

Bologna, 9 maggio 2018

alle associazioni componenti del tavolo
ai partecipanti alla definizione delle linee guida
ex art.1 comma 10 l.124/2017

a mezzo email

In relazione all'aggiornamento dei lavori per il prossimo 10 maggio e all'ordine del giorno inviato si rassegnano all'attenzione di tutti i componenti e partecipanti al tavolo alcune considerazioni in esito ad una ricerca effettuata da Federcarrozzieri che ha evidenziato un numero sempre maggiore di riparazioni non eseguite a regola d'arte e, dunque, potenzialmente non sicure.

Da tali considerazioni derivano le proposte che di seguito vengono formulate in relazione al punto terzo dell'ordine del giorno relativo *“all'esame di proposte sul contenuti e sulle modalità di conduzione dei lavori”*

Nel merito si rileva come sia necessario distinguere due tipologie di riparazioni:

- Riparazioni estetiche
- Riparazioni strutturali

Le riparazioni estetiche presentano criticità che possono riguardare la colorimetria, con differenze di tono nella verniciatura oppure problematiche relative a ricambi non conformi o addirittura non sostituiti.

Le riparazioni strutturali, oltre a quanto già evidenziato poc'anzi, possono presentare casistiche nelle quali i danni coinvolgendo il telaio, comportano la sicurezza stessa del veicolo, se mal riparato. In questi casi le vetture non riparate adeguatamente costituiscono un pericolo per la sicurezza di ognuno.

E' in virtù di queste criticità e sulla base di questo tipo di evidenze che sorgono due domande:

Le carrozzerie sono in grado da sole di comprendere se una riparazione è stata effettuata davvero a regola d'arte?

Le carrozzerie sono in grado di dimostrare, di certificare che la riparazione è effettivamente eseguita a regola d'arte?

Noi crediamo che così non sia.

Per una riparazione correttamente eseguita occorre una strumentazione non sempre disponibile in carrozzeria.

- Manuali tecnici di casa madre
- Attrezzature specifiche, riconosciute da casa madre che possano certificare la riparazione.

Per queste ragioni, dovendosi discutere anche di ipotesi e di modalità di conduzione dei lavori riteniamo importante sottoporre all'attenzione di tutti la richiesta di promuovere ed incentivare una serie di audizioni volte a raccogliere il maggior numero di pareri ed informazioni in merito alle quali riteniamo che possano pervenire interessanti e utili spunti di riflessione dalla eventuale audizione di **associazioni che rappresentano tutte le case automobilistiche** che possano fornire, ad esempio, informazioni sui manuali tecnici per le riparazioni. Perché solo essendo in possesso di questi manuali tecnici siamo in grado di definire quali componenti siano strutturali e da sostituire e non suscettibili di riparazione.

Analoghi contributi potranno venire dall'audizione di **case produttrici di attrezzature per le riparazioni certificate dalle case automobilistiche**. In Italia siamo leader in questo settore ma i costi risultano elevati e non tutte le carrozzerie possono permettersi di sostenere costi simili.

non potranno non essere auditi **i ricambisti o produttori di ricambi**. Così da comprendere al meglio le differenze tra ricambi originali ed aftermarket. Ad esempio.

Anche dai **periti assicurativi** potranno venire contributi utili limitatamente alle **deformazioni che conseguono ad un sinistro stradale e su cosa accade ad un veicolo nel post sinistro**, in merito alla sicurezza delle riparazioni.

In attesa di vederci personalmente invio a tutti i miei più cordiali saluti

Il Presidente Federcarrozzieri

Davide Galli