

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 l'RC AUTO.

È la seconda volta che veniamo ascoltati sulla stessa materia e sugli stessi argomenti. Questo impianto legislativo, ora rivisto in alcune parti, fu stralciato nel 2014 dal governo Letta, il famoso articolo 8 del decreto Destinazione Italia. Rieccoci da capo, con un'identica questione, e noi carrozzieri indipendenti siamo esasperati: 3 attacchi in 4 anni al libero mercato, alla libera imprenditoria, sono troppi in un periodo florido, figuriamoci in tempi di crisi.

Gli artigiani carrozzieri contribuiscono al mantenimento della sicurezza di un parco auto circolante composto da quasi 40 milioni di veicoli. Ciò richiede capitale fisso e personale costantemente aggiornato per seguire i continui sviluppi dell'industria automobilistica: serve una programmazione economico-finanziaria di medio periodo. E come possiamo programmare gli investimenti, se non siamo liberi di lavorare?

Tali impianti legislativi nascono da una ricerca dell'IVASS, o più esattamente da una ricerca fatta da un consulente assicurativo e poi copia-incollata dall'IVASS: in sostanza, dice che le polizze non scendono di prezzo per colpa del costo dei risarcimenti, e quindi occorre mettere mano ai metodi di risarcimento, attraverso i riparatori delle compagnie per risparmiare, negando al consumatore di cedere il credito al carrozziere per evitare le frodi. Ci piacerebbe molto che l'IVASS potesse approfondire la conoscenza sul mercato dell'autoriparazione, per svolgere un reale "rapporto conoscitivo sull'andamento del mercato RC Auto". Che a nostro giudizio non va affidato a un consulente assicurativo. Il quale certamente conosce molto bene l'andamento economico delle compagnie assicurative.

Raccolta premi RC Auto 2012/2013 16.300.000.000,00. Sedici miliardi e trecento.

Utile esercizio RC Auto 2012/2013 oltre i 2.400.000.000,00. Due miliardi e quattrocento.

Calo dei sinistri in 12 anni: -54,7%. Nel 2015 il dato potrebbe superare il -60%

Sempre l'IVASS, nel maggio 2015, nel quaderno n. 2 chiarisce senza riserve:

"A seguito della presentazione della richiesta di risarcimento diretto, l'impresa è obbligata a valutare i danni e a provvedere alla loro liquidazione per conto dell'impresa di assicurazione del veicolo responsabile".

Pertanto in virtù di tale corretta interpretazione, mutuata dal buon senso giuridico e confermata dalla Corte di Cassazione sez. VI civile n. 5928/2012, appaiono enormemente vessatorie tutte quelle clausole "contrattuali" abbinate alla polizza RCA come da recente andamento di mercato.

In attesa di un vero approfondimento del mercato dell'autoriparazione, vorremmo segnalarvi alcune criticità presenti nel DDL su tre punti:

- 1) Standardizzazione dei costi di riparazione.
- 2) Divieto di Cessione del credito e lotta alle frodi assicurative.
- 3) Scatola nera

1) Standardizzazione delle riparazioni

Le vetture, sempre più complesse con telai scatolati, una volta erano in traliccio. La riparazione e la sostituzione dei pezzi erano più semplici. Ora, con gli acciai altoresistenziali impossibili da riparare, difficilissimi da sostituire, si mette a dura prova la competenza dei carrozzieri nel ripristinare la vettura. Problematiche che riguardano la forma estetica, e la piena sicurezza per chi dovrà utilizzare la vettura dopo le riparazioni. Le informazioni tecniche, i manuali casa madre che ci indicano come riparare a regola dell'arte ci costringono a sforzi economici notevoli, ma non possiamo farne a meno. Dobbiamo costantemente e onerosamente aggiornarci anche in materia di attrezzature, costosissime, strumenti per il ripristino e la saldatura dei metalli, impianti di verniciatura altamente tecnologici a basso consumo energetico e a basso impatto ambientale, prodotti vernicianti ecologici, che richiedono inoltre costi elevati di esercizio.

Per stabilire un costo di una riparazione, il perito (costui in Italia non è terzo, ma viene pagato dalla compagnia che risarcisce il danno) si limita a tagliare, negoziare, abbassare i costi delle riparazioni, attraverso software come SIVA e PERIZIA LIGHT, che sono solo alcuni degli strumenti in dotazione obbligatoria ai periti assicurativi per standardizzare i sinistri e tagliare i costi dei risarcimenti, strumenti che con questo DDL diverrebbero efficaci per le tasche delle compagnie, a svantaggio della sicurezza nella riparazione.

