

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

168° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 GENNAIO 1992

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente VETTORI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione» (2923), d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri; Righi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE *Pag. 2, 6, 7 e passim*
ALIVERTI (DC), *relatore alla Commissione* 2, 8, 10
GIANOTTI (Com.-PDS) 6, 9
SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 8, 10

I lavori hanno inizio alle ore 15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione (2923), d'iniziativa dei deputati Aniasi; ed altri Righi, approvato dalla Camera dei deputati.

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione», d'iniziativa dei deputati, Aniasi, Testa, Antonio, Ridi, Salerno, Pellicanò, Battistuzzi, La Penna, Ronzani, Potì, Dutto, Lucchesi, Bonsignore, Leone, Sanguineti e Maccheroni (276); Righi, Andreoli, Anselmi, Antonucci, Armellini, Azzolin, Balestracci, Battaglia Pietro, Bianchini, Bonetti, Bonferroni, Borri, Caccia, Carelli, Carrus, Casati, Casini Pier Ferdinando, Castagnetti Pierluigi, Ciccardini, Cobellis, Coloni, Corsi, Costa Silvia, Cristofori, Ferrari Bruno, Foti, Frasson, Grippo, Lattanzio, Lia, Lusetti, Mancini Vincenzo, Manfredi, Mensorio, Micheli, Napoli, Nicotra, Orsenigo, Patria, Perani, Piredda, Portatadino, Rabino, Radi, Ravasio, Rebullà, Rinaldi, Rojch, Russo Vincenzo, Saretta, Silvestri, Sinesio, Stegagnini, Tancredi, Viscardi, Viti, Zambon e Zoso.

ALIVERTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, colleghi, il disegno di legge è pervenuto alla nostra Commissione a seguito di una particolare e specifica richiesta fatta alla Presidenza del Senato dopo che lo stesso provvedimento era stato assegnato all'8^a Commissione. Faccio questa premessa perchè non solo voglio sottolineare il particolare impegno che in questa circostanza è stato profuso dalla nostra Presidenza, ma anche perchè abbiamo ottenuto giustizia circa l'assegnazione di un provvedimento che pur recando nella prima parte del titolo «Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale»... tuttavia per la maggior parte riflette la disciplina dell'attività di autoriparazione.

In questo senso, avendo da sempre la nostra Commissione trattato l'istituzione degli albi professionali, in modo particolare quelli riferiti alla piccola impresa e al settore artigiano, ritenuto di dover discutere con competenza primaria una materia più congegnale alla Commissione industria, quale quella sugli autoriparatori.

Il provvedimento interviene molto opportunamente a disciplinare l'attività di autoriparazione che ha l'esigenza di una qualificazione professionale sancita dal quarto comma dell'articolo 2 della legge n. 433 istitutiva dell'albo delle imprese artigiane e, per particolari attività che richiedono una qualificazione professionale, a regolamentare con una legge specifica il settore.

Infatti l'articolo 1 del disegno di legge precisa che lo scopo è quello di raggiungere un più elevato grado di sicurezza della circolazione stradale, qualificando i servizi resi dalle imprese di autoriparazione, con una disciplina dell'attività di manutenzione e riparazione dei veicoli in generale. In altre parole con questa legge si intende non solo istituire l'albo delle imprese del settore ma contrassegnare anche, con l'assunzione di responsabilità da parte del tecnico indicato dall'impresa, il rapporto verso l'utenza che deve essere confortata da prestazioni effettuate da imprese in possesso di particolare qualificazione professionale.

Un esempio può essere quello della legge n. 46 del 1990 per gli installatori che in qualche misura ha segnato l'avvio di una qualificazione professionale e non solo nel settore artigiano. A questa sono seguite altre leggi e con quella in discussione si chiude il ciclo in questa legislatura.

Il disegno di legge precisa che per autoriparatori non si intendono solo gli addetti alla meccanica e alla motoristica ma anche i carrozzieri, gli elettrauto, i gommisti, che devono ritenersi in obbligo di iscriversi al registro delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione indicando il responsabile tecnico. In questo modo, nei confronti dell'utenza si crea un meccanismo di garanzia circa l'esecuzione dei lavori che, si intende, devono essere eseguiti a regola d'arte.

Per la verità da questo punto di vista forse il disegno di legge non è completo limitandosi a istituire l'albo delle imprese e a sancire l'obbligo di indicare un responsabile tecnico. In un'altra legge, la n. 46 del 1990, avevamo affermato la necessità di una dichiarazione di conformità, da rilasciarsi da parte di chi esegue i lavori nei confronti dell'utente, che servisse anche a titolo di garanzia per i lavori effettuati. Successivamente, nel momento in cui dovessimo integrare questo testo di legge, dovremmo offrire all'utente una sorta di garanzia per i lavori effettuati.

Fatte queste premesse dico subito che gli articoli successivi al primo, che è programmatico, stabiliscono che il registro delle imprese delle attività di autoriparazione viene allocato presso la Camera di commercio con l'obbligo di iscrizione per alcune imprese in possesso di determinati requisiti riguardanti gli spazi, le attrezzature, la designazione di un responsabile tecnico, la propria sede nella provincia. Inoltre si precisa che la commissione che sovrintende al registro delle imprese deve esprimersi entro 60 giorni dalla presentazione della domanda.

Viene poi istituito un altro settore, che completa i quattro indicati, riferito alle imprese che esercitano in prevalenza attività di commercio di veicoli. Per questi viene prevista un'apposita sezione, non rientrando l'attività principale nell'autoriparazione, ma essendo di supporto. In questo ambito rientrano tutte le agenzie e le succursali delle case automobilistiche che necessitano anche di un comparto di autoriparazione.

