CAMERA DEI DEPUTATI N. 3349

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

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

Presentata il 13 dicembre 1985

Norme in materia di sicurezza della circolazione e disciplina dell'attività delle imprese di riparazione dei veicoli a motore

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge che presentiamo 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 buona parte dei casi di cause sconosciute o di malori improvvisi possa essere ascritta ad avarie meccaniche dovute a mancati controlli razionali e qualificati.

I riparatori di autoveicoli – 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 da costruttori di automezzi.

Ai riparatori dei veicoli a motore 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 riparatori 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 riparazione di veicoli 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 quindicimila 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. I riparatori, 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.

La proposta di legge inizia con la previsione (articolo 1) della possibilità di concessione da parte del Ministro dei trasporti dell'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 si autorizza il Ministro dei trasporti a regolamentare con proprio decreto i requisiti che devono possedere le imprese che effettuano riparazioni di particolare entità.

Gli articoli 2 e 3 individuano le imprese di riparazione soggette alla regolamentazione della proposta di legge e istituiscono nell'ambito dell'albo delle imprese artigiane istituito presso le camere di commercio la sezione per le imprese di autoriparazione dei veicoli a motore.

Nell'articolo 4 si punisce l'esercizio abusivo dell'attività.

Negli articoli 5, 6 e 7 sono esposti organicamente i requisiti per l'iscrizione all'albo, facendo salva la possibilità che tale attività sia svolta nell'ambito di imprese di più vasta attività (vedi, ad esempio, le concessionarie automobilistiche) e si stabiliscono quali attrezzature debbono possedere le imprese di autoriparazione, fissandole nelle tre tabelle allegate.

Con l'articolo 8 si sono fissati i princìpi in base ai quali il Ministro dei trasporti provvede 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 dei corsi previsti dall'articolo 3 della presente proposta di legge.

L'articolo 9 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.

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, prevedendo sanzioni in caso di inadempienza.

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 riparatori 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.

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 in possesso delle attrezzature necessarie per effettuare le operazioni di controllo previste dalla vigente normativa.

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. 2.

È istituito nell'ambito dell'albo provinciale delle imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443, la sezione per le imprese di autoriparazione dei veicoli a motore.

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

ART. 3.

L'esercizio delle attività indicate nell'articolo 2 è consentito solamente alle imprese che siano iscritte nel registro di cui al medesimo articolo 2, 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 2, ovvero per alcune soltanto di esse.

ART. 4.

In caso di violazione delle disposizioni del primo comma dell'articolo 3, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500 mila a 5 milioni.

Nei casi di recidiva le attrezzature, gli impianti e le utensilerie usate per detta illecita attività sono confiscati.

ART. 5.

Possono essere iscritti al registro di cui all'articolo 2 tutti coloro che:

a) abbiano esercitato attività di riparazione di veicoli a motore per almeno tre anni nell'arco degli ultimi cinque dopo il conseguimento del livello di operaio qualificato;

b) abbiano frequentato un corso teorico-pratico istituito presso la camera di commercio dalle regioni;

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 o di altro Stato membro delle comunità europee;

e) non abbiano riportato condanne penali relative ad attività illecita nel campo d'autoriparazione;

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

ART. 6.

Nel caso che l'impresa di riparazione 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 riparazione può essere svolta anche nell'ambito di una impresa di più vasta attività, ivi comprese le concessionarie di case automobilistiche. Restano fermi, in tale caso, i requisiti di cui alla lettera *c)* dell'articolo precedente e l'obbligo di designare un gestore responsabile in possesso dei requisiti previsti dalle altre lettere dell'articolo precedente.

ART. 7.

Per ottenere l'iscrizione alla sezione delle imprese degli autoriparatori di cui all'articolo 2 della presente legge, 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. 8.

La tenuta della sezione delle imprese di riparazione dei veicoli a motore di cui all'articolo 2 della presente legge spetta alle regioni competenti per territorio. A tal fine, la camera di commercio costituisce una commissione, stabilendone con propria determinazione la durata, i componenti ed ogni altra norma per regolamentarne il funzionamento. La camera di commercio provvede a nominare nella commissione stessa due componenti designati dai Ministeri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti e due rappresentanti della categoria degli autoriparatori.

La commissione ha il compito di verificare la sussistenza delle condizioni richieste per l'iscrizione al registro dall'articolo 5.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato determina con proprio decreto per tutto il territorio nazionale il contenuto e le modalità per lo svolgimento dei corsi di aggiornamento di cui al paragrafo *b)* dell'articolo 5.

L'iscrizione nella sezione dell'albo surrichiamato è disposta dal presidente della camera di commercio su domanda di ogni interessato che alleghi la certificazione positiva della commissione, indicata nel secondo comma del presente articolo.

ART. 9.

In sede di prima applicazione della presente legge vengono iscritte nel registro di cui all'articolo 2 le imprese che, alla data di entrata in vigore della legge medesima, svolgano già le attività considerate e risultino perciò 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 paragrafi *b), c), d)* e *f)* dell'articolo 5 e nell'articolo 6.

ART. 10.

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

Alla stessa commissione debbono essere chiamati anche due rappresentanti della categoria degli autoriparatori.

In caso di inadempienza, ferme restando le obbligazioni civili, possono essere irrogate le sanzioni amministrative stabilite dallo stesso decreto ministeriale.

Nei casi di particolare gravità si procede alla sospensione o alla cancellazione dal registro.

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 diecimila 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.