

PRIMO PIANO

Cattolica, Flavio Piva lascia

Il prossimo 1° luglio Flavio Piva lascerà la carica di direttore generale area mercati e operations di Cattolica Assicurazioni. A comunicarlo è il gruppo veronese che, in una nota, parlando a nome del cda, ha espresso "il più vivo apprezzamento per la competenza, la professionalità e la passione con cui ha contribuito alla crescita del gruppo in un percorso pluriennale di sviluppo che ha visto il gruppo Cattolica ai vertici del panorama assicurativo del mercato italiano". A Piva saranno riconosciuti, oltre agli importi spettanti a titolo di compensi e altre prestazioni giuridiche maturate fino all'uscita dalla compagnia, 1,4 milioni di euro lordi a titolo di incentivo all'esodo e 300mila euro lordi a titolo di transazione generale novativa. Al manager saranno inoltre riconosciuti 674 mila euro lordi quale corrispettivo per impegni di non concorrenza, oltre a benefit non monetari pari a circa 67 mila euro. Nell'ambito di un più ampio ridisegno organizzativo che si svilupperà nel corso dei prossimi mesi, il cda del gruppo ha designato Carlo Ferraresi nuovo direttore generale dell'area mercati e canali distributivi, mantenendo ad interim la carica di cfo e investor relations officer. Ferraresi ha maturato una consolidata esperienza in Cattolica in qualità di vicedirettore generale Finanza, pianificazione strategica e controllo del gruppo veronese.

Beniamino Musto



IL PUNTO SU...

Legge Gelli "bocciata" nel penale

La Cassazione esprime un giudizio severo sulla nuova norma in tema di responsabilità sanitaria, in particolare sull'art. 6 che vorrebbe alleggerire la posizione dei sanitari nei fatti di rilevanza penale: secondo i giudici, la legge Balduzzi fornirebbe maggiore tutela

Una sentenza della Suprema Corte di Cassazione, sezione penale, numero 28.187 del 7 giugno 2017 (presidente dott. Blaiotta, estensore dott. Montagni) mette in luce, a poco più di due mesi dall'entrata in vigore della legge Gelli, le macroscopiche incongruenze lessicali e giuridiche contenute nella norma che intende depenalizzare la condotta del sanitario che si sia attenuto alle raccomandazioni previste dalle linee guida, come la legge stessa si pone di codificare per il futuro (art. 6). La sentenza affronta, con grande severità, le illogicità sistematiche che i primissimi commentatori avevano già evidenziato alla luce del tenore del testo della novella introdotta con il detto articolo. La sentenza qui riferita premette che la novella manifesta la volontà di una rifondazione della disciplina penale della responsabilità in ordine ai reati di omicidio e di lesioni colpose in ambito sanitario, come plasticamente si desume dalla creazione di una nuova incriminazione. Rileva, però, la Corte che "la lettura della nuova norma suscita alti dubbi interpretativi, a prima vista irrisolvibili, subito messi in luce dai numerosi studiosi che si sono cimentati con la riforma. Si mostrano, in effetti, incongruenze interne tanto radicali da mettere in forse la stessa razionale praticabilità della riforma in ambito applicativo. Ancor prima si ha difficoltà a cogliere la ratio della novella".



NON COLPEVOLE, SE NON PER IMPERIZIA

Entrando nel dettaglio, si legge nella motivazione di questa importante sentenza (specialmente in ottica applicativa futura della legge Gelli) che "non è punibile l'agente che rispetta le linee guida accreditate, nel caso in cui esse risultino adeguate alle specificità del caso concreto". Ma, osserva la Corte, l'enunciato "attinge alla sfera dell'ovvietà: non si comprende come potrebbe essere chiamato a rispondere di un evento lesivo l'autore che, avendo rispettato le raccomandazioni espresse da linee guida qualificate e pertinenti ed avendole in concreto attualizzate in un modo che risulti adeguato in rapporto alle contingenze del caso concreto, è evidentemente immune da colpa". Prosegue la Corte rilevando che "la disciplina, tuttavia, risulta di disarticolate contraddittorietà quando l'ovvio enunciato di cui si è detto si ponga in connessione con la prima parte del testo normativo. Vi si legge, infatti, che il *novum* trova applicazione quando l'evento si è verificato a causa di imperizia". Secondo la Corte, la drammatica incompatibilità logica è lampante: si è in colpa per imperizia e al contempo non lo si è, visto che le codificate *leges artis* sono state rispettate ed applicate in modo pertinente ed appropriato.

