

**LE PROPOSTE DELLE IMPRESE DELL'AUTORIPARAZIONE
INDIPENDENTE
PER LA XVI LEGISLATURA:**

- **il “diritto alla riparazione” a difesa del cittadino-automobilista**
- **un contributo concreto alla mobilità sostenibile**

DOCUMENTO UNITARIO DI:

CNA/AUTORIPARAZIONE

CONFARTIGIANATO/AUTORIPARAZIONE

CASARTIGIANI/AUTORIPARAZIONE

CLAAI/AUTORIPARAZIONE

II CONTESTO

L'attuale scenario ed il prossimo futuro dell'autoriparazione non ispirano ottimismo.

Un solo sguardo ai dati sull'andamento della consistenza numerica della categoria – in un confronto 2001-2007 – è sufficiente per leggere una tendenza decrescente che ci preoccupa non poco.

La somma delle unità locali di meccanici, elettrauto, carrozzieri e gommisti nel 2001 era di circa 70.000 unità; nel 2007 tale dato è sceso a circa 60.000.

In termini di occupazione questo calo significa che si è passati da 210.000 a 180.000 addetti (- 14%).

Le ragioni di questo trend negativo sono molteplici e sicuramente interagenti tra di loro. Alcune sono di **carattere internazionale**, opporsi alle quali non è possibile perché rappresentano performances economico-produttive di carattere strutturale che investono da tempo complessivamente il mondo dell'auto.

Si tratta in primis dell'innovazione tecnologica applicata all'auto, che ha profondamente cambiato il "prodotto auto", rendendolo più avanzato e qualificato rispetto al passato, più sofisticato e meno bisognoso di interventi riparativi, ma più incline ad interventi di assistenza e "prevenzione del danno".

Collegata a questa ragione vi è quella relativa alle strategie del post-vendita (il c.d. after-market) che le Case costruttrici, le reti di vendita e le Concessionarie stanno adottando da alcuni anni.

Questa strategia prevede di organizzare e strutturare una "rete propria" per l'assistenza al prodotto venduto, sia per fidelizzare il cliente alla marca, sia per competere sul mercato dell'assistenza e dei servizi post-vendita, che comunque presenta volumi economici non trascurabili, competizione agita nei confronti delle imprese indipendenti dell'autoriparazione.

Altre ragioni che aiutano a capire il trend negativo evocato sono più di **carattere nazionale**, riguardano cioè gli attori - ed i loro comportamenti – che operano nel complessivo mercato dell'auto nel nostro Paese.

Sulle case automobilistiche e le reti di vendita quel che si è già detto al punto precedente riguarda ovviamente anche l'Italia. Esiste però una componente distintiva nel nostro Paese che condiziona pesantemente il mercato dell'autoriparazione. Nello specifico ci riferiamo alle Compagnie di Assicurazione ed alla loro politica particolarmente aggressiva nei confronti degli autoriparatori. Politiche e scelte che riescono ad imporre perché godono di un regime di "monopolio di fatto", contrastare il quale è veramente difficile, sia da parte degli autoriparatori, sia da parte dei cittadini/consumatori. L'azione "impositiva" delle Assicurazioni non è applicata al solo campo della determinazione del costo delle polizze (in continua crescita incontrollabile ed incontrollata) ma travalica il loro spazio istituzionale perché le stesse intendono imporre anche i tempi e le tariffe per le riparazioni, non sapendo e/o non volendo intervenire sul costo complessivo dei sinistri, dove la riparazione incide solo per il 10 %.

Il costo di un sinistro è composto prevalentemente da 4 aggregati: il danno materiale (veicolo + cose); il danno fisico (lesioni del conducente, dei trasportati e dei pedoni); il costo dei fornitori (periti, avvocati, accertatori); i costi fissi delle Compagnie (uffici, arredo, personale dipendente, ecc..). Mediamente il più rilevante è il rimborso del danno fisico, che rappresenta da solo il 60% del complessivo costo del sinistro, mentre il 10% riguarda la riparazione ed il restante 30% se ne va per periti, avvocati e copertura dei costi fissi.

