

Aosta, 12 marzo 2018

Presidenza Confartigianato carrozzieri
Pino Pace

Consiglio Direttivo Confartigianato carrozzieri
Gianfranco Canavesio
Roberto Carria
Silvano Fogarollo
Antonio Mariano

Gruppo di lavoro RCA
Gaetano Finocchiaro
Fausto Frignani
Antonio Malpeli
Giacomo Magi

Presidenze regionali di
Confartigianato Carrozziere

pc Associazioni territoriali
Federazioni regionali
loro sedi

Riferimento protocollo 275/AC

Trattativa con l'ANIA

Tavolo al MISE con i Consumatori sulle linee guida per le riparazioni a regola d'arte. Art.1, comma 10, Legge n. 124/2017.

Questa Presidenza regionale, facendo seguito alla comunicazione del 6 marzo del Presidente dei carrozzieri di Confartigianato con cui viene trasmesso il testo del "protocollo", esprime la propria contrarietà su un simile eventuale accordo da firmarsi con Ania. Lette poi le ragioni dell'assenza al Ministero dello Sviluppo Economico il 2 marzo dei carrozzieri di Confartigianato al Tavolo con i Consumatori previsto all'art.1 comma 10 Legge Concorrenza sulle linee guida per la riparazione a regola d'arte, si richiede la partecipazione per la prossima riunione del 23 marzo.

1) "Il protocollo di cooperazione".

Il testo dell'accordo, se verrà firmato, per quello che riguarda i tempi di pagamento, non porterà alla categoria nulla di più di quello che già è previsto dal Codice delle Assicurazioni. Per quanto riguarda la rinuncia delle compagnie a far valere clausole vessatorie che riducono i risarcimenti per le riparazioni eseguite da non fiduciari, o a sollevare contestazioni sulla cessione di credito, si tratta di questioni già

risolte a favore della categoria dalla Legge Concorrenza. Se, come pare, le compagnie su questi due punti non intendono rispettare la legge si agisca nelle opportune sedi istituzionali, politiche e giudiziarie ma certo non è accettabile essere costretti a “concordare” i danni per vedere riconoscere i propri diritti.

Lo schema dell'accordo è infatti lo stesso di quello decaduto nel 2003, solo che una volta non c'era la cessione di credito e quindi si trattava di accordo che poteva avere un senso, ma oggi non più.

Tra l'altro il testo del nuovo accordo ci espone agli stessi rischi del vecchio per eventuali sanzioni Antitrust su costi orari e tempi di riparazione: infatti, anche se nella premessa del protocollo si legge che la tariffa oraria di manodopera è libera poi all'art. 2 si dice che bisognerà classificare le carrozzerie e quindi si ritorna a predeterminare i costi orari come chiaramente e pubblicamente detto da un Presidente di altra confederazione.

L'accordo poi rimette in discussione oltre ai tempiari, perché assegna a una commissione paritetica il compito di “definire un modello di riferimento per quanto riguarda i tempi di riparazione”, anche l'autonomia professionale del carrozziere (all'art.4 si dice che occorre privilegiare la riparazione alla sostituzione) che dovrà concordare (con il perito o direttamente con la compagnia) non solo i costi ma anche la “valutazione tecnica degli interventi riparativi”.

Poiché l'accordo non si estende alle garanzie dirette e non è condizionato all'abbandono delle politiche di canalizzazione e di convenzionamento da parte delle compagnie, è evidente che la sua firma non porterà alcun vantaggio ai carrozzieri ai quali consentirà solo di tenersi i propri clienti ma alle condizioni “concordate” con la compagnia e chi lo applicherà anziché vantaggi avrà solo un danno economico. Quindi più che di un accordo si tratta di un convenzionamento di massa che, ove firmato, anche se ovviamente non diventerà obbligatorio, diventerà una “consuetudine” (definita giuridicamente “uso normativo”), mettendo in difficoltà anche i carrozzieri che non lo accetteranno e che in ogni caso subiranno le conseguenze, in termini di costo orario, della “classificazione” delle carrozzerie oltre che dei nuovi futuri criteri di stima del danno, che non potrà che favorire l'ingresso sul mercato della riparazione delle multinazionali.