È poi previsto che, per quanto riguarda gli artigiani, l'iscrizione all'apposito registro debba avvenire attraverso l'iscrizione al registro delle imprese artigiane, come del resto è avvenuto anche in altri provvedimenti.

L'articolo 5 prescrive che l'iscrizione all'albo delle imprese artigiane diventa automaticamente iscrizione nell'albo delle ditte. In questo caso si è incorsi, anche da parte dei redigenti il testo della legge alla Camera dei deputati, in un errore materiale nel riportare una valenza di leggi citate che, si precisa, riguardano i Consigli provinciali dell'economia corporativa e Uffici provinciali dell'economia corporativa. Purtroppo è sfuggito che nel 1944 la legge che allora è stata adottata a proposito delle Camere di commercio aveva dichiarato la soppressione di queste denominazioni che dovevano essere riassunte nell'unica denominazione di Camere di commercio, industria e agricoltura. Non so se in sede di coordinamento sia possibile rimediare a questo errore; se ciò non fosse sarà opportuno farne menzione nel verbale al fine di far rilevare che probabilmente si è incorsi in un vuoto di memoria.

Seguono poi numerose prescrizioni, quali quelle che impongono al proprietario dei veicoli l'obbligo di servizi delle ditte iscritte nel registro delle imprese che esercitano questa attività, l'obbligo della nomina da parte delle stesse ditte del responsabile tecnico; ci sono delle norme specifiche per la provincia autonoma di Bolzano sancite nel provvedimento. Leggevo che alla Camera dei deputati vi è stato qualche sostenitore di detta precisazione.

L'articolo 9 prescrive che per le imprese che non sono considerate artigiane debba essere costituita una apposita commissione composta dal presidente della Camera di commercio e dai rappresentanti (forse è in po' improprio) del Ministero dei trasporti e del Ministero dell'industria e del commercio; non si sa poi, in sede di attuazione di questa norma, come il Ministero potrà intervenire a nominare 95, 96 o 94 membri delle varie commissioni provinciali. A mio avviso si tratta di un'indicazione propria, anche se la commissione è composta nella maggioranza da rappresentanti del settore degli autoriparatori.

I compiti della commissione devono essere, oltre che di compilare il registro quelli di rilasciare attestati, deliberare cancellazioni, proporre alle competenti autorità provinciali le sanzioni da applicare. Tali sanzioni sono previste espressamente dall'articolo 10, che detta norma interna di vigilanza vera e propria e di sanzioni amministrative che sono piuttosto consistenti, variando da un minimo di 10 milioni ad un massimo di 30.

L'articolo 11 prevede la responsabilità delle imprese e degli esercenti l'attività di autoriparazione e stabilisce anche che il Ministro dei trasporti definirà con apposito decreto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, le garanzie che le imprese esercenti l'attività debbono obbligatoriamente e inderogabilmente dare ai committenti all'atto dell'assunzione dell'incarico. In qualche misura, quindi, viene ad essere superata, la riserva che io avevo formulato in premessa relativamente alla garanzia da offrire al committente.

Questo disegno di legge forse accusa uno sbilanciamento più a favore delle ditte che dell'utenza ma credo che ciò possa essere riequilibrato nel corso dell'applicazione della legge stessa, soprattutto nel decreto che il Ministro dovrà, entro sei mesi, far approvare e che dovrà anche in qualche modo fornire a favore dell'utenza una certa garanzia per le autoriparazioni che, come tutti sappiamo, sono rimesse alla completa discrezione degli autoriparatori e delle officine.

Purtroppo l'utente quando entra in officina non dispone di nessun tariffario di prezzi e non essendoci trattamenti uguali in tutte le province per prestazioni analoghe, non ha sufficienti garanzie circa l'equità dei prezzi applicati e soprattutto dei lavori effettuati. Nelle sostituzioni dei materiali inoltre non si sa mai se si tratta di materiali nuovi provenienti direttamente dalle case di costruzione o di materiali di recupero da altre vetture riportate nella stessa officina.

Si tratta di elementi che depongono a favore di una maggiore tutela e di una maggiore garanzia da offrire all'utente e che comportano quindi da parte del Ministro, dal momento che gli autoriparatori hanno ottenuto questo espresso e pubblico riconoscimento, anche una vigilanza e una sorveglianza maggiore.

L'articolo 12 è molto importante agli effetti della legge perchè, come forse potrà precisare meglio il sottosegretario Santonastaso che ha seguito tutto l'*iter* legislativo presso l'altro ramo del Parlamento, prevede la concessione alle imprese esercenti l'attività di autoriparazione di compiti di revisione periodica dei veicoli a motore e dei rimorchi. Questo è un incarico che viene conferito per la prima volta ai privati da parte del Ministero ed in modo particolare dell'ispettorato della motorizzazione, anche facendo riferimento ad una prassi che si va instaurando nel nostro paese da parte dell'ente pubblico di usufruire anche dei servizi privati in termini di integrazione e a completamento di quelli spettanti al Ministero dei trasporti. In questo caso ciò viene fatto con delega specifica ad officine esercenti attività di autoriparazione che assumerebbero una funzione di enti pubblici erogati di un servizio pubblico.

