

PRIMO PIANO

Unipol, un 2019 in crescita

Nel 2019 il gruppo Unipol ha realizzato un risultato netto consolidato di 1.087 milioni di euro, in crescita del 73% rispetto al 2018. È quanto rivelano i risultati preliminari consolidati relativi all'esercizio dello scorso anno e presentati ieri al cda. Il risultato netto raggiunto lo scorso anno comprende, tra le altre cose, "anche gli effetti positivi derivanti dal primo consolidamento con il metodo del patrimonio netto del gruppo Bper", spiega una nota del gruppo, che ricorda come il risultato del 2018 includesse "una plusvalenza di 309 milioni di euro legata alla cessione della partecipazione in Popolare Vita".

Scendendo nel dettaglio, nel comparto danni la raccolta diretta del gruppo è pari a 8.167 milioni di euro (+2,7% rispetto ai 7.953 milioni del 2018), con premi auto a 4.178 milioni di euro, sostanzialmente stabili rispetto al 2018. Il comparto non auto registra una raccolta pari a 3.989 milioni di euro (+5,8% rispetto ai 3.770 milioni del 2018), grazie soprattutto alla crescita del settore salute (+11,2%). Nel comparto vita, Unipol lo scorso anno ha registrato una significativa crescita di fatturato raggiungendo, a perimetro omogeneo, una raccolta diretta pari a 5.847 milioni di euro (+36,2% rispetto ai 4.292 milioni del 2018). Per leggere la news completa, clicca qui.

B.M.

IL PUNTO SU....

Rca: la tutela della parte debole

Una recente sentenza in tema di circolazione stradale definisce una linea chiara sui diritti del trasportato vittima di incidente, in accordo con la normativa comunitaria e nazionale

Il 21 gennaio scorso la suprema Corte di Cassazione potrebbe aver messo un paletto decisivo in una importante questione che riguarda la disciplina obbligatoria dell'assicurazione civile auto.

La sentenza 1161 del gennaio scorso ha chiarito ulteriormente uno degli aspetti che riguarda la tutela civile di legge, riconosciuto dalle direttive comunitarie prima e dalla legge nazionale poi, al trasportato su un veicolo coinvolto in un incidente stradale.

L'articolo 141 del Codice delle Assicurazioni (che ha recepito il dettato comunitario), infatti, consente a chi abbia riportato lesioni in seguito a una collisione stradale mentre si trovava nella posizione del trasportato (figura "debole" e certamente priva di responsabilità nell'accadimento) di chiedere il risarcimento del danno oltre che al responsabile civile anche all'assicuratore del veicolo sul quale viaggiava ospitato, prescindendo proprio dal profilo di responsabilità che abbia coinvolto il conducente del mezzo ospitante.

Una parte della giurisprudenza degli ultimi anni riteneva che detta norma avesse delle limitazioni sul piano della sua applicabilità, escludendola nel caso in cui uno dei due veicoli antagonisti non fosse assicurato, ovvero fosse garantito da una compagnia di assicurazione estera, sul presupposto che, in tali casi, non fosse applicabile il meccanismo di regresso previsto dall'apposito accordo tra assicuratori (Card Ctt).

PRIMA LA TUTELA DEL PASSEGGERO

Nel caso odierno, la domanda di risarcimento era respinta proprio sul presupposto che "il risarcimento diretto non è un diritto assoluto ma è regolamentato dalle imprese assicuratrici stipulanti fra loro una convenzione e poiché l'assicurazione del veicolo (omissis) non era aderente a tale convenzione non poteva in questo caso essere utilizzato il sistema del risarcimento diretto".

Ricorreva in Cassazione la trasportata infortunata assumendo che la mancata adesione alla convenzione (della compagnia straniera garante del veicolo vettore) non incide sugli strumenti a tutela del terzo trasportato, bensì solo sulla possibilità per le compagnie assicurative di gestire la rivalsa mediante la procedura semplificata prevista dalla convenzione stessa.

