

## XVII<sup>A</sup> LEGISLATURA

### PROPOSTE PER LO SVILUPPO DEL SETTORE DELL'AUTORIPARAZIONE

L'attuale crisi ha prodotto effetti disastrosi nel comparto dell'autoriparazione: nel 2012 si è registrata, infatti, una flessione di circa il 30% in meno delle riparazioni. Tale situazione è poi accentuata dalla ormai endemica difficoltà di accesso al credito, dai ritardi dei pagamenti della Pubblica Amministrazione, dagli alti costi della Burocrazia e del lavoro.

Il settore, peraltro, subisce già pesanti flessioni in termini di perdita di migliaia di posti di lavoro per problemi strutturali e di mercato. E' necessario, pertanto, prevedere misure di sostegno anche per l'indotto, la componentistica e l'automotive.

Infatti, il presente scenario ed il prossimo futuro dell'autoriparazione non ispirano ottimismo. Le ragioni di questo trend negativo sono molteplici e sicuramente interagenti tra di loro. Alcune sono di carattere internazionale, opporsi alle quali risulta difficile perché rappresentano performances economico-produttive di carattere strutturale che investono da tempo complessivamente il mondo dell'auto.

Si tratta in primis dell'innovazione tecnologica applicata all'auto, che ha profondamente cambiato il "prodotto auto", rendendolo più avanzato e qualificato rispetto al passato, più sofisticato e meno bisognoso di interventi riparativi, ma più incline ad interventi di assistenza e "prevenzione del danno".

Collegata a questa ragione vi è quella relativa alle strategie del post-vendita ( il c.d. after-market ) che le Case costruttrici, le reti di vendita e le Concessionarie stanno adottando da alcuni anni.

Questa strategia prevede di organizzare e strutturare una "rete propria" per l'assistenza al prodotto venduto, sia per fidelizzare il cliente alla marca, sia per competere sul mercato dell'assistenza e dei servizi post-vendita, che comunque presenta volumi economici non trascurabili. Tale fattispecie produce effetti negativi nei confronti delle imprese indipendenti dell'autoriparazione.

Altre ragioni che aiutano a capire il trend negativo evocato sono più di carattere nazionale, riguardano cioè gli attori - ed i loro comportamenti - che operano nel complessivo mercato dell'auto nel nostro Paese.

Esiste però una componente distintiva nel nostro Paese che condiziona pesantemente il mercato dell'autoriparazione. Nello specifico ci riferiamo alle Compagnie di Assicurazione ed alla loro politica particolarmente aggressiva nei confronti degli autoriparatori. Politiche e scelte che riescono ad imporre perché godono di un regime di "monopolio di fatto", contrastare il quale è veramente arduo, sia da parte degli autoriparatori, sia da parte dei cittadini/consumatori. L'azione "impositiva" delle Assicurazioni non è applicata al solo campo della determinazione del costo delle polizze (in continua crescita incontrollabile ed incontrollata ) ma travalica il loro spazio istituzionale perché le stesse intendono imporre

anche i tempi e le tariffe per le riparazioni, non sapendo e/o non volendo intervenire sul costo complessivo dei sinistri, dove la riparazione incide solo per il 10 %.

A fronte di una situazione così difficile e complessa per il settore, che l'attuale crisi può definitivamente affossare, **risulta auspicabile l'apertura di un tavolo presso il MISE per individuare interventi mirati per la categoria, e procedere alla manutenzione della Legge 122 /92 ed alla sua legge di modifica (L. 224/12).**

A tale proposito, ci sentiamo di suggerire, in particolare, i seguenti interventi.

## **Interventi per lo sviluppo del settore**

Occorrerebbe prevedere l'incentivazione delle riparazioni attraverso misure di defiscalizzazione dei tagliandi programmati e delle riparazioni che interessano la sicurezza dei veicoli e che comportino una spesa superiore ai 1.500 euro (Iva compresa).

Sarebbe, inoltre, opportuno agevolare l'accesso al credito per la manutenzione dei veicoli.

Sarebbe, poi, necessaria la modifica del DL.vo 209/05 (Codice delle assicurazioni) al fine di superare il risarcimento diretto, in forma specifica e introdurre il principio della riparazione obbligatoria. A tale proposito, sarebbe assolutamente utile l'apertura di un tavolo di confronto con l'Ania e le Associazioni dei consumatori per la definizione di regole e comportamenti trasparenti (Codice deontologico) per le riparazioni di carrozzeria.

