

INDIPENDENZA = SICUREZZA

Memorandum di Federcarrozziere sulle criticità e sulle incongruenze dei provvedimenti annunciati nel “pacchetto” in materia di assicurazioni.

Riparazioni senza compromessi a tutela della sicurezza e dei consumatori.

In ambito internazionale la strategia oggi adottata per differenziare le aziende, è la creazione di marchi di qualità, che consentono all'impresa di dichiarare uno standard di processo o di prodotto riconosciuto a vari livelli (locale, nazionale, internazionale). Il marchio di qualità deve avere al suo interno regole chiare e certe per il consumatore che non è in grado da solo di verificare il rispetto di quanto promesso e deve avere un organismo di terza parte a certificare il processo o il prodotto.

Nell'ambito automotive, e in particolare nella riparazione di carrozzeria al momento non vi sono marchi di qualità, ma solo “forzature” nella normale scelta del riparatore, obblighi dettati in alcuni casi dalle compagnie assicurative in altri casi dalle case madri, senza particolari verifiche sulla filiera, il che porta a pensare che allo stato attuale, la selezione dei partner sia di fatto solo questione economico-commerciale piuttosto che una scelta ponderata su qualità, servizi e rispetto delle normative vigenti.

Le carrozzerie in Italia sono conosciute in tutto il mondo per la realizzazione di vetture uniche nel loro design, carrozzieri che spesso hanno fatto la storia di alcuni marchi prestigiosi nel lusso e nelle competizioni. Il carrozziere italiano, con la professionalità tramandata attraverso l'apprendimento di modelli culturali oltre che con una manualità di livello superiore alla media, ha dovuto e potuto nel tempo modellarsi, diventando sempre più riparatore e meno creatore. Il consumismo infatti ha generato negli anni 60/70, una esponenziale crescita di modelli di auto “per tutti” che hanno sensibilmente aumentato il numero degli artigiani **carrozziere riparatori**, diminuendo il numero dei “creatori di automobili”.

Anche la riparazione è un'arte, ma il committente lascia meno spazio alla creatività dell'artigiano e soprattutto meno tempo per l'esecuzione del ripristino. Nei primi anni 70, le riparazioni dei veicoli incidentati sono aumentate, tanto quanto il numero dei carrozzieri che aprivano bottega in tutto lo stivale.

Le vetture, sempre più complesse con telai scatolati, una volta erano in traliccio e venivano sostituiti, ora in acciai altoresistenziali impossibili da riparare, difficilissimi da sostituire, mettono a dura prova la competenza dei carrozzieri nel ripristinare la vettura, oltre che nella forma estetica anche in quella della piena sicurezza per chi dovrà utilizzarla dopo le riparazioni.

Anche le attrezzature, in alcuni casi costosissime, strumenti per il ripristino e la saldatura dei metalli, impianti di verniciatura altamente tecnologici a basso consumo energetico e a basso impatto ambientale, per l'utilizzo di prodotti vernicianti ecologici, richiedono costi elevati di esercizio. Le dotazioni di sicurezza elettroniche sono sempre più complesse e richiedono interventi di personale altamente esperto in materia meccatronica e diagnostica.

E per finire, occorre dimostrare all'automobilista che la vettura ha riacquisito gli standard di sicurezza del costruttore, quindi può circolare sicura. Esistono infatti attrezzature specifiche per la misurazione del telaio, che dovrebbero essere alla base della riparazione, sia in fase preventiva (diagnosi) che in quella post-riparazione (consegna del certificato di corretto allineamento).

Lo stato dell'arte della riparazione da incidente, da qualche anno, prevede alcune limitazioni nel normale andamento del mercato, fuorviando la libera concorrenza attraverso polizze che obbligano l'automobilista a recarsi presso carrozzerie convenzionate dall'assicuratore, pena, in alcuni casi la minaccia di espulsione. Ovviamente alcuni assicurati, timorosi e ignari del proprio diritto di scegliere liberamente il riparatore, diritto sancito dal buon senso prima che dalle norme giuridiche, evitano di recarsi dal proprio carrozziere che da anni offre un ottimo servizio, per favorire il riparatore della compagnia.

