



In Retecar Consorzio

Sede Legale
Via Caspania, 52
04019 Soana / Soana - Latina
Cod. Fisc. e P. IVA 08829010000

Sede Amministrativa
Via delle Grazie n. 37
Tel. 030 381388
Fax 030 3394803
25132 Brescia

IT verde 800 066 060
E-mail: inretecar@virgilio.it
www.inretecar.it

X Commissione del Senato della Repubblica

Industria, Commercio, Turismo

Atto Senato n. 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**

Fernando Miliucci

Presidente

InRetecar Consorzio Nazionale

Carrozzerie Indipendenti

**Senato della Repubblica
10^a Commissione
Industria, commercio, turismo**

7 febbraio 2012

Roma, 7 febbraio 2012

Desidero innanzitutto ringraziare il Presidente della X Commissione, Sen. Corsi, unitamente a Tutti i suoi Onorevoli componenti per l'opportunità riconosciuta al Consorzio di Carrozzerie Indipendenti, Inretecar, di poter contribuire al contraddittorio in merito alle proposte normative ricomprese nel Titolo I, rubricato CONCORRENZA, di cui al CAPO IV, relativo ai Servizi Bancari ed Assicurativi del DDL n. 3110.

Manifesto sentito riconoscimento per la possibilità di portare all'attenzione della competente Commissione l'opinione di numerose Imprese Artigiane di Carrozzeria spesso escluse, tra le Parti sociali interessate, dal confronto sulle iniziative parlamentari da cui possa scaturire, quale obiettivo proprio ad ogni azione di governo, il giusto ed equo contemperamento degli interessi.

Consapevole della necessità di sintesi del nostro intervento ritengo di dover affrontare immediatamente le problematiche che potrebbero derivare dalla legificazione dell'art. 29, comma secondo, del DDL n. 3110.

Preliminarmente ritengo però necessario evidenziare che le notorie anomalie del sistema risarcitorio legato alla RC Auto debbano ricondursi non tanto a fattori esogeni quanto a deficit strutturali ed organizzativi propri agli enti assicuratori unitamente ad un rimarcato deficit di concorrenza tra le stesse imprese di assicurazione.

Come Soggetti interessati direttamente dal sistema risarcitorio, non possiamo che condividere quanto opportunamente rappresentato alla Autorevole Commissione dal Presidente della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'indagine conoscitiva del 12 ottobre 2011.

Quindi, richiamando il contenuto del documento, il difetto di interesse delle Compagnie di assicurazione al controllo dei costi, poi scaricati sui premi a carico dei Consumatori; la scarsa mobilità degli stessi indotta da un sistema di depressa concorrenzialità; il fenomeno – opportunamente sanzionato dall'Autorità di Vigilanza – del “ *rifiuto a contrarre* “ cui strumentalmente si presta il meccanismo della “ *leva tariffaria* “.

Anomalie di sistema che non hanno trovato – ma non poteva essere altrimenti – funzionali correttivi nell'introduzione dell'indennizzo diretto (2005), pur dalle Compagnie di Assicurazione fortemente auspicato e rappresentato quale foriero di “ *imperdibili* “ e mai realizzati sconti sui prezzi assicurativi, con la conseguenza di un risultato fallimentare dello stesso.

Ricordiamo come il prof. Giampaolo Galli, quando ricopriva il ruolo di direttore generale dell'ANIA, ha affermato, utilizzando il solo idioma anglosassone, che la procedura di

risarcimento diretto avrebbe alimentato comportamenti opportunistici e di azzardo morale ("moral hazard" cfr. "*Direct reimbursement schemes in compulsory motor liability insurance*"). Non dimentichiamo inoltre la voce di un altro presidente dell'Ania, lo scomparso Alfonso Desiata, che, dieci anni fa, ebbe ad affermare: "*Tutti i sistemi che hanno previsto l'indennizzo diretto hanno visto aumenti di danni e spese e quindi di premi. E' stato un disastro dappertutto*".