Occorrerebbe, inoltre, procedere al ripristino del "bollino blu" ed all'aumento delle tariffe per le operazioni di revisione periodica degli autoveicoli, che sono le più basse di Europa: tale previsione garantirebbe maggiori introiti per lo Stato.

## **Energie alternative – Mobilità sostenibile**

Gli obiettivi comunitari di sfruttamento delle fonti rinnovabili fissano al 2020 una quota del 20% di energia derivante da fonte rinnovabile. La quota assegnata all'Italia è pari al 17% : il raggiungimento dell'obiettivo nazionale è ripartito su base regionale attraverso il DM 15 Marzo 2012, noto come Decreto Burden sharing.

In questo ambito dello sfruttamento delle fonti alternative si intravedono nuove soluzioni anche per la **mobilità sostenibile**, che non rappresentano soltanto una priorità in termini di tutela e salvaguardia dell'ambiente e quindi per le amministrazioni pubbliche. Aprono infatti orizzonti ricchi di opportunità per le imprese : occasioni di risparmio che si riflettono sul conto economico, possibili prestazioni ecologicamente responsabili e soprattutto nuove prospettive di mercato.

Gli incentivi nazionali all'acquisto di auto elettriche introdotti dal Decreto Sviluppo, il prossimo Piano Nazionale infrastrutturale, i crescenti finanziamenti europei in questo settore disegnano un contesto sempre più favorevole alla modalità sostenibili di spostamento.

Per il comparto dell'autoriparazione due sono, principalmente, gli elementi che danno concretezza a queste opportunità :

- la presenza di soluzioni che rendono possibile e conveniente l'utilizzo del gas metano per autotrazione, con installazione di impianti anche nel post-vendita, e che interessano comunque anche le flotte aziendali di piccola dimensione.
- Le nuove normative a carattere regionale, ma da promuovere anche a livello nazionale, che impongono di dotare gli impianti di rifornimento dalle rete stradale ed autostradale di apparecchiature di ricarica per l'alimentazione di auto elettriche, oltre alla elettrificazione dei parcheggi e delle abitazioni private.

I veicoli elettrici iniziano ad essere prodotti in massa, di conseguenza tutta la filiera dell'automotive è interessata a capire verso dove si sta muovendo il mercato e con quali ripercussioni. In particolare il settore dell'autoriparazione propone di sviluppare e diffondere

la mobilità elettrica intervenendo a livello normativo, culturale, sociale, economico, ambientale con azioni che coinvolgono i diversi anelli della filiera elettrica a beneficio della collettività, dell'ambiente e dell'economia.

Attualmente risulta fondamentale l'elaborazione di alcune proposte da far inserire all'interno dei decreti attuativi previsti dall'art. 17-tredicesimo del DL 83/12, in modo tale che la mobilità elettrica venga normata in maniera seria e applicabile, senza gli attuali ostacoli di carattere normativo e burocratico.

A nostro avviso una trasformazione del sistema europeo dei trasporti sarà possibile soltanto grazie a una combinazione di iniziative articolate a tutti i livelli. Nel prossimo decennio tutti i paesi dell'UE dovranno attivare iniziative di grande portata in tema di mobilità sostenibile. La Commissione ha già prefigurato un obiettivo minimo di riduzione del 60% delle emissioni di gas serra del settore dei trasporti entro il 2050.

- a) La **diffusione della mobilità elettrica** e lo sviluppo dell'intera filiera comporta evidenti e importantissimi benefici in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di particolato fine con ricadute positive a livello sociale ed economico.
- b) E' necessario colmare l'attuale **vuoto di conoscenze tecnico-scientifiche** da parte delle case italiane e **incoraggiare a investire nella ricerca e sviluppo del comparto elettrico** con ciò creando nuova occupazione o riqualificazione professionale e di filiera degli attuali sistemi produttivi-logistici verso tecnologie meno impattanti sull'ambiente.
- c) La **filiera del veicolo rigenerato** rappresenta un'interessante opportunità di rilancio di alcuni segmenti del settore automotive. Attivarla su scala nazionale significa valorizzare un tessuto composto da migliaia di aziende artigiane del settore autoriparazione diffuse sul territorio che già dispongono di know how e attrezzature adeguate a un'operatività quasi immediata.
- d) Esiste la possibilità di sviluppare la mobilità elettrica anche senza investimento di capitali nel comparto automotive. Un qualsiasi **veicolo usato con motore endotermico può essere convertito e rigenerato in veicolo 100% elettrico**.
- e) Rendere possibile la rigenerazione elettrica dei mezzi esistenti fortemente inquinanti avrebbe anche una valenza etica elevata poiché, come è noto, i materiali riciclabili dei mezzi esistenti contengono risorse naturali e quantità di energia ragguardevoli.
- f) In Germania, Austria e **in altri paesi europei l'omologazione dei veicoli convertiti è più semplice** ed economicamente accessibile rispetto all'Italia, tanto che cittadini sensibili e motivati iniziano a percorrere la via estera per poter disporre di una propria auto convertita in elettrica.
- g) Il **costo dell'auto convertita elettrica è fortemente penalizzato** dai costi di omologazione intra-nazionale che potrebbero essere ridotti se il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Trasporti intervenissero allineando e semplificando la normativa italiana a quella degli altri paesi europei.
- h) Numerosi EELL, colpiti aspramente dal problema del polveri sottili e sottilissime, già manifestano notevole interesse verso la possibilità di avviare esperienze pilota per l'adeguamento del parco mezzi a favore di mezzi a bassissime o zero emissioni, inclusa la conversione dei veicoli più indicati sulla base di percorrenza media giornaliera, tipologia di percorso, autonomia richiesta, ecc.
- i) E' opportuno analizzare la concreta possibilità per le case automobilistiche che convertono le auto nuove invendute in auto 100% elettriche oppure che rilasciano il nullaosta per la conversione di auto usate, di poter accedere ai **super-crediti per**

**riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>** e, nel contempo, di operare in una nicchia di mercato promettente.

**j) I principali ostacoli alla conversione dei mezzi usati in veicoli “100% elettrica” sono di carattere e burocratico normativo.**

Ad oggi in Italia l'unico limite al retrofit elettrico è la **normativa**. Come è noto l'art. 17-tredices del DL 83/2012 sancisce l'eliminazione del nullaosta della casa costruttrice per la trasformazione dei veicoli elettrici e rinvia e prevede l'uscita appositi decreti contenenti le procedure tecniche per l'approvazione nazionale.

L'ultimo passo, dunque, per arrivare ad un retrofit elettrico normato in maniera seria e applicabile direttamente in Italia è l'emanazione dei decreti attuativi.

In questo ambito, ci sentiamo di suggerire al Ministero dei Trasporti la seguente serie di regole:

*Le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore limitatamente alla trasformazione dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M1 ed N1 in veicoli elettrici, intendendo per veicolo elettrico un veicolo la cui trazione sia ottenuta esclusivamente mediante un motore elettrico di qualsiasi tipo alimentato da batterie di qualsiasi tipo, e per batteria un dispositivo che accumuli energia elettrica e reversibilmente la ceda, sono consentite (senza un preventivo nulla osta della casa costruttrice del veicolo come è, stabilito nel testo di legge approvata e) senza una visita e una prova presso i competenti uffici della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero dei trasporti, qualora vengano rispettate le seguenti condizioni:*

*a) i componenti elettrici devono rispettare, ove di pertinenza, le prescrizioni contenute nelle norme tecniche stabilite dal Comitato elettrotecnico italiano, l'ente riconosciuto dallo Stato italiano e dall'Unione europea alla normazione tecnica nei settori elettrotecnico, elettronico e delle telecomunicazioni; le modifiche elettriche e meccaniche devono comunque rispettare la regola dell'arte della trazione elettrica e della tecnica automobilistica;*

*b) il peso massimo a pieno carico e la potenza del motore elettrico del veicolo trasformato non devono essere superiori a quelli del veicolo omologato circolante antecedentemente alla trasformazione; la distribuzione spaziale delle masse comprimibili deve essere mantenuta con l'approssimazione del 30 per cento, quella delle masse incompressibili entro il 15 per cento; forme e profili esterni non possono essere variati;*

*c) il rispetto delle condizioni di cui alle precedenti lettere a) e b) è certificata da apposita relazione, redatta e realizzata in conformità alla norma CEI-02, e in conformità a disposizioni tecniche previste da eventuali direttive comunitarie ovvero, ove esistenti, da equivalenti regolamenti ECE ONU, è firmata da ingegnere iscritto all'albo professionale, ed è trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:*

*d) chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportare le modifiche previste nel presente comma, senza che le modifiche stesse siano state realizzate nel pieno rispetto delle precedenti lettere a), b) e c), è soggetto alle sanzioni di cui al comma 4;*

*e) un veicolo in circolazione trasformato in veicolo elettrico secondo le disposizioni del presente comma, è da considerarsi un derivato del modello originario, inoltre può accedere a tutte le agevolazioni e incentivazioni di natura nazionale, locale, regionale e comunitaria eventualmente vigente o successivamente emanate, riferite a veicoli elettrici.*