Adirittura, viene vietata in polizza la possibilità di cedere il credito alla carrozzeria, metodo legale e legittimo, ampiamente utilizzato da tutti i carrozzieri, per consentire all'assicurato di non dover anticipare denaro a fronte della riparazione dell'auto, obbligando spesso l'artigiano a diventare banca della compagnia.

Ogni tentativo di limitare la cessione di credito è stato ampiamente bocciato da numerose sentenze della Cassazione, e sulla spinta della necessità di tutela delle ragioni degli artigiani, un gruppo di carrozzieri nel marzo 2012 si è mosso fino a giungere alla creazione di una associazione di carrozzieri indipendenti, Federcarrozzieri, che rappresenta gli interessi di quegli artigiani che riparano le vetture nel libero mercato, senza condizionamenti da parte delle compagnie assicurative.

Federcarrozzieri è l'unico organismo senza scopo di lucro a rappresentare solo aziende indipendenti dalle compagnie, utilizzando la grande comunicazione del web per oltrepassare gli ostacoli che ogni compagnia assicurativa pone a chi non è fiduciario.

Federcarrozzieri difende le carrozzerie associate dal mancato rispetto dei tempi di risarcimento, attraverso uno sportello gratuito chiamato SOS per carrozziere.

Inoltre gli associati sono raggruppati gratuitamente in un portale di geolocalizzazione destinato agli automobilisti chiamato MioCarroziere.it.

Le carrozzerie associate si distinguono per una serie di metodi operativi e protocolli anglosassoni, non normati in Italia, ma che vengono adottati per migliorare gli standard riparativi e la trasparenza nella gestione dei sinistri in ambito RCA. Identificandoci attraverso il nostro codice etico, è nostra intenzione nel breve termine adottare un marchio di qualità, ma soprattutto, assieme ai consumatori adottare un metodo open - source di verifica delle carrozzerie identificate nel marchio.

A nome di Federcarrozzieri, devo comunicare lo sconcerto dei miei associati sulle ventilate norme contenute nel progetto, presentato recentemente dal Senatore Simona Vicari, progetto che, al di là delle lodevoli intenzioni, vuole vietare in ambito r.c auto un atto di autonomia contrattuale tra privati quale la cessione di credito, limitando i diritti dei danneggiati, operando confuse modifiche in tema di prescrizione dei diritti, obbligando il danneggiato a sottostare a una pretesa riparazione in forma specifica e ad accettare tale forma d'indennizzo per tutti i tipi di sinistri.

Per le carrozzerie indipendenti, che oggi operano in armonia con i costi e le lavorazioni a regola d'arte, diventa difficile adottare sconti tariffari e tempi di riparazione, come imposti dalle compagnie nei contratti di fiduciariato che sottostanno al preteso risarcimento in forma specifica.

Le carrozzerie indipendenti devono essere libere di poter esercitare la propria attività con la professionalità che le contraddistingue senza alcuna limitazione, a esclusivo vantaggio dell'automobilista.

E' evidente la viva preoccupazione dei nostri associati, oltre 1400 carrozzerie indipendenti, per il contenuto del progetto. Difatti, per quello che riguarda direttamente gli artigiani carrozzieri, il progetto, col pretesto del risparmio sui premi assicurativi, una chimera che da oltre un decennio ha giustificato solo misure rivolte ad abbattere i risarcimenti, mira all'emanazione di provvedimenti che rischierebbero di affossare definitivamente il comparto dell'autoriparazione.

Nel merito è evidente che in un sistema di libero mercato non è possibile obbligare le carrozzerie al convenzionamento, modo elegante per dire con altre parole che si pretende di fare decidere alle compagnie come e quanto pagare gli artigiani carrozzieri, facendo sì che l'ulteriore riduzione degli esigui margini d'impresa porterebbe solo a un abbassamento degli standard di sicurezza nelle riparazioni.

Davide Galli
Presidente Nazionale



NOTA TECNICA

Con comunicato 20.09.2013 del MISE sono stati preannunciati diversi provvedimenti, da attuarsi anche mediante interventi normativi di urgenza.