In buona sostanza, la Corte osserva che il richiamo al rispetto di linee guida pertinenti al caso concreto è quindi banale e, al tempo stesso, fuorviante. Viene riportata una considerazione paradossale che vale la pena riferire nei termini attinti dalla motivazione. Si legge infatti che "per esemplificare nel modo più triviale, il conducente di un'auto che impegna un incrocio con semaforo rosso determinando un incidente mortale non potrebbe invocare l'esonero da responsabilità per il solo fatto di aver rispettato il limite di velocità vigente in quel tratto di strada. Ed un atto normativo che prevedesse una disciplina del genere si esporrebbe a censure ben evidenti sul piano della razionalità, della coerenza con le fondamentali esigenze di difesa della vita e della salute, del rispetto del principio di colpevolezza".

(continua a pag. 2)

(continua da pag. 1)

L'INCOGNITA DELL'INCOMPLETEZZA DELLE LINEE GUIDA

Chiarito così, con un tipico paradosso, la complessità normativa sul ruolo delle linee guida, aggiunge la Corte che le stesse non possono mai esaurire la disciplina dell'*ars medica*. Da un lato, infatti, vi sono aspetti della medicina che non sono per nulla regolati da tale genere di direttiva; dall'altro, può accadere che il sanitario debba operare e assumere decisioni che le direttive in questioni non prendono in considerazione. In tali situazioni, osserva la Corte, la considerazione della generica osservanza delle linee guida costituisce un aspetto irrilevante ai fini della spiegazione dell'evento e della razionale analisi della condotta ai fini del giudizio di rimproverabilità colposa.

Per altro aspetto, la Corte si sofferma a lungo su un ulteriore importante considerazione che è quella, da più parti già rilevata, secondo la quale "il legislatore, con scelta sovrana, ma con espressione lessicalmente infelice, ha ritenuto di limitare l'innovazione alle sole situazioni astrattamente riconducibili alla sfera dell'imperizia cioè al profilo di colpa che involge, in via ipotetica, la violazione delle *leges artis*". Si sono volute troncature le discussioni e le incertezze verificatesi nella prassi con riferimento all'applicabilità della legge n. 189/2012 (c.d. *legge Balduzzi*), che invece, per giurisprudenza recente, era ritenuta estesa anche alla negligenza e non solo alla sfera dell'imperizia.

Appare chiaro, secondo la Corte, "che la nuova norma tronca in radice i dubbi: si è voluto mettere in chiaro che l'art. 590-sexies si applica solo quando sia stata elevata o possa essere elevata imputazione di colpa per imperizia". A questo punto, però, appare evidente che la disciplina specialistica contenuta nell'art. 6 della legge Gelli sia meno favorevole per il medico rispetto a quella della precedente legge Balduzzi. Ciò è vero al punto che la Corte osserva che la proposta ricostruzione della novella implica problemi di diritto inter-temporale con riferimento ai fatti commessi in epoca anteriore.

Sotto il profilo strettamente applicativo della norma, delimitando così ampiamente il campo di intervento e di disciplina della legge Gelli, la Corte rileva quanto segue: "la nuova disciplina non trova applicazione negli ambiti che, per qualunque ragione, non siano governati da linee guida; e neppure nelle situazioni concrete nelle quali tali raccomandazioni debbano essere radicalmente disattese per via delle peculiarità delle condizioni del paziente o per qualunque altra ragione imposta da esigenze scientificamente qualificate. Inoltre il *novum* non opera in relazione alle condotte che, sebbene poste in essere nell'ambito di approccio terapeutico regolato da linee guida pertinenti ed appropriate, non risultino per nulla disciplinate in quel contesto regolativo". Così facendo, però, il margine operativo della nuova legge risulta essere assai ridotto: "il metro di valutazione costituito dalle raccomandazioni ufficiali è invece cogente, con il suo già indicato portato di determinatezza e prevedibilità, nell'ambito di condotte che delle linee guida siano pertinente estrinsecazione".