Ritengo che tutto l'articolo (sul quale non mi soffermo anche perchè penso sia stato oggetto di ampio approfondimento e di una certa mediazione fra il Ministero e la Commissione trasporti della Camera) in qualche misura recuperi anche una funzione pubblica a favore delle ditte autoriparatrici e valga a sottolineare il fatto che si tenta nel nostro paese di riaffermare la validità di alcuni compiti pubblici, ma nello stesso tempo di delegarli a ditte private o all'esecuzione di privati che siano in possesso di particolari requisiti.

Naturalmente il tutto verrà rimesso all'emanazione di un particolare regolamento di esecuzione che dovrà essere successivamente adottato. Su questo articolo devo anche aggiungere che c'è stata un'espressione di insoddisfazione da parte dell'8^a Commissione del Senato la quale, pur esprimendo parere favorevole sul complesso del provvedimento, introduce qualche motivo di riserva circa la commissione dell'attività imprenditoriale con l'esercizio di funzioni pubbliche e suggerisce di apportare alcune modifiche, nel senso di rendere più certa l'attività imprenditoriale delle officine che dovessero svolgere la revisione, raccomandando di introdurre la previsione di personale qualificato che, però, è già previsto colla nomina del responsabile tecnico. Quindi, quest'ultima raccomandazione sembrerebbe superflua anche se naturalmente questo personale qualificato sarebbe riferito ai soli compiti della revisione.

Inoltre, al secondo comma si suggerisce una modifica nel senso di prevedere che i responsabili dell'attività di revisione sia in linea tecnica che in linea amministrativa siano tenuti a seguire corsi di qualificazione

presso enti legalmente riconosciuti. Il Ministero, nel procedere alla stesura del regolamento di esecuzione di questo articolo 12, potrà tener presente il suggerimento della VIII Commissione del Senato.

Viene aggiunta qualche altra considerazione su cui esprimo maggiori perplessità rispetto alla prima. Infatti si propone di sostituire i commi 6, 7 e 8 con disposizioni più idonee a snellire le procedure. Quindi bisognerebbe introdurre l'obbligo per le imprese, ai fini della certificazione dell'esito favorevole dell'avvenuto controllo tecnico, di apporre sulla targa dell'auto un contrassegno non asportabile nonché di rilasciare una targhetta da esporre sul veicolo in posizione ben visibile. Tuttavia non si indica l'importo da versare ai fini di questa operazione.

Concludendo mi sembra che il testo pervenuto dalla Camera sia sufficientemente garante sia per quanto riguarda l'istituzione del registro delle imprese, sia per quanto concerne l'introduzione di questa nuova norma prevista dall'articolo 12 sul conferimento alle imprese esercenti l'attività di autoriparazione del compito di revisione.

Credo che il parere espresso dall'8^a Commissione del Senato debba essere allegato al parere complessivamente favorevole che il relatore esprime sul testo approvato dalla Camera, affinché il Ministero, nel predisporre il regolamento di esecuzione, in particolare per l'articolo 12, tenga conto eventualmente dei suggerimenti forniti dalla Commissione stessa.

Pertanto concludo invitando i colleghi ad approvare il testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Aliverti per la relazione così esauriente. Egli ha anche esposto alcune considerazioni sull'articolo più innovativo, il 12, che riguarda un nuovo metodo di revisione degli autoveicoli.

Siamo in possesso di tutti i pareri richiesti alle Commissioni competenti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GIANOTTI. Anzitutto mi devo rammaricare del fatto che la Camera, dove questo disegno di legge è stato presentato nel luglio 1987, abbia tenuto presso di sé il provvedimento per 4 anni inviandolo al Senato solo nel luglio 1991; il che è abbastanza curioso e rende molto breve e sommario il nostro esame. In secondo luogo non capisco come mai questo provvedimento, arrivato al Senato nel luglio 1991, sia arrivato in Commissione solo in questi giorni. Tutto questo ci obbliga a lavorare in maniera tale che o si approva il provvedimento, o si fa slittare il tutto alla prossima legislatura.

Il testo in esame contiene norme di cui si sentiva la necessità anche da parte della categoria degli autoriparatori che hanno fatto sentire la loro voce e hanno chiesto di procedere.

L'articolo 1 suddivide in quattro categorie le specialità degli autoriparatori mentre, con la diffusione dell'elettronica nel settore delle automobili, sarebbe stato utile prevedere una quinta categoria che riguardasse la cosiddetta «autronica». Chiedo pertanto al Governo che questa venga prevista nella circolare attuativa del Ministero.

Per quanto riguarda l'articolo 9 sollevo un'obiezione simile a quella avanzata dal relatore sulla composizione delle commissioni. In una materia come questa che riguarda l'artigianato sarebbe importante che la competenza fosse lasciata completamente alle regioni, oltre che ai rappresentanti delle categorie. Da parte del Ministero dell'industria è difficile designare per ciascuna di queste commissioni un rappresentante a livello provinciale, nè ha senso che siano previsti i due rappresentanti del Ministero dei trasporti.

In riferimento all'articolo 12 a nessuno di noi sfuggono le lamentele sulle lungaggini degli uffici della Motorizzazione; quindi la possibilità di delegare alle officine di riparazione il compito della revisione è assolutamente necessaria. Vedo una possibile contraddizione tra il primo comma dell'articolo 12, che dice che il Ministero può affidare a delle officine di autoriparazione il compito della revisione tramite concessioni quinquennali, e il secondo comma in cui si dice che il Ministro definisce le attrezzature e le strumentazioni necessarie per poter conferire tale incarico.

