

Federcarrozzieri

Federazione Italiana Carrozzeri Indipendenti

Disegno di legge n. 2085, recante «Legge annuale
per il mercato e la concorrenza», relativa alle tematiche
concernenti il meccanismo per il
risarcimento dei danni derivanti da sinistri
nell'ambito dell'assicurazione RC auto

10^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo

Senato della Repubblica

Roma, 11 novembre 2015

A nome di Federcarrozzieri desidero esprimere un sentito ringraziamento al Presidente e a tutta la Commissione per l'opportunità concessaci di essere sentiti in merito al DDL concorrenza e in particolare alle norme che riguardano la RC Auto.

La nostra organizzazione rappresenta, insieme ad altri, un mondo costituito da 14.000 piccole e medie imprese. Il settore dell'autoriparazione impiega direttamente 80.000 addetti e, con l'indotto, si arriva a 130.000 persone.

L'attività del settore contribuisce al mantenimento della sicurezza di un parco auto circolante composto da quasi cinquanta milioni di veicoli (dati ACI); richiede capitale fisso e personale costantemente aggiornato per seguire i continui sviluppi dell'industria automobilistica e, quindi, necessita di una programmazione economico-finanziaria di medio periodo.

Le carrozzerie italiane sono un'eccellenza conosciuta 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.

Le vetture sempre più complesse mettono a dura prova la competenza dei carrozzieri nel ripristinare la vettura: il discorso riguarda sia la forma estetica sia la piena sicurezza per chi dovrà utilizzare l'auto dopo le riparazioni.

Le attrezzature e le informazioni della casa madre, come i manuali tecnici che ci indicano come riparare a regola d'arte, costringono a sforzi economici notevoli i cui costi sono garanzia di qualità e sicurezza. Comprimere questi costi, come vorrebbe qualcuno, significa incoraggiare il sommerso e istigare al mancato rispetto delle norme sulla sicurezza e sull'ambiente. Queste criticità sono state colte nel precedente passaggio parlamentare che ha modificato un testo originario gravemente lesivo proprio di quei principi di concorrenza che pure la norma si proponeva di perseguire.

Sappiamo che ci sono resistenze fortissime e abbiamo visto attacchi al legislatore accusato di demagogia per non essersi piegato agli interessi di tre aziende che in Italia si spartiscono quasi il 70% del mercato della RC Auto .

Crediamo che sia chiaro a tutti: sui principi della libertà di scelta del riparatore del danneggiato e sull'impossibilità di limitare per contratto la cessione di credito, passi indietro non sono accettabili.

Per le assicurazioni il costo della riparazione è stabilito dal perito assicurativo, che in Italia non è terzo rispetto alle parti, ma viene pagato dalla compagnia che risarcisce il danno.

L'assicurazione gli impartisce direttive anche di carattere tecnico e di negoziazione per abbassare gli importi delle proprie valutazioni peritali. Da qualche tempo in qua, addirittura, le stime dei danni vengono effettuate direttamente da dipendenti delle imprese assicuratrici. All'estero, il perito verifica la qualità della riparazione anche ai fini della sicurezza. Da noi, si limita a tagliare, negoziare, abbassare i costi delle riparazioni, attraverso software (SIVA, PERIZIA LIGHT), in dotazione obbligatoria dalla committenza assicurativa

Intendiamo denunciarlo in questa sede: le criticità che il passaggio parlamentare ha rimosso in tema di "obbligo di riparazione da fiduciario" e "divieto di cessione di credito" sono tuttavia presenti nei fatti sul mercato. Dove si pretende, per esempio, di sanzionare l'automobilista danneggiato che intende riparare l'auto dal proprio riparatore attraverso un taglio del risarcimento, fatto peraltro contrario alla legge.

Non solo. Ci si domanda se le autorità di controllo nulla abbiano da obiettare in termini di violazione della concorrenza per abuso di posizione dominante. Basti dire che, mediante un call-center, il più grosso assicuratore italiano tenta (attraverso la minaccia) di ridurre il risarcimento del danno, di canalizzare i danneggiati nei centri di raccolta auto incidentate (come quello aperto a Bologna).

