



FEDERAUTO

Federazione Italiana
Concessionari
Auto

SENATO DELLA REPUBBLICA

AUDIZIONE IN 8^A COMMISSIONE – LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

DDL N. 1638

**“DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA,
DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285”**

ROMA, 14 OTTOBRE 2015

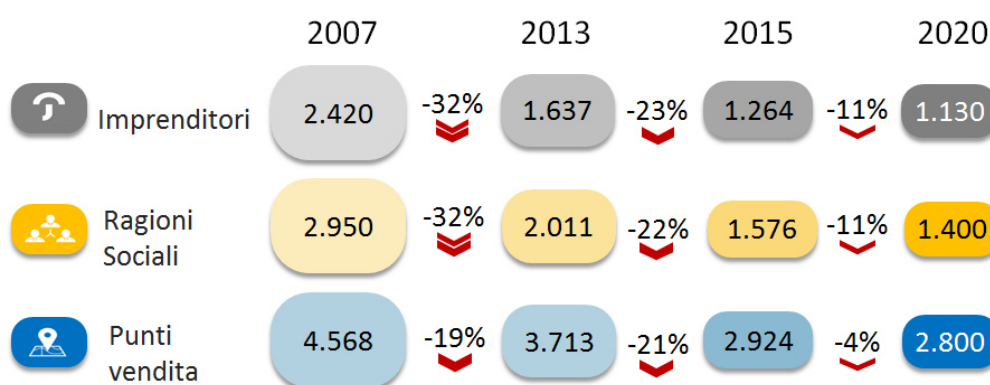
**GIAN FRANCO SORANNA
DIRETTORE FEDERAUTO**

Signor Presidente, Onorevoli Membri della Commissione,

prima di tutto consentitemi di ringraziarVi per l'occasione che è data alla Federauto di essere ascoltata presso codesta Commissione nell'ambito dell'esame del disegno di legge per la riforma del Codice della Strada.

Federauto rappresenta le imprese Concessionarie di marche nazionali ed estere che svolgono, su mandato delle Case automobilistiche, l'attività di vendita e di assistenza di tutti gli autoveicoli (autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali ed autobus). Trattasi di un sistema di piccole e medie imprese a rete, prevalentemente a capitale familiare, che opera su tutto il territorio nazionale che intermedia un valore di attività pari a circa il 6% del PIL, con oltre 130.000 occupati fra diretti ed indiretti.

Riporto una sintetica evoluzione delle reti ufficiali di vendita in questi ultimi anni.



Dati di sintesi

- Sebbene dall'inizio del 2015 l'incremento tendenziale del mercato autovetture sia positivo (+15,3%) con 1,19 milioni, si tratta comunque di un valore inferiore del 32% rispetto al volume medio del venduto negli anni pre-crisi 2000-2010 nel periodo gennaio-settembre pari a 1,76 milioni. La previsione di chiusura del mercato per l'anno corrente si attende a 1,52 milioni di autovetture (+12% sul 2014), molto distante dai volumi raggiunti nel 2007 (2,49 milioni). Negli ultimi anni, con la forte crisi dei consumi, il comparto della distribuzione e assistenza dei veicoli ha, quindi, subito un brusco calo delle vendite e dei fatturati con ripercussioni negative dal lato della sostenibilità economico-finanziaria delle aziende: nel 2012 il 60% dei dealer ha chiuso il bilancio in perdita, nel 2014 tale percentuale è scesa al 45%.
- Situazione difficile anche per il parco circolante autovetture (37 milioni) con un'anzianità media di vita pari a 9,9 anni e pesanti conseguenze in termini di sicurezza stradale (quasi il 50% ha oltre 10 anni di anzianità) e inquinamento ambientale (il 49%, pari a 17,7 milioni, ha un livello di emissioni atmosferiche ante Euro 4). Stesse riflessioni per il parco circolante dei veicoli industriali (4,8 milioni) che ha un'anzianità media consistente: 16 anni per i veicoli pesanti oltre 16 t che diventa 19 anni per i veicoli medi da 3,5 a 16 t. Inoltre, l'85% dei veicoli industriali e il 59% dei trattori stradali ha classe di emissione ante Euro IV.

Osservazioni su DDL n. 1638

Con riferimento al disegno di legge oggetto dell'audizione odierna, apprezziamo lo sforzo profuso da codesta Commissione per rendere il Codice della Strada più snello e in armonia con le normative nazionali ed europee, e desideriamo fornire il nostro contributo sui alcuni temi. In particolare quelli inseriti:

- I. nell'**articolo 2, comma 1, lettera h)** ove si prevede l'introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica;
- II. nell'**articolo 2, comma 1, lettera f)**, a proposito del riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale;
- III. nell'**articolo 2, comma 2, lettera h)**, riguardante le procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore.

