



 **CONFARTIGIANATO
AUTORIPARAZIONE**

Servizi alla Comunità/Autoriparazione

Roma, 10 dicembre 2008

Spett.le Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri Roma

Alla cortese attenzione dell'Ing. Amedeo Fumero

Oggetto: Delega al Governo per la riforma complessiva del Codice della strada. Criteri di delega.

Con riferimento all'incontro del 2 dicembre 2008, relativo all'oggetto, le scriventi Organizzazioni condividono l'impostazione di codesto Dicastero che si propone, per la riforma complessiva del Codice della Strada, l'alto e imprescindibile obiettivo di garantire la sicurezza stradale

A tal fine, ritengono che **il settore dell'autoriparazione**, in tutte le sue varie articolazioni, **assolva ad un compito sociale importantissimo**: quello cioè di **assicurare la corretta e qualificata manutenzione degli autoveicoli per la sicurezza degli utenti**.

Non è, quindi, possibile perseguire la sicurezza, prescindendo da una attenta riqualificazione di tutto il comparto dell'autoriparazione, che, peraltro, si trova a subire una gravissima crisi per effetto di palesi carenze normative e di forti distorsioni di mercato.

Propongono, pertanto, che tra i principi e i criteri direttivi della legge di delega per la riforma del Codice della Strada debbano essere considerati i seguenti.

- 1) **aggiornamento e revisione delle norme per la revisione periodica degli autoveicoli**
- 2) **aggiornamento e revisione delle norme per il soccorso stradale**
- 3) **aggiornamento e revisione del Codice delle Assicurazioni private (D.L.vo 209/05)**
- 4) **previsione di una normativa diretta alla salvaguardia dell'ambiente, nonché previsione di norme per l'adozione e l'installazione di dispositivi utilizzabili a tal fine, nel rispetto delle direttive comunitarie**
- 5) **previsione di una normativa che disciplini la personalizzazione dei veicoli, nel rispetto della sicurezza, dell'ambiente e delle direttive comunitarie**
- 6) **aggiornamento e revisione della Legge sulla disciplina dell'attività di autoriparazione (Legge 122/92)**

In relazione ai primi 5 punti trasmettono, di seguito, alcune proposte di merito, mentre si riservano di inviare proposte dettagliate sulla riforma della legge 5 febbraio 1992, n. 122 e successive modifiche

Distinti saluti

Il Segretario Nazionale
(Raffaele Cerminara)

Il Segretario Nazionale
(Mario Turco)

1) Aggiornamento e revisione delle norme per la revisione periodica degli autoveicoli

In Italia esistono circa 6.000 centri privati, distribuiti per il 48% al nord, il 20% al centro, il 22% al sud ed il 10% nelle isole.

Mediamente si effettuano 13.000.000 di revisioni all'anno di cui ,oltre 12.000.000 sono effettuate dai Centri privati. Attraverso lo strumento delle "Autorizzazioni"(ex articolo 80 C. d. S.) i Centri privati svolgono di fatto un ruolo di natura " pubblicistica". Offrono un servizio ai cittadini/automobilisti per conto dello Stato.

Mediamente, ogni 3 anni tutto il parco circolante viene valutato dai Centri di Revisione, che rappresentano così una esistente e formidabile RETE PERMANENTE di informazione ed assistenza a favore dei cittadini/automobilisti

I Centri di Revisione svolgono altresì un ruolo dinamico nel mercato degli interventi di manutenzione del parco circolante, sia nella fase preliminare alle revisioni (la preparazione) e sia nella fase di ripristino delle caratteristiche di sicurezza degli autoveicoli necessarie per il superamento della revisione.

L'attività dei Centri privati di revisione ha un impatto positivo anche in tema di politica ambientale. L'obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni di CO2 infatti, non può far leva esclusivamente sullo sviluppo tecnologico del prodotto "auto" - e questo per affermazione degli stessi produttori, nazionali ed esteri di autovetture – ma anche e soprattutto sulla corretta manutenzione ed assistenza al parco circolante.

I Centri di revisione rappresentano oggettivamente i terminali intelligenti di questo terzo asse di intervento.

Alla stessa stregua la medesima rete capillare dei Centri di revisione può essere utilizzata e funzionare da punti territoriali informativi e formativi sul tema della sicurezza stradale, rivolgendosi ai cittadini e dando loro non solo informazioni e consulenza sulle caratteristiche di sicurezza del proprio veicolo, ma anche dando informazioni di natura preventiva in tema di sicurezza stradale in generale, agendo da vettore qualificato di eventuali campagne nazionali sulla sicurezza che lo Stato intendesse intraprendere.

