

Bologna, 10 maggio 2019

Al Vice Ministro dello Sviluppo
Economico

Alle Associazioni dei Consumatori del
CNCU

Feder carrozzieri ha preso visione di un documento, auto denominato dagli estensori "*Linee guida per la riparazione a regola d'arte*", del quale è stata annunciata, presso il CNEL, la sottoscrizione per il 16 maggio, e intende qui denunciare:

- l'assenza nel predetto documento di qualsivoglia contenuto tecnico, non autoconsistente dunque privo delle caratteristiche di qualsivoglia linea guida;
- la natura gravemente anticoncorrenziale dell'accordo che con tale documento i contraenti intendono stipulare;
- la irricevibilità da parte del MISE di tale elaborato frutto di mancata condivisione e di esplicito dissenso;

Il documento appare redatto senza alcuna aderenza al testo normativo dell'art.1 comma 10 l.124/2017 che al contrario prevede che le delineande linee guida siano "*finalizzate a determinare gli strumenti, le procedure, le soluzioni realizzative e gli ulteriori parametri tecnici per l'effettuazione delle riparazioni a regola d'arte ... sulla base di criteri oggettivi e facilmente riscontrabili*"

I. La "*prima parte*": una generica raccolta di definizioni del tutto priva di concreti riferimenti alle modalità riparative definibili a regola d'arte

Di tutto ciò non c'è traccia alcuna nella prima parte dell'elaborato autodefinita come "*rivolta all'intero mercato dell'autoriparazione e dell'assicurazione e riportante le regole di base per l'esecuzione delle riparazioni a "regola d'arte"*".

La predetta prima parte altro non è che un glossario che non contiene alcuna normativa tecnica di settore e da un punto di vista tecnico, relativamente alle riparazioni, sono presenti solo due generici richiami, aspecifici e atecnici, sull'utilizzo di **ricambi** "a norma di legge" e sui **criteri di riparazione genericamente indicati** sulla base di altrettanto generici "criteri delle case costruttrici."

Essendo noto che ogni linea guida deve essere autoconsistente e autoapplicativa, non appare che questo elaborato abbia le caratteristiche minime per assurgere a dignità paranormativa.

Non è possibile ritenere autoconsistenti le poche righe dedicate alla **questione ricambi** nella quale non risultano nemmeno elencate le differenti tipologie ad esempio alternativi rispetto agli originali, prodotti dal costruttore, e non viene nemmeno accennato il nodo dell'utilizzo di ricambi equivalenti, compatibili, di concorrenza o usati.

Sono pure del tutto **assenti le procedure**, le soluzioni ed i parametri tecnici necessari a garantire le condizioni di sicurezza e funzionalità dei veicoli, mentre del tutto in contrasto ai fini della autoconsistenza e autoapplicatività della normativa (che la legge prevede debba essere redatta *"sulla base di criteri oggettivi e facilmente riscontrabili"*) è la enunciazione della circostanza che la *"definizione di singole problematiche oggetto del presente accordo"* sarà **rinvia a ulteriori "sessioni specifiche"** anche *"attraverso il diretto coinvolgimento dei soggetti dell'intera filiera: costruttori, distributori, periti, etL*

La qualificazione "a regola d'arte" delle modalità di riparazione contenuta nel testo dell'accordo non è subordinata espressamente ad un preciso e costante rispetto, nello svolgimento delle opere di riparazione, delle prescrizioni tecniche fornite dal Costruttore del veicolo, così da assicurare la qualità e la sicurezza della riparazione.

Nulla si dice sulle attrezzature con le quali eseguire le lavorazioni, nulla si dice sui metodi per eseguirle, anche in relazione alle più note questioni inerenti ad esempio la sostituzione dei parabrezza, elemento di nota criticità, o alla taratura dei sistemi ADAS.

Non vi è alcuna regolamentazione sull'utilizzo dei ricambi, originali, equivalenti, alternativi o usati, tutti ad oggi a norma di legge e utilizzabili ma di diverso impatto sul costo della riparazione e anche sulla sicurezza.

Non si prevede l'obbligo dell'impresa di autoriparazione di motivare l'eventuale scelta di non provvedere alla sostituzione delle parti danneggiate nonché, in caso di danni ai lamierati, di specificare la tipologia di intervento effettuato.

Non si entra nel merito della stipula di accordi tra imprese di assicurazioni e di autoriparazione tali da incidere sulla discrezionalità tecnica di queste ultime in ordine agli interventi da effettuare o sulla determinazione dei relativi costi.

II. La "seconda parte": un accordo commerciale anticoncorrenziale che intende regolare oggetti estranei alla previsione di legge quali la materia della "rendicontazione e liquidazione del danno" a discapito di chi non ritiene di aderire all'accordo "facoltativo".

