



**Servizi alla Comunità
AUTORIPARAZIONE**



Associazione Nazionale Carrozzeri

**Ai Sigg.ri Senatori Componenti la X Commissione Permanente
Senato della Repubblica**

“Proposta di indagine conoscitiva sul settore dell’assicurazione degli autoveicoli, con particolare riferimento al mercato ed alla dinamica dei premi dell’assicurazione per responsabilità civile auto (RCA)”

Documento unitario delle Associazioni nazionali di rappresentanza delle imprese artigiane e PMI del settore dell’autoriparazione e della carrozzeria

Roma 18 novembre 2011.

Signor Presidente, Onorevoli Senatori, le scriventi Associazioni nazionali rappresentano le imprese artigiane e le PMI che operano su tutto il territorio nazionale nel settore della riparazione e manutenzione degli autoveicoli, con particolare riferimento alla carrozzeria.

Tale sistema nazionale di imprese rappresenta un attore importante e responsabile di questo comparto ed intende contribuire alla discussione in atto in relazione all'indagine conoscitiva sul settore delle assicurazioni degli autoveicoli, con il proprio punto di vista e le proprie osservazioni e proposte di merito.

1) Il problema degli elevati costi dei risarcimenti.

Si tratta di un problema oggettivo e particolare nel nostro Paese che occorre risolvere analizzando correttamente la composizione delle principali voci che formano il costo del sinistro.

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 (non collegabili ai singoli sinistri) e solo 10% copre il costo della riparazione.

Quest'ultimo - inoltre - per il 60% è imputabile al prezzo dei ricambi (molto costosi in Italia) e solo il restante 40% riguarda la manodopera delle carrozzerie.

Nel nostro Paese esiste un vero e proprio paradosso: abbiamo le tariffe RC auto più alte d'Europa, e le tariffe orarie di manodopera riconosciute alle carrozzerie tra le più basse d'Europa.

Sulle prime due voci che compongono il costo medio del sinistro si può e si deve intervenire.

In particolare, desideriamo sottolineare che durante la vigenza dell'Accordo Ania- OO:AA, tali costi erano contenuti e sotto controllo proprio per effetto della delega al carrozziere data dall'utente.

Sul terzo (costo orario delle prestazioni professionali delle carrozzerie) riteniamo che occorre intervenire con l'obiettivo di garantire il < giusto prezzo > della riparazione, a salvaguardia della qualità della riparazione e della sicurezza degli autoveicoli.

A questo proposito, ricordiamo anche che si sta affermando nella giurisprudenza, soprattutto di merito, una tendenza a "valorizzare" il diritto del danneggiato a ottenere il ripristino della "sua" autovettura e a non essere obbligato ad attività definite "abnormi" come la ricerca sul mercato dell'usato di un bene identico al suo, magari difficilmente reperibile.

2) Osservazioni e proposte sul testo del d.d.l. "antifrode"

Su questo tema desideriamo fare una considerazione di carattere generale, alcune considerazioni di merito ed infine avanzare due proposte specifiche.

2.1. La considerazione generale.

Il tema delle frodi assicurative riteniamo rappresenti un serio ed impegnativo problema per la collettività che va sicuramente combattuto, ed è di rilevante importanza anche per le imprese che rappresentiamo.

Tuttavia, la soluzione al problema che si disegna con la proposta di d.d.l. in discussione non ci convince del tutto. Noi pensiamo che la soluzione non sia un dispositivo di interconnessione tra banche dati esistenti, che avrebbe l'obiettivo di evidenziare attraverso alcuni parametri il rischio di frode.

Ben altra efficacia avrebbe la costituzione di un vero e proprio Organismo di vigilanza e controllo, composto da personale specializzato nelle investigazioni e proveniente dalle Forze di Polizia. Ciò garantirebbe altresì la procedibilità d'ufficio delle truffe assicurative, che è un altro problema nel problema da risolvere.