Una facile profezia che si è prontamente avverata.

Il sistema risarcitorio di indennizzo diretto è stato salvato da una meritata censura di incostituzionalità solo dall'intervento interpretativo della Suprema Consulta (Ordinanze 205/08, 154/2010, 192/2010 e Sentenza 180/09) che ne ha escluso ogni pur attribuita valenza di esclusività.

La strada maestra concretamente da percorrere rimane, quindi, quella di rendere il danneggiato effettivamente e in concreto libero di scegliere il percorso per ottenere l'integrale risarcimento come previsto dal DDL 2260 (Sangalli) e dal PDL 3713 (Raisi) che hanno raccolto le firme di tutte le componenti politiche.

Del resto in Francia l'indennizzo diretto è stato introdotto già dal 1968 ma con la finalità di facilitare il consumatore ad avere risarcimenti rapidi. In Italia invece gli obiettivi erano diversi, tanti proclami che le polizze sarebbero diminuite del 10-15%, ma i risultati sono sotto gli occhi di tutti.

L'art. 29, comma 2, del DDL 3110, peraltro di criptico contenuto, propone la facoltà delle Compagnie di Assicurazione di offrire ai danneggiati, in adempimento dell'obbligo risarcitorio, la garantita riparazione della vettura (cioè un risarcimento in forma specifica) presso un proprio riparatore convenzionato ovvero, a fronte del rifiuto di tale offerta, legittima un risarcimento per equivalente (cioè monetario) decurtato della misura del 30%.

Nell'ordinamento giuridico è previsto (art. 2058 Codice Civile) che "*il danneggiato possa chiedere la reintegrazione in forma specifica, qualora sia in tutto o in parte possibile.*"

Il codice privatistico descrive, quindi, una fattispecie normativa opposta a quella prevista nel decreto all'art. 29 comma 2 - risarcimento in forma specifica: viene attribuita al danneggiato la potestà di richiedere al posto del risarcimento in denaro, se e quando ne abbia interesse, il ripristino della cosa danneggiata, con un limite a favore del danneggiante/obbligato, tenuto al risarcimento, costituito, nell'ambito del sistema di RC Auto, dall'eccessiva antieconomicità delle riparazioni.

La prescrizione contenuta nell'art.29, comma 2, avrà, pertanto, solo la pratica efficacia di tentare di costringere i danneggiati a rivolgersi per le riparazioni alle reti di carrozzerie fiduciarie delle imprese assicuratrici, dal momento che i carrozzieri non fiduciari che si rendono cessionari del credito, secondo le intenzioni dell'estensore dell'art. 29 comma 2, potrebbero ottenere solo il 70% della prestazione resa.

C'è poi da chiedersi eventualmente, sulla base di quali parametri possa essere quantificato il danno e conseguentemente la riduzione del 30%, tenuto conto che non esiste un organismo *super partes* che lo determini.

Deficit previsionale che si aggrava qualora la riparazione non sia fattibile perché antieconomica.

Tenuto poi conto che la norma pretende che il risarcimento in forma specifica debba essere accompagnato da idonea garanzia, è lecito domandarsi chi dovrà sottoscrivere e rilasciare il documento, chi dovrà rispondere direttamente della garanzia, e quali contenuti la stessa debba avere, laddove, per legge attualmente vigente, la garanzia deve essere rilasciata dall'autoriparatore.

È pertanto evidente che il comma 2 dell'art. 29, quale che sia l'interpretazione che se ne vuol dare, è una disposizione che non troverebbe giustificato inquadramento nell'ordinamento normativo e può essere prevedibile che costituisca motivo di un esponenziale aumento del contenzioso poiché i riparatori non convenzionati, cessionari del credito risarcitorio, saranno costretti a richiedere il pagamento del 30% di differenza o direttamente all'assicuratore "diretto" o quantomeno al civile responsabile e al suo assicuratore, (che resta comunque obbligato ex 1917 c.c. a pagare integralmente il danno), azione sempre possibile in forza della sentenza 180/2009 della Corte Costituzionale.

