



**AUTORIPARAZIONE** Associazione Nazionale Carrozzeri



**Autoriparazione**

**< Pacchetto norme settore assicurativo >**

**Documento unitario delle Associazioni  
nazionali di categoria:  
Osservazioni e proposte**

Nel corso di una audizione svoltasi il 24 settembre c.a. presso il Ministero dello Sviluppo Economico in merito al “Pacchetto di norme per il settore assicurativo”, predisposto dalla Senatrice Simona Vicari, Sottosegretario con delega sulla materia, le Associazioni di categoria dei carrozzieri di Confartigianato, CNA e CasArtigiani hanno formulato una serie di osservazioni e proposte, con particolare riferimento al risarcimento in forma specifica ed alla scatola nera, che riconfermano nel presente documento.

### **1) Risarcimento in forma specifica.**

Va premesso che rispetto all'intento di perseguire la riduzione dei premi assicurativi in RC auto, ovviamente condivisibile, è oggettivamente dimostrato che da oltre un decennio tutti i provvedimenti in tema di RC auto non hanno portato ad alcuna diminuzione dei premi permettendo invece al comparto assicurativo di aumentare gli utili.

Come è noto, la forma specifica prevede che l'assicurato che deve essere risarcito del danno alle cose in seguito ad un incidente stradale, invece di ricevere l'equivalente del costo della riparazione dalla sua compagnia di assicurazione riceve la riparazione del danno.

In merito si evidenzia che, nei contratti assicurativi che prevedono la “forma specifica”, le compagnie fanno sottoscrivere agli assicurati l'**obbligo** di recarsi solo ed esclusivamente presso le carrozzerie convenzionate. Tali convenzioni proposte dalle compagnie assicurative alle imprese di carrozzeria sono stipulate in posizione di violazione delle norme sulla concorrenza ( L. 287/90, art. 2 e 3) e violano altresì la libertà d'impresa (art. 41Cost.) ed il principio di uguaglianza (art. 3 Cost.). L'Antitrust ha più volte ricevuto segnalazioni in merito da parte delle sottoscritte Associazioni nazionali di categoria (v. indagine Antitrust n. DC 5921/ DC 6472 su segnalazione delle Associazioni di categoria).

Peraltro, già in un passaggio della relazione svolta dall'AGMC in sede di audizione alla 10<sup>a</sup> Commissione del Senato il 29 settembre 2010, si leggeva quanto segue: “...*tale prassi contrattuale* (in riferimento alla forma specifica contenuta nei contratti RC auto – ndr ) *...se posta in essere da un ristretto numero di imprese assicurative che detengono una elevata quota di mercato complessiva può presentare problemi sotto il profilo concorrenza, soprattutto nei rapporti con le imprese di riparazione: proposte di convenzioni, irragionevolmente selettive, potrebbero causare pregiudizi a quelle imprese di auto riparazione escluse dalle convenzioni. Nei confronti dei consumatori, invece, il pregiudizio si sostanzia nella perdita di possibilità di scelta dell'auto riparatore di fiducia ...*”. Evidentemente, la precedente constatazione vale ancor di più se tale prassi contrattuale fosse promossa da tutte le compagnie, anche al di fuori del sistema risarcimento diretto.

**Inoltre, la formulazione proposta, se approvata, renderebbe nei fatti obbligatorio il risarcimento in forma specifica, aggirando quanto stabilito dalla sentenza della Corte Costituzionale 19 giugno 2009, n. 180, dove veniva confermato che il sistema del risarcimento diretto è facoltativo e che tale sistema non può e non deve essere considerato e/o utilizzato come se fosse “obbligatorio”,**

quanto piuttosto quale alternativa rispetto al sistema tradizionale (risarcimento corrisposto dalla compagnia del responsabile).

In tale contesto, le Associazioni di categoria dei carrozzieri ritengono opportuno segnalare il rapporto tra la forma specifica e l'articolo 2058 del codice civile nel quale si afferma che il danneggiato ha comunque diritto a farsi risarcire il danno. Pertanto non è possibile imporre al danneggiato che ha diritto ad ottenere il risarcimento per equivalente un risarcimento in forma specifica.

Il codice civile all'art. 2058 cc prevede che sia facoltà **del danneggiato** richiedere il risarcimento in forma specifica e non certo dell'assicuratore debitore offrirlo.

Non è infatti possibile sostituire un debitore ad un altro senza il consenso del danneggiato creditore per la evidente ragione che un conto è adempiere a un debito pagando in denaro, un conto è volere adempiere offrendo una prestazione di fare (riparare) poiché non è certo indifferente per il creditore danneggiato sapere chi e come riparerà il suo mezzo.