Con questi numeri è impossibile imputare ai costi della riparazione (che sono cresciuti dal 1992 ad oggi solo del 38%) l'incremento del costo delle polizze (cresciute nello stesso periodo del 180%).

Questo stato di cose si aggrava in maniera veramente preoccupante per i cittadini/automobilisti e per le imprese dell'autoriparazione se si collega questo ragionamento alla nota questione del **risarcimento diretto**, o più precisamente del **risarcimento in forma specifica**.

Il risarcimento diretto – ad un anno dalla sua entrata in vigore - funziona sulla riduzione dei costi dei sinistri, ma le polizze assicurative non diminuiscono. Secondo i dati ISVAP sono 2,1 milioni le denunce fatte con il sistema del risarcimento diretto; 1,7 milioni i sinistri liquidati (1'81%); il 66% dei sinistri denunciati con la doppia firma sul CAI; ed è netta la diminuzione del contenzioso legale. Il costo medio dei sinistri, inoltre, è diminuito del 10% (da 4.064 a 3.647 euro in media), associato a un aumento della velocità di liquidazione dei sinistri; insomma il sistema marcia secondo la direzione voluta dall'ex ministro dello sviluppo economico e dalle associazioni dei consumatori, eppure non solo non si parla di riduzione ma addirittura di aumenti delle tariffe rc auto e moto. A nulla, dunque è servita la convocazione dell'ANIA da parte di Mister prezzi il 6 marzo scorso: le assicurazioni non si spostano di un millimetro dalla loro posizione dominante sul mercato della rc auto.

Un altro tema cruciale per il sistema nazionale delle imprese dell'autoriparazione indipendente è relativo all'**accesso alle informazioni tecniche**, necessarie per poter effettuare interventi di manutenzione e riparazione di qualità sugli autoveicoli in circolazione.

Si tratta di una questione di attualità visto che è incerto il rinnovo del Regolamento di Esenzione per il settore automotive (CE) 1400/2002 (cd Regolamento Monti), attualmente in vigore, per proteggere la libera concorrenza e la possibilità di scelta del consumatore nel settore ricambi e riparazioni. Il regolamento Euro 5, che entrerà in vigore in settembre 2009, coprirà l'accesso alla totalità delle informazioni tecniche per le vetture di nuova omologazione, ma non riuscirà a colmare la lacuna per il parco vetture esistenti (circa 40 milioni di autovetture).

Le associazioni firmatarie del presente documento propongono quindi, anche tramite l'azione del comitato italiano per la campagna europea "Right to Repair" (di cui fanno parte) , di migliorare la visibilità e di tutelare il futuro del settore dell'automotive aftermarket indipendente e di **garantire l'effettività del diritto alla scelta del consumatore dell'officina di fiducia**, portando all'attenzione dell'opinione pubblica e delle istituzioni politiche nazionali e comunitarie il tema del diritto alla riparazione delle PMI di questo settore. Questa campagna è sostenuta da riparatori indipendenti, distributori e fornitori indipendenti di parti di ricambio, produttori indipendenti di strumenti diagnostici e attrezzature per officina, gruppi commerciali indipendenti, operatori di officine mobili e club automobilistici.

Il settore dell'aftermarket automobilistico, secondo i firmatari dell'intesa, è caratterizzato da continue innovazioni tecnologiche dei veicoli, accompagnate da un utilizzo sempre più massiccio di sistemi di controllo elettronici. Questi dispositivi rendono la manutenzione e la riparazione dei veicoli più complessa, in particolare per il settore dell'aftermarket indipendente. E' quindi necessario garantire un accesso equo e completo alle informazioni tecniche, alle attrezzature di prova e agli strumenti di diagnostica multimarca, alle parti di ricambio e alla formazione, per fare in modo che l'aftermarket indipendente del settore automobilistico continui ad offrire un servizio di qualità".