Federcarrozzieri intende porre la propria attenzione sulle criticità relative ai seguenti argomenti:

- 1 “Tempistica più stringente per la richiesta di risarcimento che ... non toglie al soggetto che abbia subito danni alla persona una tutela piena attraverso i termini ordinari di prescrizione della denuncia”

Il testo dell’articolato diffuso, corrisponde alle richieste di Ania, e riproduce la norma contenuta in un emendamento (83.01) a suo tempo accantonato in sede di conversione del DL 69/13.

“Termine di decadenza per richieste di risarcimento tardive”

“Fatto salvo il termine di prescrizione di cui all’art. 2952 cc, nel caso di sinistro avvenuto tra veicoli a motore per i quali vi sia obbligo di assicurazione, il diritto al risarcimento del danno è soggetto a decadenza qualora il sinistro non venga denunciato nei termini di cui al comma 1, salvo che chi ne abbia diritto non dimostri che non aveva potuto averne conoscenza o in casi di forza maggiore o di lesioni alla persona”.

L’introduzione di una *“tempistica più stringente in tema di risarcimento”*, a prescindere dall’opportunità di introdurre una simile norma, che andrebbe esclusivamente a comprimere i diritti del danneggiato, comporterebbe evidentemente la necessità di una ridefinizione complessiva di norme primarie disciplinanti l’ambito contrattuale quali l’art. 1913 cc in tema di denuncia di sinistro e l’art. 2952 cc in tema di prescrizione dei contratti assicurativi, la cui durata, da pochi anni è stata portata da uno a due anni.

Va pure rilevato che la prescrizione, biennale, in RC auto è disciplinata all’art. 2947 n. 2 cc mentre giurisprudenza di legittimità ha chiarito che il termine di prescrizione del danno da lesione coincide con la più lunga prescrizione del reato di cui al 590 cp.

Inoltre, poiché il risarcimento del danno in RC auto non ha natura contrattuale, essendo notorio che il ruolo dell’assicuratore è quello di cui all’art. 1917 cc (garantisce l’assicurato per quanto questi è tenuto a pagare ai terzi in dipendenza di un fatto illecito ascrivibile a sua responsabilità), appare inconciliabile col quadro generale normativo ogni tentativo di introdurre una inedita *decadenza* dal diritto al risarcimento del danno.

In particolare il diritto al risarcimento compete al danneggiato e trae origine da un illecito extracontrattuale di un terzo, mentre la confusa norma, che confonde l’assicurato col danneggiato, farebbe ricadere sul danneggiato le conseguenze negative del comportamento dell’assicurato che ritardi o ometta la denuncia.

Come se il pedone investito non venisse risarcito perché l’investitore non ha fatto denuncia.

In ogni caso si tratta di norma non risolutiva poiché l’unica interpretazione concretamente applicabile è quella ipotizzabile nella sola ipotesi di risarcimento diretto (cioè ad opera della compagnia del danneggiato al proprio cliente non responsabile) introducendo questa inedita decadenza del risarcimento del danno che dovrebbe riguardare però il solo assicurato che abbia ritardato o omissso la denuncia.

Poiché tale soggetto avrebbe comunque il diritto ribadito dalla Corte Costituzionale di essere risarcito dal civile responsabile nessuno pare essersi accorto che questa norma, ove approvata, consentirebbe la rinuncia al risarcimento diretto per inerzia del danneggiato.

Se questo è l’obiettivo che si intende perseguire, per disincentivare le richieste tardive e fare gestire i danni dalla compagnia del civile responsabile, riducendo così la possibilità di eventi fraudolenti, occorrerebbe modificare l’art.149 del codice delle assicurazioni chiarendo che condizione di applicabilità della norma è la denuncia di sinistro nel termine di legge o in quell’altro che appare congruo introdurre.

Non è possibile altra interpretazione della norma anche sulla base di qualsivoglia interpretazione sulla pretesa obbligatorietà del risarcimento diretto e della procedura di cui all'art. 149 che lo disciplina.