Rammentando, parimenti, che lo stesso testo normativo in esame (art. 32, comma 3, lettera a) contraddittoriamente afferma che “ *...resta comunque fermo il diritto dell'assicurato al risarcimento anche qualora ritenga di non procedere alla riparazione...*”.

Si tratta, come evidente, di una norma destinata ad essere disapplicata in qualsiasi giudizio che però può avere evidenti effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla libertà del mercato nel settore della riparazione e della libera scelta degli utenti in contrasto con quanto auspicato dalla relazione informativa emanata il 6 settembre 2010 dal Comitato Economico e Sociale Europeo:

“La riparazione degli autoveicoli in caso di collisione - come garantire la libertà di scelta e la sicurezza dei consumatori: Alla luce degli sviluppi tecnologici attuali e futuri nel settore automobilistico, l'equa concorrenza e la protezione del consumatore dovrebbero essere condizioni essenziali. Il CESE chiede alla Commissione di consentire a tutte le parti interessate (officine indipendenti di riparazione, assicuratori auto, compagnie di assistenza o altri fornitori di servizi) l'accesso al mercato (delle riparazioni) affermando:” I consumatori dovrebbero essere in grado di scegliere liberamente il loro fornitore di servizi o poter facilmente sostituire un fornitore assegnato loro arbitrariamente con quello di loro gradimento”.

Se ancora ritorniamo all'esperienza francese attualissima , allora è necessario ricordare proprio davanti a Voi , che il Legislatore d'oltralpe ha approvato il 2 ottobre 2011 ,ad integrazione della legge che va a rafforzare i diritti,la protezione e l'informazione dei consumatori, , l'art 6 ter: “ articolo L.211.-24 -1 “NEL RAPPORTO TRA UNA PERSONA TENUTA ALL'OBBLIGO DI

CONTRARRE UN'ASSICURAZIONE AL TITOLO DELL'ART. L.211-1 E IL SUO ASSICURATORE, DEVE ESSERE RICORDATO ALL'ASSICURATO LA SUA LIBERTA' DI SCEGLIERE IL RIPARATORE CARROZZIERE PROFESSIONISTA PER LA RIPARAZIONE DI UN VEICOLO TERRESTE A MOTORE DANNEGGIATO A SEGUITO DI DANNO COPERTO DA GARANZIA" e io aggiungo, ill.mo Presidente, tutti i danni, non solo quelli derivati da incidente.

Rappresentiamo, infine, che la Sezione Specializzata Mercato Unico, produzione e consumo unitamente all'Osservatorio del Mercato Unico (OMU), su formale incarico del Comitato Economico e Sociale Europeo, nel documento redatto il 1 settembre 2010, piu' volte afferma il pieno diritto alla libera scelta – aggiungerei, consapevole ed informata - da parte del Consumatore ed indicato nella concorrenza leale il sistema di promozione e garanzia di tale diritto.

Tale indirizzo sicuramente rispetta i dettami imposti dal Legislatore Europeo nella famosa quanto apprezzabile “ Direttiva Monti “ (Regolamento CR 1400/2002), di cui si è reso Autore il nostro attuale Capo del Governo, che valorizza non solo la figura del Riparatore Indipendente attribuendogli, nei confronti delle Case Costruttrici, ampi diritti informativi e di salvaguardia dell'intervento ma anche la libertà di scelta del Consumatore, il tutto a garanzia della libera concorrenza.

Sistema di concorrenza che, seppur avuto di mira dalla proposta normativa in esame, rischia di essere fortemente compromesso, se non annullato, dalla pratica applicazione della norma ove non espunta dal testo; annullato o fortemente compromesso nell'ambito del settore di mercato delle Imprese artigiane di autoriparazione che si troveranno anch'esse di fronte, come i Consumatori, ad una alternativa comunque penalizzante: perdere la propria Clientela e, con essa, la propria attività o soggiacere alle condizioni contrattuali – certamente non ipotizzabili quali favorevoli – contenute nelle convenzioni proposte dalle Compagnie.

