

CAMERA DEI DEPUTATI N. 738

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MARTINAT, SIMEONE

Norme in materia di revisione periodica
dei veicoli a motore

Presentata il 10 maggio 1996

Onorevoli COLLEGHI! — Non è realistico pensare che, in questa fase di pesante recessione economica, il nostro Paese possa far fronte al problema ecologico derivante dalle emissioni autoveicolari e di crisi occupazionale del mercato dell'auto, attraverso una semplice incentivazione del *turn-over* del parco autoveicolare non catalizzato.

Stante, infatti, la massiccia concorrenza sul mercato interno di varie industrie multinazionali, e tenuto sempre conto che la nostra industria, al momento, perde quote sempre più significative di mercato, occorre tenere presente che una siffatta politica finirebbe, in questa fase, con l'agevolare ulteriormente le posizioni di mercato più forti e, contestualmente, determinare ulteriori squilibri della bilancia dei pagamenti italiana sempre più riconducibili, fra l'altro, a forme comprimibili di

sistematica distruzione di risorse sicuramente destinabili, invece, verso iniziative più utili per un rilancio duraturo della nostra economia e della stessa occupazione.

D'altro canto, occorre ribadire la sostanziale incostituzionalità rappresentata da qualsiasi provvedimento unilaterale preso a posteriori ad esclusivo danno dei possessori di vetture non catalizzate ancora efficienti.

Per questi ultimi, infatti, deve comunque essere garantito, per l'intero periodo di durata utile del bene, il pieno godimento del medesimo senza introdurre, artatamente, modifiche varie che ne possano deprimere la mobilità, il valore residuo, le prestazioni tecniche, l'incidenza dei rispettivi costi originali di esercizio, eccetera.

Questa realtà, di fatto imposta da logiche economiche e tempistiche contingenti

cui va aggiunta l'imprescindibile necessità di porre fine ad ingiuste ed inefficaci forme di penalizzazione a danno della comunità meno abbiente, deve comunque trovare, con pari urgenza, adeguate contromisure volte a fronteggiare il dilagante inquinamento atmosferico indotto dal traffico autoveicolare che, persino in estate, trova, solo ultimamente e non a caso, quei presupposti meteorologici ideali per diffondersi ben oltre le aree fortemente urbanizzate.

Quanto in precedenza ribadito costituisce una concausa di pericolo incombente per la salute della comunità nazionale, che non può essere oltre tollerata, anche tenuto conto che lo stato delle conoscenze acquisite ormai consente l'inequivocabile identificazione di rimedi certi e rapidamente conseguibili senza aggravio di costi nei seguenti ambiti sinergici:

1) miglioramento della qualità dei combustibili;

2) razionale utilizzazione del parco autoveicolare pubblico esistente attraverso un complesso di provvedimenti volti a migliorare la mobilità del traffico in ambito urbano, favorire la crescente richiesta di mobilità, scoraggiare molte « distorsioni d'uso del mezzo privato » e limitare le cause più ricorrenti di emissioni anomale;

3) regolamentazione, a fronte di quanto contemplato nella presente proposta di legge, delle modalità di revisione periodica dell'intero parco autoveicolare circolante ad integrazione ed attuazione pratica di quanto disposto dalle vigenti leggi in materia.

In questa fase di transizione di propulsori e carburanti, contestualmente caratterizzata anche dall'esigenza di riqualificare la funzione degli enti preposti al controllo e l'attività svolta dai singoli operatori del settore, si delinea sempre più nitidamente l'opportunità di procedere, per approssimazioni successive, nelle seguenti direzioni:

1) razionale riconversione di quanto esistente, evitando l'insorgenza di dop-

pioni, vuoti di potere e ruoli non perfettamente definiti, in termini di competenze distinte, fra attività di supervisione e controllo (di preminente competenza degli enti pubblici) ed attività di servizio e revisione mezzi, attribuibili, per contro, anche ad organizzazioni gestite da privati poste in condizioni di libera concorrenza;