Nel DDL si parla di costi standard ma con obbligo di riparazione a regola dell'arte: ma chi controlla? Forse il consumatore? Ipotesi non reale.

Ogni danno è a sé stante, ogni riparazione ha le sue diverse criticità, le attrezzature stesse hanno centinaia di variabili di utilizzo, dal forno alle saldatrici. Noi, non costruiamo vetture tutte uguali, noi ripariamo vetture danneggiate.

Sarebbe come pretendere che dei bellissimi vasi lasciati cadere per terra si rompessero in parti uguali per poi ripararli tutti allo stesso modo. Non è possibile. Come non è possibile in Italia standardizzare tariffe di manodopera: vi sono zone dove gli organi competenti al controllo e alle verifiche degli adempimenti non vigilano a sufficienza e il sommerso (grazie a un ribasso tariffario) ne esce vincente sulle aziende sane.

Le riparazioni non possono essere standardizzate, le tariffe di manodopera sono argomento dei nostri sindacati e non del privato assicuratore che deve pagare come mandatario del responsabile civile.

Una fattura per una riparazione di carrozzeria, fatto 1000 euro il totale, è composta da 65/70% ricambi, che in Italia sono i più cari d'Europa, da un 15/20% di materiali vernicianti, e solo il 10/15% dalla manodopera.

Se una macchina è riparata male ce ne accorgiamo quando è troppo tardi, chi vigila sulle riparazioni? Si parla di costi standard in sanità e in altri settori dove comunque è il pubblico a pagare, ma un paziente umano di solito è in grado di manifestare eventuali dolori o giudicare una pessima prestazione sanitaria, ha un'anima, una voce, l'automobile non parla, e quando l'automobilista finisce nel fosso per una pessima riparazione, è troppo tardi. Sono in gioco le vite umane. In Germania, è il perito il responsabile della riparazione e viene pagato per questo, in Italia è il riparatore il responsabile e il perito viene incaricato per fare risparmiare la compagnia.

Come può un DDL concorrenza limitare la scelta al consumatore obbligandolo a recarsi dai riparatori delle compagnie? Come può chiamarsi concorrenza se attraverso un call center UnipolSai canalizza i danneggiati nei centri di raccolta auto incidentate (vedi quello di Bologna)? Come possono gli artigiani carrozzieri, anche se organizzati, a difendersi da questi hub se passasse questo DDL?

Nelle diverse audizioni di questa commissione, dove sono state udite varie associazioni, si è parlato di costi standard. Cioè si vorrebbe imporre un risarcimento standard per salvaguardare il costo della RC auto. A questo punto, si potrebbe imporre alle compagnie, che operano in un settore obbligatorio, di allineare il proprio margine tecnico di ogni polizza alla media europea di 2 euro contro gli attuali 40 euro. Ma, ogni volta che ciò è stato prospettato, alcuni onorevoli hanno fatto giustamente notare che si opera in un mercato libero: quindi, l'idea è stata scartata. E allora, perché tale liberismo non viene altrettanto rispettato verso le imprese di autoriparazione? Si vuole essere liberisti di giorno verso le compagnie assicurative, e statalisti di notte verso le imprese di carrozzeria, cercando di imporre loro riparazioni controllate magari dalla stessa compagnia che deve risarcire il danno: è paradossale lasciare che il debitore decida il proprio debito. Oppure si vuole lasciare all'IVASS tale compito, trascurando il fatto che la stessa sia in seno alla Banca d'Italia, a sua volta controllata da assicurazioni e banche. Anche qua un altro paradosso dove il controllato possiede il controllore.

2) Cessione di credito al riparatore

Nel DDL, si parla di divieto di cessione di credito, come fosse uno strumento di frode. Non è così. La cessione di credito è un metodo legale e legittimo, ampiamente utilizzato da tutti i carrozzieri, per consentire all'assicurato di non anticipare denaro a fronte della riparazione dell'auto, obbligando spesso l'artigiano a diventare banca della compagnia. La cessione di credito è lo strumento fondamentale che garantisce in primis le casse dello stato italiano, perché impone il pagamento del danno solo in presenza di

documentazione fiscale, evita il nero, evita l'abusivismo, controlla il mercato e difende economicamente il danneggiato.

