



Servizi alla Comunità
AUTORIPARAZIONE



Associazione Nazionale Carrozzeri



Autoriparazione

SENATO DELLA REPUBBLICA

10a Commissione – Industria, commercio, turismo

A.S. 3110 Conversione in legge del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1,

recante

“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”

Audizione del 7 febbraio 2012

Signor Presidente,

desideriamo anzitutto ringraziare la Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato della Repubblica per l'opportunità di questa audizione sul disegno di conversione in legge del decreto legge 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività.

Opportunità particolarmente preziosa, perché è nostro profondo convincimento che, proprio sul terreno delle politiche e delle misure per il rafforzamento di produttività e crescita, la concorrenza e la tutela della libertà di scelta da parte dei cittadini giochino un ruolo fondamentale.

Le Associazioni nazionali delle imprese di carrozzeria che qui rappresentiamo desiderano porre alla Sua attenzione ed a quella degli onorevoli Senatori che compongono la Commissione dal Lei presieduta il tema trattato dall'articolo 29 del Decreto Legge 1/2012, rapportandolo proprio ai principi fondamentali della concorrenza e della libertà di scelta sopra evocati.

L'articolo in questione è intitolato: <Efficienza produttiva del risarcimento diretto e risarcimento in forma specifica >.

Sulla base della citata norma, l'assicurato che, ai fini del risarcimento del danno subito, intendesse utilizzare la forma del risarcimento per equivalente - previsto dal Codice civile - si vedrebbe decurtato del 30% l'importo che la compagnia di assicurazione deve corrispondergli.

Tale disposizione appare incoerente con i principi ispiratori del decreto-legge n. 1/2012, che, attraverso misure di liberalizzazione, ha rafforzato il sistema di tutele a favore del cittadino, sia in termini di possibilità di scelta, che di abbattimento dei costi dei servizi.

La lettera dell'art. 29, comma 2, invece, sembra alterare 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 pesante penalizzazione (il 30% in meno del risarcimento) per chi non intendesse utilizzare tale istituto, o perché non si vuole procedere alla riparazione dell'auto, o perché a causa dell'evidente conflitto di interesse dell'assicuratore, si preferisce ricorrere ai servizi del carrozziere di fiducia e non già a quello convenzionato con la compagnia di assicurazione.

L'attuale formulazione della norma, quindi, 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). Pertanto i dispositivi finalizzati al risarcimento del danno riferibili ai due sistemi – il risarcimento per equivalente ed il risarcimento in forma specifica – devono agire con pari dignità, evitando cioè che la promozione diretta e/o indiretta dell'uno o dell'altro possa alterare tale contesto di facoltatività, pregiudicando così nei fatti la libera scelta dell'assicurato.

Come è noto, la forma specifica prevede che l'assicurato che deve essere risarcito del danno alle cose subito 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, che sono quelle contrattualizzate con evidente abuso di posizione dominante (v. indagine Antitrust n. DC 5921/ DC 6472 su segnalazione delle Associazioni di categoria) dalle compagnie stesse. Tale prassi – così come si legge in un passaggio della relazione svolta dall'AGMC in sede di audizione alla 10a Commissione del Senato il 29 settembre 2010 – *"...se posta in essere da un ristretto numero di imprese assicurative che detengono una elevata quota di mercato complessiva (condizione che rispecchia esattamente la situazione del mercato assicurativo nel nostro Paese, n.d.r.), può presentare problemi sotto il profilo concorrenziale 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 ...". Le 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 sia da parte delle Associazioni nazionali di categoria delle imprese di autoriparazione, che dalle Associazioni dei consumatori.

In Italia esistono attualmente circa 17.000 imprese di carrozzeria e solo meno di un terzo ha rapporti di convenzione con le compagnie assicurative. Ciò significa che i due terzi di questo sistema di imprese ha scelto l'indipendenza imprenditoriale e intende operare nel mercato in aperta e leale concorrenza.

In relazione ai costi dei sinistri – al cui abbattimento si è dedicato il legislatore nella formulazione dell'art. 29 – 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 solo la concorrenza nel mercato della riparazione e negano la libera scelta dell'assicurato, senza risolvere alla radice il problema del costo dei sinistri.

Con le motivazioni fin qui esposte, le Associazioni nazionali di categoria - che rappresentano 14.000 aziende associate, sul totale di 17.000 imprese operanti nel settore della carrozzeria - chiedono la soppressione del comma 2 dell'articolo 29 del Decreto Legge 1/2012.