

## NIENTE PIU' IMPOSIZIONI CON LA CESSIONE DI CREDITO Nella partita contro l'assicuratore danneggiato e carrozziere giocano ad armi pari

### Il commento dell'Avv. Marco Bordoni alla sentenza del Giudice di Pace di Budrio

Cessione del credito al carrozzeria, risarcibilità dell'auto sostitutiva e delle spese di assistenza legale. Questi argomenti, che fino a poco tempo fa interessavano solo avvocati e liquidatori, sono oramai diventati "pane quotidiano" di un numero crescente di riparatori. Ulteriore conferma di quanto tutti i lettori già sapranno per esperienza: oggi per fare il carrozzeria non basta saper riparare le macchine: bisogna essere un po' amministratori, un po' *manager*, ed un po' anche esperti di diritto.

La sentenza del Giudice di Pace di Budrio è importante per i riparatori perché decide a loro favore molte questioni di diritto di notevole rilievo.

In primo luogo quella relativo alla validità della cessione di credito. La cessione di credito è un contratto con cui il danneggiato cede al carrozzeria il diritto di farsi risarcire dalla compagnia di assicurazione e dal responsabile. I vantaggi sono intuitivi per entrambi: il danneggiato riceve subito l'automobile riparata senza alcuna spesa, il riparatore ha una garanzia di vedersi risarcire la fattura senza essere costretto a "concordare" con la compagnia il costo della riparazione. Un particolare importante è che se il contratto viene comunicato all'assicurazione ai sensi dell'art. 1264 c.c. (basta una semplice raccomandata con allegato un originale della cessione), la compagnia non può più pagare il danneggiato (cedente il credito), ma deve necessariamente risarcire il cessionario, ovvero nel nostro caso il carrozzeria. Prima che la prassi di rilevare i crediti si diffondesse, il carrozzeria aveva solo tre alternative, tutte sgradevoli: concordare con la compagnia sottovalutando spesso il prezzo del proprio lavoro, farsi pagare subito la fattura dal cliente con la certezza di scontentarlo, oppure consegnare il mezzo senza incassare e correndo il rischio che poi il cliente, ricevuto il risarcimento, "dimenticasse" di saldare il dovuto. La cessione di credito fornisce invece una quarta alternativa, senz'altro preferibile: riparare l'auto, consegnarla subito al cliente, facendosi "cedere" il diritto ad ottenere un integrale rimborso della propria fattura.

Come ci si poteva attendere, le assicurazioni hanno osteggiato con tutte le forze questa prassi, che sottrae loro uno strumento di pressione determinante sul mondo della riparazione. Senza addentrarci in tecnicismi, e con tutte le varianti del caso, possiamo ricondurre a due tipologie le contestazioni che le compagnie sollevano di solito in giudizio. In primo luogo sostengono che le cessioni sarebbero non opponibili all'assicuratore in quanto avrebbero ad oggetto un "credito futuro" (ovvero non ancora esistente). La seconda censura fa riferimento alla norma di cui all'art. 144 C.d.A., quella che riconosce al danneggiato l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore. Secondo l'interpretazione (molto forzata) delle assicurazioni, il riferimento specifico al "danneggiato" e non anche ai suoi "aventi causa" precluderebbe l'azione risarcitoria ai soggetti che non hanno subito direttamente il danno, ma sono subentrati nella posizione del danneggiato rilevando il credito con un contratto (appunto, la cessione).

Ad un esame attento (quale quello del Giudice di Pace di Budrio), entrambe queste censure sono infondate. Il Giudice di Pace, citando un'importante pronuncia della Corte di Cassazione in tal senso (Cass. Civ. 8 ottobre 2004 n. 21.192), afferma che il credito sorto in conseguenza di un sinistro stradale non è affatto futuro: "*è acquisito sulla base ... dei principi più elementari di diritto, che il diritto al risarcimento da sinistro stradale è diritto ... da fatto illecito, che trova il suo momento genetico nel fatto del sinistro. Solo la misura del danno, potendo dipendere anche da fatti che si realizzano successivamente nel tempo ... può protrarsi temporalmente, facendo sì che il credito sia, in un certo momento, illiquido e non esigibile: ma questo non rende il diritto un diritto futuro, e non incide quindi sulla sua esistenza e sulla validità ... del contratto che ne prevede la cessione a soggetto terzo.*" Quindi, a prescindere dal fatto che