2.2. Alcune considerazioni di merito.

- Concordiamo con l'obbligo di far periziare il veicolo prima della riparazione, e i 5 giorni lavorativi quale termine per effettuare la perizia ci sembra congruo con la necessità di riparare il veicolo.
- E' opportuna l'introduzione di una norma che certifichi le "testimonianze" di eventuali persone presenti sul luogo dell'incidente, da far valere anche in caso di giudizio.
- Siamo nettamente contrari alla proposta avanzata dall' ANIA di eliminare il ricorso alla "cessione del credito" del diritto al risarcimento danni RC auto. Tale proposta è innanzitutto priva di fondamenti giuridici. In primo luogo, va assolutamente contro ogni ratio giuridica, anche di rango costituzionale (articolo 3), pensare di poter vietare il ricorso alla cessione del credito, in quanto istituto civilistico regolato dall'articolo 1260 e seguenti del codice civile, 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, in quanto il n° 18 dell'articolo 1469 bis del codice civile prevede che sia abusiva e vessatoria ogni clausola contrattuale che imponga < restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con terzi >, rendendo così tale clausola inefficace, pur facendo salva l'efficacia del contratto per il resto. Inoltre, in aggiunta alle questioni giuridiche sopra esposte, una delle ragioni per cui il cliente cede il suo credito al carrozziere risiede nel fatto che molto spesso le offerte di risarcimento avanzate dalle assicurazioni sono ben al di sotto del costo effettivo della riparazione: quando non viene riconosciuto il <giusto prezzo> della riparazione, si rende necessario ricorrere agli istituti di difesa dei propri diritti messi a disposizione dalle leggi e dai codici in vigore. Peraltro, l'istituto della cessione del credito va nella direzione della salvaguardia e difesa del consumatore in quanto gli evita una anticipazione del pagamento della riparazione e di eventuali altri servizi connessi alla riparazione stessa.

2.3. Due proposte specifiche.

La ragione che motiva tali proposte risiede nella volontà e disponibilità delle Associazioni scriventi di dare il proprio contributo di merito nella lotta e prevenzione alle frodi in campo assicurativo che ritengono una grave patologia distorsiva del mercato dell' RC auto, che danneggia complessivamente tutti i soggetti che agiscono al suo interno.

2.3.1. La prima proposta 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.

Per perseguire tale obiettivo è sufficiente a nostro avviso introdurre la seguente disposizione: “al fine di concludere definitivamente l'iter risarcitorio deve divenire obbligatoria la presentazione della fattura del carrozziere che ha effettuato la riparazione”.

2.3.2. La seconda proposta si riferisce al problema dei veicoli non assicurati e consiste nella messa a disposizione del <Sistema> di prevenzione delle frodi assicurative della collaborazione della rete nazionale dei centri privati di revisione degli autoveicoli (che le nostre Associazioni rappresentano). Segnaliamo, a tal proposito, che ogni due anni, tutto il parco circolante italiano (tranne le auto nuove che fanno la prima revisione dopo quattro anni) viene controllato da un sistema di circa 7.000 centri privati che effettuano mediamente 13.000.000 di revisione annue. I centri di revisione controllano diversi componenti degli autoveicoli e sono in collegamento telematico con la Motorizzazione Civile che – in caso di esito positivo del controllo – autorizza il rilascio dell'etichetta di avvenuta revisione. In concreto, la proposta operativa consiste nell'includere tra le varie operazioni di controllo che effettuano i centri di revisione, anche quello relativo alla veridicità o meno del tagliando assicurativo.

Le modalità operative di tale proposta vanno sicuramente concordate con il Ministero dei Trasporti e riteniamo che non presentino particolari problemi di natura tecnica. L'efficacia di tale dispositivo sul piano della prevenzione e del controllo di un aspetto particolare delle frodi (tagliandi falsi e/o assicurazioni fantasma) sarebbe indubbia e riteniamo possa dare risultati sicuramente positivi.

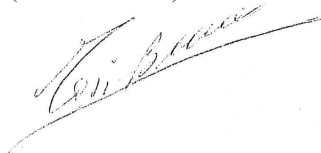
-----O-----

Con l'auspicio che le considerazioni e le proposte contenute nel presente documento possano dare un contributo al lavoro della Commissione, dichiarandoci a disposizione per ogni eventuale chiarimento e/o richieste aggiuntive in merito, porgiamo i nostri distinti saluti.

CNA/SERVIZI ALLA COMUNITA'
AUTORIPARAZIONE

CONFARTIGIANATO
ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARROZZIERI

Il Presidente
(Bruno Tosi)



Il Presidente
(Silvano Fogarollo)

