Riceviamo e pubblichiamo volentieri le 10 domande che un gruppo di carrozzieri vorrebbe rivolgere ai responsabili delle Confederazioni che li rappresentano. Domande a cui, in parte, hanno già risposto Mario Turco e Roberto Ansaldo nelle interviste pubblicate il mese scorso. Forse però il tempo che viviamo richiede maggiore chiarezza e convinzione, maggiore spirito di partecipazione e condivisione delle difficoltà e dei dubbi quotidiani dei carrozzieri, difficoltà e dubbi che le 10 domande sotto pubblicate fanno trasparire con estrema chiarezza

I numeri sono importanti
10 domande alle Confederazioni

I numeri sono importanti, lo sanno bene le Confederazioni che rappresentano l'80% dei carrozzieri artigiani. La rappresentanza. Rappresentanza in diritto civile che è poi il potere ricevuto per agire per conto altrui. Rappresentanza che non va confusa con l'attività di semplice "messo" (o portavoce che dir si voglia, in latino *nuncius*), che è quel soggetto incaricato di enunciare la volontà altrui a terzi. Infatti, mentre il rappresentante agisce in base ad una volontà propria (sia pure nell'interesse altrui), il messo si limita a riferire ad altri la dichiarazione di volontà del rappresentato (come farebbe il latore di una lettera).
E, in questo contesto, i numeri sono importanti. Tanti più sono i soggetti rappresentati, tanto maggiore deve essere lo sforzo per fare arrivare a tutti la corretta informazione e la percezione del valore che può avere il fare parte di una associazione e l'avere affidato potere e voce ad un rappresentante. Fatta questa premessa, ecco allora alcune domande (più che una moda giornalistica una presa di coscienza della propria libertà di espressione) per i nostri rappresentanti della categoria dei carrozzieri. Ci tengo a dire che alcune di queste domande sono state fatte direttamente dai carrozzieri iscritti al *Forum* e dai commenti dei carrozzieri in transito sul *blog* Carrozziere.it che hanno avuto il coraggio di esporsi insieme a me (vedi articolo a pag. di questo fascicolo, *ndr*).

1. In Italia ci sono quasi 15.000 aziende operanti nel settore Riparazione carrozzeria, voi ne rappresentate circa l'80%. *Come mai, nonostante questo elevato numero di aziende, da qualche anno non riuscite a sedervi ai tavoli per studiare una comune strategia che possa e debba sostenere il nostro comparto da continui attacchi quali abusivismo, Case automobilistiche, appalti pubblici vinti con ribassi improponibili, nuove strategie assicurative (polizze in forma specifica e nuovi contratti di fiduciariato), per non parlare dello Stato che continua a imporci dei balzelli? In questo contesto, come si difendono oggi gli interessi dei vostri iscritti?*

2. La diversità nel settore artigiano è molto forte, soprattutto nell'ambiente Carrozzeria, dove ci sono aziende che ogni anno investono risorse in attrezzature, personale e soprattutto nella tutela dell'ambiente attraverso il rispetto delle normative ma anche aziende, e sono tante a

mio avviso, ritenute aziende insalubri, a volte piccole realtà con una o due persone al massimo, altre invece grandi strutture ma poco controllate, poco formate e poco competenti tecnicamente. Realtà che di sicuro non tengono alto il nome della categoria, realtà che lo Stato attribuisce alla cosiddetta "economia sommersa". *Come potete rappresentare allo stesso modo entrambe le tipologie di azienda, ma soprattutto siete consapevoli che rappresentare anche "l'economia sommersa" non rafforza la vostra posizione nei confronti delle tante aziende artigiane regolari e trasparenti nel gestire diritti e doveri propri e dei loro clienti?*

3. **Tempario 1: lo strumento che tutti i carrozzieri utilizzano per velocizzare la quantificazione di un danno. Se è vero che il 90% delle carrozzerie utilizza un *software* di preventivazione, è vero anche che esso deve contenere un tempario. *Senza volere fare considerazioni sul giro d'affari derivante da questo indotto, mi piacerebbe però sapere: per quale motivo non esiste un tempario riconosciuto da entrambe le Confederazioni?***

4. **Tempario 2: *quante vetture sono state tempificate finora, nel 2011, considerando che il giornale Quattroruote indica l'entrata in produzione di 47 modelli da inizio anno, e soprattutto con quale metodo, visto che la maggior parte dei carrozzieri con cui sono in contatto lamenta differenze notevoli tra la carta e la realtà?***

