



AUTORIPARAZIONE



Associazione Nazionale Carrozzeri



Autoriparazione

VI^A COMMISSIONE FINANZE CAMERA

AUDIZIONE SU

“Risoluzione 7-00060, Gutgeld ed altri

**Documento unitario delle Associazioni
nazionali di categoria dei carrozzieri**

Con riferimento al punto 2) della proposta di risoluzione n. 7-00060 Gutgeld, relativa alle tematiche concernenti il meccanismo per il risarcimento dei danni biologici derivanti da sinistri nell'ambito dell'assicurazione RC auto., le Associazioni di categoria dei carrozzieri di Confartigianato, CNA e CasArtigiani intendono sottolineare quanto segue.

Premessa

Va premesso che rispetto all'intento di perseguire la riduzione dei premi assicurativi in rc auto, ovviamente condivisibile, è oggettivamente dimostrato che da oltre un decennio tutti i provvedimenti in tema di rc auto non hanno portato ad alcuna diminuzione dei premi permettendo invece al comparto assicurativo di aumentare gli utili. Per contro l'AGCM ha dovuto più volte intervenire con pesanti sanzioni a carico delle Compagnie assicurative per accordi di cartello orizzontali e abuso di posizioni dominanti verticali. Inoltre – come dimostrano alcuni dati provenienti dalle principali Associazioni dei consumatori – la diminuzione dell'indice di sinistrosità (- 34%) non si è tradotta in una diminuzione delle tariffe RC auto che nel periodo 2001-2011 sono rincarate del 104%.

In Italia esistono attualmente circa 17.000 imprese di carrozzeria e solo meno di un terzo ha rapporti di convenzione con le compagnie assicurative. Ciò significa che i due terzi di questo sistema di imprese ha scelto l'indipendenza imprenditoriale e intende operare nel mercato in aperta e leale concorrenza, e dunque in assenza di vantaggi e/o di privilegi che si vorrebbero concedere alle imprese convenzionate.

le Associazioni nazionali di categoria di Confartigianato, Cna e CasArtigiani - che rappresentano 14.000 aziende associate, sul totale delle 17.000 imprese operanti nel settore della carrozzeria - si dichiarano contrarie a quanto sostenuto al punto 2) della risoluzione e – pertanto chiedono che lo stesso venga eliminato dal testo della risoluzione in discussione auspicando e rendendosi sin d'ora disponibili per una riflessione più approfondita su tale tematica.

Risarcimento in forma specifica.

Come è noto, il risarcimento in forma specifica prevede che l'assicurato che deve essere risarcito del danno alle cose in seguito ad un incidente stradale, invece di ricevere l'equivalente del costo della riparazione dalla sua compagnia di assicurazione riceve la riparazione fisica dei danni subiti dal suo veicolo.

In merito si evidenzia che, nei contratti assicurativi che prevedono il risarcimento in “forma specifica”, le compagnie fanno sottoscrivere agli assicurati **l'obbligo** di recarsi solo ed esclusivamente presso le carrozzerie convenzionate. Tali convenzioni proposte dalle compagnie assicurative alle imprese di carrozzeria sono stipulate in posizione di violazione delle norme sulla concorrenza per abuso di posizione dominante (L. 287/90, art. 2 e 3) e violano altresì la libertà d'impresa (art. 41Cost.) ed il principio di uguaglianza (art. 3 Cost.). L'Antitrust ha più volte ricevuto

segnalazioni in merito da parte delle sottoscritte Associazioni nazionali di categoria (cfr. indagine Antitrust n. DC 5921/ DC 6472 su segnalazione delle Associazioni di categoria).