Tecnicamente infatti la riparazione è definita una prestazione non fungibile vale a dire non è la stessa cosa far riparare il veicolo sommariamente con l'unico scopo di risparmiare sul costo delle riparazioni, piuttosto che ripararlo a regola d'arte.

Sulla base della citata proposta, l'assicurato che, ai fini del risarcimento del danno subito, intendesse utilizzare la forma del risarcimento per equivalente - previsto dal Codice civile - potrebbe trovarsi nella condizione di vedersi decurtato l'ammontare del risarcimento qualora quest'ultimo non corrispondesse alla valutazione fatta unilateralmente dalla compagnia di assicurazione.

Questo fatto altererebbe in modo marcato la libera concorrenza tra imprese nel mercato dell'autoriparazione, limitando al contempo la libertà di scelta dell'assicurato: pur mantenendo formalmente la facoltatività della forma specifica, viene introdotta una "penalizzazione" per chi non intendesse utilizzare tale istituto perché si preferisce ricorrere ai servizi del carrozziere di fiducia e non già a quello convenzionato con la compagnia di assicurazione.

Un tentativo simile c'è già stato la scorsa legislatura col Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*" all'art. 29, dove era stata prevista la facoltà per le compagnie di assicurazione di offrire ai danneggiati di sostituire al pagamento dell'indennizzo, la riparazione della vettura a propria cura e spese in officine convenzionate senza possibilità di scelta per il danneggiato. A fronte del rifiuto di tale proposta il danneggiato sarebbe stato obbligato ad accettare un risarcimento per equivalente, cioè in denaro, decurtato nella misura del 30%.

**Tale previsione è stata poi cancellata, con il parere favorevole del Governo, a seguito di una forte mobilitazione delle imprese artigiane.**

Con riferimento, poi, ad uno degli aspetti della proposta, vale a dire la **presentazione della fattura e di idonea garanzia** sui lavori eseguiti, le Associazioni :

a) **ritengono** che tale proposta si traduce in una inspiegabile riduzione del risarcimento, da parametrare ad un indeterminato e indeterminabile importo che dovrebbe essere pari al costo complessivo che l'assicuratore sosterrrebbe per "risarcire in forma specifica". Infatti ogni tentativo di obbligare il danneggiato a riparare il mezzo presso i riparatori indicati dall'assicuratore trova un ostacolo insormontabile nella circostanza che il danno infatti va risarcito integralmente, in un importo che è sempre lo stesso, determinabile secondo criteri oggettivi e che corrisponde all'importo necessario per riparare il mezzo a regola d'arte. Con la proposta citata si introdurrebbe di fatto una franchigia su riparazioni effettuate da non convenzionati penalizzando il consumatore che intenda prima ottenere il rimborso e poi riparare il veicolo da un non fiduciario. E' infatti privo di senso sostenere che un danno che valga cento possa essere risarcito in ottanta perché la compagnia assicuratrice, secondo imperscrutabili criteri privi della possibilità di riscontro, sostiene che quel danno lo avrebbe liquidato nella predetta minor misura al proprio riparatore.

b) **colgono l'occasione per confermare la loro proposta** di merito: **al fine di concludere definitivamente l'iter risarcitorio deve divenire obbligatoria la presentazione della fattura del carrozziere che ha effettuato la riparazione.**

La fattura sui lavori eseguiti – che **deve comunque essere prodotta in tutti i casi** - è un ottimo dispositivo da collegare alla lotta alle frodi, oltre che alla trasparenza del mercato delle riparazioni.

La proposta delle Associazioni dei carrozzieri si fonda sulla necessità di rendere "tracciabili " gli interventi di riparazione. Possedere traccia circostanziata dell'intervento di riparazione permette di conoscere in maniera documentata, sia i soggetti interessati ( assicurato, carrozzeria, compagnia assicurativa ed eventuali esperti esterni ), sia la tipologia dell'intervento effettuato, ivi compresi le parti danneggiate e gli eventuali ricambi utilizzati. Pertanto, tale traccia – qualora richiesta – contiene importanti informazioni sui sinistri sui quali si intendesse indagare

**Le Associazioni di categoria sono, pertanto, contrarie alla formula del risarcimento in "forma specifica"**, ed a tal proposito hanno avanzato, da tempo, una proposta di modifica dell'articolo 150 del Codice delle Assicurazioni private, al fine di precludere la possibilità di determinazione, anche indiretta, di tariffe massime o sconti, e ferma restando la libertà di scelta, da parte del danneggiato, di imprese di autoriparazione abilitate di propria fiducia .