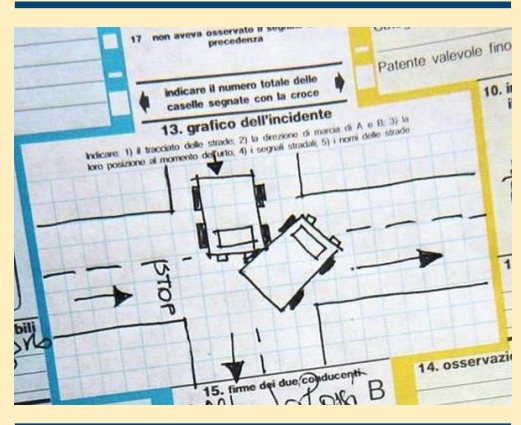
La Corte accoglie la censura confermando un orientamento in effetti piuttosto recente che porta a elevare la primaria tutela del trasportato al di sopra dei meccanismi di regolazione del flusso economico del danno e anche delle stesse incongruenze lessicali di una norma di formulazione assai ostica.

(continua a pag. 2)



(continua da pag. 1)

Rammenta la Corte che, recentemente, sull'analoga questione relativa alla Card, adottata in attuazione del dpr del 18 luglio 2006, n. 254, di cui la Ctt è parte, si era già pronunciata, affermando il seguente principio di diritto: in tema di risarcimento del danno da incidente stradale, la persona trasportata può avvalersi dell'azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazioni del veicolo sul quale viaggiava al momento del sinistro, anche se quest'ultimo sia stato determinato da uno scontro in cui sia rimasto coinvolto un veicolo assicurato con una compagnia che non abbia aderito alla convenzione tra assicuratori per il risarcimento diretto, Card, atteso che il dlgs n. 206 del 2005, art. 141 di derivazione comunitaria, assegna una garanzia diretta alle vittime dei sinistri stradali, in un'ottica di tutela sociale, che fa traslare il rischio di causa dal terzo trasportato, vittima del sinistro, sulla compagnia assicuratrice del trasportante (Sez. III, Ordinanza 1279 del 18 gennaio 2019).



IL TERZO PUÒ AVVIARE LA PROCEDURA DIRETTA

In precedenza, la stessa giurisprudenza si era inoltre espressa sull'ambito d'applicazione dell'art. 141 del Cap in relazione al caso di sinistro in cui uno dei veicoli fosse privo di assicurazione Rca. (Sez. III, Ordinanza 16477 del 05 luglio 2017).

In quell'occasione il Collegio osservò che l'interpretazione costituzionalmente orientata della norma, pur di non facile interpretazione, imponeva di riconoscere al terzo la possibilità di azionare la procedura diretta, a prescindere dall'identificazione del soggetto civilmente responsabile, dalla ripartizione di responsabilità tra conducenti e finanche dall'essere assicurato il veicolo antagonista, salvo esclusivamente il caso fortuito.

In questo modo, sarebbe stato possibile tener conto dell'esigenza di salvaguardare la posizione del terzo, non ostacolando il ricorso a uno strumento di tutela semplificato e più celere, aggiuntivo rispetto all'ordinaria azione nei confronti del proprietario del veicolo e civilmente responsabile.

Sebbene riconoscere la legittimazione del terzo trasportato di agire ai sensi dell'art. 141 anche quando nel sinistro è coinvolto un veicolo non assicurato o non identificato, potrebbe pregiudicare la possibilità di rivalsa della compagnia assicurativa, "ciò risponde a una scelta del legislatore in tema di allocazione del rischio, che ha scelto di privilegiare, nei limiti del massimale minimo di legge, il diritto del trasportato a ottenere prontamente il risarcimento, agendo nei confronti del soggetto a lui sicuramente noto (la compagnia di assicurazioni del veicolo sul quale è trasportato), senza dover né attendere l'accertamento delle rispettive responsabilità, né tanto meno dover procedere alle ricerche della compagnia assicuratrice del veicolo investitore" (Sez. III, Ordinanza 16477 del 05 luglio 2017, Rv. 644953 - 01).

SI RICONFERMA LA LINEA DI PROTEZIONE DEI TRASPORTATI

Fatti questi richiami ai precedenti pronunciamenti e alle ragioni dalle quali detti orientamenti muovono, la Corte conclude, nell'accogliere il ricorso della danneggiata, di doversi muovere nel solco tracciato dalla Corte di Giustizia, secondo cui l'esatta interpretazione delle direttive europee in materia di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli deve condurre a privilegiare la posizione del terzo trasportato in conformità al principio solidaristico *vulneratus ante omnia reficiendus*, con l'unico limite del terzo consapevole della circolazione illegale del mezzo.