Infatti nel caso in cui la compagnia di assicurazione del danneggiato non responsabile eroga un risarcimento al proprio assicurato, la stessa opera come mandataria dell'assicurazione del civile responsabile, erogando non un indennizzo ma un risarcimento insuscettibile di limitazioni pattizie o contrattuali, circostanza che non porta a ritenere superabile la natura extracontrattuale della obbligazione risarcitoria.

Tale concetto è stato chiarito dalla Suprema Corte: *“l'azione diretta di cui al D.Lgs. n. 209 del 2005, art. 149 non origina dal contratto assicurativo, ma dalla legge, che la ricollega al verificarsi del sinistro a certe condizioni, assumendo l'esistenza del contratto assicurativo solo come presupposto legittimante, sicchè la posizione del danneggiato non cessa di essere originata dall'illecito e di trovare giustificazione in esso, assumendo la posizione contrattuale del medesimo verso la propria assicurazione soltanto la funzione di sostituire l'assicurazione del danneggiato a quella del responsabile nel rispondere della pretesa risarcitoria. Ne consegue che la posizione del danneggiato resta quella di chi ha subito un illecito civile ...”*. (Cass. Civ., ordinanza n. 5928/2012).

- 2 “Potenziamento del risarcimento in forma specifica anche fuori dal sistema diretto”.

La questione generale .

La portata generale delle norme proposte va verificata valutandone l'impatto nella realtà quotidiana delle imprese di autoriparazione e dei danneggiati da eventi da circolazione stradale.

Si tratta di norme da tempo richieste da Ania tendenti ad ottenere il risultato di costringere i danneggiati da sinistri stradali a riparare il proprio mezzo solo presso officine indicate dalle compagnie assicurative.

Si intende inoltre, sempre per perseguire lo stesso scopo, vietare in ambito r.c auto un atto di autonomia contrattuale tra privati quale la cessione di credito, limitando così i diritti dei danneggiati

Un simile progetto col pretesto del risparmio sui premi assicurativi, oltre a contrastare con i principi comunitari in tema di concorrenza, rischia di affossare definitivamente il comparto dell'autoriparazione.

In Italia infatti ci sono circa 16000 imprese artigiane che danno lavoro direttamente a oltre 40.000 persone e ad altre 60.000 nell'indotto (ricambi, vernici attrezzatura).

La situazione nel comparto è tragica: vi è stato un calo del 40% dei sinistri (accertato anche da fonte ANIA) e circola poco denaro nelle mani degli automobilisti per le riparazioni importanti sulle vetture.

E' evidente che i provvedimenti proposti, non potranno che portare a un declino epocale per l'intero comparto, decimando il numero di aziende che oggi lavorano nel libero mercato col risultato di falciare migliaia di posti di lavoro.

L'intento declamato dai proponenti le norme non deve ingannare: la pretesa riduzione dei premi assicurativi in RC auto viene declamata da oltre un decennio al solo fine di giustificare provvedimenti che permettono al comparto assicurativo, inefficiente e monopolista, di aumentare gli utili mentre nessun concreto risultato si è mai visto sotto il profilo delle tariffe.

Forma specifica, convenzioni tra riparatori e assicuratori, concorrenza e consumatori.

Va chiarito che le intese tra riparatori e assicuratori (ex accordi Ania) sono state eliminate da anni a seguito dell'intervento dell'Antitrust in quanto intese anticoncorrenziali. E questo è un dato di fatto.

Peraltro una recentissima pronuncia della Corte di Giustizia (causa C-32/11 Allianz Hungária Biztosító Zrt e a. / Gazdasági Versenyhivatal) ha ribadito, a tutela dei danneggiati-assicurati per la RC auto, lo sfavore comunitario per le intese tra assicuratori e riparatori, basate su accordi sui prezzi per la riparazione di veicoli assicurati per la loro natura anticoncorrenziale.

Ne consegue che ogni accordo di tal genere deve ritenersi vietato in quanto, per sua natura, dannoso al buon funzionamento della normale concorrenza.