Nel contesto descritto ed ai fini di cui all'oggetto della presente, le rappresentanze nazionali unitarie dei Centri privati di revisione avanzano le seguenti proposte.

In riferimento all'articolo 78 del C. d. S. :

- consentire ai Centri privati di revisione la possibilità di effettuare i collaudi degli impianti GPL e metano installati sui veicoli in after- market
- consentire ai Centri privati di revisione la possibilità di effettuare i collaudi sui ganci traino installati sui veicoli in after – market
- consentire ai Centri privati di revisione la possibilità di effettuare interventi di omologazione nel campo del tuning.

In riferimento all'articolo 80 del C. d. S. :

- rivisitazione delle procedure per la revisione straordinaria, nel senso di aggiungere quale segnalazione che avvia la procedura di revisione straordinaria quella proveniente dalle compagnie di assicurazioni, nel caso di danni da incidente stradale che superano i 9.000 euro. Ciò perché tale casistica descrive un incidente che pregiudica la sicurezza del veicolo se non si ripristina lo stato precedente all'incidente.
- adeguamento della tariffa amministrata all'indice ISTAT
- eliminazione del legame – all'interno dell'articolo – con la legge 122/92, nel senso che se un Centro assume un compartimento illecito e perde i requisiti per operare in quanto Centro di revisione, ciò non deve significare che perde anche i requisiti della 122/92 e quindi non è in condizione di operare nemmeno in qualità di impresa di autoriparazione.

E', poi, necessario procedere ad una adeguata semplificazione delle procedure amministrative a carico dei Centri di revisione e ad una previsione di un funzionale sistema di controllo e di una scala delle sanzioni realisticamente applicabile.

Analoga previsione deve essere realizzata sul piano operativo attraverso l'annullamento di alcune procedure e prove di difficile e discutibile applicazione.

2) Aggiornamento e revisione delle norme per il soccorso stradale

Applicabilità delle sanzioni di cui ai commi 8 e 10 dell'art. 82 del DLGS n. 285/92 per il trasporto di veicoli in avaria con autoveicoli omologati ad uso speciale "soccorso Stradale"

Vista la circolare D.G. n.6 D.C. IV n.A004/86 del 10 gennaio 1986 del Ministero dei Trasporti – Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione – Direzione Centrale IV – Divisione 43, avente ad oggetto "autoveicoli ad uso speciale per soccorso stradale – recuperi automobilistici e trasporto e/o traino di veicoli in avaria" indirizzata a tutte le Forze dell'Ordine.

Visto il regolamento CEE nr. 881/92 (GU L95 del 9.4.1992 pag.1) all'allegato II punto 2, dove si chiarisce che il trasporto di veicoli danneggiati o da riparare è considerato esente e, pertanto ne devono essere no essere liberati, da ogni regime di licenza e/o da ogni altra autorizzazione di trasporto, in tutti i paesi della Comunità Europea.

Considerato che il veicolo omologato ad uso speciale per soccorso stradale non rientra nel campo di applicazione della legge nr.298/74 art.30 punto D (esente).

Chiediamo

Un ulteriore pronunciamento, al fine di conoscere la reale interpretazione degli organismi dello Stato che chiarisca se il trasferimento/trasporto di un veicolo in avaria, mediante autoveicolo ad uso speciale per soccorso stradale, dal luogo in cui si trova alla sede richiesta dall'utente, possa essere eseguito senza alcuna licenza o autorizzazione al trasporto per conto terzi, come avviene in ogni altro paese della Comunità Europea, anche sul nostro territorio nazionale e se, conseguentemente, siano applicabili o meno le sanzioni di cui ai commi 8 e 10 dell'art. 82 del DLGS n. 285/92 per "uso diverso" dei veicoli ad uso speciale "soccorso stradale".

Regolamentazione del soccorso stradale in autostrada a veicoli incidentati o in avaria

Premesso

Che rimane in capo agli Enti il compito di assicurare il servizio di soccorso sull'intera rete autostradale (di competenza) e con caratteristiche di continuità, in materia di soccorso stradale;

Che è compito ed onere esclusivo degli Enti garantire su tutto il tracciato autostradale di competenza l'organizzazione del sistema di soccorso e sicurezza ed il suo mantenimento in perfetta efficienza;

Che tali Enti, ai sensi del D.L. 262 del 3-10-2006, dovranno agire come amministrazioni aggiudicatrici negli affidamenti di lavori, forniture e servizi, e sono tenute, pertanto, ad attuare gli affidamenti secondo quanto previsto dal D.L. 163 del 12-4-2006 e sue successive modificazioni;

Chiediamo

Che, la direttiva N.3279 del 24 maggio 1999, oltre ad affermare i principi costituzionali della libertà di scelta dell'utente da chi farsi assistere, della libertà di impresa e non ultima della libera circolazione, vengano attuate e/o aggiunte alcune modifiche al fine di rendere più libero il mercato del soccorso stradale per uniformarlo ai criteri con cui viene regolamentato il soccorso stradale sulle autostrade oltre confine, nel rispetto comunque e soprattutto della sicurezza stradale.