l'ordinamento non vieta la cessione di credito futuro, il problema è superato considerando che al momento di sottoscrivere il contratto di cessione, il credito da fatto illecito è perfettamente esistente, e la cessione quindi è senza dubbio valida. Né influisce la circostanza che la richiesta sia contestata nell'importo o nella fondatezza (se, ad esempio, la controparte rifiuta di ammettere la propria responsabilità nel sinistro): infatti sempre la Corte di Cassazione ha stabilito che anche il credito cosiddetto "litigioso" è cedibile (Cass. Civ. 24 maggio 2001, n. 7083).

Anche la seconda obiezione delle compagnie è irricevibile. Ricordiamo innanzi tutto la sentenza della Corte di Cassazione che riconosce il diritto del cessionario il credito di esperire l'azione diretta in ambito assicurativo r.c. auto (Cass. Civ. 25 marzo 1995, n. 3570). Ciò di cui le assicurazioni non tengono conto è che nel nostro ordinamento vige il principio della libera cedibilità dei crediti (affermato dall'art. 1260 c.c.), e che laddove il legislatore intende derogare a questo principio, stabilendo la non cedibilità di crediti di qualche genere, lo fa menzionando espressamente la deroga. Volendo esemplificare brevemente sono incedibili i crediti strettamente personali (lo stabilisce espressamente l'art. 1260 c.c.), gli assegni famigliari ( lo prevede espressamente l'art. 22 D.P.R. 30 maggio 1955 n. 797), i crediti dei partiti nei confronti dello stato (previsione espressa della L. 2 maggio 1974, art. 6), i crediti derivanti da contratti in corso nei confronti della Pubblica Amministrazione (L. 20 marzo 1965 n. 2.248). Si potrebbero fare altri esempi, ma crediamo di aver sufficientemente chiarito il concetto: l'art. 144 C.d.A. non sancisce espressamente l'incapibilità del credito, e quindi l'interpretazione in tal senso (come riconosciuto dal Giudice di Budrio) appare forzata e tendenziosa.

Infine non sfugge al Giudice di Pace un particolare che appare decisivo: ovvero (come ben sanno molti riparatori) le cessioni di credito sono costantemente utilizzate dalle compagnie di assicurazione per realizzare il cosiddetto "pagamento diretto" a favore del carrozزاio quando i danni sono concordati. Quindi è del tutto paradossale la pretesa, avanzata dalle assicurazioni, di delegittimare uno strumento da loro stesse largamente usato. Come afferma il Giudice: *"non è ... ragionevole ritenere di poter escludere, senza motivazione alcuna, una categoria di soggetti (gli aventi causa dei danneggiati) dalla possibilità di ricorrere a questo nuovo istituto processuale"*.

Chiudendo questa carrellata sulla cessione di credito occorre precisare che non solo la Corte di Cassazione si è pronunciata univocamente a favore di tale prassi, ma anche i Giudici di Pace sono nella grandissima maggioranza orientati a riconoscerne la validità ed efficacia. A fronte di poche sentenze sfavorevoli spesso molto pubblicizzate dalle compagnie, e che accusano evidenti difetti logici, non si contano le pronunce di senso opposto. Per ragioni di economia e di spazio mi limito a citare la n. 591/08 del 9 aprile 2008 resa dal Giudice di Pace di Cagliari, rinviando i lettori per un approfondimento agli ottimi interventi dei colleghi Avv. Umberto Miserandino<sup>1</sup> e Avv. Andrea Valerio<sup>2</sup>.