Un altro tema di rilevante importanza per le imprese dell'autoriparazione, e più particolarmente per i **Centri di Revisione periodica degli autoveicoli** (di cui all'articolo 80 del Codice della strada) riguarda la necessità di sviluppare le condizioni oggettive e soggettive per garantire interventi garantiti e di qualità da parte dei Centri, e per garantire – nel contempo - la salvaguardia dei cittadini-automobilisti e la sicurezza stradale. Il recente adeguamento delle tariffe di revisione è stato salutato molto positivamente da parte dei Centri perché andava esattamente nella direzione evocata. Lavorare con le tariffe giuste permette a queste imprese di intervenire in termini di investimenti e di incremento della qualità dei processi, il tutto a vantaggio della valutazione del bene –auto e della sicurezza dei cittadini-automobilisti.

La mobilità sostenibile è un obiettivo socialmente rilevante, al quale possono ed intendono dare un serio contributo le imprese dell'autoriparazione e più particolarmente quelle che operano nel settore dell'installazione/riparazione/manutenzione degli impianti di trasformazione a GPL e metano degli autoveicoli. E' opportuno e necessario promuovere maggiormente e più efficacemente l'utilizzo del GPL e del metano, attraverso politiche di incentivazioni strutturali agli interventi di "secondo impianto", che possono dare un notevole contributo alla riduzione dei gas inquinanti, senza confidare nel solo rinnovamento del parco auto (attraverso gli incentivi al "primo impianto") che – avvenendo con i ritmi attuali - allontanerebbe di molto il raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione dei gas inquinanti provenienti dalla circolazione, favorendo –tra l'altro – una forsennata corsa all'acquisto sempre e comunque di auto nuove (politica che va nel senso contrario ad opportune e quanto mai necessarie scelte di mobilità sostenibile).

LE PROPOSTE.

1) Il Decreto Monti scadrà nel 2010. Si tratta di una materia estremamente importante per la filiera dell'after-market indipendente: senza le informazioni tecniche delle case costruttrici (fornite attraverso modalità e strumenti immediatamente accessibili e praticamente utilizzabili dagli operatori indipendenti) tutta la filiera dell'after-market indipendente (costruttori di attrezzature, produttori e rivenditori di ricambi, officine indipendenti dell'autoriparazione) è messa nelle condizioni di non poter operare al meglio, non solo e non tanto a proprio svantaggio, ma anche e soprattutto a svantaggio dei cittadini-automobilisti di tutta Europa. Chiediamo al nuovo Governo di aprire un Tavolo politico (al quale i rappresentanti della filiera dell'after-market indipendente intendono partecipare) per preparare le proposte italiane per una nuova e più efficace Direttiva Europea che miri a promuovere e facilitare la circolazione delle informazioni tecniche da parte delle case costruttrici. Tale operazione di promozione sarà supportata dal neo costituito Comitato Italiano della Campagna Europea denominata “ il Diritto alla riparazione” (lanciata nell'ultimo Equipe Auto di Parigi). Del Comitato Italiano citato fanno parte ADIRA (coordinatore), FEDERAICA, CNA/Autoriparazione e Confartigianato / Autoriparazione.

2) Nell'attuale sistema del risarcimento diretto, con particolare riguardo al dispositivo definito “ risarcimento in forma specifica” è in gioco la libera scelta del cittadino automobilista, che si vedrebbe costretto a recarsi presso un'officina indicata dall'Assicurazione, in cambio di improbabili sconti sulle polizze, addirittura con un intervento fuori ruolo delle Assicurazioni che vorrebbero indicare tariffe massime di prestazioni alle imprese di carrozzeria.

Tale fattispecie determina –a nostro avviso - un abuso da posizione dominante.

Le Organizzazioni nazionali di rappresentanza delle imprese di autoriparazione propongono – a tale specifico riguardo – la modifica dell'articolo 150 del codice delle Assicurazioni private, in materia di clausole anticoncorrenziali nell'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore.

A tal proposito riproponiamo il testo di una precedente nostra proposta di modifica, decaduta con la passata legislatura, che chiediamo venga ripresentata in una prossima “occasione legislativa”.

