrammi.

Contagiri fino a diecimla giri al minuto.

Trapano portatile fino a dieci millimetri di diametro.

Sollevatore di adeguate dimensioni.

Sollevatore idraulico su ruote.

Banco di lavoro e carrello per trasporto utensili.

Serie di utensili-materiale di serraggio, oliatori, pinze, seghetti, flessometro, compassi, cesoie per la mira, scalpelli, giravite, maschi, filiere, squadre, chiavi esagonali, poligonali, snodate, a pipa, chiavi a bussola, linee piane, triangolari e rotonde; martelli, morse livelle, raschietti, righe, forbici curve e diritte.

TABELLA B.

ATTREZZATURE PER OFFICINA DI CARROZZERIA

Equipaggiamento completo per operazioni sulla lamiera (dime, bancale e utensileria ausiliaria, tassi leve martelli).

Sistemi per la saldatura elettrica.

Sistemi per la saldatura autogena.

Puntatrici.

Pistola per applicazione di pasta dura.

Serie di utensili-materiale di serraggio, oliatori, pinze, seghetti, flessometro, compassi, cesoie per la mira, scalpelli, giravite, maschi, filiere, squadre, chiavi esagonali, poligonali, snodate, a pipa, chiavi a bussola, linee piane, triangolari e rotonde; martelli, morse livelle, raschietti, righe, forbici curve e diritte.

TABELLA C.

ATTREZZATURE PER OFFICINE DI ELETTRAUTO

Tester per l'accensione.

Tester per il controllo degli indotti.

Carica batteria.

Pesa acidi.

Apparecchiatura per il controllo dei gruppi ottici.

Banco da lavoro e carrello trasporto utensili.

Serie di utensili-materiale di serraggio, oliatori, pinze, seghetti, flessometro, compassi, cesoie per la mira, scalpelli, giravite, maschi, filiere, squadre, chiavi esagonali, poligonali, snodate, a pipa, chiavi a bussola, linee piane, triangolari e rotonde; martelli, morse livelle, raschietti, righe, forbici curve e diritte.