Io ritengo che si debba dire che l'unica condizione in base alla quale il Ministro affida questo incarico è quella relativa al comma 2 e non ce ne possono essere ulteriori. La cosa non può essere lasciata al libero arbitrio: le officine che hanno le attrezzature e le strumentazioni previste avranno l'incarico di svolgere questa revisione e le altre saranno escluse. Non vorrei si pensasse che oltre ai criteri definiti dal comma 2 ce ne possano essere altri.

Vorrei infine fare delle osservazioni più generali su quello che questo provvedimento non contiene. È a tutti noto che l'autoriparazione e il mantenimento dello stato di sicurezza degli autoveicoli costituiscono un problema sempre più complesso che si basa su principi generali. Questo pone il problema di un maggior coordinamento delle varie specializzazioni. Oggi sempre meno è possibile affrontare separatamente i problemi del motore dai problemi dell'impianto elettrico o di altri impianti.

Io credo quindi - e spero si faccia nella prossima Legislatura - che sarebbe stato importante avere una norma che favorisse l'associazione delle varie specialità in maniera che gli interventi di autoriparazione fossero coordinati.

Una seconda questione di grande importanza è la localizzazione delle officine di autoriparazione. Queste officine in parte si trovano nei centri storici e questa risulta essere una localizzazione difficile. Le riparazioni effettuate sulla pubblica via oggi comportano dei problemi; il problema del dimensionamento è molto serio e non si può risolvere nei centri storici ma richiede zone specifiche di localizzazione, tenuto conto però che nel campo dell'autoriparazione la distanza tra la localizzazione dell'officina ed il luogo di residenza dei clienti è indubbiamente influente sull'attività dell'officina stessa. Ritengo quindi che anche tale questione doveva essere affrontata.

Ho segnalato queste due questioni come problemi di grande rilievo che mi auguro possano essere affrontati nella prossima Legislatura.

Dichiariamo pertanto voto favorevole a questo provvedimento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

ALIVERTI, *relatore alla Commissione*. Ringrazio innanzitutto il senatore Gianotti per il suo intervento. Per necessità ho dovuto limitarmi a considerazioni di carattere generale e non far riferimento ad alcune lacune presenti nel provvedimento che avrebbero meritato una rilettura più accurata ed attenta.

Vi è, ad esempio, il problema delle società, della forma legale delle ditte che esercitano attività di autoriparazione, di cui non c'è traccia, per le quali non è specificato se il responsabile tecnico deve coincidere con la figura del legale rappresentante, se deve essere nominato e in quale misura le stesse devono essere rappresentate.

Vi è altresì il problema delle discrezionalità, in qualche modo rimessa al Ministro dei trasporti, dell'affidamento dell'incarico di revisione. Il senatore Gianotti già faceva riferimento ad una sorta di scollamento tra il 1° ed il 2° comma, ma anche questo fatto per cui si dà discrezionalità al Ministro dei trasporti di affidare in concessione quinquennale le revisioni periodiche di veicoli a motore ad imprese esercenti attività di autoriparazione che in base al 2° comma devono essere in possesso di determinati requisiti, credo debba essere approvato in termini di precisazione. Infatti non deve essere rimesso tutto alla discrezionalità, devono essere precisate le norme ed indetti i bandi attraverso i quali assegnare il compito di revisione. Del resto tutta la normativa delle revisioni obbligatorie deve essere riconsiderata, compreso l'articolo 55 che va modificato (e spero lo si faccia nella prossima legislatura) in quanto prevede le varie norme relative alla revisione e occorre precisare quando e come ricorrono i termini e come devono essere effettuate le revisioni stesse, che credo oggi siano sottoposte alla soggettività di coloro che posseggono gli autoveicoli non avendo mai visto alcuno contestato per un veicolo in circolazione se non lo si riscontri e in condizioni particolarmente cadenti.

Vorrei aggiungere che le considerazioni finali che svolgeva il senatore Gianotti sono giuste. In modo particolare mi riferisco all'attività delle autocarrozzerie che per evidenti ragioni di inquinamento sono ormai espulse non soltanto dai centri, ma anche dalla periferia delle città e per lo più dotati di determinate caratteristiche. Non so se la legge poteva prevedere in qualche misura una regolamentazione per questa materia che rientra nelle competenze urbanistiche. Sta comunque di fatto che le amministrazioni locali soprattutto e quelle dei capoluoghi non rilasciano più autorizzazioni per attività di autocarrozzerie nè rinnova le autorizzazioni precedenti qualora siano attivate nei centri delle città e non siano dotate di particolari requisiti. Si tratta di problemi importanti ma non credo che rientrino strettamente nelle competenze di questa legge. Con tutte le lacune che il provvedimento presenta, si tratta di un notevole passo in avanti e quindi sono convinto che si debba approvarlo nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Ritengo che potrebbe essere utile predisporre un ordine del giorno che impegni il Governo ad adottare misure opportune in relazione ai problemi emersi nel corso del dibattito.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, il mio intervento sarà breve, facilitato dall'esauriente

relazione del relatore - cui va il mio apprezzamento - il quale, anche se ha avuto poco tempo a disposizione, ha approfondito gli argomenti nel modo migliore.

In sostanza questo disegno di legge giunge in questa Commissione del Senato molto in ritardo (sono d'accordo su questo con il senatore Gianotti) in quanto in Commissione alla Camera dei deputati vi è stato un serrato confronto per trovare una soluzione quanto più possibile equa riguardo all'articolo 12.

In realtà il relatore ha messo chiaramente in evidenza che questo articolo è innovativo in quanto alcuni poteri della Pubblica amministrazione vengono delegati e i colleghi sanno quanto è difficile presso la burocrazia strutturale ridurre o togliere i poteri.