Peraltro, la stessa AGCM in sede di audizione alla 10^a Commissione del Senato il 29 settembre 2010, si esprimeva nel modo seguente: *“...tale prassi contrattuale (in riferimento alla forma specifica contenuta nei contratti RC auto – ndr.) ...se posta in essere da un ristretto numero di imprese assicurative che detengono una elevata quota di mercato complessiva può presentare problemi sotto il profilo concorrenza, soprattutto nei rapporti con le imprese di riparazione: proposte di convenzioni, irragionevolmente selettive, potrebbero causare pregiudizi a quelle imprese di auto riparazione escluse dalle convenzioni. Nei confronti dei consumatori, invece, il pregiudizio si sostanzia nella perdita di possibilità di scelta dell’auto riparatore di fiducia ...”*. Evidentemente l’AGCM ha voluto porre l’accento proprio sul conflitto di interessi (il riparatore deve essere “di fiducia” del danneggiato, non dell’ obbligato al risarcimento) e sull’abuso di posizione dominante. In ogni caso la precedente constatazione vale ancor di più se tale prassi contrattuale fosse adottata per legge da tutte le compagnie, anche al di fuori del sistema risarcimento diretto.

Inoltre, la formulazione proposta, se approvata, renderebbe nei fatti obbligatorio il risarcimento in forma specifica, aggirando quanto stabilito dalla sentenza della Corte Costituzionale 19 giugno 2009, n. 180, dove veniva confermato che il sistema del risarcimento diretto è facoltativo e che tale sistema non può e non deve essere considerato e/o utilizzato come se fosse “obbligatorio”, quanto piuttosto quale alternativa rispetto al sistema tradizionale (risarcimento corrisposto dalla compagnia del responsabile). Pertanto i dispositivi finalizzati al risarcimento del danno riferibili ai due sistemi – il risarcimento per equivalente ed il risarcimento in forma specifica – devono agire con pari dignità, evitando cioè che la promozione di uno solo di essi (il risarcimento in forma specifica) possa alterare tale contesto di facoltatività, pregiudicando così nei fatti la libera scelta dell’assicurato.

In tale contesto, le Associazioni di categoria dei carrozzieri ritengono opportuno segnalare il rapporto tra risarcimento in forma specifica e risarcimento per equivalente, previsti entrambi dall’articolo 2058 del codice civile nel quale si afferma che il danneggiato ha comunque diritto a farsi risarcire il danno e non ad essere “indennizzato” con una somma o con una prestazione di servizi che non includa il pieno e totale risarcimento. Pertanto non è possibile imporre al danneggiato che ha diritto ad ottenere l’integrale risarcimento un parziale risarcimento in forma specifica.

Tecnicamente infatti la riparazione è definita una prestazione non fungibile vale a dire non è la stessa cosa far riparare il veicolo sommariamente con l’unico scopo di risparmiare sul costo delle riparazioni, piuttosto che ripararlo a regola d’arte.

Sulla base della citata proposta, l’assicurato che, ai fini del risarcimento del danno subito, intendesse utilizzare la forma del risarcimento per equivalente - previsto dal Codice civile – potrebbe trovarsi nella condizione di vedersi decurtato l’ammontare del risarcimento qualora

quest'ultimo non corrispondesse alla valutazione fatta unilateralmente dalla compagnia di assicurazione.

Questo fatto altererebbe in modo marcato la libera concorrenza tra imprese nel mercato dell'autoriparazione, limitando al contempo la libertà di scelta dell'assicurato: pur mantenendo formalmente la facoltatività del risarcimento in forma specifica, viene introdotta una "penalizzazione" per chi non intendesse utilizzare tale istituto perché si preferisce ricorrere ai servizi del carrozziere di fiducia del danneggiato e non già a quello convenzionato con la compagnia di assicurazione tenuta al risarcimento.