## **2) Scatola nera.**

Le Associazioni dei carrozzieri non sono contrarie a tale meccanismo elettronico a condizione che esso non preveda, sia in maniera diretta sia in maniera indiretta, alcun dispositivo tecnico che "nella sostanza" indirizzi gli automobilisti incidentati verso la rete delle carrozzerie convenzionate con le compagnie che hanno fatto installare la scatola nera sul veicolo dell'assicurato.

Ciò rappresenterebbe una ingerenza nella libertà di scelta del riparatore di fiducia da parte dell'automobilista, nonché un'alterazione significativa della libera concorrenza tra imprese di autoriparazione.

## **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Per le motivazioni addotte, le Associazioni di categoria dei carrozzieri  
richiedono

**1) lo stralcio dell'intero articolo dedicato alla forma specifica**

e si dichiarano

**2) contrarie alla canalizzazione dei veicoli incidentati verso la rete delle carrozzerie convenzionate attraverso il dispositivo della scatola nera**

Le Associazioni intendono altresì svolgere alcune considerazioni in merito ai seguenti temi che sono correlati, sia direttamente che indirettamente, ai contenuti del presente documento.

**a) Cessione del credito**

Le proposte tendenti a limitare o negare la possibilità di ricorrere all'istituto della "cessione del credito" nel settore RC auto sono assolutamente prive dei minimi fondamenti giuridici. In primo luogo è assolutamente contrario ad ogni ratio giuridica, anche di rango costituzionale (art. 3) pensare di poter vietare il ricorso alla cessione del credito limitando con una legge speciale il suo utilizzo. In secondo luogo, anche una eventuale previsione preventiva contrattuale di tale limitazione alla libera disponibilità dei propri crediti appare come assolutamente illegittima. Invero il n° 18 dell'art. 1469 bis del codice civile prevede che sia abusiva – vessatoria ogni clausola contrattuale che imponga " restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi". La vessatorietà della clausola comporta la sua inefficacia facendo salva l'efficacia del contratto per il resto. Tale fattispecie è stata, nella sostanza, ribadita da una recentissima sentenza (la 22601/13 del 3 ottobre 2013) della Corte di Cassazione.

#### **b) Conflitto di interesse**

La tendenza delle Compagnie di assicurazione a dotarsi di una rete di carrozzerie fiduciarie può configurare un palese conflitto di interesse .(chi paga ripara!) che “droga” il mercato della riparazione, alimenta la concorrenza sleale ed inficia la riparazione effettuata “a regola d’arte”, con conseguenti, pesanti effetti sulla sicurezza stradale e sui livelli occupazionali.

#### **c) Costo dei sinistri**

In relazione al costo dei sinistri è opportuno evidenziare che si tratta di un problema oggettivo nel nostro Paese, per la cui risoluzione è necessario procedere all’analisi della composizione delle principali voci che mediamente formano il costo del sinistro stesso. Secondo dati e statistiche ufficiali oramai consolidate, che provengono anche dal mondo assicurativo, fatto 100 il costo medio complessivo di un sinistro, il 65% è imputabile ai risarcimenti per il danno fisico, il 25% serve a coprire alcuni costi fissi e indiretti delle compagnie (non collegabili ai singoli sinistri) e solo il 10% copre il puro costo della riparazione. Quest’ultimo, per il 60% è imputabile al prezzo dei ricambi (molto costosi in Italia), mentre solo il restante 40% riguarda la manodopera delle carrozzerie. Pertanto, se l’obiettivo è quello di ridurre i costi dei sinistri, nel tentativo di perseguire una riduzione dei premi assicurativi, occorre attuare una strategia ed un piano di azione coerenti con la composizione di tali costi, evitando ipotesi che danneggiano la concorrenza nel mercato della riparazione e negano la libera scelta dell’assicurato.

#### **d) Obbligo della riparazione**

Le Associazioni di categoria dei carrozzieri da tempo si battono per il riconoscimento dell’obbligatorietà della riparazione. Tale opzione è motivata soprattutto dall’esigenza di salvaguardare la piena efficienza del parco auto circolante, con indubbi vantaggi in termini di sicurezza e tutela dell’ambiente. Sarebbe auspicabile che il Governo ed il Parlamento facessero una seria ed approfondita riflessione al riguardo.

#### **e) Tavolo con ANIA**

Dopo anni di incomunicabilità e forti contrapposizioni, da pochi mesi è stato attivato un tavolo di confronto tra l’Ania e le Associazioni nazionali dei carrozzieri con l’obiettivo di definire un quadro di regole e comportamenti chiaro e trasparente per la riparazione dei veicoli che garantisca qualità e sicurezza per gli utenti. Se tale confronto avvenisse con il patrocinio e l’egida dei Ministeri competenti costituirebbe indubbiamente garanzia per tutti i soggetti interessati.

Roma, 10 ottobre 2013