

Segreteria Tavolo Riparazioni a Regola d'Arte

lineeguida@riparazioniaregoladarte.it

Alle Associazioni dei Consumatori

Alle Associazioni Peritali

OGGETTO: Osservazioni alle Linee guida per la definizione di standard minimi per la riparazione a regola d'arte. Richiesta sospensione dell'incontro del 16 maggio 2019 tra Confederazioni artigiane, Associazioni dei Consumatori ed Ania.

Gentilissimi,

presa conoscenza della bozza delle "Linee guida per la definizione di standard minimi per la riparazione a regola d'arte e raccomandazioni per un servizio di qualità (rif. Legge n.124/2017, articolo 1, comma 10)" redatta da alcune Organizzazioni dei Consumatori, Confartigianato, CNA, Casartigiani, unitamente all'Ania, l'AIPED - Associazione Italiana Periti Estimatori Danni, intende evidenziare le seguenti osservazioni.

1. Premessa

l'art. 148 del Codice delle Assicurazioni Private è la norma che regola la procedura ordinaria di liquidazione del danno da parte delle compagnie di assicurazione a seguito di un sinistro stradale;

l'art. 1, comma 9, della legge 124/2017 ("legge concorrenza 2017") ha integrato il contenuto predisposto dall'art. 148 del Codice delle Assicurazioni, prevedendo novità in materia di riparazione dei veicoli a seguito di sinistro stradale con sensibile impatto anche per le procedure di liquidazione del danno da parte delle compagnie di assicurazione, prevedendo che: *"l'assicurato [abbia] la facoltà di ottenere l'integrale risarcimento per la riparazione a regola d'arte del veicolo danneggiato avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122. A tal fine, l'impresa di autoriparazione fornisce la documentazione fiscale e un'idonea garanzia sulle riparazioni effettuate, con una validità non inferiore a due anni per tutte le parti non soggette a usura ordinaria"*;

il legislatore ha previsto all'art. 1, comma 10, della legge 124/2017, che *“al fine di garantire le condizioni di sicurezza e funzionalità dei veicoli, le Associazioni nazionali maggiormente rappresentative del settore dell'autoriparazione, l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici e le Associazioni dei consumatori iscritte nell'elenco istituito ai sensi dell'articolo 137 del Codice del Consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, definiscono d'intesa tra loro apposite linee guida finalizzate a determinare gli strumenti, le procedure, le soluzioni realizzative e gli ulteriori parametri tecnici per l'effettuazione delle riparazioni a regola d'arte di cui all'articolo 148, comma 11-bis, del Codice delle Assicurazioni Private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, introdotto dal comma 9 del presente articolo, sulla base di criteri oggettivi e facilmente riscontrabili. Le predette linee guida sono comunicate al Ministero dello Sviluppo Economico che ne assicura le necessarie forme di pubblicità”*;

le linee guida definite tra le sottoscritte Organizzazioni sarebbero quindi intese a regolare le corrette procedure di riparazione dei veicoli.

Tutto ciò premesso, sconvolge l'assenza assoluta delle Associazioni Peritali ad intervenire e cooperare nella costruzione di apposite linee guida finalizzate a determinare i parametri tecnici per l'esecuzione delle riparazioni a regola d'arte dei veicoli sinistrati.

L'AIPED, quindi, ritiene di notevole importanza intervenire sulle suddette linee guida attraverso il diretto coinvolgimento dei Periti Assicurativi e gli altri soggetti dell'intera filiera: costruttori, distributori, etc.

2. Sulla parte generale

La “PARTE GENERALE” è la prima delle due parti in cui è stato suddiviso il documento di intesa con la premessa di essere *rivolta all'intero mercato dell'autoriparazione e dell'assicurazione e riportante le regole di base per l'esecuzione delle riparazioni a “regola d'arte”*.

Si osserva che tale sezione sia un glossario pleonastico di procedure che nulla hanno a che vedere con le caratteristiche tecniche della riparazione dei veicoli secondo la regola dell'arte.