Riteniamo quindi che:

a) Per tutti gli interventi da chiunque richiesti sulle autostrade, nel rispetto della tempistica prevista dal codice della strada per la sosta e fermata dei veicoli, non debba essere imposto obbligatoriamente il servizio predisposto dall'Ente senza l'assenso dell'automobilista o dell'avente titolo. Gli utenti o gli aventi titolo, in alternativa al servizio organizzato e proposto dall'Ente,

potranno comunicare alla Centrale Operativa dell'Ente stesso la volontà di fruire dei servizi offerti dai propri operatori professionali di fiducia che abbiano le caratteristiche della autorizzabilità di cui all'art. 374 del D.P.R. 495/92.

b) Tutti gli operatori interpellati dagli utenti per intervenire in autostrada, oltre che attenersi al rigoroso rispetto del D.L. 285/92 e successive modificazioni, dovranno farne opportuna comunicazione agli Enti, rispettando eventuali criteri operativi da essi stabiliti, fin dal momento del loro ingresso in autostrada, premurandosi di comunicare alla Centrale Operativa dell'Ente i nominativi e l'idoneità delle persone che effettuano il servizio richiesto, nonché l'esito delle operazioni svolte.

Ne consegue e si precisa che, in mancanza di qualsivoglia pericolo od ostacolo alla circolazione, il caricamento di veicoli incidentati od in avaria da parte di autoveicoli ad uso speciale permanentemente attrezzati per il soccorso stradale è consentito a qualunque operatore professionale di cui all'art. 374 del D.P.R. 495/92

c) Quallsivoglia richiesta di intervento pervenuta dalle forze dell'ordine dovrà comunque essere evasa solo per il tramite della Centrale Operativa dell'Ente che deciderà sulla base

delle indicazioni di cui al punto che precede. Per l'espletamento di servizi d'istituto richiesti dalle forze dell'ordine quali sequestri amministrativi o penali, fermi, confische o simili, diversamente dagli altri servizi, la competenza esclusiva della destinazione dei veicoli rimane in capo alle competenti Forze dell'Ordine, che richiederanno l'intervento dei soggetti qualificati (ai sensi dell'art. 8 DPR 571/82) più vicini al luogo di intervento.

d) Le colonnine SOS dovranno essere dotate di un sistema fonico bicanale in quanto, sul piano operativo, è indispensabile alla centrale operativa dell'Ente per valutare prioritariamente gli aspetti della sicurezza, individuando le cause della richiesta di intervento, il tipo di veicolo da soccorrere, lo stato di gravità e di emergenza, e definire il tipo d'intervento più efficace ed idoneo. Oltre a ciò, permetterà di indirizzare la chiamata nei confronti del soggetto autorizzabile, che nella particolare situazione sia in grado di intervenire più rapidamente e con attrezzature adeguate, ma anche di corrispondere alle esigenze di servizio espresse dall'utente, ed eventualmente di permettergli di scegliere, tra i soggetti autorizzabili (ai sensi dell'Art. 374 del D.P.R. 495/92) quelli di proprio gradimento.

e) Il transito in autostrada dell'autotreno formato da carro attrezzi con idonea attrezzatura all'uopo omologata (cosiddette forche) e veicolo in avaria parzialmente sollevato, considerato rimorchio, nel rispetto del rapporto di massa e delle dimensioni del complesso, può essere concesso al soccorritore stradale professionale presentando all'Ente interessato esplicita domanda corredata dalla documentazione richiesta.

Nel rispetto delle norme previste dal Codice, il soccorritore stradale potrà ottenere autorizzazione periodica in una fattispecie normale mentre di tipo singola qualora il complesso assumesse caratteristiche eccezionali.

3) Aggiornamento e revisione del Codice delle Assicurazioni private (D.L.vo 209/05)

L'attuale scenario ed il prossimo futuro dell'autoriparazione non ci ispirano ottimismo, anzi.