2) perseguire obiettivi paganti privilegiando quelli volti a comprimere, alla fonte, ogni possibile causa d'inquinamento;

3) programmare i singoli interventi correttivi tenuto conto delle profonde disomogeneità che caratterizzano le singole nazioni e facendo valere, nelle sedi internazionali idonee, le esigenze prioritarie italiane che in sostanza consistono nella:

a) immissione sul mercato di carburanti molto migliori, dal punto di vista ecologico, di quelli attuali;

b) frequente manutenzione e revisioni obbligatorie delle vetture del parco circolante;

c) razionalizzazione della circolazione e delle soste degli autoveicoli, con lo scopo di incrementare la velocità media di questi ultimi negli agglomerati urbani;

d) ampliamento delle zone a traffico preferenziale, garantendo l'accessibilità a queste zone con adeguati servizi pubblici sostitutivi del privato;

e) estensione della rete di corsie protette, riservate ai servizi pubblici di superficie;

f) applicazione di misure di regolazione economica, finalizzate a limitare, attraverso la determinazione del prezzo dell'uso del suolo urbano, l'utilizzo dell'auto privata solo in situazione di effettiva necessità (*park-pricing; road-pricing*);

g) piani di decentramento per future sedi di enti che comportino forti richiami di flusso veicolare (ministeri, sedi di regioni, province, comuni, università, servizi sociali vari, eccetera) ai fini di ridurre l'entità del traffico, specie nelle zone centrali delle città;

h) creazione di nuove aree di parcheggio sotterranee e di superficie, usufruibili a costi contenuti.

Quanto previsto alle lettere c), d), e) ed f) ha chiaramente il fine di migliorare la mobilità e quindi aumentare la velocità media degli autoveicoli nelle città; occorre ricordare, a questo scopo, che passare da una velocità media di 8-10 km/h ad una di 18-20 km/h comporta mediamente, per le vetture non catalizzate (80 per cento del totale), una riduzione di almeno il 35-40 per cento delle emissioni, a parità di sostanza coperta. Per quanto concerne le vetture catalizzate circolanti in condizioni analoghe, è comunque sempre opportuno ribadire la scarsa efficacia dei dispositivi catalitici e le conseguenti emissioni affatto trascurabili che dalle stesse si producono quando si opera in prevalenti condizioni di regime non ideale.

Quanto previsto alla lettera g) ha lo scopo di ridurre la durata dei tragitti, nel senso di promuovere il graduale spostamento dei vari tipi di servizi sociali, più vicino ai bacini di utenza, con ciò contribuendo a snellire il traffico nelle zone centrali, ove detti enti risultano invece, per tradizione, ubicati.

Per quanto riguarda il rilancio del trasporto pubblico con corsie riservate, fondamentale ai fini dell'aumento della scorrevolezza del traffico, occorre segnalare che attualmente detto trasporto sta al contrario perdendo quote di passeggeri (16,8 per cento nel 1970; 7 per cento nel 1989).

Per risalire la china di una sottodotazione di mezzi occorre ridefinire le impostazioni organizzative delle aziende di trasporto pubblico delle varie città.

Secondo il Comitato italiano per il trasporto pubblico (CIPET), su un totale di 16 mila autobus urbani e circa 27 mila extraurbani, la sottodotazione è pari ad almeno 8.500 veicoli.

Il mercato nazionale ha pertanto bisogno di mezzi nuovi, più efficienti, molto meno inquinanti ed ingombranti, per sostituire quelli obsoleti, al fine di garantire un miglioramento della mobilità e di limitare l'uso dell'auto privata, con ciò dando

anche una boccata di ossigeno alle imprese che producono autobus e che sono ora in crisi per mancanza o scarsità di ordini.