Non ci resta che spendere alcune parole su altri due aspetti interessanti della sentenza in esame. Il Giudice riconosce al danneggiato (e dunque al riparatore che ha rilevato il credito) il diritto al rimborso del noleggio di un mezzo sostitutivo. Non si tratta solo di confermare ed estendere l'orientamento della Corte di Cassazione secondo cui il danneggiato ha diritto al rimborso del cosiddetto danno da "fermo tecnico" (si vedano in proposito Cass. Civ. 14 dicembre 2002 n. 17.963, Cass. Civ. 13 luglio 2004 n. 12.908, Cass. Civ. 9 novembre 2006 n. 23.916). Quella che viene disattesa è un'eccezione più insidiosa: infatti la compagnia assume che l'attività di noleggio, se pur accessoria a quella di riparazione, sarebbe soggetta ad autorizzazione a mente di quanto prescritto dal D.P.R. 19 settembre 2001, n. 481. Il modo migliore per evitare questo tipo di contestazioni è richiedere al Comune la relativa autorizzazione che, in vigenza di disciplina

<sup>1</sup> U. Miserandino, *Cedibilità dei crediti risarcitori nell'ambito della circolazione stradale* <http://www.unarca.it/Portals/0/CEDIBILITA%20DEI%20CREDITI.pdf>

<sup>2</sup> A. Valerio, *Cessione di credito: una rondine non fa primavera*, in CAR Carrozzeria, Anno XXII, n. 7-8 2008, pag. 16;

di silenzio-assenso, si ottiene attraverso una semplice denuncia di inizio attività. Ad ogni modo il problema viene superato dal Giudice di Pace di Budrio, che osserva come la mancanza delle autorizzazioni richieste abbia un rilievo solo amministrativo, e non fa certo decadere il diritto al pagamento del servizio erogato: *“la normativa non sancisce l'eventuale esercizio abusivo con la perdita del diritto al compenso, e risultando documentalmente provato il pagamento di un corrispettivo per la concessione di auto sostitutiva, può riconoscersi l'importo richiesto a tale titolo, con ciò intendendosi liquidato l'intero danno da fermo tecnico”*. Anche la spesa per il noleggio dell'auto sostitutiva (un servizio che ormai i clienti hanno imparato a considerare essenziale) può quindi essere fatturata e rimborsata. Non paia indice di egoismo se si chiude richiamando il passo della sentenza con cui, accogliendo ancora una volta l'orientamento espresso dalla Corte di Cassazione (Cass. Civ. 31 maggio 2005 n. 11.606, Cass. Civ. 2 febbraio 2006, n. 2.275), si riconosce la risarcibilità delle spese di assistenza legale stragiudiziale.

Le ragioni per cui questo riconoscimento è importante anche per il riparatore risiedono nella naturale “vicinanza” di alcune figure professionali che, come riparatori, consulenti (tecnici e medici) e avvocati, costituiscono una vera e propria “filiera”, una “rete protettiva” che, con il proprio lavoro, sostiene la persona danneggiata e la mette in condizione di superare la brutta esperienza di un incidente stradale colmando lo svantaggio tecnico e culturale nei confronti dell'assicuratore e permettendogli di far valere appieno i diritti che la legge gli riconosce. Forse qualche riparatore avrà già notato che la procedura (da più parti criticata) di “indennizzo diretto”, proponendosi di privare il danneggiato di un'assistenza legale qualificata, mette in difficoltà anche il carrozzaio, che deve fare i conti con tentativi sempre più pervasivi della compagnia di indirizzare la scelta del cliente a favore di officine che hanno dovuto accettare accordi poco vantaggiosi.

In queste circostanze i professionisti che ho sopra elencato devono rendersi conto della necessità di una collaborazione sempre più stretta, collaborazione che non potrà che giovare alla qualità e alla proficuità del lavoro e alla soddisfazione del comune cliente. In quest'ottica il fatto che l'assistenza legale sia gratuita per il danneggiato è una buona notizia anche per il carrozzaio.

In conclusione, e portando un'esperienza personale devo dire che gran parte dei successi ottenuti negli ultimi anni, negli sforzi intesi a far ottenere ai danneggiati il giusto risarcimento ed ai carrozzai il giusto prezzo del proprio lavoro, sono dovuti alla serietà ed alla professionalità dei riparatori per cui ho avuto l'onore di lavorare. Infatti la strada del giusto risarcimento passa necessariamente per la rinuncia a quei piccoli “sotterfugi” e “compromessi” che oggi non possono più trovare spazio in carrozzeria come in altri contesti. Danni provati e documentati, quantificazioni serie e difendibili, clientela sincera ed in buona fede, sono il necessario presupposto che consentirà al riparatore di ottenere a testa alta un ottimo risultato, ed all'avvocato di difenderlo con successo.