Si osserva infatti la mancanza di indicazione su:

- Come le imprese di autoriparazione debbano essere strutturate al fine di essere in grado di eseguire dette riparazioni (es. separazioni degli ambienti relativamente al tipo di attività ivi svolta ed ai materiali ivi impiegati, stoccaggio materiali, ricambi, rifiuti, ecc.);
- L'attrezzatura minima di cui queste debbano essere munite (es. strumenti di diagnosi e misurazione scocca, puntatrici e saldatrici acciai alto-resistenziali, strumenti di diagnosi

elettronica, strumenti di taratura sistemi ADAS, cabine di verniciatura, piani aspiranti, spettrofotometri, ecc.);

- Procedure di intervento riparativo su elementi strutturali e della scocca (es. procedure di ancoraggio e trazione scocche, procedure di taglio per sostituzione di parti strutturali, ecc.).
- Impiego di quali ricambi utilizzare (originali o alternativi, equivalenti, compatibili, di concorrenza o usati);
- Procedure di riparazione e sostituzione dei cristalli parabrezza (es. se corrisponde alla regola dell'arte la sostituzione di tali parti strutturali "a domicilio" oppure sulla necessità di eseguire tali interventi presso impresa di autoriparazione che sia in grado di attuare le necessarie cautele, ecc.);
- Procedure di riparazione dei danni da grandine (es. se corrisponde alla regola dell'arte il cosiddetto intervento di *levabolli* o se il Costruttore preveda in tali casi la verniciatura delle parti, ecc.);
- Procedure di intervento di ripristino su veicoli elettrici o ibridi (es. messa in sicurezza dell'area, disarmo dei condensatori, dispositivi di sicurezza da impiegare, ecc.).
- Procedure di riparazione delle parti non strutturali (es. se corrisponde alla regola dell'arte la riparazione di paraurti e dei proiettori, la sostituzione di lamierati saldati mediante utilizzo di collanti, ecc.);
- Tecniche di verniciatura (es. corrisponde alla regola dell'arte le tecniche denominate *smart repair*, interventi di sfumatura su particolari adiacenti, applicazione di vernici triplo/quadruplo strato, ecc.);
- Procedure di riparazione su parti dotate di cristalli fissi (es. se corrisponde alla regola dell'arte la verniciatura senza lo smontaggio dei cristalli fissi interferenti e, se sì, in quali casi, ecc.).

Quanto sopra riportato, **mostra solo alcuni dei riferimenti tecnici non indicati nel documento dei firmatari**, sebbene richiesti dal legislatore.

Si osserva, infatti, che viene esclusivamente accennato che le riparazioni debbano essere eseguite in conformità alle specifiche tecniche delle case costruttrici, che debbano garantire le condizioni originarie del veicolo e che sia necessario accedere ed aggiornarsi su dette prescrizioni.

Si osserva, quindi, in via generale che:

- **la riparazione dei veicoli a regola d'arte** è la riparazione eseguita da imprese di autoriparazione in possesso della qualificazione professionale per l'esercizio dell'attività, abilitate ai sensi della Legge n. 122/1992 e successive modificazioni e integrazioni, ed iscritte alla Camera di Commercio, che eseguano gli interventi di ripristino prescritti dal costruttore e quindi relativamente ad interventi di sostituzione delle parti mediante l'utilizzo di ricambi forniti dal costruttore stesso o a questi equiparabili (ossia che corrispondano alle prescrizioni del costruttore anche in termini di materiali e tecniche costruttive impiegate);

- relativamente agli interventi di riparazione delle parti, questi devono eseguiti, qualora sia possibile, preservandone tutte le caratteristiche originarie;
- relativamente agli interventi di verniciatura delle parti, devono seguire le schede tecniche del produttore di vernici adottato dal costruttore o ad esse equivalenti.