2) Il tavolo previsto dalla Legge Concorrenza 124/2017 sulle linee guida riparazioni a regola d'arte.

Va chiarito che il Tavolo con i Consumatori previsto dalla legge concorrenza, partito il 2 marzo senza di noi, che non abbiamo voluto essere presenti, non ha nulla a che fare col protocollo oggetto di trattativa con l'Ania, pertanto non si capisce perché nella premessa del “protocollo” si scrive che si tratterebbe di accordo scritto in attuazione di una norma di legge.

Infatti il protocollo è il frutto delle trattative iniziate da quasi due anni tra le confederazioni e l'Ania ma è stato scritto senza alcun coinvolgimento dei Consumatori ai quali, infatti, si dice che “è aperto” (?); il protocollo quindi non ha nulla a che fare con quanto previsto dalla legge concorrenza che è addirittura successiva all'inizio delle trattative.

Il protocollo poi si occupa di liquidazione dei sinistri mentre l'art.1 come 10 Legge Concorrenza 124/2017 prevede altro, cioè dice che al Tavolo (dove ad oggi siamo assenti) debbano essere scritte con i Consumatori esclusivamente le “linee guida finalizzate a determinare gli strumenti, le procedure, le soluzioni realizzative e gli ulteriori parametri tecnici per l'effettuazione delle riparazioni a regola d'arte”, quindi le procedure per le riparazioni a regola d'arte e non quelle per la liquidazione dei sinistri che sono già previste dalla legge.

Non si condividono neanche le ragioni con le quali si è giustificata la nostra assenza al Ministero dello Sviluppo Economico alla prima riunione del Tavolo. Innanzitutto le nostre ragioni sembrano le stesse con le quali l'Ania ha giustificato la propria assenza, e questo già dovrebbe fare riflettere, inoltre si tratta di motivi giuridicamente e politicamente sbagliati.

Si dice infatti che il Tavolo tenutosi al Ministero sarebbe stato attivato con procedure "anomale" ma non si capisce quali anomalie ci siano anche perché, se i lavori non fossero stati convocati in maniera regolare, certamente il Ministero non li avrebbe ospitati e che la convocazione sia stata pienamente regolare lo dimostra anche l'approvazione dell'Ivass.

Si dice poi che i partecipanti al tavolo avrebbero dovuto essere convocati dal Ministero ma dalla lettura dell'art.1 comma 10 Legge Concorrenza è chiaro che il Tavolo non doveva e non poteva essere convocato dal Ministero dello Sviluppo Economico che, per legge, deve solo ricevere e pubblicizzare le linee guida.

E infatti nonostante l'Ania e qualche nostro funzionario confederale abbiano chiesto al Ministero di rinviare la riunione del 2 marzo, dal MISE si è risposto che la riunione poteva essere rinviata solo da chi l'aveva convocata perché la Legge Concorrenza non assegna al Ministero nessun compito per effettuare le convocazioni, per scegliere i partecipanti o per valutarne la rappresentatività, e infatti il MISE si è limitato ad ospitare i lavori che, infatti si sono regolarmente tenuti anche in nostra assenza.

Si dice che la convocazione sarebbe stata irregolare ma la stessa è stata fatta da un'associazione di consumatori su delega di molte altre, tutte iscritte nel registro previsto dalla legge del codice del Consumo. Per assurdo sarebbe stata altrettanto valida una convocazione promossa da noi carrozzieri di Confartigianato.

La ragione politica vera è stata invece messa nero su bianco in una lettera congiunta dei tre Presidenti confederali nella quale si è risposto all'invito formulato dai consumatori, peraltro confondendo i lavori del Tavolo previsto dalla legge con le trattative sul protocollo, prima accettando il confronto con i consumatori salvo, poi, dire che pregiudizialmente non si voleva stare allo stesso tavolo al quale era stata invitata Federcarrozzeri perché ritenuta "non maggiormente rappresentativa".