I dati sull'andamento della consistenza numerica delle imprese del settore confermano tale sensazione: dalle 64.100 unità del 2001 siamo passati alle attuali 60.200. In termini di occupazione questo significa che si è passati dai circa 200.000 addetti agli attuali 180.000. Siamo in presenza di una tendenza decrescente che dura ormai da anni.

Le Carrozzerie, in particolare, sono diminuite negli ultimi 5 anni dell'8,1%, attestandosi alle attuali 18.000 unità, aumentando nel contempo strutture e dotazioni professionali, per rispondere sia alle crescenti esigenze degli utenti, sia alle sempre più restrittive normative in materia di inquinamento e di ambienti di lavoro.

Le ragioni del cambiamento che ha coinvolto il complessivo settore dell'autoriparazione sono ovviamente molteplici.

Alcune di esse riguardano fenomeni che prescindono dalle nostre possibilità di intervento e che da tempo interessano il complessivo mondo dell'auto. Ci riferiamo in particolare a fenomeni quali l'innovazione tecnologica che ha profondamente cambiato il "prodotto auto", così come pure le strategie dell' "after market" messe in campo dalle case costruttrici e dalle reti dei concessionari.

Per quanto riguarda lo specifico comparto delle imprese di carrozzeria, le ragioni del trend negativo sono di carattere meno oggettive e riguardano il comportamento di alcuni attori che operano nel mercato dell'auto nel nostro Paese.

Ci riferiamo – nello specifico - alla "lobby" delle Compagnie di Assicurazione ed alla loro attuale politica particolarmente aggressiva nei confronti degli auto-riparatori. Il loro oligopolio "di fatto" non solo lo applicano alla determinazione del costo delle polizze (in continua crescita incontrollata ed incontrollabile), ma – travalicando il loro spazio istituzionale – intendono applicarlo altresì nel campo delle funzioni "proprie" delle imprese di carrozzeria, quali ad esempio la determinazione dei tempi e delle tariffe di riparazione.

Allo stato attuale, le Assicurazioni di fatto *controllano*:

- a) **le relazioni commerciali con gli assicurati**, decidendo senza confronto con altri le tariffe delle polizze RC auto
- b) **le relazioni con le imprese di carrozzerie**, tentando di imporre alle officine basse tariffe orarie di prestazione e tempi di riparazione ridotti.

L'attuale normativa in materia (il Codice delle Assicurazioni private) **non disciplina** i principi di collaborazione tra le imprese di assicurazioni e le imprese di carrozzerie, e la libertà di scelta della carrozzeria di fiducia da parte del consumatore/assicurato.

Questa situazione – a nostro avviso - determina un vuoto normativo che deve essere colmato al più presto, nel reciproco rispetto di tutti i soggetti del mercato della riparazione (assicurazioni, carrozzerie e consumatori/assicurati), mettendo al centro del sistema il cittadino/automobilista e tutelando la sua libertà di scelta e la qualità dei servizi di riparazione offerti.

Oggi, in Italia, esiste il serio rischio che si concretizzi un "abuso di posizione dominante" da parte delle assicurazioni.

Nei fatti le Assicurazioni:

- decidono le tariffe delle polizze RC auto
- possono decidere da chi far riparare l'auto incidentata
- condizionano pesantemente l'importo del risarcimento
- condizionano fortemente le tariffe orarie che devono applicare le officine
- intervengono nella determinazione dei tempi di riparazione.

Nell'attuale sistema del risarcimento diretto, con particolare riguardo al dispositivo definito "risarcimento in forma specifica" è in gioco, pertanto, la libera scelta del cittadino automobilista, che si vedrebbe costretto a recarsi presso un'officina indicata dall'Assicurazione, in cambio di improbabili sconti sulle polizze, addirittura con un intervento fuori ruolo delle Assicurazioni che vorrebbero indicare tariffe massime di prestazioni alle imprese di carrozzeria.

Tale fattispecie determina –a nostro avviso - un abuso da posizione dominante.

Le Organizzazioni nazionali di rappresentanza delle imprese di autoriparazione propongono – a tale specifico riguardo – la modifica dell'articolo 150 del Codice delle Assicurazioni private, in materia di clausole anticoncorrenziali nell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore.

A tal proposito riproponiamo il testo di una precedente nostra proposta di modifica, decaduta con la passata legislatura, che chiediamo venga ripresentata in una prossima "occasione legislativa".