Si osserva, ancora, che sulla base di ciò debbano essere determinati gli strumenti, le procedure e le soluzioni realizzative tecniche per l'esecuzione delle riparazioni a regola d'arte.

Si osserva, infine, che la fattura di riparazione può e deve essere considerata solo uno strumento fiscale relativo all'esecuzione delle riparazioni.

Solo il **Perito Assicurativo** ha le qualità di terzietà e le competenze per essere individuato quale figura professionale Garante per l'accertamento e la verifica dell'esecuzione delle riparazioni secondo le regole dell'arte.

3. Sulla parte facoltativa

La "PARTE FACOLTATIVA" è la seconda ed ultima parte in cui è stato suddiviso il documento di intesa con la premessa di essere *rivolta ai soggetti che intenderanno espressamente di aderirvi*.

Si evidenzia che di quanto ivi contenuto nulla risponde alle direttive del legislatore sul delineare le linee guida per gli standard della riparazione a regola d'arte.

Si osserva e denuncia che tale sezione sia un nuovo Accordo Ania/OO.AA. in cui si discrimina il riparatore non aderente a tale procedura rispetto a quello aderente, e si osserva e denuncia quindi la conseguente limitazione della libera scelta del danneggiato/consumatore del proprio riparatore di fiducia.

Si osserva e si denuncia inoltre la presenza di vincoli che impossibilitano il danneggiato/consumatore di avvalersi di patrocinatori o consulenti per vedersi riconosciuto il giusto risarcimento anche in ordine alle ulteriori voci di danno relative a svalutazione commerciale e fermo veicolo.

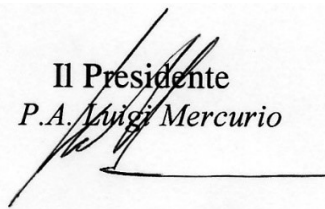
4. Note conclusive

L'AIPED, a tal proposito, reclama la chiusura di un tavolo che si è insediato senza ascoltare il parere delle Associazioni Peritali. Riteniamo urgente invece l'apertura di un dialogo con le diverse Associazioni e le Istituzioni coinvolte al fine di tener in considerazione anche la figura del Perito estimatore dei danni quale tecnico abilitato all'accertamento ed alla stima dei danni e per questo figura che è in grado di determinare se le riparazioni di un veicolo siano state eseguite secondo le regole dell'arte.

Segnaliamo, infine, che proprio in questa fase è in atto presso l'AGCM una indagine conoscitiva atta a verificare la giusta collocazione del Perito nella filiera risarcitoria. Ricordiamo in questa nostra analisi che il Perito nasce quale "attore tecnico" abilitato alla valutazione ed alla stima dei danni di veicoli e di natanti coinvolti in un sinistro, ma attualmente tale figura viene utilizzata maldestramente dalle Imprese Assicuratrici. Difatti, schiacciato da una normativa carente in molti aspetti, il Perito viene sostanzialmente reclutato dalla Compagnie ai fini commerciali con il compito di "utilizzare software di stima dei danni forniti dalle mandanti" oppure in grado di condizionare la scelta del riparatore da parte del danneggiato attraverso la "canalizzazione delle auto danneggiate presso carrozzerie fiduciarie" (alleghiamo due documenti inviati da gruppi assicurativi alla propria rete peritale – Allegato n. 1 e n. 2) allo scopo esclusivo di ridurre i costi derivanti da un sinistro stradale, accantonando l'aspetto tecnico di cui è titolato il Perito e pregiudicando gli aspetti derivanti da una riparazione non a regola d'arte, vale a dire quelli che compromettono i parametri di sicurezza delle riparazioni.

Si richiede, pertanto, un Vs. intervento sui punti sopra indicati, in quanto riteniamo il tavolo tra Confederazioni Associazioni Consumatori ed Ania anticoncorrenziale e difforme da quanto stabilito dalla Legge n.124/2017, articolo 1, comma 10.

Roma, 07 maggio 2019



Il Presidente
P.A. Luigi Mercurio