Proprio su questo argomento tutti sanno che i cessati accordi Ania erano firmati oltre che dalle Confederazioni anche da Acai, Assolombarda, Cila, Clai, Confapi, Confauto, Coopcostruttori, Fadam, Unione Artigiani Metalmeccanici, soggetti evidentemente sulla cui rappresentatività nessuno di noi mai discusse. Ora invece si è scelto, senza alcun confronto interno, di non partecipare fin dall'inizio ad un Tavolo previsto dalla legge, quindi non a una trattativa sindacale, giustificando l'assenza a causa della presenza di Federcarrozzeri ritenuta non rappresentativa, evidentemente solo da noi ma non da chi l'ha invitata.

Il fatto è che, ci piaccia o meno, il Tavolo promosso da 17 associazioni di consumatori, è regolarmente partito alla presenza di dirigenti ministeriali e dell'Ivass e, come si legge nei comunicati stampa, c'è l'adesione di Unipol, che dell'Ania non fa parte.

La prossima riunione sarà al Ministero il 23 marzo e si legge che i dirigenti ministeriali e dell'Ivass hanno formulato agli assenti l'invito a partecipare ai lavori, presenza favorita con un ordine del giorno che ci consentirà ancora di fare le nostre proposte proprio per permetterci di partecipare in pieno.

Rinunciare a partecipare al Tavolo è un errore anche perché offre copertura politica a chi, per evidenti ragioni economiche, non ha interesse che di riparazioni a regola d'arte si parli.

Le nostre divisioni di vertice tra carrozzieri sono usate a danno della categoria e la danneggiano e gli associati non ne comprendono le ragioni; inoltre sul territorio si alimentano ingiustificate tensioni perché è impossibile spiegare le ragioni di certe discriminazioni proprio per i ruoli politici che tutte le parti invitate al Tavolo hanno avuto per arrivare alla Legge Concorrenza, visto che l'obiettivo perseguito e ottenuto era comune.

Siccome è evidentemente fallito, per l'assenza o per la indisponibilità dei consumatori, il tentativo di Ania di dare copertura politica e giuridicamente al protocollo sulla liquidazione dei sinistri confondendolo col Tavolo di legge, insistere a non essere presenti a quel tavolo significa andare oltre che contro una norma di legge anche contro 17 associazioni di consumatori, con evidenti conseguenze sulla nostra reputazione. Inoltre rischiamo di fare, inconsapevolmente, anche un favore a chi, per ragioni economiche dovendo quei danni pagare, potrebbe non avere interesse a che si parli di riparazioni a regola d'arte.

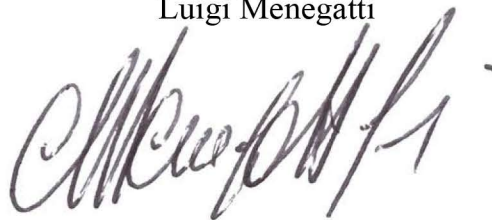
Siccome al Tavolo del 23 marzo al MISE non si discuterà di tempi di liquidazione, di costi, di tempari o di classificazione di aziende e neanche di "privilegiare sostituzioni o riparazioni" ma per la prima volta la legge ci consente alla presenza di una terza parte neutrale, di parlare di come fare bene il nostro lavoro riteniamo assolutamente doveroso parteciparvi per operare, come sempre, a favore oltre che dei consumatori anche dei carrozzieri che intendono lavorare con trasparenza e a regola d'arte.

Sollecitiamo pertanto in tal senso tutte le realtà in indirizzo ad esprimere la propria posizione per una doverosa presa d'atto da parte della Presidenza.

Cordiali saluti

Il Presidente regionale dei carrozzieri di Confartigianato

Luigi Menegatti



Allegato:

Testo comunicazione Ivass