Tale fattispecie si traduce, infatti, in una inspiegabile riduzione del risarcimento, da parametrare ad un indeterminato e indeterminabile importo che dovrebbe essere pari al costo complessivo che l'assicuratore sosterrrebbe per "risarcire in forma specifica". Infatti, ogni tentativo di obbligare il danneggiato a riparare il mezzo presso i riparatori indicati dall'assicuratore trova un ostacolo insormontabile nella circostanza che il danno infatti va risarcito integralmente, in un importo che è sempre lo stesso, determinabile secondo criteri oggettivi e che corrisponde all'importo necessario per riparare il mezzo a regola d'arte. Con la proposta citata si introdurrebbe di fatto una franchigia su riparazioni effettuate da non convenzionati penalizzando il consumatore che intenda prima ottenere il rimborso e poi riparare il veicolo da un non fiduciario. E' infatti privo di senso sostenere che un danno che valga cento possa essere risarcito in ottanta perché la compagnia assicuratrice, secondo imperscrutabili criteri privi della possibilità di riscontro, sostiene che quel danno lo avrebbe liquidato nella predetta minor misura al proprio riparatore.

Un tentativo simile c'è già stato la scorsa legislatura col Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*" all'art. 29, dove era stata prevista la facoltà per le compagnie di assicurazione di offrire ai danneggiati di sostituire al pagamento del risarcimento del danno, la riparazione della vettura a propria cura e spese in officine convenzionate senza possibilità di scelta per il danneggiato. A fronte del rifiuto di tale proposta il danneggiato sarebbe stato obbligato ad accettare un risarcimento per equivalente, cioè in denaro, decurtato nella misura del 30%.

Tale previsione è stata poi cancellata, con il parere favorevole del Governo, a seguito di una forte mobilitazione delle imprese artigiane.

Nella suddetta circostanza, una matura riflessione della Camera dei Deputati evitò il peggio, tanto che detto articolo venne poi espunto in sede di conversione e non compare nella vigente L. 24 marzo 2012 n. 27.

Non possiamo che sperare che tale felice esito si rinnovi. Né del resto i motivi che imposero la cancellazione della suddetta disposizione sono venuti meno.

Le Associazioni di categoria sono, pertanto, contrarie alla formula del risarcimento in "forma specifica", a meno che non sia affidata al riparatore liberamente scelto dal danneggiato, ed a tal proposito hanno avanzato, da tempo, una proposta di modifica dell'articolo 150 del Codice delle Assicurazioni private, al fine di precludere la possibilità di determinazione, anche indiretta, di

tariffe massime o sconti, e ferma restando la libertà di scelta, da parte del danneggiato, di imprese di autoriparazione abilitate di propria fiducia .

Tale è il senso ed il significato della proposta di disegno di legge n. 684 presentata nel maggio c.a. dal Senatore Giancarlo Sangalli ed altri in tema di “ modifiche al Codice delle Assicurazioni private di cui al DL del 7/9/2005 n° 209”.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Per le motivazioni addotte, le Associazioni di categoria dei carrozzieri
richiedono

lo stralcio del punto dedicato al risarcimento in forma specifica

Le Associazioni intendono altresì svolgere alcune considerazioni in merito ai seguenti temi che sono correlati, sia direttamente che indirettamente, ai contenuti del presente documento.

a) Cessione del credito

Le proposte tendenti a limitare o negare la possibilità di ricorrere all'istituto della “cessione del credito” nel settore rc auto sono assolutamente prive dei minimi fondamenti giuridici. In primo luogo è assolutamente contrario ad ogni ratio giuridica, anche di rango costituzionale (art. 3) pensare di poter vietare il ricorso alla cessione del credito limitando con una legge speciale il suo utilizzo. In secondo luogo, anche una eventuale previsione preventiva contrattuale di tale limitazione alla libera disponibilità dei propri crediti appare come assolutamente illegittima. Invero l'art. 1469 bis del codice civile prevede che sia abusiva – vessatoria ogni clausola contrattuale che imponga “ restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi”. La vessatorietà della clausola comporta la sua inefficacia facendo salva l'efficacia del contratto per il resto. Tale fattispecie è stata, nella sostanza, ribadita da una recentissima sentenza (la 22601/13 del 3 ottobre 2013) della Corte di Cassazione.

b) Conflitto di interesse

A causa di un palese conflitto di interessi le Assicurazioni non devono e non possono gestire direttamente la riparazione dei veicoli incidentati. Il nostro assetto normativo in materia, infatti, evidenzia che il dovere delle assicurazioni è “risarcire il danno” e non già “rimborsare la riparazione”. Ne consegue che chi ha l’obbligo a risarcire il danno non può e non deve intervenire sul come, sul quanto e sul dove dell’intervento riparativo.