5. **Fiduciariato e assicurazioni: le Confederazioni si sono espresse sempre contro i nuovi contratti proposti dalle Compagnie.**
Ci viene segnalato dai visitatori del portale che molti rappresentanti nazionali, regionali e provinciali delle stesse sono i primi a siglare accordi con le Compagnie assicurative. Lo ritenete "politicamente corretto"? È chiaro che ognuno a casa propria è libero di fare le scelte imprenditoriali che ritiene più utili (a costo di andare contro i valori acclamati durante i comizi)... *Però, secondo voi, come è possibile affidare a loro la tutela di un mercato e la difesa dell'indipendenza a cui il settore non vuole rinunciare, rinunciando a volte per questo ad accordi interessanti?*

6. **Considerato il potenziale che il nostro comparto può esprimere nei numeri e nella capillarità sul territorio, *è possibile che nessuno degli addetti ai lavori all'interno delle Confederazioni abbia ancora studiato un'ipotetica possibilità di sottoscrivere un accordo con uno o più gruppi assicurativi, con regole chiare e condizioni certe per entrambe le parti?* Un tempario comune, una tariffa riconosciuta, l'esclusione dalle polizze di clausole che limitano la libertà del danneggiato nella scelta del riparatore, lotta ai sinistri fasulli, sicurezza stradale, lotta all'evasione fiscale... tante sono le strade percorribili nell'interesse dell'automobilista, della Compagnia e del riparatore.**

7. **Noi Carrozzieri potremmo avere lo stesso potenziale di molte altre aziende, se meglio rappresentate, e se ci fosse maggiore volontà di portare avanti certe iniziative senza se e senza ma. Le reti fiduciarie sono la forza trainante per la promozione di polizze in forma specifica. Grazie alla crescita del numero di carrozzerie fiduciarie le Compagnie avranno l'opportunità di dirigere il mercato della riparazione. *Prendendo atto di quanto scritto sopra, con quale forza e con quale strategia i rappresentanti delle Confederazioni opereranno nella difesa delle carrozzerie indipendenti, che con l'incremento di queste polizze potrebbero non essere più in grado di riparare le vetture dei clienti acquisiti negli anni?***

8. **Tutti concordi sul fatto che una vettura riparata in carrozzeria deve tornare come prima, con una lavorazione eseguita alla regola dell'arte. Il consumatore per primo ha questa aspettativa e la Compagnia assicurativa che convoglia il sinistro in carrozzeria lo dà per scontato. Ci vorrebbero giorni e giorni per spiegare come sia difficile riparare le vetture oggi per garantire uno *standard* di sicurezza pari all'originale. Pare però che questo argomento sia "poco sentito" da alcune Compagnie, per usare un eufemismo! Alle quali spesso interessa di più avere un forte sconto sulla tariffa di manodopera, fornire ricambi, avere l'auto sostitutiva gratuitamente e per finire un bello sconto sull'imponibile della fattura. *Il ruolo delle Confederazioni in questo ambito non è chiarissimo: fondamentalmente non è di loro competenza il controllo della sicurezza delle auto riparate, ma il loro compito è quello di garantire un equilibrio al mercato. A tale proposito, quanto può interessare che per ogni sinistro che coinvolga il telaio, per esempio, sia stabilito l'onere di fare una verifica presso un centro revisioni per un controllo finale? Dopo, ovviamente, avere formato il personale dei centri revisione in merito a quali controlli effettuare. Questo controllo andrebbe a beneficio del consumatore e soprattutto obbligherebbe i carrozzieri più furbi a riparare le vetture solo ed esclusivamente a regola dell'arte. Esiste un'apertura in tal senso a livello nazionale?***

9. **Come tutte le aziende che si rispettino si lavora a progetti nell'immediato ma anche a lungo termine. *Visto che conflitti politici, dentro e tra le confederazioni, sembrano ormai risolti, quali sono oggi i progetti che vi uniscono? Quali i tempi di sviluppo previsti?***

10. ***Chi si prenderà la responsabilità del fallimento sul piano del confronto con le Compagnie e dell'avere ridotto tutto, per troppo tempo, al problema della realizzazione di un tempario?***

E, per concludere, una richiesta più che una domanda. Sarebbe bello se le Confederazioni riuscissero a rispondere a queste domande non all'insegna dell'individualismo ma del senso comune di responsabilità verso la categoria che rappresentano. Grazie, a nome mio e dei carrozzieri che ogni giorno incontro sul *blog* e sul *forum*, carrozzieri ancora fiduciosi che qualcosa di buono si possa costruire.