Con la conclusione che "in applicazione di questi principi, da cui non vi è ragione di discostarsi, il ricorso deve essere accolto, con conseguente cassazione della sentenza impugnata. Il giudice del rinvio, vincolato all'osservanza dei menzionati principi di diritto, provvederà altresì alla liquidazione delle spese processuali del giudizio di legittimità".

La decisione qui segnalata possiamo dire si inserisca nel solco di un tema generale di riaffermazione della tutela della "parte debole" della circolazione stradale, in questo caso il trasportato, altrove il pedone come nel recente pronunciamento del quale si è dato atto su questa pubblicazione (Cass. Ord. 33675 del 18 dicembre 2019 – *Insurance Daily* n. 1683 del 31 gennaio scorso), che ha la finalità (rimettendo la questione di diritto alle Sezioni Unite della Corte) del possibile ampliamento del concetto di circolazione stradale ai fini dell'obbligo assicurativo, per includervi anche le aree private non soggette a pubblico passaggio.

Filippo Martini,
Studio Mrv

MERCATO

Come creare un'Europa più verde e sostenibile

Insurance Europe vuole essere il motore della transizione ecologica (ed economica) e accompagnare il Green Deal della Commissione. Ma occorre creare un ambiente più adatto agli investimenti a lungo termine

Il settore assicurativo europeo vuol essere in prima fila per sostenere l'obiettivo dell'Europa di diventare il primo continente neutro dal punto di vista climatico entro il 2050, ed è disposto a contribuire al Green Deal dell'Unione Europea.

Lo ha specificato **Insurance Europe** in un paper, sottolineando come gli assicuratori siano particolarmente consapevoli e sensibili alle minacce poste dal cambiamento climatico, sia in quanto sottoscrittori di rischi sia in quanto pagatori dei sinistri. Giacché l'insieme dei player assicurativi è il principale investitore istituzionale in Europa, le compagnie possono svolgere un ruolo significativo nel finanziamento della transizione ecologica.

L'industry, d'altra parte, ha identificato il cambiamento climatico come un rischio emergente oltre vent'anni fa e da allora ha richiamato le istituzioni a ulteriori azioni da intraprendere per contribuire a mitigare il suo impatto.

La dipendenza dai combustibili fossili

Per creare un'Europa più verde e sostenibile, secondo Insurance Europe, occorre accettare certe sfide. Solo per raggiungere gli obiettivi climatici ed energetici al 2030, cioè tra soli 10 anni, l'Europa deve colmare un divario annuo di investimenti pari a 260 miliardi di euro, secondo la Commissione Europea. Tuttavia, al momento mancano asset sostenibili in cui investire, anche perché l'Europa è ancora fortemente dipendente dai combustibili fossili.

Indipendentemente dagli sforzi per limitare i cambiamenti climatici, sono comunque necessarie strategie di adattamento. La frequenza e l'entità delle catastrofi naturali sono già visibilmente influenzate negativamente dal clima e questa tendenza non farà altro che intensificarsi: gli attuali piani di prevenzione e resilienza alle catastrofi naturali non sono all'altezza di queste sfide. Inoltre, c'è da ricordare che una



parte significativa delle perdite economiche causate da catastrofi naturali in Europa non è assicurata: nel 2018, circa i due terzi dei danni economici non era coperto.

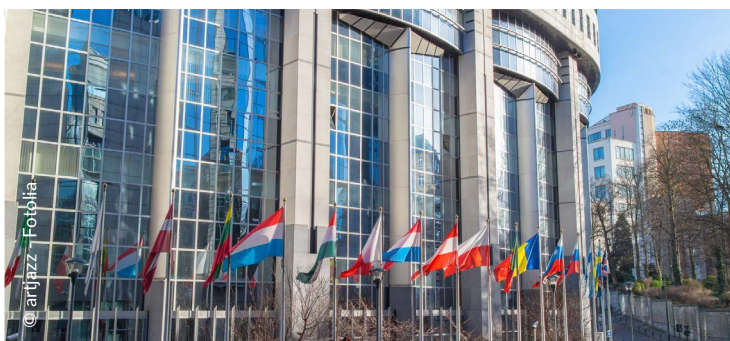
Serve un nuovo framework per gli investimenti

Secondo la federazione, con un patrimonio gestito di 10.200 miliardi di euro, il settore assicurativo è l'attore ideale per accompagnare la transizione del sistema economico. Gli assicuratori hanno già sviluppato una serie di approcci alla sostenibilità, e hanno assunto impegni di investimento sostenibile, accompagnati da strategie Esg per attuare il cambiamento.