Alla soluzione attuale si è arrivati dopo un lunghissimo lavoro di mediazione svolto dal Governo ed attraverso un dibattito molto serrato. Si giustifica così il tempo intercorso tra la presentazione, la deliberazione ed il successivo passaggio all'esame del Senato del disegno di legge.

In sostanza il disegno di legge presenta delle soluzioni molto valide. È ovvio che nulla è perfetto e tutto perfezionabile; sicuramente sono rimaste diverse lacune, che potranno essere colmate nel corso della prossima legislatura, ma già da oggi, come ha suggerito il Presidente, qualcuna di queste potrebbe essere superata con la presentazione di un ordine del giorno. Individuo questa possibilità in quanto il Governo ritiene inopportuna la presentazione di emendamenti che sicuramente renderebbero nullo tutto il lavoro intercorso negli ultimi cinque anni (di cui quattro alla Camera dei deputati).

Per quanto riguarda i rilievi mossi dal senatore Gianotti circa la contraddizione da lui osservata tra il primo ed il secondo comma dell'articolo 12, il relatore ha centrato bene il problema. In sostanza il primo comma fa riferimento soltanto alla potestà del Ministro di agire sul fatto: c'è, quindi, una limitazione, non è estesa a tutto il paese, ma soltanto a quelle province i cui uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti presentino un arretrato di lavoro. Non si tratta di potere discrezionale del Ministro, perchè la deroga può essere concessa solo al verificarsi di particolari e contingenti situazioni operative dei suddetti uffici.

Il comma 2 definisce per le province individuate le modalità con le quali sono stabilite le operazioni e le condizioni tecniche ed amministrative, che le imprese devono seguire per poter effettuare le revisioni.

Il disegno di legge è abbastanza chiaro e definito e la stesura stessa dei due commi mostra la condizione di sofferenza con cui la 9^a Commissione della Camera dei deputati è giunta ad una soluzione di compromesso.

Con il regolamento di attuazione del disegno di legge si dovranno, inoltre, risolvere alcune lacune di minore importanza.

Auspicio, comunque, l'approvazione definitiva del disegno di legge per introdurre un primo, importante strumento di disciplina delle attività in questione.

GIANOTTI. Presento il seguente ordine del giorno:

«La 10^a Commissione permanente,

in sede di discussione del disegno di legge n. 2923:

premessò che il Ministro dei trasporti dovrà individuare, con decreto emanato ai sensi dell'articolo 12, comma 2, "le operazioni e le modalità tecniche ed amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese";

considerato che il Ministro dei trasporti può affidare in concessione quinquennale le revisioni periodiche, ai sensi dell'articolo 12, comma 1;

tenuta presente l'esigenza che le imprese concessionarie siano dotate di personale qualificato e che pertanto siano utili a tal fine corsi di addestramento presso enti legalmente riconosciuti;

impegna il Governo,

a fissare - in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 12, comma 2 - parametri obiettivi e rigorosi per l'affidamento delle revisioni periodiche alle imprese esercenti attività di autoriparazione».

(0/2923/1/10)

GIANOTTI.

ALIVERTI, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole all'ordine del giorno in esame.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Assicuro che le previste norme regolamentari saranno dirette, tra l'altro, ad escludere ogni facoltà di scelte delle imprese incaricate della revisione da parte dei soggetti interessati.

GIANOTTI. Mi consenta, questo nel testo della legge non c'è. Se questa è la volontà del Governo ne prendiamo atto, ma dalla lettera del testo non risulta. Dato che il Senato è costretto in una seduta a discutere ed approvare e dato che non vogliamo apportare modifiche e vogliamo approvare, desidero rimanga a verbale una posizione del Senato in questo senso.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno in questione come raccomandazione.

GIANOTTI. Signor Presidente, insisto per la votazione dell'ordine del giorno da me presentato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2923/1/10 presentato dal senatore Gianotti.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.
Ne do lettura:

Art. 1.

(Attività di autoriparazione)

1. Al fine di raggiungere un più elevato grado di sicurezza nella circolazione stradale e per qualificare i servizi resi dalle imprese di autoriparazione, la presente legge disciplina l'attività di manutenzione e di riparazione dei veicoli e dei complessi di veicoli a motore, ivi compresi ciclomotori, macchine agricole, rimorchi e carrelli, adibiti al trasporto su strada di persone e di cose, di seguito denominata «attività di autoriparazione».

2. Rientrano nell'attività di autoriparazione tutti gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente, anche particolare, dei veicoli e dei complessi di veicoli a motore di cui al comma 1, nonché l'installazione, sugli stessi veicoli e complessi di veicoli a motore, di impianti e componenti fissi. Non rientrano nell'attività di autoriparazione le attività di lavaggio, di rifornimento di carburante, di sostituzione del filtro dell'aria, del filtro dell'olio, dell'olio lubrificante e di altri liquidi lubrificanti o di raffreddamento, che devono in ogni caso essere effettuate nel rispetto delle norme vigenti in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e di smaltimento dei rifiuti, nonché l'attività di commercio di veicoli.

3. Ai fini della presente legge l'attività di autoriparazione si distingue nelle attività di:

- a) meccanica e motoristica;
- b) carrozzeria;
- c) elettrauto;
- d) gommista.

È approvato.

Art. 2.

(Registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione)

1. Presso ogni camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione. Il registro è articolato in quattro sezioni, ciascuna relativa ad una delle attività di cui al comma 3 dell'articolo 1, e in un elenco speciale delle imprese di cui all'articolo 4.