PIÙ PROTETTIVA LA BALDUZZI

La conclusione del lungo argomentare di questa importantissima decisione, porta ad un giudizio di inefficacia della legge rispetto alla *ratio* stessa che voleva privilegiare una tutela primaria per il medico, esentandolo da profili di responsabilità penale nell'ipotesi di adesione della condotta alle linee guida.

Basta leggere, infatti, la seguente chiosa finale per comprendere la sonora bocciatura che sotto tale profilo è riferita alla legge numero 24 dell'8 marzo 2017: "L'abrogazione della legge del 2012 implica la reviviscenza, sotto tale riguardo, della preveggenza, più severa normativa che, per l'appunto, non consentiva distinzioni connesse al grado della colpa. Infatti la novella del 2017 non contiene alcun riferimento alla gravità della colpa. Naturalmente ai sensi dell'articolo 2 Cod. Pen. il nuovo regime si applica solo ai fatti commessi in epoca successiva alla riforma".

Per fatti anteriori può trovare applicazione, invece, in quando pertinente, la normativa del 2012 che appare più favorevole con riguardo alla limitazione della responsabilità ai soli casi di colpa grave.

La valutazione finale che traspare da questa importante decisione, dunque, è quella di una bocciatura sotto il profilo della pretesa accresciuta protezione dell'operatore sanitario, sotto l'aspetto penale della sua imputazione e della valutazione della sua condotta colpevole. La legge precedente (in vigore *ratione temporis*) è dunque ampiamente più protettiva per il sanitario di quella ora varata.

L'impianto della legge Gelli, in buona sostanza, mostra già, a distanza di poco più di due mesi dall'entrata in vigore, crepe di portata sostanziale e di altissimo rilievo tanto nel profilo penale, qui esaurientemente esaminato con la sentenza in argomento, quanto in numerosi profili civili per i quali sono attesi interventi limitativi o integrativi di sostanza con gli emanandi decreti attuativi.

Avv. Filippo Martini
Studio Mrv



RICERCHE

In mare, nuovi pericoli all'orizzonte

Secondo l'Allianz safety & shipping review 2017, calano le perdite marittime, ma aumentano i rischi legati alla riduzione dei costi, alle normative, a una manutenzione inadeguata e alla sicurezza informatica. Un aiuto può arrivare dalle nuove tecnologie di navigazione e di controllo



Gli incidenti nel trasporto marittimo, che hanno causato perdite integrali, sono diminuiti del 50% negli ultimi dieci anni. È quanto emerge dalla 5° edizione del Safety & shipping review 2017 di Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs), secondo cui, nel 2016, le perdite totali nel settore del trasporto marittimo sono state 85, in calo del 16% rispetto all'anno precedente (101): a oggi, il numero più basso dell'ultimo decennio.

A livello generale, cala leggermente anche il numero totale di incidenti marittimi: nel 2016, ne sono stati denunciati 2.611, in calo del 4% rispetto al 2015.

Oltre un quarto delle perdite integrali, avvenute nel 2016, si sono verificate in Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine, dove, seppur stabili, restano quasi il doppio rispetto al Mediterraneo orientale e alla zona del Mar Nero, area che si posiziona al secondo posto. Le perdite aumentano, invece, in Giappone e Cina settentrionale, nella costa orientale africana, nell'Atlantico meridionale e nella costa orientale del Sudamerica.

Naufrazi e guasti

La causa più comune dei danni totali è il naufragio (affondamento), che rappresenta oltre la metà (46) di tutte le perdite del 2016, spesso dovute al cattivo tempo: un dato comunque in calo rispetto ai 65 del 2015. Tra le altre cause, seguono gli *Incagli*, con 15 perdite (in leggero calo) e *Incendio/esplosione*, con 8 (nel 2015 erano 7).