Come possono gli artigiani carrozzieri difendersi dall'uso strumentale del contratto assicurativo, obbligatorio per la RC Auto, che in questo caso viene impropriamente utilizzato per fini anticoncorrenziali?

Come può una polizza obbligatoria, che ha per oggetto la responsabilità civile del proprietario del veicolo, vietare la possibilità di cedere il credito alla carrozzeria, metodo legale e legittimo, ampiamente utilizzato da tutti i carrozzieri, per consentire all'assicurato di non anticipare denaro a fronte della riparazione dell'auto?

Anche ai fini di una necessaria trasparenza fiscale, osserviamo che le riparazioni effettuate senza cessione di credito alimentano il sommerso, poiché può capitare che le compagnie paghino in assenza di fattura, al netto d'IVA, direttamente il danneggiato, circostanza che incrementa l'abusivismo.

La cessione di credito è lo strumento che evita il nero, evita l'abusivismo, controlla il mercato e difende economicamente il danneggiato.

In parole povere, la creazione di un percorso privilegiato verso le imprese fiduciarie produrrà una corsa al convenzionamento delle imprese indipendenti e, quindi, a un eccesso di offerta delle stesse, la cui conseguenza non potrà che essere un drammatico impoverimento di tutto il settore della riparazione.

Si evidenzia conseguenzialmente il rischio concreto di chiusura di 5.000 imprese con un impatto su oltre 20.000 lavoratori che non potrebbero certo essere riassorbiti .

Confidiamo dunque che anche il Senato voglia mantenere la impostazione data al DDL concorrenza con le correzioni effettuate nell'altro ramo del Parlamento, respingendo anche in questa sede le lamentazioni degli oligopoli assicurativi. Che, detto incidentalmente, nel ramo RC Auto in Italia negli ultimi tre anni hanno fatto utili per oltre 6 miliardi di euro.

Chiediamo che in questo passaggio parlamentare si intervenga sul piano delle sanzioni.

Già oggi, come noto, nonostante la legge non lo consenta, e nonostante si tratti di pretese non lecite, circolano contratti assicurativi che contengono clausole illegittime, già sanzionate dalla giurisprudenza: si vieta contrattualmente la riparazione dal carrozziere di fiducia, impedendo la cessione di credito al riparatore.

Poiché non è possibile riversare queste criticità sul sistema giustizia intasandolo di migliaia di cause, e poiché esiste pur sempre un'Autorità di Vigilanza, occorre ripensare il ruolo di questa Autorità e sul punto prevedere in questo provvedimento ora all'esame del Senato, sanzioni per chi tenta di limitare contrattualmente i diritti del danneggiato.

Chiediamo che si intervenga sul piano delle sanzioni, perché oggi l'unica non semplice alternativa a tutela dei danneggiati (timorosi e ignari del proprio diritto di scegliere liberamente il riparatore, diritto sancito dal buon senso prima che dalle norme giuridiche) e di andare ad intasare le aule di giustizia.

È poi necessario rivedere tecnicamente alcune norme che nei vari passaggi hanno perso di incisività.

Si chiede di ripristinare il diritto di accesso agli atti, estendendo tale facoltà al riparatore cessionario anche in materia di garanzie dirette oltre alla RC Auto.

Infine, lasciamo alla Commissione alcune riflessioni generali.

La vera anomalia è un sistema oligopolistico dove tre imprese governano quasi il 70% del settore. Con le Autorità di Vigilanza che, anziché svolgere un ruolo di stimolo, di fatto da anni sono portavoce delle istanze del mondo assicurativo. Per tacere dei fatti di cronaca a tutti noti. Si prenda in esame la Carta di Bologna e il punto in cui si chiede una riforma degli organi di controllo, questo potrebbe essere un punto di partenza per rendere realmente terze le autorità di controllo. Non è francamente ammissibile che il Vigilante faccia da sponda al vigilato criticando l'iter parlamentare del DDL e le decisioni delle assemblee parlamentari.

Vi ringraziamo per la attenzione anche a nome delle imprese e dei lavoratori che rappresentiamo.

Davide Galli
Presidente Federcarrozzieri