In questo quadro le imprese stanno da tempo perseguendo l'obiettivo di costituire reti di carrozzieri fiduciari ai quali vanno imponendo scontistiche e costi orari difficilmente sostenibili se non ricorrendo a metodiche riparative che prevedono uso di materiali di non primaria qualità, ricambi non originali, e tempistiche predeterminate.

Il risultato che in tal modo si può ottenere in termini di qualità e sicurezza della riparazione può non essere sempre gradito al danneggiato che legittimamente può optare per fare eseguire le riparazioni dal proprio carrozziere di fiducia, mediante la miglior tecnica riparativa, con l'utilizzo delle migliori vernici e di ricambi originali. L'ulteriore riduzione degli esigui margini d'impresa porterebbe solo a un abbassamento degli standard di sicurezza nelle riparazioni.

Poichè è evidente che in un sistema di libero mercato non è possibile obbligare le carrozzerie al convenzionamento, modo elegante per dire con altre parole che si pretende di fare decidere alle compagnie come e quanto pagare gli artigiani carrozzieri, la possibilità per le compagnie di costringere i danneggiati a riparare i veicoli presso riparatori "convenzionati" costituisce evidentemente un abuso di posizione dominante per ottenere l'obiettivo di controllare il mercato delle riparazioni imponendo ai riparatori convenzionati le condizioni volute dalle imprese.

E se un riparatore non è disponibile a convenzionarsi chiude perché gli automobilisti non potranno riparare il mezzo da altri che non siano i "fiduciari".

Questo il testo della norma diffusa dal MISE che si intende introdurre:

Art. - (Risarcimento in forma specifica)

1. In alternativa al risarcimento per equivalente, è facoltà delle compagnie offrire, nei casi di danni a cose, il risarcimento in forma specifica con contestuale riduzione del premio per l'assicurato.

2. In presenza di clausole che prevedono il risarcimento del danno in forma specifica, nel contratto deve essere espressamente indicata la percentuale di sconto applicata.

3. Se la richiesta di risarcimento non è accompagnata dalla presentazione di fattura e di idonea garanzia in relazione alle riparazioni fatte di validità non inferiore ai due anni per tutte le parti non soggette a usura ordinaria, ovvero in tutti i casi in cui la stessa risulti accompagnata dal solo preventivo o analoga documentazione, il risarcimento per equivalente cui la compagnia è tenuta in base alle norme vigenti è può essere limitato al valore del costo complessivo delle riparazioni che l'impresa stessa avrebbe affrontato se il risarcimento fosse stato offerto in forma specifica.

Lo scopo delle norme.

Le norme proposte avrebbero dunque l'impossibile obiettivo di permettere all'assicuratore di non risarcire più i danni a cose pagando il danno in danaro da corrispondersi direttamente al danneggiato, o per il tramite della cessione di credito, al riparatore che, anticipandone i costi, ha riparato il mezzo.

L'assicuratore quindi, quando lo ritiene opportuno, e cioè mai in caso di riparazioni antieconomiche, sarebbe autorizzato, anziché pagare, a far riparare il mezzo del danneggiato per il tramite di un riparatore "convenzionato".

Norme di impossibile tenuta giuridica.

Va dunque precisato con chiarezza che non è possibile imporre al danneggiato che ha diritto ad ottenere il risarcimento per equivalente un risarcimento in forma specifica.

Infatti l'art. 2058 cc prevede che sia facoltà del danneggiato richiedere il risarcimento in forma specifica e non certo del debitore offrirlo.

Sempre secondo i criteri generali infatti non è possibile sostituire un debitore ad un altro senza il consenso del debitore essendo pure evidente che un conto è adempiere a un debito pagando in danaro, un conto è offrirsi di farlo

ripristinando la situazione precedente riparando il veicolo poiché una simile prestazione non è certamente 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.

Peraltro un simile tentativo meno sofisticato ma di identico impatto era stato posto in essere già nella scorsa legislatura attraverso il Disegno di Legge 3110 “*disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*” che all'art. 29, comma proponeva la facoltà per le compagnie di assicurazione di offrire ai danneggiati, nel preteso adempimento dell'obbligo risarcitorio, di sostituire al pagamento dell'indennizzo, 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 “*offerta*”, il danneggiato sarebbe stato obbligato ad accettare un risarcimento per equivalente, cioè in denaro, decurtato nella misura del 30%.