A livello generale, oltre un terzo degli incidenti totali sono stati provocati da guasti ai macchinari, causa anche dell'aumento del 16% degli incidenti nel Mediterraneo orientale e Mar Nero.

Diminuiscono i casi di pirateria nel mondo e gli incidenti nei trasporti marittimi nel Circolo Artico, rispetto all'anno precedente; tuttavia, c'è un aumento dei sequestri di membri degli equipaggi in Asia e Africa occidentale, con un costante impatto nei transiti polari.

L'importanza della manutenzione

Il fallimento dello scorso anno di **Hanjin Shipping**, una delle principali compagnie mondiali di trasporto marittimo, ha messo in evidenza alcune criticità di questo settore. In particolare, i casi di fallimento aumentano e gli armatori cercano, quindi, di risparmiare sui costi di manutenzione e sul livello di formazione dell'equipaggio, incrementando i rischi e la conseguente perdita di attività.

Secondo Agcs, *negligenza/scarsa manutenzione* è una delle cause principali di danni a terzi, nel settore del trasporto marittimo, dove aumentano gli indennizzi e si avverte l'esigenza di ispezioni rigorose e seri controlli sulla manutenzione.

La tecnologia previene errori e guasti

Un aiuto alla sicurezza può essere dato sicuramente dalla telematica, che sta già avendo un'influenza sul mondo dei trasporti: dagli strumenti di navigazione elettronica, al controllo da terra, al benessere dell'equipaggio.

La tecnologia è in grado di ridurre sia l'impatto dell'errore umano sia il guasto ai macchinari. Riguardo al primo, l'analisi di Agcs dimostra che questo rappresenta circa il 75% del valore di quasi 15 mila indennizzi marittimi in cinque anni, equivalente a oltre 1,6 miliardi di dollari. Riguardo al guasto ai macchinari, la telematica è già stata sviluppata con successo nel settore automobilistico, migliorando il comportamento dei conducenti.

Impreparati al cyber risk

Continua a essere importante anche la minaccia dei cyber-attacchi: la maggior parte di quelli effettuati, fino a oggi, ha avuto come obiettivo principale quello di violare la sicurezza aziendale piuttosto che prendere il controllo di una nave. "Il settore dei trasporti marittimi non ha una consapevolezza particolarmente alta del rischio informatico, spiega **Rahul Khanna**, head of marine risk consulting di Agcs. Infatti, "poiché non sono ancora avvenuti incidenti importanti dovuti ad un cyber-attacco, il settore è piuttosto impreparato rispetto a questo rischio". Si stima che l'80% delle violazioni della sicurezza in mare sia dovuto ad errore umano. "La sicurezza informatica non dev'essere messa in secondo piano. Se gli hacker riuscissero a prendere il controllo di una grande nave porta-container, in una rotta strategicamente importante, potrebbero bloccare i transiti per molto tempo, provocando danni economici importanti", conclude Khanna.

Laura Servidio

RICERCHE

In aumento l'Rca nel 2017

Secondo l'Osservatorio auto di Facile.it, a maggio, il costo per assicurare un'auto è arrivato a 566 euro. A Caserta il primato dei premi più alti, ad Aosta le polizze più economiche

I prezzi dell'Rca sono aumentati in tutta Italia. A dirlo è l'Osservatorio assicurazioni auto di Facile.it che, analizzando un campione di circa un milione di preventivi effettuati negli ultimi dodici mesi, ha rilevato un rincaro medio dei premi dell'11,6% (+6,98% nel semestre), arrivando a 566 euro.

Dall'analisi emerge un sensibile aumento in tutto il Paese: in cima alla classifica, troviamo Trentino Alto Adige (+18,34%, premio medio 421,24 euro), Molise (+17,85%, 538,58 euro) e Valle d'Aosta (+15,92%, 359,03 euro), mentre gli incrementi più contenuti hanno riguardato il Veneto (+8,97%, 464,89 euro), la Basilicata (+7,75%, 492,18 euro) e la Puglia (5,44%, 671,25 euro).