Chiarito che nulla di tecnico vi è nel documento che possa ricondurlo ad una linea guida autoconsistente ed autoapplicativa, è evidente che l'unica ragione d'essere del protocollo del 16 maggio risiede nel tentativo di strumentalizzare la norma di legge al fine di fornire una copertura paranormativa alla seconda parte ("facoltativa") del documento che altro non è che il Protocollo che le confederazioni e le imprese assicuratrici avevano in corso di stipula da tempo.

Si tratta di circostanza pacifica e ammessa: *"le linee guida definite tra le sottoscritte Organizzazioni sono intese a regolare le corrette procedure di riparazione dei veicoli, di rendicontazione e di liquidazione del danno nei*

rapporti tra autoriparatori, compagnie di assicurazione, consumatori e, più generalmente, ogni soggetto che abbia patito un danno al proprio veicolo per fatto di terzi”.

E’ evidente la natura anticoncorrenziale dell’accordo, e ciò a prescindere dalla risibile ovvia circostanza che l’adesione sarebbe “volontaria”, **che discrimina chi non vi aderisce e che porterà la vicenda all’attenzione anche all’Autorità garante della Concorrenza e del Mercato.**

E’ pure evidente che sotto il profilo anticoncorrenziale vi sono ulteriori questioni rilevanti connesse alla valutazione e alla stima del danno pudicamente definite nell’accordo “rendicontazione” circostanza che rende evidente come la “seconda parte facoltativa” dell’accordo/linee guida/protocollo altro non sia un convenzionamento di massa per le carrozzerie alle quali, in cambio del rispetto da parte delle imprese assicuratrici di null’altro che degli obblighi di legge previsti dall’art. 148 n.11 bis del Codice delle assicurazioni viene imposta surrettiziamente uniformità di costi attraverso l’obbligo di “concordare” l’ammontare dei danni, obbligo che in alcuni casi penalizza la qualità delle riparazioni.

Nel quadro attuale ove il perito assicurativo è privo di terzietà appaiono evidenti le criticità di una simile costruzione.

Chi non intende “facoltativamente” adeguarsi a tale uniformità di costi viene sanzionato con la minaccia di subire conseguenze illegali legem in termini di storno di clientela oltre che di concorrenza sleale nell’acquisizione della clientela.

Peraltro le confederazioni, sottoscrivendo un protocollo nel quale le imprese assicurative “rinunciano” a far valere clausole illegali, ma solo nei confronti di chi aderisce al protocollo (quindi di chi “concorda” i danni) da un punto di vista politico abdicano al loro ruolo ed autorizzano evidentemente le imprese assicurative a continuare ad applicare clausole illegittime nei confronti di chi, a quel protocollo, non intende sottostare.

In altre parole il risultato è di etichettare in senso discriminatorio i carrozzieri che non intenderanno sottostare alle logiche del convenzionamento di massa, poiché l’obbligo di concordare i danni non è altro che la scelta di indurre i riparatori a convenzioni non regolamentate.

III. L’accordo-protocollo e i riflessi sui consumatori assicurati

Vi è inoltre da aggiungere che la sottoscrizione di tale accordo consentirà di continuare a far valere, soprattutto in danno dei consumatori-assicurati, quelle vessatorie clausole che decurtano il risarcimento in relazione alla libera scelta del riparatore.

Inoltre tali previsioni contrattuali, pacificamente vessatorie e contrarie alla normativa del codice delle assicurazioni, costituiscono già ora il principale strumento con il quale le reti assicurative, agenziali o peritali, provvedono a forzare la canalizzazione delle riparazioni auto presso le Carrozzerie fiduciarie.

Tale importante segmento di mercato, che si trova ad essere soggetto alla stipula di convenzioni viziate da possibile abuso di dipendenza economica, non risulta coinvolto nella ipotesi di regolazione delle riparazioni a regola d’arte.

IV. Gli interventi del Ministero del Lavoro e del Vice Ministro; la mancata inclusività nei lavori.

Federcarrozzieri ha partecipato sin dall'inizio al Tavolo costituitosi presso il ministero dello Sviluppo Economico, ratificato dal Consiglio Nazionale Consumatori e Utenti, ha fornito contributi e materiali che peraltro ritroviamo in quelli che la bozza Confederale Ania definisce allegati tecnici.

Si tratta di circostanza che dovrebbe condurre ad una seria riflessione quelle associazioni dei consumatori che dopo aver abbandonato il tavolo da loro promosso e costituito, non hanno ritenuto di aderire all'invito formalizzato con la comunicazione del Presidente del CNCU che, espressamente, ha richiesto la massima inclusività nei lavori, in coerenza con una precisa nota del Ministero del Lavoro.

Alla luce di quanto esposto appare evidente come siano indifferibili e auspicabili interventi interministeriali mentre Federcarrozzieri si riserva di segnalare alla competente autorità gli aspetti anticoncorrenziali dell'accordo.