



AUTORIPARAZIONE



ANARA



AUTORIPARAZIONE



Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (COM(2012)380)

Osservazioni e Proposte delle Associazioni nazionali di rappresentanza dei <centri privati di revisione>

Roma, maggio 2013

PREMESSA.

I principi ispiratori della legge 122/92 (legge che regola in Italia l'attività di autoriparazione) si basano sulla necessità di garantire adeguate professionalità e competenza alle imprese esercenti l'attività di autoriparazione ai fini della **tutela della sicurezza stradale e della salute pubblica**.

Articolo 1 Legge n. 122/1992:

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...omissis.

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

- a) meccatronica;*
- b) carrozzeria;*
- c) gommista.*

Il numero delle imprese artigiane e PMI operanti nel settore dell'autoriparazione in Italia è di circa **71.000** unità, mentre gli addetti ammontano a circa 300.000.

Circa il 10% di questo **sistema di imprese** (7.000 imprese, 30.000 addetti) opera nel campo della **revisione periodica degli autoveicoli**.

Questa attività in Italia è regolamentata dall'articolo 80 del DLG 30/4/1992 n° 285 (**Nuovo Codice della strada**) che la affida – attraverso l'istituto dell'autorizzazione – alle imprese (o consorzi o società consortili) di autoriparazione iscritte nel registro delle imprese o nell'Albo delle imprese artigiane che esercitano effettivamente tutte le attività previste dall'articolo 1 c. 3 della legge n° 122 del 5/2/1992.

Il rilascio dell'autorizzazione alle imprese o ai consorzi è subordinato al possesso di:

- Requisiti tecnico-professionali
- Requisiti personali del Responsabile Tecnico
- Attrezzature
- Idonei locali
- Fideiussione
- Collegamento al CED del Dipartimento Trasporti Terrestri (DTT) del Ministero dei Trasporti.

In sintesi il < **sistema italiano delle revisioni periodiche** > funziona sotto il governo ed il controllo dell'Amministrazione pubblica che le affida ad operatori privati della sicurezza stradale, quali sono le imprese di autoriparazione ai sensi della legge 122/1992, nel rispetto di specifici e prescrittivi standard tecnici e operativi.

Pertanto, all'interno del "sistema" descritto non vi è nessun conflitto di interessi tra due le attività di autoriparazione e revisione che – secondo le norme di riferimento citate – rispondono entrambe ed in maniera complementare all'obiettivo sociale della sicurezza stradale.

ALCUNE OSSERVAZIONI SULLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO.

Le Associazioni nazionali di categoria che rappresentano i <centri privati di revisione > **condividono pienamente gli obiettivi generali e quelli specifici** che sono alla base della proposta in questione.

Le stesse accolgono con favore il fatto che l'Unione Europea riconosca che la Revisione Tecnica Periodica (RTP) dei veicoli costituisca un importante contributo alla sicurezza stradale ed alla tutela dell'ambiente. Numerose proposte contenute nel progetto di Regolamento sono in grado di generare un miglioramento della sicurezza stradale. Inoltre, l'estensione del campo di applicazione per i controlli delle emissioni segna un passo importante nella giusta direzione.

Tuttavia, sussiste la necessità di alcuni chiarimenti al fine di

- garantire il più alto grado di innovazione e miglioramento nel campo della RTP
- armonizzare - in un contesto europeo – contenuti e prassi dell'attività di RTP, non solo nel rispetto di standard tecnici minimi (che devono essere applicati da tutti gli Stati membri e che possono essere migliorati dai singoli Stati), ma anche e soprattutto nel rispetto delle soluzioni organizzative del servizio individuati dai singoli Stati (i sistemi nazionali di RTP).

In particolare riferimento a questo ultimo punto Le Associazioni di categoria valutano che lo strumento della “Direttiva” (e non un Regolamento) sia la soluzione più idonea per declinare armonicamente gli aspetti tecnici e quelli sistemici contenuti nella proposta.

Relativamente ai **principali elementi della proposta**, le Associazioni di categoria:

- **condividono** l'estensione del controllo tecnico obbligatorio a livello UE per scooter e motocicli, al fine di comprendere il gruppo di utenti della strada che presenta il più alto rischio sotto il profilo della sicurezza. Condividono inoltre l'estensione ai rimorchi leggeri (inferiori a 3,5 tonnellate), categoria attualmente esclusa dal sistema europeo, prevedendo la decisione di sottoporli al controllo agli Stati membri.
- **condividono** di aumentare la frequenza dei controlli tecnici periodici per alcune categorie di veicoli. Attualmente le autovetture e i furgoni (fino a 3,5 tonnellate) con più di sei anni di età devono essere sottoposti al controllo almeno una volta ogni due anni. La proposta prevede che siano controllati almeno ogni anno dopo sei anni. Ciò significa che l'attuale sistema 4-2-2 venga cambiato in 4-2-1. Per le RTP degli scooter e dei motocicli le Associazioni valutano idonea la formula 4-2-2. Inoltre condividono la proposta di aumentare la frequenza dei controlli per le autovetture e i furgoni che hanno un elevato chilometraggio (160 000 km) con la formula 4-2-1. Tale situazione equiparerebbe i controlli tecnici di tali veicoli a quelli dei veicoli a elevato chilometraggio, quali i taxi, le ambulanze ecc.
- **condividono** l'introduzione della revisione straordinaria (già presente nel codice della strada italiano) per la verifica del ripristino degli standard di sicurezza di un veicolo dopo un incidente che abbia interessato le parti strutturali. Ciò al fine di contribuire maggiormente alla sicurezza stradale ed alla trasparenza del mercato dell'usato.
- **condividono** di stabilire un livello minimo di competenze e requisiti per la formazione degli “ispettori” delle revisioni (che nel contesto italiano si definiscono “Responsabili Tecnici dei centri di revisione”).
- **condividono** la necessità di prendere misure rigorose contro le frodi in materia di chilometraggio, attraverso la registrazione delle letture dei chilometraggi.
- **Condividono** la necessità di introdurre controlli obbligatori dei componenti relativi alla sicurezza elettronica.

IL PRINCIPALE PUNTO CRITICO DA SUPERARE.

In alcuni emendamenti presentati relativi alla bozza di Regolamento, vi è la proposta di tenere separate l'attività di revisione con quella di riparazione, motivandola con un presunto "conflitto di interesse".

Le Associazioni scriventi si oppongono a queste proposte di emendamenti e soprattutto alla motivazione che le sostiene.

Intanto per una questione di principio: la presunta "disonestà" di un centro privato di revisione - per cui la riparazione potrebbe essere *indotta* da una "revisione strumentale" - sarebbe un comportamento fraudolento di una singola persona e - dunque - non per questo si può condannare una intera categoria. Un controllo più attento potrebbe risolvere questa casistica.

Inoltre la tesi delle Associazioni - che fa specifico riferimento al < sistema delle revisioni > dello Stato italiano, organizzato così come descritto nell'ultimo comma della premessa al presente documento - è che in Italia la **concatenazione tra la legge 122/92** (regolamentante l'autoriparazione) **con l'articolo 80 del Nuovo Codice della strada** (regolamentante l'attività delle RTP) **determina i giusti presupposti per il perseguimento dell'obiettivo della sicurezza stradale.** Infatti, chi meglio dell'autoriparatore è in grado di valutare lo stato di un veicolo collegandolo alla sicurezza stradale? A tal riguardo è opportuno evidenziare che in Italia per svolgere l'attività di RTP è obbligatorio possedere ed esercitare le qualifiche di tutte le sezioni dell'autoriparazione (meccatronico, carrozziere e gommista) e pertanto la verifica di una azienda di autoriparazione autorizzata alle RTP garantisce oggettivamente una valutazione completa e qualificata dello stato del veicolo.

L'altra principale ragione per cui le Associazioni scriventi si oppongono alla proposta di separazione tra l'attività di autoriparazione e quella della RTP risiede nel rispetto delle autonomie degli Stati nell'organizzare l'erogazione di determinati servizi ai cittadini.

Un conto è stabilire standard tecnici comuni a livello europeo che garantiscano la qualità di determinate attività che possono avere conseguenze di natura sociale (la sicurezza stradale nel caso specifico). Tutt'altra cosa è determinare/imporre a tutti gli Stati europei l'architettura dell'organizzazione per l'erogazione di tali servizi (nello specifico quello delle RTP), che deve rimanere uno spazio autonomo di ciascuno Stato, nel rispetto delle proprie peculiarità che - ovviamente- non possono e non devono contrastare l'obiettivo del raggiungimento della sicurezza stradale. Pertanto, le Associazioni ritengono che quando lo **Stato italiano governa, controlla e garantisce il funzionamento del servizio RTP** - attraverso il suo specifico Ministero - e può intervenire in qualsiasi momento per sanzionare o revocare le autorizzazioni date alle imprese di autoriparazione, non solo non esistono presunti conflitti di interesse, ma al contrario ci sono tutte le premesse per una collaborazione proficua tra gli operatori privati competenti e qualificati delle RTP e lo Stato che li amministra, collaborazione che ha un sicuro impatto positivo proprio in direzione della sicurezza stradale che si vuole garantire ai cittadini/automobilisti.

UNA SINTETICA ED ESSENZIALE PROPOSTA DELLE ASSOCIAZIONI.

E' opportuno intervenire sugli standard tecnici per migliorare/elevare le attività delle RTP nonché la qualità dei Responsabili tecnici (requisiti professionali e formativi), **senza la necessità di introdurre un sistema di qualificazione obbligatorio basato sulle ISO per non appesantire le imprese di adempimenti burocratici ed inutili costi.**

E' necessario lasciare la libertà a ciascun Stato membro di organizzare il servizio ai cittadini, nel rispetto degli standard tecnici minimi comuni e condivisi, concedendo inoltre agli Stati membri la possibilità di elevare gli standard tecnici evocati, nel caso ci siano le condizioni e le opportunità.

Roma, maggio 2013