La tendenza delle Compagnie di assicurazione a dotarsi di una rete di carrozzerie fiduciarie può configurare un palese conflitto di interesse (chi paga ripara!) che “droga” il mercato della riparazione, alimenta la concorrenza sleale ed inficia la riparazione effettuata “a regola d’arte”, con conseguenti, pesanti effetti sulla sicurezza stradale e sui livelli occupazionali.

c) Costo dei risarcimenti

In relazione al costo dei risarcimenti risulta opportuno e necessario procedere all’analisi della composizione delle principali voci che mediamente lo compongono. Dagli stessi dati ANIA si evince che il costo del risarcimento è formato per il 68% dal danno fisico, mentre la riparazione del danno alle cose riguarda il restante 32%. Ebbene se da quest’ultimo si decurta il 60% attribuibile ai costi dei ricambi e le quote percentuali relative allo smaltimento, ai materiali di consumo (ivi comprese le costosissime vernici eco-compatibili di ultima generazione) ed alla gestione cliente/sinistro, ne consegue che il costo della riparazione vera e propria risulta molto marginale rispetto al costo complessivo del risarcimento. Pertanto, se l’obiettivo è quello di ridurre i costi del risarcimento, nel tentativo di perseguire una riduzione dei premi assicurativi, occorre attuare una strategia ed un piano di azione coerenti con la composizione di tali costi, evitando ipotesi che danneggino la concorrenza nel mercato della riparazione e neghino la libera scelta dell’assicurato e il pieno risarcimento del danno.

d) Obbligo della riparazione e della fatturazione

Le Associazioni di categoria dei carrozzieri da tempo si battono per il riconoscimento dell’obbligatorietà della riparazione risarcita. Tale opzione, unita all’obbligo della presentazione della documentazione fiscale del lavoro eseguito, è motivata soprattutto dall’esigenza di limitare il grave fenomeno delle truffe, eliminare il lavoro nero e la concorrenza sleale, salvaguardare la piena efficienza del parco auto circolante, con indubbi vantaggi in termini di sicurezza, tutela dell’ambiente e conseguente aumento delle entrate fiscali.

Si potrebbe, inoltre, prevedere, in funzione dell’emersione del sommerso, una parziale detraibilità delle spese di riparazione, con conseguente limitazione del risarcimento all’esborso al netto delle detrazioni fiscali.

Al fine di concludere definitivamente l’iter risarcitorio, la presentazione della fattura del carrozziere che ha effettuato la riparazione, che costituisce anche la “garanzia” della riparazione a regola d’arte, deve divenire obbligatoria

La fattura sui lavori eseguiti – che **deve comunque essere prodotta in tutti i casi** - è un ottimo dispositivo da collegare alla lotta alle frodi, oltre che alla libera concorrenza e alla sicurezza del parco auto circolante e alla trasparenza del mercato delle riparazioni.

La proposta delle Associazioni dei carrozzieri si fonda sulla necessità di rendere “tracciabili ” gli interventi di riparazione: avere la disponibilità della traccia circostanziata dell’intervento di riparazione permette di conoscere in maniera documentata, sia i soggetti interessati (assicurato, carrozzeria, compagnia assicurativa ed eventuali esperti esterni), sia la tipologia dell’intervento effettuato, ivi compresi le parti danneggiate e gli eventuali ricambi utilizzati. Pertanto, tale traccia – qualora richiesta – contiene importanti informazioni sui sinistri sui quali si intendesse indagare.