Ma la transizione verso un'economia a zero emissioni richiede un impegno comune sotto la responsabilità condivisa dei decisori politici, di tutti i settori industriali, ma anche delle singole persone.

Insurance Europe, per questo, chiede alle istituzioni di creare un quadro normativo chiaro e semplice per gli investimenti, armonizzando così le norme e i sistemi finanziari. Questo nuovo framework dovrebbe adattarsi alle diverse strategie degli investitori, supportando così la transizione verso un'economia della sostenibilità.

In questo senso è necessario rimuovere i disincentivi agli investimenti a lungo termine, poiché questi sono anche ostacoli agli investimenti sostenibili. La revisione 2020 di Solvency II, dicono da Insurance Europe, sia quindi l'occasione per ridurre il peso eccessivo delle passività a lungo termine nei portafogli assicurativi; ridurre la volatilità artificiale in bilancio; e prendere atto che una sana combinazione di attività e passività riduce l'esposizione ai rischi d'investimento a breve termine. Senza queste modifiche la capacità del settore assicurativo di finanziare la transizione economica sarà limitata.



Fabrizio Aurilia

COMPAGNIE

Nuovi ruoli nella distribuzione del gruppo Generali in Italia

In Generali Italia, Stefano Gentili diventa senior advisor di Marco Sesana per le tematiche distributive, mentre Marco Oddone è il nuovo chief marketing e distribution officer; in Alleanza viene istituita nuova struttura Distribution, affidata a Ezio Peroni, il Marketing va a Claudia Ghinfanti

Generali Country Italia ha annunciato ieri nuovi ruoli nella distribuzione di **Generali Italia** e **Alleanza Assicurazioni**, con effetto dal 1° marzo 2020.

Stefano Gentili, il manager che si è occupato in prima persona dell'unificazione della rete Generali Italia e del nuovo mandato unico (firmato a luglio 2019), assumerà il nuovo ruolo di senior advisor per Generali Italia, a riporto di **Marco Sesana**, ceo di Generali Italia e global business lines. Nel suo nuovo ruolo, Gentili si focalizzerà sull'evoluzione dei modelli distributivi e su tematiche distributive in ambito associativo.

La guida della rete di Generali Italia sarà affidata a **Marco Oddone**, già responsabile marketing e distribution di Alleanza Assicurazioni. Oddone assumerà il ruolo di chief marketing & distribution officer, e sarà a diretto riporto di Marco Sesana. "Con una consolidata esperienza nel campo della distribuzione – sottolinea una nota di Generali – Oddone ha guidato con successo diverse strutture distributive del gruppo e, negli

ultimi anni, la trasformazione della rete di Alleanza facendola diventare primo network assicurativo digitalizzato in Europa".

In Alleanza Assicurazioni vengono istituite una nuova struttura **Distribution**, affidata a **Ezio Peroni**, e una struttura **Marketing**, guidata da **Claudia Ghinfanti**, "entrambi in prima fila nella trasformazione della compagnia", a diretto riporto dell'amministratore delegato **Davide Passero**.

"Con i nuovi ruoli – ha spiegato Marco Sesana – valorizziamo le nostre migliori competenze nella squadra della distribuzione. Il nostro obiettivo è accrescere la nostra capacità di fornire consulenza di valore, pilastro della strategia **Partner di Vita**. Dopo la firma del mandato unico con i gruppi agenti di Generali e la trasformazione digitale della rete Alleanza, vogliamo continuare ad accrescere la nostra leadership con una sempre maggiore attenzione all'evoluzione dei modelli distributivi".

Beniamino Musto



SOCIETÀ E RISCHIO
L'INFORMAZIONE PER UN MONDO CHE CAMBIA

RIVISTA ON LINE DI CULTURA
DEL RISCHIO E CULTURA ASSICURATIVA

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

www.societaerischio.it



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.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 14 febbraio di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577