2. L'esercizio dell'attività di autoriparazione è consentito esclusivamente alle imprese iscritte nel registro di cui al comma 1, ferme restando le disposizioni vigenti comunque riferibili all'esercizio delle attività disciplinate dalla presente legge, ivi comprese quelle in tema di autorizzazioni amministrative, di tutela dagli inquinamenti e di prevenzione degli infortuni.

3. Ciascuna impresa può essere iscritta in una o più sezioni del registro di cui al comma 1, in relazione all'attività effettivamente esercitata. Non è consentito esercitare attività di autoriparazione che non siano di pertinenza della o delle sezioni del registro di cui al comma

1 in cui l'impresa è iscritta, salvo il caso di operazioni strettamente strumentali o accessorie rispetto all'attività principale.

È approvato.

Art. 3.

*(Iscrizione nel registro delle imprese
esercanti attività di autoriparazione)*

1. Ai fini dell'iscrizione nel registro di cui all'articolo 2, l'impresa deve documentare la sussistenza dei requisiti seguenti:

a) disponibilità di spazi e di locali, per la cui utilizzazione in relazione all'attività siano state acquisite le prescritte autorizzazioni amministrative, idonei a contenere i veicoli oggetto di intervento e le attrezzature e le strumentazioni occorrenti per l'esercizio dell'attività;

b) dotazione delle attrezzature e delle strumentazioni, occorrenti per l'esercizio dell'attività, indicate in apposite tabelle approvate, dal Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentite le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative. Tali tabelle sono periodicamente aggiornate con la medesima procedura;

c) designazione di un responsabile tecnico, anche nella persona del titolare dell'impresa, per ciascuna delle attività per il cui esercizio è richiesta l'iscrizione nell'apposita sezione del registro di cui all'articolo 2, in possesso dei requisiti personali e tecnico-professionali di cui all'articolo 7;

d) sede dell'impresa nella provincia cui si riferisce il registro delle imprese esercanti l'attività di autoriparazione nel quale viene chiesta l'iscrizione.

2. La perdita di uno o più dei requisiti di cui al comma 1 comporta la cancellazione dal registro di cui all'articolo 2.

3. La commissione di cui all'articolo 9 delibera sulle domande di iscrizione nel registro di cui all'articolo 2 entro sessanta giorni.

4. Contro il mancato accoglimento delle domande di cui al comma 3 è ammesso ricorso al presidente della giunta regionale; contro la decisione del presidente della giunta regionale è ammesso ricorso in sede giurisdizionale.

È approvato.

Art. 4.

*(Imprese esercanti in prevalenza attività
di commercio di veicoli).*

1. L'esercizio dell'attività di autoriparazione, con carattere strumentale o accessorio, è consentito anche ad imprese esercanti in prevalenza attività di commercio di veicoli.

2. Le imprese di cui al comma 1, per poter esercitare, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione, devono essere

iscritte in uno speciale elenco del registro di cui all'articolo 2, previo accertamento della sussistenza dei requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 3.

È approvato.

Art. 5.

*(Iscrizione nell'albo degli artigiani
o nel registro delle ditte)*

1. L'iscrizione nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione costituisce titolo per l'iscrizione dell'impresa nel registro delle ditte, di cui all'articolo 50 del testo unico delle leggi sui Consigli provinciali dell'economia corporativa e sugli Uffici provinciali dell'economia corporativa, approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, ovvero nell'albo delle imprese artigiane di cui all'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443. In caso di iscrizione nell'albo delle imprese artigiane, l'imprenditore deve essere in possesso personalmente di almeno uno dei requisiti tecnico-professionali di cui al comma 2 dell'articolo 7 della presente legge. All'accertamento dell'iscrizione dell'impresa nel registro di cui all'articolo 2 della presente legge, nonchè all'accertamento del possesso, da parte dell'impresa, dei requisiti di cui agli articoli 2, 3 e 4 della citata legge n. 443 del 1985, procedono le commissioni provinciali per l'artigianato di cui agli articoli 9 e 10 della stessa legge n. 443 del 1985.

È approvato.

Art. 6.

*(Obblighi del proprietario o possessore
di veicoli o di complessi di veicoli a motore)*

1. Il proprietario o possessore dei veicoli o dei complessi di veicoli a motore di cui al comma 1 dell'articolo 1 deve avvalersi, per la manutenzione e la riparazione dei medesimi, di imprese iscritte nel registro di cui all'articolo 2, salvo quanto previsto dal secondo periodo del comma 2 dell'articolo 1 e fatta eccezione per gli interventi di ordinaria e minuta manutenzione e riparazione.

È approvato.

Art. 7.

(Responsabile tecnico)

1. Il responsabile tecnico di cui alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 3 deve possedere i seguenti requisiti personali:

a) essere cittadino italiano o di altro Stato membro della Comunità europea, ovvero di uno Stato, anche non appartenente alla Comunità europea, con cui sia operante la condizione di reciprocità;

b) non avere riportato condanne e non essere sottoposto a procedimenti penali per reati commessi nell'esercizio dell'attività di autoriparazione;

c) essere fisicamente idoneo all'esercizio dell'attività in base a certificazione rilasciata dall'ufficiale sanitario del comune di esercizio dell'attività.

