

L'indipendenza delle carrozzerie è da sempre una bandiera della CNA.

Passata l'ansia (del rischio corso) e l'euforia (della battaglia vinta), entrambe prodotte dal soppresso comma 2 dell'articolo 29 (ex Decreto Liberalizzazioni), proviamo a riflettere a mente fredda su alcuni temi importanti che quella occasione ha in qualche modo evidenziato.

La soppressione della <norma-mostro >, che non era per niente scontata e sbaglia chi l'ha ritenuta tale, è stata sicuramente una grande vittoria **innanzitutto della categoria, TUTTA**, e chi ha provato a fare dei distinguo al suo interno forse mirava più alla propria visibilità che al vero obiettivo della soppressione di una vera e propria sciagura per la categoria.

E' stata una grande **vittoria** soprattutto **per il suo contenuto**: sono stati riaffermati i principi della democrazia economica nel settore quali la <libera scelta dell'automobilista> e <l'indipendenza delle carrozzerie>.

E' stata una grande vittoria anche per il **metodo** seguito dalle Associazioni nazionali di categoria nel dare il proprio particolare e decisivo contributo alla vittoria: hanno dimostrato una **forte unità**, una determinata **tempestività**, hanno dato prova di un <**grande ascolto della categoria**> svolgendo innumerevoli assemblee territoriali che hanno coinvolto altrettanti parlamentari locali, hanno gestito con risultato positivo sia il **dialogo quotidiano con il livello politico/parlamentare** sia il **rapporto con la Commissione competente**, entrambi rivelatisi decisivi per il risultato finale.

Tuttavia, pur essendo soddisfatti dell'esito di questa battaglia, mai e poi mai abbiamo pensato che si potesse mettere la parola <fine> a questa vicenda.

Le compagnie di assicurazioni hanno più volte tentato di forzare gli assetti normativi a loro vantaggio: hanno sfidato, attraverso varie e variopinte proposte ad hoc presentate in diversi iter legislativi, norme costituzionali, legislazione vigente e codice civile. Infatti, hanno tentato di passarla liscia provando ad ottenere cose improponibili ed inaccettabili come l'obbligatorietà dell'indennizzo diretto e del risarcimento in forma specifica, attaccando altresì l'istituto della cessione del credito. Tutti tentativi rispediti al mittente anche grazie all'intervento deciso e tempestivo delle Associazioni di categoria.

Da qualche tempo invece stanno provando con maniere più subdole – e forse per questo più pericolose - perseguendo sempre e comunque lo stesso obiettivo: governare la gestione del sinistro in tutte le sue fasi. Solo per citare qualche esempio, mi riferisco alla proposta di nuove polizze dove lo sconto per chi sceglie la <forma specifica> è salito al 30%, mi riferisco a polizze dove in una specifica clausola si chiede all'assicurato di non utilizzare la cessione del credito, a polizze in cui c'è una specifica clausola dove si dice che – anche nel caso si utilizzi la cessione del credito – l'importo del risarcimento non supera la valutazione del danno che fa l'assicurazione.

Con questo scenario, altro che battaglia finita!

Qui si tratta di tenere le antenne ben dritte ed essere pronti a **denunciare sul piano politico e sul piano legale** le assurde ed inaccettabili pretese delle compagnie di assicurazione.

CNA/AUTORIPARAZIONE, ovviamente, pensa ed agisce in maniera opposta: **noi intendiamo** rimettere in discussione il sistema dell'indennizzo diretto, abolire il risarcimento in forma specifica, inserire nel <Codice del consumo> il principio della libera scelta dell'autoriparatore da parte dell'automobilista.

Noi pretendiamo il rispetto dei ruoli specifici dei vari attori del mercato dell'autoriparazione, non come le assicurazioni che intendono fare il mestiere del carrozziere sfruttando le imprese degli altri, creando così – in palese conflitto di interessi – la contraddittoria situazione in cui chi ha il compito di pagare i risarcimenti può decidere dove e a quali condizioni economiche riparare gli autoveicoli. **Noi pretendiamo il rispetto del <giusto prezzo della riparazione>** quale risultato di metodi di calcolo seri ed oggettivi sia per la determinazione delle tariffe orarie sia per la determinazione dei tempi di riparazione, metodi basati sulla conoscenza vera del lavoro praticato nelle carrozzerie. Noi chiediamo che **ogni riparazione venga liquidata con la fattura** che dimostri e documenti il lavoro svolto.