Il miglioramento dei livelli di manutenzione programmata, cui la presente proposta di legge si riferisce, è un obiettivo da perseguire a tutti i costi, con la collaborazione delle società automobilistiche, delle imprese di autoriparazione, delle associazioni di categoria e degli enti locali; esso deve portare ad una più qualificata e civile responsabilizzazione degli operatori del settore, centri di assistenza ed imprese di autoriparazione, che dovranno necessariamente essere professionalmente abilitati, in grado di garantire con la sicurezza dell'auto anche una maggiore sicurezza della strada e contribuire in modo diretto e concreto al miglioramento della qualità dell'ambiente, con una remunerazione per le operazioni specifiche appositamente stabilita, non lucrativa.

Ampi spazi sui mezzi di comunicazione devono essere riservati per far conoscere al pubblico le regole di un corretto esercizio del proprio veicolo; si stima che dopo dieci anni di vita, in assenza di controlli e manutenzioni adeguate, i consumi di una vettura tendano verso incrementi di più del 30 per cento ed i rischi di avarie aumentino del 20 per cento e più. Ciò comporta drastici aumenti delle quantità di inquinanti emessi.

La presente proposta di legge, in sintesi, si prefigge l'obiettivo di:

a) armonizzare quanto disposto dalla legislazione vigente in materia di revisioni certificate del parco autoveicolare e degli enti abilitati, alla effettuazione delle stesse previa attribuzione, ai servizi della Motorizzazione civile, solo di compiti di supervisione e controllo;

b) garantire l'utenza sulla effettiva indispensabilità e qualità degli interventi manutentivi periodici, volti a perseguire le migliori condizioni di fruibilità e conservazione del bene nell'ambito di un corretto rapporto costi/benefici e, quindi, al riparo da ogni rischio di prematura radiazione;

c) offrire adeguato e paritetico spazio ad imprese gestite da privati che, per ti-

pologia, dimensioni ed attrezzature, siano in tutto idonee a sostituire progressivamente l'attività di revisione e servizio, attualmente svolta dalle strutture della Motorizzazione civile;

d) accelerare, con costi equivalenti agli attuali, il processo di revisione periodica dell'intero parco veicolare esistente, con possibilità di creazione di nuove opportunità di lavoro valutabili intorno alle 19 mila unità;

e) prevenire le possibili costituzioni di organizzazioni chiuse (*trust*) in grado di condizionare la libera iniziativa ed autonomia delle imprese di autoriparazione operanti in questo specifico segmento di mercato;

f) rimuovere le attuali storture, costi e lungaggini burocratiche, che impediscono il razionale impiego dell'auto, in relazione alla crescente domanda di mobilità e sicurezza reclamata da quella utenza che non può prescindere dall'uso del mezzo privato.

Tutto questo nell'attesa che le nuove tecnologie di progettazione dei propulsori, unitamente al progresso della ricerca tossicologica in materia di carburanti e connesse emissioni, consentano di acquisire ulteriori conoscenze scientifiche a miglior tutela della salute pubblica.

Resta comunque il fatto grottesco che, a fronte di tante chiacchiere vuote e pelosi interessi fomentati da *lobby* prive di scrupoli, taluni continuano ancora oggi a disertare su leggi velleitarie e futuribili senza preoccuparsi che, allo stato attuale, vengano immesse al consumo masse di carburante enormi (in Italia circa venti miliardi di litri di sola benzina all'anno) totalmente prive di adeguata regolamentazione merceologica; costoro, infatti, pensano già alle cosiddette vetture ZEV (*Zero Emission Vehicles*) a propulsione elettrica e questo evidentemente basta a tranquillizzare le loro coscienze, progetto accantonato, peraltro, dalle più importanti case internazionali perché tecnologicamente e razionalmente lacunoso allo stato attuale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge ha le seguenti finalità:

a) consentire l'attuazione delle revisioni periodiche previste per i mezzi di trasporto di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante il nuovo codice della strada, ed alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni, mediante l'emanazione di uno specifico regolamento recante semplificazioni nei procedimenti amministrativi per le imprese esercenti attività di revisione periodica dei veicoli a motore;

b) tutelare il diritto alla piena fruibilità del bene nel corso del suo intero ciclo di vita utile e delle singole esigenze di mobilità dei rispettivi possessori, assicurando nel contempo adeguata affidabilità e sicurezza per le persone e le cose a fronte di interventi di manutenzione preventiva, certificati e comprensivi di controlli volti al sistematico contenimento delle emissioni nocive;

c) definire su base aggiornata, semplificando altresì i relativi procedimenti amministrativi, le competenze e le responsabilità degli enti statali preposti alla supervisione ed al controllo, che devono essere separati dalle competenze e dalle responsabilità specifiche delle imprese private esercenti attività di autoriparazione certificata sulla base di revisioni periodiche dei veicoli a motore stabilite per legge;

d) promuovere e garantire nuove opportunità di lavoro altamente qualificato e utili alla comunità, attraverso regolamentazioni chiare ed accessibili a tutti gli operatori qualificati, interessati allo specifico settore;

e) svincolare progressivamente le quote crescenti di veicoli in regola con le revisioni certificate per legge, dalle limitazioni che ne vincolano la libera circolazione nei centri urbani.

ART. 2.

(Ambiti di competenza).

1. A decorrere dal 1° luglio 1997, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, d'intesa con i Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione, tenuto conto delle osservazioni della Direzione generale della motorizzazione civile, la revisione periodica dei mezzi, attualmente di competenza degli ispettorati compartimentali della Motorizzazione civile, è attribuita, secondo criteri di gradualità, alle imprese esercenti attività di autoriparazione ed alle imprese di servizi all'uopo abilitate.

2. Con la medesima decorrenza di cui al comma 1 gli uffici centrali e periferici della Motorizzazione civile sono adibiti a compiti preminenti di:

a) supervisione e controllo sistematico della congruenza e trasparenza operativa delle imprese esercenti attività di autoriparazione abilitate alla revisione e certificazione e delle imprese di servizi abilitate ed organizzate sulla base di idonei processi informativi di trasmissione dati e di modulistiche appositamente omologate;

b) supervisione, coordinamento e controllo delle attività didattiche di formazione, qualificazione ed abilitazione del personale addetto alle revisioni, in stretta intesa con le case automobilistiche operanti sul territorio nazionale, gli enti locali e le imprese di servizi di cui alla lettera a), comprendendovi una sistematica ed aggiornata standardizzazione delle metodologie ed attrezzature di revisione e controllo;

c) raccolta, aggiornamento e gestione centrale di banche dati, rilevazioni statistiche e prezzi attendibili;

d) verifica della corretta alienazione, stivaggio e destino finale dei materiali vari e di consumo, di risulta dalle operazioni di revisione di cui al presente comma, ivi compreso il censimento e lo studio di soluzioni atte alla corretta gestione delle vetture radiate e da avviare a demolizione.

ART. 3.

(Regolamenti per la disciplina delle attività svolte dalle imprese abilitate alla revisione periodica certificata dei veicoli a motore).

1. Su iniziativa della Direzione generale della motorizzazione civile ed in stretta intesa con i Ministeri direttamente interessati alla corretta gestione del patrimonio veicolare e con le organizzazioni di categoria nel settore delle imprese di autoriparazione, con decorrenza dal 1° gennaio 1997, è istituito un comitato tecnico centrale preposto alla stesura di un regolamento cui tutte le imprese esercenti attività di autoriparazione abilitate alla revisione periodica certificata dei veicoli a motore di cui all'articolo 2, devono fare esclusivo riferimento.