Le ragioni dell'impossibilità dell'apposizione di pattuizioni contrattuali volte a obbligare alla riparazione in forma specifica

In ambito contrattuale (garanzie Kasco, atti vandalici, grandine ecc) si rileva che in forza del principio indennitario che regola l'assicurazione per i danni, l'obbligo dell'assicuratore resta quello di indennizzare, cioè di *pagare* sempre e comunque una somma in denaro equivalente al valore della cosa danneggiata.

Il risarcimento in forma specifica è disciplinato dal codice civile e in forza dell'art. 2058, la materia del risarcimento in forma specifica è regolata in senso esattamente opposto riconoscendo al danneggiato, e non al debitore / danneggiante, la facoltà (e non l'obbligo) di poter richiedere il risarcimento in forma specifica.

Per essere più chiari: se il valore del danno risarcibile è 100 il danneggiato va risarcito di tale importo al netto delle scoperture. E' pure ovvio che il danno va risarcito a prescindere dalla circostanza che il mezzo venga riparato o meno, vista la funzione indennitaria della assicurazione.

Quindi la pretesa dell'assicuratore di pagare somme diverse a seconda di chi ripari il mezzo è evidentemente infondata oltre che foriera di intuibili contenziosi per l'ipotesi di danni sotto assicurati o che superino il valore del bene.

In ambito extracontrattuale, cioè in RC Auto, ma anche ovviamente all'interno del 149 Cod. Ass. (vista la sua, già rammentata, natura extracontrattuale) è evidente che ogni previsione di tal fatta contrasterebbe con i basilari principi civilistici in tema di risarcimento del danno.

Il ritorno della normativa ammazzarisarcimenti. La “presentazione di fattura e di idonea garanzia...” e la riduzione del risarcimento limitato ad un misterioso importo indeterminato e indeterminabile asseritamente pari al costo complessivo che l'assicuratore sosterebbe per “risarcire in forma specifica”

Poiché il tentativo di obbligare il danneggiato a riparare il mezzo presso i riparatori indicati dall'assicuratore trova un ostacolo insormontabile nella circostanza che il danneggiato ha comunque diritto a farsi risarcire il danno, sia che il veicolo venga riparato sia che non venga riparato, la norma sopra riportata al comma 3 è l'ovvio corollario del tentativo di mettere in difficoltà il consumatore.

Il danno infatti va risarcito integralmente, sia che il danneggiato decida di riparare il veicolo, sia che decida di non farlo, **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. E' 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.

E ancora la **questione del preventivo** è francamente frutto di incultura giuridica e arroganza aziendalista: la Cassazione da sempre (ultima la sentenza 24 aprile / 10 giugno 2013 n. 14535) sostiene che, poiché **il risarcimento del danno patrimoniale si estende agli oneri accessori e consequenziali, se esso è liquidato in base alle spese da affrontare per riparare un veicolo, il risarcimento comprende anche l'IVA, pur se la riparazione non è ancora avvenuta** e a meno che il danneggiato, per l'attività svolta, abbia diritto al rimborso o alla detrazione dell'IVA versata

perché l'autoriparatore è tenuto per legge ad addebitarla, a titolo dirivalsa, al committente (art. 18 del d.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633).

Si tratta di un principio pacifico richiamato nelle sentenze n. 10023 del 1997 e nella più recente sentenza 27 gennaio 2010, n. 1688.

La questione è di particolare rilevanza poiché penalizzando il consumatore che intende prima ottenere il rimborso e poi riparare il veicolo diventa il grimaldello per reintrodurre una franchigia del 21% su riparazioni effettuate da non convenzionati.

A livello di farneticazioni lobbistiche sono quindi da ritenersi la previsione di un inedito diritto dell'assicuratore di "limitare" il risarcimento del danno in denaro "al valore del costo complessivo del costo delle riparazioni che l'impresa stessa avrebbe affrontato se il risarcimento fosse stato offerto in forma specifica".