(Il testo della proposta: " ...All'articolo 150, comma 1, del Codice delle Assicurazioni private, di cui al Decreto legislativo 7 settembre 2005, n° 209, dopo la lettera e) è aggiunta la seguente: << e-bis) la disciplina dei rapporti con le imprese di autoriparazione abilitate a norma di legge, secondo parità di condizioni, precludendo modalità di determinazione anche indiretta di tariffe massime o di sconti, e ferma restando la libertà di scelta, da parte del danneggiato, di imprese di autoriparazione abilitate di propria fiducia>>).

Sempre in relazione al sistema del risarcimento diretto, avanziamo all'attuale Governo le seguenti proposte:

a) presenza di una rappresentanza delle imprese dell'autoriparazione indipendente nella "Camera di compensazione" istituita per il sistema del Risarcimento Diretto. Riteniamo che il punto di osservazione di questo attore importante del sistema non debba essere escluso dal sistema stesso.

b) introduzione nel sistema del risarcimento diretto della figura del "perito terzo", quale figura super partes, al fine di evitare il possibile isolamento del cittadino-automobilista di fronte alle compagnie di assicurazioni in un momento critico quale quello della gestione di un sinistro. Questa figura è già presente negli altri Stati europei dove vige da tempo il sistema del risarcimento diretto. Ciò anche al fine di superare possibili rischi di conflitto di interesse interno alle Assicurazioni stesse che, nel sistema del risarcimento diretto, valutano il sinistro, fanno l'offerta di risarcimento e possono procedere direttamente – attraverso la propria rete - al ripristino del danno. In tale sistema è eticamente opportuno introdurre un elemento di giudizio terzo, in caso di controversia rispetto alla valutazione del danno.

c) apertura un Tavolo politico con la presenza di tutti gli attori del sistema (Assicurazioni,

imprese di autoriparazione, periti, consumatori) per elaborare un Codice Etico-comportamentale per regolare i rapporti ed i reciproci interessi degli attori in campo, mirando ad un interesse più generale e socialmente utile: la salvaguardia della qualità degli interventi di autoriparazione, l'abolizione del contenzioso, la sicurezza stradale, la soddisfazione dei cittadini-automobilisti.

4) Previsione di una normativa diretta alla salvaguardia dell'ambiente, nonché previsione di norme per l'adozione e l'installazione di dispositivi utilizzabili a tal fine, nel rispetto delle direttive comunitarie

Nell'intento di promuovere maggiormente e più efficacemente l'utilizzo del GPL e del metano, che possono dare un notevole contributo alla riduzione dei gas inquinanti, senza confidare nel solo rinnovamento del parco auto che – avvenendo con i ritmi attuali - allontanerebbe di molto il raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione del gas inquinanti provenienti dalla circolazione, al nuovo Governo chiediamo di intervenire, attraverso gli strumenti più opportuni, per raggiungere i seguenti obiettivi:

- a) rendere strutturale gli incentivi GPL e metano cd. di secondo impianto, in linea con quanto accade già per i cd. primi impianti, ovvero per gli incentivi ai costruttori che vendono auto già munite di impianti GPL e metano

- b) disgiungere la promozione degli incentivi agli impianti GPL e metano da quelli della promozione agli incentivi sulla rottamazione: sono due temi distinti e separati, uno mira al risparmio dei consumi energetici ed alla riduzione dei gas inquinanti in atmosfera, l'altro alla vendita di auto nuove.

In considerazione del successo riscontrato ultimamente di queste tipologie di trasformazione, i tempi di verifica e certificazione da parte degli Uffici provinciali della Motorizzazione Civile sono diventati a volte molto lunghi e rischiano di compromettere la decisione degli utenti di installare un impianto di carburante ecosostenibile, vista l'impossibilità di circolare fino a che l'accertamento non sia stato eseguito e certificato.

Al fine di rendere maggiormente fruibili le immediate utilità ambientali collegate alla trasformazione dei veicoli a motore di cui sopra e prevedere per loro la possibilità di circolare, si propone che l'officina autorizzata, ai sensi della legge 122/92, ad eseguire tale lavoro possa rilasciare una dichiarazione che riepiloghi e certifichi il lavoro svolto e l'avvenuta presentazione di verifica nei confronti di un Ufficio provinciale del Ministero dei Trasporti per la verifica richiesta.

5) Previsione di una normativa che disciplini la personalizzazione dei veicoli, nel rispetto della sicurezza, dell'ambiente e delle direttive comunitarie

E' stata presentata in Parlamento una proposta di legge d'iniziativa del Deputato Lulli che reca "Modifica all'articolo 78 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore".

La proposta è finalizzata a disciplinare la personalizzazione dei veicoli (tuning) nel rispetto della sicurezza, dell'ambiente e delle direttive comunitarie.