In buona sostanza e sintetizzando, noi pretendiamo che le carrozzerie siano imprese libere di agire senza subire abusi da posizione dominante, ed a tutto vantaggio della qualità del servizio e della tutela degli automobilisti.

Con altrettanta nettezza siamo consapevoli fino in fondo che per raggiungere questi risultati è necessaria l'unità della categoria, una strategia chiara ed intelligente che non persegua l'approccio della <guerra permanente> alle assicurazioni ma la regolamentazione del mercato e dei suoi attori. In questo contesto è determinante il ruolo delle Associazioni nazionali di categoria unite, quale soggetto politico riconosciuto e capace di dialogare con il Governo, il sistema assicurativo, i rappresentanti del mondo degli automobilisti e gli altri attori della filiera, al fine di individuare e condividere quei principi e quelle regole che attualmente mancano, ma che sono necessarie per superare le storture e gli abusi esistenti nell'attuale assetto del mercato della riparazione.

A nostro avviso, questa è la strada maestra da percorrere, e non ci sono scorciatoie.

Pensare – ad esempio – che la soluzione alla situazione attuale del mercato della riparazione sia contrapporre il carrozziere fiduciario al carrozziere indipendente è una pura illusione.

E' la classica risposta sbagliata ad una giusta esigenza: quella di eliminare l'abuso di posizione dominante delle assicurazioni nei confronti delle carrozzerie, ma io aggiungerei - per analogia - anche l'abuso delle flotte e dei grandi e medi committenti.

Il vero obiettivo da perseguire è quello di eliminare le condizioni che permettono alle assicurazioni di agire da posizione dominante: **ecco perché ci vuole un mercato regolamentato.**

E' più importante strategicamente lottare per <l'indipendenza del mercato> dell'autoriparazione, eliminando vincoli ed abusi, piuttosto che contrapporre l'indipendente al fiduciario, cosa che fa venire in mente i "capponi di Renzo" di manzoniana memoria che si beccavano tra di loro avviandosi insieme verso un triste destino.

E' sicuramente più produttivo per la categoria intensificare l'azione facendo un gioco di squadra tra il livello nazionale e quello territoriale, entrambi necessari per un definitivo e duraturo riequilibrio del mercato.

E' molto importante che le carrozzerie sul territorio si confrontino, si riuniscano in gruppi, consorzi, reti locali, scegliendo loro la formula specifica a seconda delle opportunità e/o necessità locali, che probabilmente non sono uguali su tutto il territorio nazionale. Queste aggregazioni tra imprese possono sicuramente contrapporre una propria politica di marketing di servizi agli automobilisti rispetto a quella che propongono le compagnie di assicurazioni. La <carta dei servizi> che le imprese del territorio aggregate possono offrire ai propri clienti è sicuramente più vantaggiosa rispetto ai finti vantaggi che propongono le assicurazioni. In tale direzione è importante individuare i servizi che si possono e si intendono offrire ai propri clienti (utilizzando le possibili economie di scala che lo stare insieme sicuramente attiva), elaborare una mirata strategia di marketing (anche con l'ausilio dell'associazione territoriale che può partecipare in maniera diretta o indiretta al progetto), ma è sicuramente determinate comunicare ai clienti/automobilisti quanto si può offrire di meglio e di più, al fine di fidelizzare il rapporto.

Questa azione strategica che i raggruppamenti locali possono mettere in moto (ed in molte realtà territoriali esistono già esperienze positive) è sicuramente complementare all'azione strategica di livello nazionale, il cui obiettivo centrale – oltre a quello di salvaguardare un assetto normativo che tuteli e qualifichi l'attività professionale dell'autoriparatore - è quello di creare le condizioni di un mercato dell'autoriparazione libero e indipendente, contribuendo ad eliminare abusi e condizionamenti. Un mercato dove ognuno ha il suo ruolo ed il suo spazio : in sintesi un mercato trasparente e regolamentato, che vada anche e soprattutto a vantaggio degli automobilisti/clienti.

CNA/AUTORIPARAZIONE

Il responsabile nazionale

Mario Turco