Il meccanismo risarcitorio in forma specifica, nelle modalità operative volute dalle Compagnie sino ad ora contrattualizzate, costituisce con ogni evidenza, un vulnus alla concorrenza del settore della autoriparazione.

Ricordiamo le gravi violazioni delle norme sulla concorrenza (L.287/90, art. 2 e 3) e delle libertà costituzionali tra cui la libertà d'impresa (art.41Cost.).

Tale momento di criticità, peraltro, è stato oggetto di puntuale rilievo da parte della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che, come noto, sempre innanzi alla Autorevole Commissione, nella seduta n. 165 del 29 settembre 2010, ha potuto ribadire, in riferimento alla modalità di risarcimento in forma specifica che: *“...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), 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'autoriparatore di fiducia...”.

Peraltro i risultati negativi realizzati da un grande Gruppo assicurativo che ha voluto gestire la filiera del sinistro sono notori a tutti.

La reale entità dell'impatto della norma sull'intero settore della autoriparazione può essere rilevata solo da una presa di cognizione dei dati numerici propri al settore.

Le Imprese di categoria operanti in Italia sono circa 14.000 e la dimensione occupazionale media di tali attività si assesta su n. 5 unità/dipendenti.

Le Imprese che attualmente gestiscono rapporti convenzionati con le Compagnie di Assicurazione possono quantificarsi in 1/3 di quelle operanti.

Ritenendo ragionevolmente che il numero delle Imprese di Carrozzeria convenzionate rimanga immutato, considerando la possibile compensazione tra il numero di Imprese che recederanno dal regime di convenzione, che certamente sarà reso ancor più penalizzante, e quelle che forzatamente vi faranno ingresso, si evidenzia il rischio – assolutamente serio – che circa 7.000 Imprese Artigiane, siano private del mercato,

Si evidenzia di conseguenza il rischio concreto di una perdita occupazionale di circa 35.000 unità con scarse possibilità di reinserimento in ragione delle loro professionalità.

Non potendo omettere, parimenti, di considerare l'erosione di profitto procurata dalle convenzioni imposte dai Gruppi assicurativi ai riparatori fiduciari che ne comporterà, di conseguenza, la sottrazione agli investimenti produttivi ed alle innovazioni tecnologiche finalizzate ad una riparazione con migliorati standards qualitativi e di sicurezza.

Obiettivi primari, unitamente alla Responsabilità Etica, che le Carrozzerie Indipendenti del Consorzio Inretecar, con notevoli investimenti, hanno sempre avuto di mira, registrando, primi in Italia, un proprio progetto certificato (progetto S.QUA.RE., Sicurezza, Qualità, Responsabilità Etica).

L'approvazione della norma, pertanto, e la sua applicazione raggiungerebbero un risultato che si prevede come l'esatto opposto rispetto a quello perseguito dalla riforma finalizzata, invece, alla liberalizzazione ed alla concorrenza e, per esse, al superamento dell' attuale fase di grave crisi economica.

Consapevoli che il fenomeno frodi, oltre che ad essere da noi deprecato, incide non poco sui costi delle polizze RCAuto, InRetecar Consorzio Nazionale Carrozzeri indipendenti propone l'istituzione di un tavolo di confronto che veda assicuratori e carrozzieri insieme affinché in breve tempo si possano individuare azioni positive che limitino i fenomeni fraudolenti, che danneggiano tutti in primis i cittadini onesti e le Imprese che della responsabilità etica ne fanno una bandiera, azioni positive che confermino la libera scelta dell'automobilista e la sicurezza della riparazione del bene assicurato.