2. Il regolamento di cui al comma 1, da emanare con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione entro il 1° luglio 1997, deve indicare:

a) le procedure per l'annotazione dell'avvenuta revisione di cui agli articoli 6, 7 ed 8 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni, e le disposizioni di attuazione di quanto previsto dal comma 13 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada;

b) i criteri e le modalità per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi, le metodologie informatizzate di trasmissione dati nonché quant'altro possa essere utile per una rapida certificazione e vidimazione delle revisioni;

c) le caratteristiche specifiche della modulistica da adottare in ordine ai dati di identificazione delle auto, ai relativi

estremi d'immatricolazione, allo stato di efficienza residuo ed ai requisiti di sicurezza sulla trascrizione dei dati, nonché le modalità di registrazione che ne consentano una facile consultazione per un periodo non inferiore a dieci anni;

d) gli ambiti differenziati di competenza e di struttura delle imprese esercenti attività di autoriparazione abilitate alla revisione, la cui dimensione e tipologia devono essere stabilite ai sensi del comma 2 dell'articolo 239 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni; la responsabilità, anche in solido, e le sanzioni attribuibili ai soggetti che hanno svolto attività di certificazione non conforme in caso di danni conseguenti per la comunità; gli ambiti di competenza delle imprese di servizi in ordine ai requisiti minimi richiesti per la semplificazione, accelerazione e trasparenza dei procedimenti amministrativi seguiti;

e) i criteri di selezione con verifica sistematica dello stato di efficienza delle imprese abilitate, anche ai fini di una valutazione preventiva e trasparente di successive domande di abilitazione ai sensi dell'articolo 81 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

ART. 4.

(Ambiti di mobilità in aree urbane e tipologia dei mezzi).

1. Sono soggetti alla disciplina di cui alla presente legge tutti i veicoli a motore gommati, a due o più ruote, primariamente adibiti al trasporto privato e pubblico su strada, di passeggeri e merci, con esclusione dei veicoli a preminente impiego agricolo, degli escavatori e di altri mezzi semoventi di sollevamento che, solo occasionalmente, impegnano la sede stradale.

2. I possessori dei mezzi gommati di cui al comma 1, che hanno ottemperato alle operazioni di periodica revisione, sono autorizzati, in deroga alle vigenti disposizioni, ad accedere a tutte le aree urbane aperte al traffico anche se il mezzo stesso non

risulta provvisto di *post-combustore* catalitico.

ART. 5.

(Vincoli all'uso del mezzo).

1. I possessori di vetture che alle scadenze previste non hanno ottemperato all'obbligo di sottoporle alle revisioni periodiche, sono tenuti al pagamento annuale della tassa di possesso, il cui rilascio da parte degli uffici addetti alla riscossione è comunque subordinato all'avvenuta effettuazione di quanto previsto ai sensi della presente legge.

ART. 6.

(Sanzioni).

1. Nei confronti dei titolari di imprese di autoriparazione che effettuano revisioni non conformi o che emettono certificati a fronte di interventi non effettuati, è disposta l'interruzione dell'attività di revisione per un periodo di tre mesi; se recidivi, entro i tre anni, si provvede al ritiro definitivo dell'abilitazione ed alla applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma compresa fra lire 1 milione e lire 10 milioni, da erogare a beneficio dei locali uffici della Motorizzazione civile. In caso di tentata corruzione di un funzionario preposto al controllo, oltre alle sanzioni penali si provvede al ritiro irrevocabile dell'abilitazione.

2. I funzionari preposti alle imprese di servizi od altri funzionari preposti al controllo delle revisioni certificate colpevoli di gravi negligenze o di collusione nel corso delle previste verifiche di congruità, sono sospesi da qualsiasi incarico ispettivo per conto dello Stato per un periodo compreso fra uno e cinque anni.

3. In caso di tentata corruzione del soggetto preposto alla revisione ai fini dell'ottenimento di certificazioni non veritiere, si provvede alla definitiva radiazione del mezzo, previa asportazione delle targhe di identificazione.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