2. Il responsabile tecnico deve inoltre possedere almeno uno dei seguenti requisiti tecnico-professionali:

a) avere esercitato l'attività di autoriparazione, alle dipendenze di imprese operanti nel settore nell'arco degli ultimi cinque anni, come operaio qualificato per almeno tre anni; tale ultimo periodo è ridotto ad un anno qualora l'interessato abbia conseguito un titolo di studio a carattere tecnico-professionale attinente all'attività diverso da quelli di cui alla lettera c) del presente comma;

b) avere frequentato, con esito positivo, un apposito corso regionale teorico-pratico di qualificazione, seguito da almeno un anno di esercizio dell'attività di autoriparazione, come operaio qualificato, alle dipendenze di imprese operanti nel settore nell'arco degli ultimi cinque anni;

c) avere conseguito, in materia tecnica attinente all'attività, un diploma di istruzione secondaria di secondo grado o un diploma di laurea.

3. I programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di cui alla lettera b) del comma 2 sono ispirati a criteri di uniformità a livello nazionale e sono definiti dalle regioni, sentite le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative, in conformità ai principi della legge 21 dicembre 1978, n. 845.

È approvato.

Art. 8.

(Soggetti iscritti nel ruolo degli artigiani qualificati della provincia autonoma di Bolzano)

1. L'iscrizione nel ruolo degli artigiani qualificati di cui all'articolo 12 del testo unificato delle leggi provinciali sull'ordinamento dell'artigianato e della formazione professionale artigiana, emanato con decreto del presidente della giunta provinciale di Bolzano del 9 novembre 1990, n. 28, è equiparata, ove la qualificazione artigiana concerna l'attività di autoriparazione, al possesso dei requisiti tecnico-professionali di cui al comma 2 dell'articolo 7 della presente legge, ai fini dell'iscrizione nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione.

È approvato.

Art. 9.

(Commissione per il registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione)

1. Presso ogni camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituita, con deliberazione della giunta camerale, entro sei

mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, una commissione per il registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione. La commissione dura in carica quattro anni ed è composta:

- a) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura o da un suo delegato, che la presiede;
- b) da due rappresentanti del Ministero dei trasporti, di cui uno in rappresentanza dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, designati dal Ministro dei trasporti;
- c) da un rappresentante della giunta regionale;
- d) da cinque esercenti l'attività di autoriparazione in rappresentanza delle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative sul piano regionale, designati con riguardo alle attività di cui al comma 3 dell'articolo 1;
- e) da un rappresentante del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

2. La commissione di cui al comma 1:

- a) compila e aggiorna il registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione e delibera sulle relative domande di iscrizione;
- b) accerta il possesso e verifica la conservazione dei requisiti di cui agli articoli 3 e 7;
- c) rilascia le attestazioni di iscrizione nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione, con specifica indicazione della o delle sezioni ovvero dell'elenco speciale in cui l'impresa è iscritta;
- d) delibera la cancellazione dal registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione che abbiano perso i requisiti per l'iscrizione;
- e) propone alle competenti autorità provinciali o regionali le sanzioni da applicare per le violazioni della presente legge, eccezion fatta per quelle di cui all'articolo 12.

3. Le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura sono autorizzate ad istituire una tassa per diritto di segreteria determinata in misura tale da assicurare piena copertura agli oneri derivanti dall'applicazione del comma 1 dell'articolo 2 e del comma 1 del presente articolo.

È approvato.

Art. 10.

(Vigilanza e sanzioni)

1. Le province e i comuni vigilano sull'applicazione della presente legge.

2. L'esercizio dell'attività di autoriparazione da parte di una impresa non iscritta nel registro di cui all'articolo 2 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 10.000.000 a lire 30.000.000 e con la confisca delle attrezzature e delle strumentazioni utilizzate per l'attività illecita.

3. L'esercizio, da parte di una impresa, di attività di autoriparazione di pertinenza di sezioni del registro di cui all'articolo 2 diverse da quella in cui l'impresa è iscritta è punito, salvo il caso di operazioni strettamente strumentali o accessorie rispetto all'attività principale, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 15.000.000 e con la confisca delle attrezzature e delle strumentazioni utilizzate per l'attività illecita. Se la violazione sia ripetuta, si fa luogo alla cancellazione dell'impresa dal registro di cui all'articolo 2.

4. Chiunque viola la disposizione di cui all'articolo 6 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 500.000.

È approvato.

Art. 11.

*(Responsabilità delle imprese esercenti
attività di autoriparazione)*

1. Ferma restando la responsabilità civile, le imprese esercenti attività di autoriparazione sono responsabili, ai sensi del comma 2, degli interventi effettuati.

2. Il Ministro dei trasporti definisce con proprio decreto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere di una commissione di esperti da lui nominata, le garanzie, e la relativa durata, che le imprese esercenti attività di autoriparazione prestano, obbligatoriamente e inderogabilmente, nei confronti dei committenti, all'atto della assunzione dell'incarico, in ordine agli interventi effettuati e alla relativa qualità.

3. Con il decreto di cui al comma 2 sono altresì stabilite le sanzioni per l'inadempimento delle garanzie prestate. Per gli inadempimenti di particolare gravità, è stabilita la sanzione della sospensione da tre a sei mesi o della cancellazione dell'impresa dal registro di cui all'articolo 2.

È approvato.

Art. 12.