I. Misure per rafforzare i controlli sulle attività di revisione dei veicoli

Condividiamo l'obiettivo di migliorare i controlli sulle revisioni dei veicoli. La verifica periodica consente, infatti, di mantenere i veicoli in condizioni di massima efficienza, garantendo il contenimento di rumori, emissioni nocive di gas di scarico in atmosfera e, non ultimo, la sicurezza stradale.

Negli ultimi anni, la crisi della domanda di veicoli nuovi ha determinato il rinvio della sostituzione di un numero notevolissimo di autoveicoli contribuendo all'invecchiamento del circolante e accrescendo il ruolo delle revisioni obbligatorie.

In tale ambito, si ravvisa l'opportunità di contemplare nei decreti attuativi della delega, la necessità di riportare l'indicazione dei Km percorsi dal veicolo - ad esempio in sede di rilascio del tagliando di revisione - al fine di cercare di contrastare il fenomeno dell'alleggerimento dei contachilometri delle vetture usate, con alterazione della percorrenza reale con una inferiore.

Tale condotta, così come appurata dagli interventi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dal TAR del Lazio, costituisce una pratica commerciale scorretta con profili di rischio a vario livello. Tale comportamento illegale danneggia sia gli operatori commerciali rispettosi della normativa, sia i diritti dei consumatori acquirenti, sia la sicurezza stradale a discapito dell'intera collettività. L'adozione di un simile 'accorgimento' tecnico può contribuire a scoraggiare tale condotta ingannevole.

Inoltre, per quanto riguarda la revisione dei veicoli industriali si segnala la necessità di prevedere un controllo tecnico più efficace e puntuale e di verificare il corretto funzionamento dei filtri anti-particolato (FAP) sui veicoli che negli anni passati, per soddisfare le normative più stringenti in materia di circolazione stradale, hanno montato e annotato sulla carta di circolazione tali dispositivi. Inoltre, si auspica l'estensione delle revisioni dei veicoli con massa superiore alle 3,5 t alle sole imprese in grado di soddisfare gli elevati standard qualitativi definiti e certificati dal costruttore del veicolo, in termini di capacità economiche-finanziarie e di strutture aziendali.

II. Riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale

A tale riguardo, si evidenzia la mancanza nel DDL in discussione di uno specifico riferimento allo sviluppo di misure per una mobilità urbana delle merci sostenibile.

La distribuzione urbana delle merci è un tema che riguarda tutto il Paese e non solo i singoli comuni. E' necessaria quindi una visione strategica nazionale, attraverso un coordinamento e un supporto a livello centrale alle varie iniziative locali per regolamentare la distribuzione urbana delle merci, tassello fondamentale del tessuto sociale ed economico delle città, verificando lo stato di attuazione delle misure e il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Al contrario, oggi, le Amministrazioni Comunali, competenti ad adottare misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera, con limitazioni specifiche alla circolazione dei mezzi destinati alla movimentazione delle merci, determinano un panorama frammentato di regolamentazioni con il quale si devono confrontare imprese e cittadini. E' auspicabile pertanto un coordinamento delle diverse iniziative.

Inoltre, in ottica di mobilità sostenibile nelle aree urbane, la previsione contenuta del DDL di riforma del Codice della Strada dovrebbe garantire il giusto equilibrio tra le esigenze di accessibilità delle merci nei centri urbani - in termini di logistica, disciplina delle aree di sosta, autorizzazioni, flessibilità degli orari di entrata - e la tutela della salute pubblica, stimolando il graduale rinnovo del parco con mezzi più performanti dal punto di vista ambientale, indipendentemente dal tipo di motorizzazione dei veicoli (approccio tecnologico neutrale), e coinvolgendo anche le Associazioni di settore.

A tale riguardo, l'iniziativa intrapresa dal Comune di Roma nell'ambito del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) costituisce un esempio di *best practise* per il miglioramento della logistica urbana in termini di impatto ambientale e di efficienza che auspichiamo possa essere replicata.

III. Procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore

In tale ambito, Federauto auspica una maggiore chiarezza e semplificazione delle procedure connesse alla cessazione dalla circolazione dei veicoli per definitiva esportazione all'estero, per meglio garantire la sicurezza della circolazione stradale, il rispetto della normativa ambientale e degli adempimenti tributari, senza però creare ostacoli o ulteriori appesantimenti al commercio intracomunitario ed extra comunitario di veicoli usati.

In tale contesto, inoltre, si nota l'assenza di un riferimento al potenziamento delle attività di controllo da parte delle autorità competenti ad accertare e arginare le condotte illegali riguardanti questa specifica fattispecie e la mancanza di adeguate misure sanzionatorie in grado di scoraggiare comportamenti fraudolenti.

Nel ringraziare la Commissione per l'attenzione prestata, auguriamo il buon proseguimento dei lavori e la più ampia condivisione di quanto fin qui esposto.