Sarebbe auspicabile che il Governo ed il Parlamento facessero una seria ed approfondita riflessione al riguardo.

e) Tavolo con ANIA

Dopo anni di incomunicabilità e forti contrapposizioni, da pochi mesi è stato attivato un tavolo di confronto tra l’Ania e le Associazioni nazionali dei carrozzieri con l’obiettivo di definire un quadro di regole, procedure e comportamenti chiaro e trasparente per la riparazione dei veicoli che garantisca qualità e sicurezza per gli utenti. Se tale confronto avvenisse con il patrocinio e l’egida dei Ministeri competenti costituirebbe indubbiamente garanzia per tutti i soggetti interessati.

f) Audizione Ania

Con riferimento, infine, all’audizione dell’Ania, tenutasi il 30 ottobre 2013 presso codesta Commissione ed ai relativi documenti consegnati agli atti, le Associazioni dei carrozzieri di Confartigianato, Cna e CasArtigiani osservano quanto segue.

- 1) I premi della rc auto solo apparentemente scendono (dopo essere saliti fino al 2012), perché il dato non tiene conto della forte contrazione della circolazione dovuta alla crisi. Il parco auto circolante si riduce e la circolazione, anche a causa dell’aumento del prezzo del carburante, ha avuto una forte contrazione. Da questi dati, desunti dalla stessa relazione ANIA, si ricava la notevole contrazione dei sinistri che ha determinato una forte riduzione dei premi per assenza di sinistri (bonus), ma senza una concreta riduzione dei premi che anzi sono segnalati in aumento
- 2) Dalla fig. 1 si desume che oneri fiscali e SSN incidono per il 26% sui premi rc auto. Anche tali costi devono calare, liberando risorse economiche in favore degli utenti per il rilancio dei consumi interni. Questo è possibile in considerazione del calo dei sinistri con lesioni e della conseguente riduzione dei costi a carico del SSN. I “costi di gestione” delle Compagnie, indicati al 16%, saranno anch’essi influenzati dalla contrazione degli incidenti e quindi si devono prevedere in calo. I dati sui “marginari operativi” (sarebbero gli utili), inoltre, sono artefatti, perché gli utili del settore sono conglobati impropriamente con le “rendite finanziarie”. Tali rendite che ovviamente registrano un andamento negativo a causa della crisi, non hanno nulla a che vedere con gli utili prodotti dal settore rca.
- 3) Dagli stessi dati forniti da ANIA si desume che i costi per la liquidazione dei sinistri devono prevedersi in calo per la contrazione dei sinistri e per la riduzione delle micro permanenti.

Il dato sul costo dei ricambi è uno dei più alti d'Europa e dipende dalle politiche commerciali dell'industria automobilistica sulla quale si dovrebbe intervenire, vietando, ad esempio, che per sostituire una parabola si debba acquistare l'intero gruppo ottico o per sostituire una semplice scheda elettronica si debba sostituire tutta la centralina.

Il costo della manodopera delle carrozzerie è artefatto perché comprende, nel grafico, il costo dei costosissimi e tecnologici materiali di consumo (ad esempio delle vernici)!

Inoltre, il costo stesso andrebbe scomposto, come l'ANIA ha fatto per i propri ricavi, in costi di gestione e margini operativi. I costi di gestione delle carrozzerie sono rigidi in quanto composti da costi fissi immodificabili: quali i costi anche fiscali dei capannoni, i minimi sindacali dei CCNL, le normative di tutela ambientale, il carico fiscale e contributivo/previdenziale. L'ammortamento dei costosissimi macchinari, l'aggiornamento professionale (si pensi all'elettronica in continua evoluzione). Anche i costi per la sicurezza sul posto di lavoro e lo smaltimento dei rifiuti speciali non possono essere eliminati.

Pertanto, i margini operativi delle aziende di riparazione, dedotti i costi di gestione, sono probabilmente inferiori a quelli delle compagnie assicurative.