E' evidente che una simile norma equivale a legittimare il comportamento di quei debitori che sostengono di poter pagare "quanto e come vogliono loro".

Poiché una simile previsione cozza con ogni elementare principio di diritto, avrebbe come unico risultato l'espulsione del contenzioso e il moltiplicarsi dei costi.

"Specifici interventi in tema di cessione di crediti assicurativi"

Sono stati annunciati, e non se ne conosce il testo, interventi volti a limitare l'uso della cessione di credito.

In generale.

Nella pratica con la cessione di credito sottoscritta dal danneggiato a favore del carrozziere di fiducia, si consente al riparatore, dopo che questo ha anticipato i costi di riparazione (rappresentati per oltre il 70% da ricambi e materiale di consumo) di assumersi ogni incombenza burocratico amministrativa attinente alla liquidazione del danno nei confronti della impresa di assicurazione che provvederà poi a corrispondere il risarcimento in forza della intervenuta cessione di credito direttamente al carrozziere.

Si tratta di uno strumento di favore per il consumatore danneggiato da sinistro stradale che non è più costretto ad anticipare le spese di riparazione del proprio veicolo al riparatore.

Peraltro poiché in questo modo l'interlocutore della impresa di assicurazione non è più il danneggiato ma il carrozziere al quale la cessione di credito fornisce ogni potere e facoltà, compresa quella di agire giudizialmente se la impresa non onora il debito risarcitorio o di indennizzo o se, più semplicemente, non intende risarcire il danno quantificato secondo gli standard riparativi di una corretta riparazione eseguita a regola d'arte, l'assicuratore preferisce avere come controparte il danneggiato piuttosto che il riparatore.

E' infatti noto che le imprese assicuratrici, nel perseguire i propri legittimi interessi imprenditoriali, tendono a massimizzare i profitti riducendo i costi, tra i quali il costo del risarcimento dei sinistri.

Lo strumento della cessione di credito rappresenta dunque un ostacolo per il tentativo delle imprese di assicurazione di autodeterminare il livello dei risarcimenti a scapito della libertà nel mercato delle autoriparazioni.

Criticità sistematiche: clausole contrarie al codice del consumo.

Gli interventi annunciati dovrebbero incidere sulla legittimità della apposizione di clausole, nei contratti che disciplinano l'RC auto obbligatoria, tali da legittimare l'assicuratore a non pagare più direttamente i riparatori che si sono resi cessionari del credito relativo ai danni patiti dai veicoli danneggiati nei sinistri stradali dagli stessi riparati o da riparare, sia al "divieto" di cedere crediti nei confronti di un assicuratore se non addirittura di rendere non cedibili i crediti relativi a danni aventi genesi in illeciti relativi alla circolazione stradale.

Quanto alla legittimazione di clausole contrattuali di tal fatta è da valutare il rapporto col disposto del Codice del Consumo che notoriamente considera vessatoria ogni "restrizione alla libertà contrattuale del contraente nei rapporti con i terzi", poiché il divieto andrebbe a compromettere l'autonomia negoziale dell'assicurato. Inoltre l'assicurato potrebbe non coincidere col danneggiato.

Non appare neanche possibile stabilire per legge il divieto di cessione del credito che il danneggiato ha nei confronti dell'assicuratore trattandosi evidentemente di credito che nasce da un'obbligazione solidale col civile responsabile della quale l'assicuratore, risponde in via diretta ex art. 144 cod. ass. ed ex 1917 cc in forza di obbligo contrattuale.

Infine ogni modifica legislativa che vada a incidere sul 1260 cc limitando l'autonomia negoziale dei privati appare di difficile applicazione anche in relazione al quadro sistematico civilistico, essendo esposta a rischio di incostituzionalità, essendo difficile individuare un interesse meritevole di tutela che possa compensare la compressione dei diritti civilistici dei privati.

Si rileva che, pur sotto altri profili e per altre ragioni, nella recente sentenza C. cost. 131 del 2013 emerge lo sfavore del giudice delle leggi su interventi di tal fatta.