

CARGLASS ABBANDONA IL SETTORE CARROZZERIA



Riportiamo articolo integrale della rivista ilcarrozziere.it dell'associazione [federcarrozziere](http://federcarrozziere.it) che commenta dal proprio punto di vista l'abbandono del settore specifico carrozzeria da parte del gruppo Belron

“” La novità è rilevante e la notizia arriva da carrozzeriaautorizzata.com (vedi l'articolo). **Carglass** (il marchio del colosso multinazionale Belron) **abbandona ogni progetto nel settore carrozzeria e cede la rete in franchising**. Le carrozzerie che avevano aderito al progetto Carglass, prima Euro Car Point, si troveranno presto a far parte di una nuova rete gestita da un gruppo italiano.

Questa la notizia, cui seguono 5 nostre considerazioni.

1) Non sono note le ragioni che hanno portato Carglass a cedere il ramo carrozzeria, ovvero se tentare di lavorare per le assicurazioni sia stato anche per la multinazionale **un'operazione economicamente fallimentare** o per altre ragioni. In ogni caso è comunque molto difficile trovare aziende che riescano a lavorare a tariffe di manodopera riscalate, rispettando tempi di lavorazione imposti e prefissati da terzi. Se si gioca al ribasso (come è parso che il progetto fosse orientato), diventa complicato coinvolgere carrozzerie che oltre alle *fee* di affiliazione avrebbero dovuto corrispondere anche una percentuale sul proprio fatturato.

2) Quand'anche Carglass o un qualunque altro colosso dovesse trovare una rete di riparatori che accettino le tariffe imposte, si crea un altro problema: la canalizzazione forzata degli automobilisti danneggiati. Infatti la legge in Italia, che sul tema è l'unico stato europeo ad avere una simile esplicita norma, parla chiaro: **il danneggiato è libero di scegliere il proprio carrozziere indipendente, autonomo, di fiducia o di fiducia dell'assicuratore debitore**.

3) Perché la multinazionale esce dal settore: Non lo sappiamo. Potranno certamente esserci ragioni di difficoltà di gestione del progetto ma soprattutto pensiamo che, nel 2020, con le normative vigenti anche in tema di concorrenza, con le sentenze dei giudici di ogni ordine e grado, **sia impossibile per una multinazionale investire su piani industriali che si basano su un presupposto illegittimo e contro la legge come la canalizzazione forzata. In altri termini non ci si fida del fatto che le compagnie possano continuare ad assicurare il lavoro in un quadro normativo che non permette la canalizzazione forzata**.

4) In Italia, chi ha necessità di lavorare con la canalizzazione forzata è un imprenditore che non sempre dispone di un proprio portafoglio clienti. Oppure inconsapevolmente si limita “a fare lo sconto” su lavorazioni eseguite a clienti che sono già i propri, perchè incapace di fare valere la propria tariffa.

5) Infine è evidente che lavorare su incarico del cliente proprietario del veicolo è cosa diversa che lavorare nell'interesse della compagnia. Lavorare in convenzione talvolta non consente di operare scelte tecniche in autonomia con evidenti riflessi sulla qualità del lavoro eseguito che non sempre

risulta a regola d'arte. E' evidente che interessi economici condizionano scelte tecniche quali usare una tecnica riparativa anziché un'altra (levabolli o tecnica a caldo, sostituire invece che riparare) o usare ricambi di primo impianto piuttosto che equivalenti come pure la scelta di determinati materiali piuttosto che altri.

La ritirata della multinazionale insegna una sola cosa. Resta centrale e prevalente sul mercato la figura del carrozziere indipendente che garantisce riparazioni a regola d'arte, con massima trasparenza nel preventivo e in fattura, potendo contare su una libertà totale nell'elaborare tariffe e scegliere fornitori. Il fallimento del progetto industriale applicato al campo artigiano dimostra al contrario che il carrozziere indipendente può diventare ancora più forte se fa squadra assieme alle migliaia di riparatori autonomi. ""

(Articolo del 29 Ottobre 2020 - Fonte: ilcarrozziere.it)

(riportato da miamacchina.itl 04 novembre 2020