La cessione del credito che viaggia di pari passo alla fattura delle riparazioni salvaguarda le compagnie assicurative contro le truffe, permettendo che un danno si paghi una sola volta, e che non venga periziato diverse volte magari da compagnie diverse.

Purtroppo, con il sistema dell'indennizzo diretto, si è creata ad arte un'alchimia finanziaria: alla compagnia assicurativa conviene pagare il sinistro in odore di truffa piuttosto che andare a scovare o esporre alla magistratura il presunto illecito. Un'alchimia che permette al truffato (assicurazione) di guadagnare più del truffatore nei propri confronti, grazie al metodo della stanza di compensazione. Chiaramente, pagando così tanti sinistri non reali, sale il costo medio del sinistro, ma tanto questo verrà riversato sulle tasche degli automobilisti.

Perciò, vi invitiamo a esaminare la proposta della Carta di Bologna che propone una seria agenzia anti truffa. La nostra organizzazione è inserita in un mondo costituito da 14.000 piccole e medie imprese che danno lavoro a 80.000 artigiani. 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. Risultato: un drammatico impoverimento di tutto il settore della riparazione. Si evidenzia il rischio concreto di chiusura di cinquemila (5.000) imprese, con un impatto su oltre 20.000 lavoratori che non potrebbero certo essere riassorbiti.

3) Scatola nera

Federcarrozzieri è favorevole a ogni strumento innovativo che possa realmente contenere le truffe e che di conseguenza faccia risparmiare gli automobilisti. Tuttavia, attenzione: lo strumento adottato e definito scatola nera potrebbe essere utile alla preparazione a tavolino delle truffe. Vi ricordiamo che la scatola nera viene oggi consegnata ai clienti insieme alla polizza. Vista la semplicità, l'assicurato può provvedere direttamente al montaggio. Due cavetti da collegare alla batteria dell'auto e un posizionatore GPS possono essere prova inconfutabile? Immaginate com'è semplice con due scatole nere collegate a due batterie creare un incidente comodamente da casa, con le vetture parcheggiate in garage.

Conclusioni

Federcarrozzieri è l'unico organismo senza scopo di lucro a rappresentare solo aziende indipendenti dalle compagnie, rappresenta artigiani che riparano le vetture nel libero mercato, senza condizionamenti da parte delle assicurazioni. In un mercato dove occorre lottare contro migliaia di aziende insalubri che quotidianamente operano

indisturbate in tutta Italia: un sommerso che con questo DDL resterebbe tale e anzi crescerebbe. A discapito di chi è sano e paga le tasse.

Ci domandiamo: perché introdurre norme che avrebbero come unico concreto effetto la moltiplicazione esponenziale delle cause? Controversie legali con un solo obiettivo: ottenere dal civile responsabile la differenza non corrisposta dall'assicuratore. Con effetti devastanti per il sistema giudiziario e con costi altissimi per le stesse imprese assicuratrici. Perché concepire regole che violano palesemente le norme sulla concorrenza (L. 287/90, artt. 2 e 3) e la libertà di impresa prevista dall'art. 41 della nostra Costituzione? Perché spingere per la scatola nera, con i dati di proprietà dell'assicurazione?

Il nostro auspicio è dunque che si proceda all'immediato stralcio di queste norme. Che sembrano concepite solo per ledere i diritti dei danneggiati e per cancellare, durante un periodo di grave crisi generale, il lavoro di tante imprese. Tutto l'impianto legislativo non comprende alcuna norma a vantaggio della concorrenza, ma un unico grande regalo alle compagnie assicurative. Si prenda in esame la Carta di Bologna e i suoi 13 punti: questo potrebbe essere una base di partenza per fare scendere le polizze assicurative e rendere il mercato flessibile e competitivo. In estrema sintesi, ecco le nostre proposte: portabilità delle polizze per creare una vera competizione fra compagnie assicurative durante tutto l'anno assicurativo; polizze con franchigia che consentono al consumatore di risparmiare quando non ha incidenti, favorendo il calo dei falsi incidenti; massima tutela del danneggiato, della vittima della strada, dei feriti e dei loro familiari; incoraggiamento della concorrenza e della libertà per abbassare le tariffe RC Auto a beneficio dei cittadini. Con questi strumenti, si potrebbe parlare realmente di concorrenza del mercato.

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

Davide Galli
Presidente Federcarrozzieri