(Il testo della proposta: “ ...All'articolo 150, comma 1, del Codice delle Assicurazioni private, di cui al Decreto legislativo 7 settembre 2005, n° 209, dopo la lettera e) è aggiunta la seguente: << e-bis) la disciplina dei rapporti con le imprese di autoriparazione abilitate a norma di legge, secondo parità di condizioni, precludendo modalità di determinazione anche indiretta di tariffe massime o di sconti, e ferma restando la libertà di scelta, da parte del danneggiato, di imprese di autoriparazione abilitate di propria fiducia>>).

Sempre in relazione al sistema del risarcimento diretto, avanziamo all'attuale Governo le seguenti proposte:

- 2 a) presenza di una rappresentanza delle imprese dell'autoriparazione indipendente nella “Camera di compensazione” istituita per il sistema del Risarcimento Diretto. Riteniamo che il punto di osservazione di questo attore importante del sistema non debba essere escluso dal sistema stesso.
- 2 b) introduzione nel sistema del risarcimento diretto della figura del “perito terzo” , quale figura super partes, al fine di evitare il possibile isolamento del cittadino-automobilista di fronte alle compagnie di assicurazioni in un momento critico quale quello della gestione di un sinistro. Questa figura è già presente negli altri Stati europei dove vige da tempo il sistema del risarcimento diretto. Ciò anche al fine di superare possibili rischi di conflitto di interesse interno alle Assicurazioni stesse che, nel sistema del risarcimento diretto, valutano il sinistro, fanno l'offerta di risarcimento e possono procedere direttamente – attraverso la propria rete - al ripristino

del danno. In tale sistema è eticamente opportuno introdurre un elemento di giudizio terzo, in caso di controversia rispetto alla valutazione del danno.

- 2 c) apertura un Tavolo politico con la presenza di tutti gli attori del sistema (Assicurazioni, imprese di autoriparazione, periti, consumatori) per elaborare un Codice Etico- comportamentale per regolare i rapporti ed i reciproci interessi degli attori in campo, mirando ad un interesse più generale e socialmente utile: la salvaguardia della qualità degli interventi di autoriparazione, l'abolizione del contenzioso, la sicurezza stradale, la soddisfazione dei cittadini-automobilisti.

3) In relazione alla tematica riguardante i Centri privati di Revisione periodica degli autoveicoli, avanziamo le seguenti proposte:

- 3 a) attraverso gli opportuni dispositivi normativi, adeguamento all'indice ISTAT delle tariffe adottate dai Centri privati di revisione (cosa che già esiste per le revisioni effettuate dalla Motorizzazione). Ciò al fine di non rincorrere giusti ed opportuni adeguamenti tariffari che se non fatti a tempo debito appaiono – erroneamente – esosi, come il recente passato dimostra.
- 3 b) apertura di un tavolo politico – presso il Ministero dei Trasporti - sul tema della gestione del sistema delle revisioni (anche in vista di MCTC net 2).

4) Nell'intento di promuovere maggiormente e più efficacemente l'utilizzo del GPL e del metano, che possono dare un notevole contributo alla riduzione dei gas inquinanti, senza confidare nel solo rinnovamento del parco auto che – avvenendo con i ritmi attuali - allontanerebbe di molto il raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione del gas inquinanti provenienti dalla circolazione, al nuovo Governo chiediamo di intervenire, attraverso gli strumenti più opportuni, per raggiungere i seguenti obiettivi:

- 4 a) rendere strutturale gli incentivi GPL e metano cd. di secondo impianto, in linea con quanto accade già per i cd. primi impianti, ovvero per gli incentivi ai costruttori che vendono auto già munite di impianti GPL e metano
- 4 b) disgiungere la promozione degli incentivi agli impianti GPL e metano da quelli della promozione agli incentivi sulla rottamazione: sono due temi distinti e separati, uno mira al risparmio dei consumi energetici ed alla riduzione dei gas inquinanti in atmosfera, l'altro alla vendita di auto nuove.