Non si vede, dunque, perché per ridurre il costo delle polizze assicurative si dovrebbe ridurre il margine di profitto delle una invece che delle altre.

Si consideri inoltre che con la riduzione dei sinistri si verifica per le compagnie un aumento dei profitti, mentre la riduzione dei sinistri per gli autoriparatori significa certamente una contrazione dei profitti. Infatti l'assicurazione è connessa solo alla circolazione mentre la riparazione è conseguente solo ai sinistri.

- 4) Sul risarcimento in forma specifica obbligatorio le criticità espresse non hanno trovato mai risposta: infatti le Assicurazioni contrattualizzano le carrozzerie convenzionate con abuso di posizione dominante e nei confronti del danneggiato sono in evidente conflitto di interesse che impedisce la riparazione diretta del danno che dovranno poi pagare. La garanzia della riparazione inoltre grava per legge sulla carrozzeria e non sulla compagnia che di fatto ha il controllo della riparazione. Anche nei contratti con le carrozzerie convenzionate la garanzia per inidonea riparazione è prevista a carico delle carrozzerie, le quali però non hanno gli strumenti per imporre una riparazione diversa da quella approvata dall'assicuratore che le pagherà. L'innalzamento a otto giorni del termine per la perizia pone problemi per i veicoli non circolanti il cui stazionamento in officina è fonte di costi per l'officina, che deve tenere gli spazi aziendali ingombri per tempi più lunghi senza poter procedere alla riparazione, nonché per il danneggiato che non potrà utilizzare il veicolo per un tempo più prolungato. Questi costi di fermo veicolo, essendo riversabili sull'assicuratore, porterebbero all'aumento del costo del sinistro; né si può ritenere che 5 gg lavorativi siano insufficienti per conferire, ormai telematicamente, l'incarico a un perito e per procedere alla ispezione.
- 5) Gli intenti speculativi della cessione del credito sono un falso problema, agitato al solo scopo di eliminare il riparatore di fiducia del danneggiato. Infatti, se la richiesta di risarcimento fosse eccessiva, l'assicuratore potrebbe semplicemente rifiutare o ridurre il risarcimento. Anche in caso di successivo giudizio la pretesa verrebbe accertata come eccessiva e l'assicuratore non subirebbe alcun danno; ma se successivamente la pretesa risarcitoria venisse giudizialmente accertata, semplicemente essa non potrebbe più ritenersi eccessiva. Dunque l'assicuratore ha gli strumenti per opporsi agli intenti speculativi sia nei confronti del danneggiato che nei confronti del cessionario. Ha, invece, meno probabilità di opporsi con successo all'integrale risarcimento del danno nei confronti del cessionario. Del resto, se la cessione del credito è veramente pericolosa, perché ammetterla purché "con il consenso dell'assicuratore"? Non potrebbe allora l'assicuratore servirsene in danno del danneggiato? La realtà è che il falso problema degli

intenti speculativi del cessionario del credito viene agitato solo per acquisire, attraverso la riparazione fiduciaria, il completo controllo della riparazione. E qui gli intenti speculativi sono evidenti perché il controllo della riparazione sarebbe nella disponibilità di chi deve pagare e non di chi deve essere risarcito: chi di noi farebbe decidere il prezzo di vendita al compratore? La pretesa poi di addebitare al danneggiato, in caso di riparazione presso il proprio carrozziere di fiducia, una differenza di risarcimento, aprirebbe la via a enormi contenziosi: si dovrebbe infatti dimostrare che una riparazione a regola d'arte affidata al carrozziere di fiducia dell'assicuratore sarebbe costata meno, cosa che si deve ritenere improbabile perché il "convenzionato" agisce fuori della normale concorrenza di mercato in cui opera l'indipendente. Anche in questo caso il contenzioso annullerebbe completamente i benefici. Occorre, infine, sottolineare che finora, l'adozione del risarcimento mediante riparazione diretta non ha portato nessuna riduzione di premi assicurativi.

Roma, 6 novembre 2013