In valori assoluti, gli automobilisti che, a maggio 2017, hanno pagato di più sono stati i campani (933,84 euro) e i calabresi (694,97 euro); i più fortunati, invece, i valdostani (359,03 euro), che continuano a essere gli automobilisti con il premio Rca più basso.

Le province più care e quelle più economiche

A livello provinciale, l'area dove le polizze auto costano di più è Caserta (1.014,26 euro), valore superiore di quasi l'80% rispetto a quello nazionale; viceversa, i prezzi più bassi si trovano ad Aosta (359,03 euro).

In termini di aumento percentuale nell'arco dei dodici mesi, le province che hanno registrato gli incrementi più alti sono state Imperia (+23,19%) e Benevento (+23,03%), mentre in fondo alla classifica troviamo le uniche due aree italiane che hanno visto una riduzione del costo Rca: Enna (-2,47%) e Barletta-Andria-Trani (-5,82%).

L'andamento semestrale e le garanzie accessorie

Riducendo il periodo di osservazione agli ultimi sei mesi, emerge che l'aumento medio del premio auto è più contenuto (+6,98%). A livello regionale, le variazioni maggiori si registrano in Molise (+12,54%), Calabria (+12,14%) e Basilicata (+10,96%); gli incrementi minori in Valle d'Aosta (+4,71%), Sardegna (+4,13%) e Veneto (+2,59%). A livello provinciale, Benevento guida la classifica dei rincari (+21,06%), seguita da Vibo Valentia (+18,13%) e Imperia (+17,88%).

Ultimo punto, tra le garanzie accessorie, la più richiesta in Italia è, ancora una volta, l'assistenza stradale (inserita nel 42,34% dei preventivi).

L. S.

INIZIATIVE

#NatiPer, selezionati gli otto finalisti

Al progetto più convincente andrà un premio del valore di 50mila euro. Il 19 ottobre si saprà chi ha vinto

Sono stati selezionati gli otto finalisti di #NatiPer, il contest di Axa Italia quest'anno alla quarta edizione. I progetti sono stati selezionati dalla giuria tra i 315 candidati: per loro si concretizza la possibilità di vincere il premio finale in denaro e ricevere un sostegno fattivo.

Gli otto progetti finalisti raccontano questo scenario italiano da Milano a Napoli, passando per Modena, Pisa, Teramo e Roma. Accessibilità e condivisione delle cure attraverso droni, dispositivi evoluti e piattaforme cloud, sostegno alle famiglie con asili nido on demand, sviluppo di empatia e sensibilità civica attraverso un gioco innovativo e riduzione degli sprechi alimentari in chiave green e sostenibile, sono i temi di grande attualità e dall'alto impatto sociale alla base dei progetti. I protagonisti sono singoli cittadini, start up e associazioni che, attraverso l'innovazione, lavorano per proteggere e migliorare la vita delle persone e della società.

I finalisti racconteranno gli obiettivi dei loro progetti a una troupe di filmmaker professionisti che declinerà le testimonianze raccolte in video-storie poi caricate su *nati-per.it* per offrire un'ulteriore opportunità di visibilità. Dal 4 settembre all'8 ottobre si aprirà il voto agli utenti della rete che potranno sostenere quotidianamente il progetto per loro più significativo. Entro il 19 ottobre, i voti online, sommati a quelli della giuria, proclameranno il vincitore di #NatiPer che si aggiudicherà il premio finale del valore di 50 mila euro a scelta tra tre opzioni: formazione, con la possibilità di seguire corsi o accedere a borse di studio; fornitura di strumenti e attrezzature oppure l'opportunità di suddividere il valore totale del premio tra le due opzioni precedenti e dunque 25 mila euro dedicati alla formazione e 25 mila euro all'acquisto di strumenti. Il tutto finalizzato allo sviluppo e al supporto fattivo del progetto vincitore.

B.M.

Insurance Daily**Direttore responsabile:** Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it**Editore e Redazione:** Insurance Connect Srl - Via Montepulciano 21 - 20124 Milano**T:** 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.itPer inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it