*(Concessione, ad imprese esercenti attività di autoriparazione,
di compiti di revisione periodica dei veicoli a motore e dei rimorchi)*

1. Al fine di assicurare l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore e dei rimorchi, di cui all'articolo 55 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 5 della legge 24 marzo 1980, n. 85, entro i termini stabiliti ai sensi del medesimo articolo, e in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero

dei trasporti, il Ministro dei trasporti, nelle province individuate con proprio decreto, può affidare, in concessione quinquennale, le revisioni periodiche dei veicoli a motore e dei rimorchi capaci di contenere al massimo sedici posti, compreso quello del conducente, ovvero con peso complessivo a pieno carico fino a 35 quintali, ad imprese esercenti attività di autoriparazione iscritte nel registro di cui all'articolo 2 della presente legge e in possesso delle attrezzature e delle strumentazioni necessarie per le operazioni di revisione.

2. Il Ministro dei trasporti definisce con proprio decreto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le attrezzature e le strumentazioni di cui al comma 1, nonché le operazioni e le modalità tecniche ed amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al medesimo comma.

3. La direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti effettua periodici controlli presso le officine delle imprese di cui al comma 1 e controlli, anche a campione, sui veicoli a motore e sui rimorchi sottoposti a revisione presso le imprese medesime. I controlli presso le officine sono effettuati dagli impiegati di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, come sostituito dall'articolo 17 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, e con le modalità di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 dell'articolo 19 della stessa legge n. 870 del 1986. L'importo delle spese a carico delle officine è versato in conto corrente postale ed affluisce alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo n. 3566 dello stato di previsione dell'entrata, la cui denominazione è conseguentemente modificata con decreto del Ministro del tesoro.

4. Qualora, in occasione dei controlli di cui al comma 3, si accerti che l'impresa non dispone delle attrezzature e delle strumentazioni di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti revoca la concessione di cui al medesimo comma 1.

5. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina le tariffe per le operazioni di revisione dei veicoli a motore e dei rimorchi effettuate dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti e dalle imprese di cui al comma 1, nonché le tariffe per i controlli periodici presso le officine effettuati, dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti, ai sensi del comma 3. Le tariffe sono determinate in misura tale da assicurare il mantenimento del livello di gettito per l'erario accertato nell'esercizio finanziario antecedente a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge.

6. Le imprese di cui al comma 1, ai fini dell'annotazione, sulla carta di circolazione, delle revisioni dei veicoli a motore e dei rimorchi effettuate, trasmettono, al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti, entro il termine e con le modalità stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti adottato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge:

- a) la carta di circolazione del veicolo a motore o del rimorchio;
- b) la certificazione della revisione effettuata, con indicazione delle operazioni di revisione e degli interventi prescritti eseguiti;

c) l'attestazione del pagamento, da parte dell'utente, delle tariffe per le operazioni di revisione eseguite.

7. Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti annotano, sulla carta di circolazione del veicolo a motore o del rimorchio, entro e non oltre sessanta giorni dalla ricezione della documentazione di cui al comma 6, la revisione effettuata. Dopo tale adempimento, la carta di circolazione è a disposizione, presso i suddetti uffici, per il ritiro a cura delle imprese di cui al comma 1, che provvedono alla restituzione all'utente.

8. Fino all'annotazione, sulla carta di circolazione del veicolo a motore o del rimorchio, della revisione effettuata, la certificazione di cui alla lettera b) del comma 6 sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

9. Il sesto comma dell'articolo 55 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, è sostituito dal seguente:

«Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla revisione è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 300.000 a lire 500.000. La sanzione è del pagamento di una somma da lire 600.000 a lire 1.000.000 se la violazione è ripetuta».

10. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) le sanzioni amministrative, ivi compresa l'eventuale revoca della concessione di cui al comma 1, applicabili, alle imprese di cui al medesimo comma, nel caso di rilascio di false certificazioni o attestazioni di cui alle lettere b) e c) del comma 6 o di revisioni effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti;

b) le sanzioni amministrative applicabili, alle imprese di cui al comma 1, per la violazione degli obblighi di trasmissione, al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti, della documentazione di cui al comma 6.

È approvato.

Art. 13.

(Disposizioni transitorie)

1. In sede di prima applicazione, sono iscritte nel registro di cui all'articolo 2 le imprese che, alla data di entrata in vigore della presente legge, esercitano le attività di cui all'articolo 1, e le attività specializzate ad esse assimilabili, essendo iscritte nel registro delle ditte di cui all'articolo 50 del citato testo unico approvato con regio decreto n. 2011 del 1934 ovvero nell'albo delle imprese artigiane di cui all'articolo 5 della citata legge n. 443 del 1985.

2. Le imprese di cui al comma 1 designano, entro centottanta giorni dalla data di iscrizione nel registro di cui all'articolo 2, il responsabile tecnico di cui all'articolo 7.

3. Nel caso delle imprese artigiane iscritte nell'albo di cui all'articolo 5 della citata legge n. 443 del 1985, e in sede di prima applicazione della presente legge, il responsabile tecnico può essere designato, anche in difetto dei requisiti tecnico-professionali di cui al comma 2 dell'articolo 7, nella persona del titolare, ovvero nelle persone di un socio o di un familiare partecipante all'impresa o di un dipendente la cui partecipazione diretta al processo di lavorazione per almeno tre anni negli ultimi cinque anni sia attestata mediante dichiarazione resa e sottoscritta ai sensi dell'articolo 4 della legge 4 gennaio 1968, n. 15.

4. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le imprese di cui al comma 1 documentano, alla commissione di cui all'articolo 9, pena la cancellazione dal registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione, la sussistenza dei requisiti di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 3.

È approvato.

L'esame degli articoli è così concluso.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 16,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT SSA MARISA NUDDA