In Francia questo organismo di Stato il CEPC (Commission d'examen de pratiques commerciales) ha obbligato gli assicuratori e i carrozzieri a riunirsi e confrontarsi sull'andamento del mercato al fine di trovare insieme delle regole di indirizzo e comportamentali e già il documento di accordo è stato proposto.

Un'ultima considerazione mi sia concessa rispetto all' Art. 32 - Ispezione del veicolo, scatola nera, attestato di rischio, liquidazione dei danni.

Il comma 1 stabilisce che l'assicurato che acconsenta all'installazione della così detta "scatola nera", i costi sono a carico delle compagnie che inoltre praticano uno sconto sulle tariffe.

Occorre evidenziare come l'espressione "*i costi sono a carico delle compagnie*" è alquanto generica e ingannevole per l'utente se si tiene conto che tali costi sono diversificati per: installazione, utilizzo dei servizi telematici, trasferimento del dispositivo su altro veicolo e disinstallazione. Tali costi dovrebbero essere a totale carico delle compagnie di assicurazione, tenuto conto che possono beneficiare dell'utilizzo di dati inerenti ai comportamenti e stili di guida utili ai fini della costruzione di parametri tariffari reali e non solo supposti.

E' necessario evidenziare come lo sconto sulle tariffe debba prendere in considerazione in modo differenziato sia le garanzie dirette (Furto) che la garanzia obbligatoria RC Auto per evidente riduzione del rischio nel primo caso e monitoraggio, ricostruzione cinematica degli incidenti nel secondo caso.

A nome mio e di tutte le Carrozzerie Indipendenti rappresentate, ringrazio l'Ill.mo Presidente e l'autorevole Commissione per l'attenzione.

Il Consorzio Inretecar, Consorzio di Carrozzerie Indipendenti propone, pertanto

N. 3110

EMENDAMENTI PROPOSTI

Art. 29

Sopprimere

Giustificazione: sopprimere il formulato che costringe il danneggiato a scegliere tra un riparatore imposto dalla compagnia o un risarcimento decurtato del 30% nel caso volesse rivolgersi al proprio carrozziere di fiducia

Art. 29

Sostituire il primo e il secondo comma con:

All'art. 149 del decreto legislativo 7.09.05 n. 209 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al comma 1, la parola: «devono» è sostituita dalla seguente: «possono»; dopo la parola: «risarcimento» è inserita la seguente: «anche».

Giustificazione: rendere l'indennizzo diretto concretamente facoltativo in modo da dare al danneggiato facoltà di scelta nella richiesta di risarcimento e riducendo il contenzioso

Art. 29

Sostituire il primo e il secondo comma con:

1. All'articolo 149 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, i commi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. In caso di sinistro tra due veicoli a motore identificati ed assicurati per la responsabilità civile obbligatoria, dal quale siano derivati danni ai veicoli coinvolti o ai loro conducenti, i danneggiati hanno facoltà di rivolgere la richiesta di risarcimento all'impresa di assicurazione che ha stipulato il contratto relativo al veicolo utilizzato, salvo il diritto di intraprendere in qualsiasi momento la procedura prevista dall'articolo 148, nei confronti della compagnia del responsabile civile, che ha l'obbligo di darne comunicazione all'altra compagnia.

3. L'articolo 150 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è abrogato.

4. Il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 luglio 2006, n. 254, è abrogato.

Giustificazione: rendere l'indennizzo diretto facoltativo in modo da dare al danneggiato facoltà di scelta nella richiesta di risarcimento e abrogare la farraginoso procedura prevista dall'art. 150 del Codice delle assicurazioni e dal regolamento attuativo. In questo modo le assicurazioni potrebbero seguire un approccio convenzionale più equilibrato rispetto a quello stabilito dalla legge che si è rivelato totalmente fallimentare.

Art 32, comma 1

Dopo la parola “costi” inserire: “ di installazione, utilizzo dei servizi telematici standard, disinstallazione del dispositivo “.

Giustificazione: nessun costo del sistema e di funzionamento può essere posto a carico dell'assicurato.