## **GPL - Metano**

Per il Settore G.P.L. – METANO Autotrazione, in particolare, si rende necessario quanto segue

- La previsione di uno specifico Albo Installatori di impianti GPL-Metano per autotrazione a tutela della professionalità della categoria anche per fronteggiare la piaga dell'abusivismo.
- La previsione di incentivi per l'incremento e lo sviluppo del settore con un duplice obiettivo: da un lato contribuire al rilancio dell'economia, dall'altro ridurre l'inquinamento atmosferico a salvaguardia dell'ambiente e della salute della collettività.
- L'implementazione della legge nazionale 122/92 (Disciplina dell'autoriparazione) al fine di introdurre la figura professionale dell'installatore e manutentore di impianti GPL-Metano per autotrazione

## Soccorso stradale

È nostra convinzione che l'insieme delle leggi operanti, contengano tutti gli elementi necessari a regolamentare in modo adeguato le attività di assistenza e soccorso stradale agli automobilisti, tuttavia è indubbio che vi sia la necessità di dare una interpretazione organica e più definita della materia specifica.

Per queste ragioni, dopo una approfondita analisi dell'attività di soccorso stradale, riteniamo di poter soffermare l'attenzione sulle seguenti opzioni.

- a) Rivedere le "definizioni" delle varie attività svolte.
- b) Raccordare le eventuali nuove definizioni con le norme del Codice della Strada e del Regolamento ed unificare, altresì, anche le circolari che sulla materia sono state emanate dalla Pubblica Amministrazione ed in particolare dal Ministero dell'Interno.
- c) Riconsiderare, ove possibile, le modalità di chiamata e di autorizzazione al soccorso dagli Enti proprietari delle strade.
- d) Regolamentare il soccorso stradale in autostrada a veicoli incidentati o in avaria: 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.
- e) Prevedere e delineare la figura del soccorritore professionale, avuto riguardo:
  1. al tipo di **azienda** ed in particolare a: la *forma giuridica*, l'*attività*, l'*assicurazione di R.C.*, la *sede operativa* e gli *orari di attività*;
  2. al **personale** ed in particolare al *responsabile aziendale* ed agli *operatori*;
  3. ai **mezzi** che devono poter soccorrere e rimuovere i veicoli *fino a 3,5 ton;* *fino a 7,5 ton;* *oltre i 7,5 ton.*
- f) Costituire un Albo o Elenco che, fra l'altro, certifichi il livello di abilitazione professionale.

Le proposte enucleate favorirebbero l'abbattimento del lavoro nero, contribuirebbero a ridurre le emissioni in atmosfera e si tradurrebbero in un reale sostegno del comparto, in quanto garantirebbero adeguati livelli di manutenzione del parco auto, con conseguenti, positivi riflessi sulla sicurezza, sull'ambiente e sul risparmio dei cittadini.

Febbraio 2013

Allegato

## Proposte per lo sviluppo del settore dell'Autoriparazione

In sintesi, al fine di favorire e incentivare la corretta manutenzione del parco auto circolante finalizzata al ripristino della piena efficienza dei veicoli a motore per la sicurezza degli utenti, si suggerisce di adottare i seguenti provvedimenti:

### *Azioni (Tutte finalizzate alla sicurezza stradale ed alla tutela dell'ambiente)*

- Istituzione di un tavolo tecnico presso il MISE
- Manutenzione Legge 122/92 e sua legge di modifica (L. 224/12)
- Defiscalizzazione tagliandi programmati e riparazioni superiori ai 1.500 euro (iva inclusa)
- Incentivazione della diffusione delle auto elettriche ed implementazione dei veicoli esistenti in elettrici (retrofit)
- Modifica DL. Vo 209/05 (Codice assicurazioni). Superamento risarcimento diretto in forma specifica e introduzione del principio della riparazione obbligatoria.
- Apertura tavolo di confronto con ANIA per la definizione di regole e comportamenti trasparenti (Codice deontologico)
- Conferma incentivi per gpl
- Ripristino bollino blu
- Aumento tariffe per revisioni periodiche autoveicoli (riconoscimento ISTAT)
- Sospensione momentanea attuazione nuovo sistema di comunicazione MCTCnet 2 per revisioni periodiche
- Modifica Bozze Regolamenti CE 380/12 e 382/12 (attualmente troppo penalizzanti per il settore)
- Modifica criteri DPR 151/11 (controlli VVF). Innalzamento dei limiti di superficie previsti e proroga dei tempi previsti per gli adeguamenti.

Febbraio 2013