

PRIMO PIANO

È uscito Insurance Review #88

È in distribuzione il numero di ottobre di Insurance Review, la rivista di Insurance Connect specializzata in assicurazioni e mondo del rischio. In questo numero la copertina è dedicata al rilancio dell'Italia, tra necessità di sviluppo e doveri di sostenibilità. Si parla di come risparmio gestito, previdenza, consulenza e ruolo delle compagnie assicurative potranno dare il loro contributo alla rinascita del Paese, in un momento cruciale in cui la pandemia sembra finalmente raffreddarsi. Oltre che questi temi, sulla rivista troverete uno Speciale dedicato all'insurtech italiana e internazionale; un approfondimento sul rischio geopolitico; un focus sul welfare aziendale sempre più attore protagonista anche da un punto di vista sociale; e un'analisi dell'avvocato Carlo Galantini su come sta cambiando il dialogo tra Ivass e le rappresentanze degli intermediari. E ancora, per la sezione Esperienze, Erik Somaschini parla del suo modello di agenzia boutique; mentre nello spazio dedicato ai gruppi agenti, conosceremo meglio l'Associazione Gruppo Agenti Itas. Non mancano, come sempre, tante news e le rubriche. Per abbonarsi basta scrivere ad abbonamenti@insuranceconnect.it o visitare la pagina dedicata, cliccando qui. Su Apple Store e Play Store, è anche possibile scaricare l'app e acquistare i singoli numeri.

RISK MANAGEMENT

Un'estate di fuoco

L'incendio al grattacielo Torre del Moro a Milano rappresenta un caso esemplare riguardo alla complessità nell'individuare le responsabilità che attengono a un evento assicurato. Il primo passo è comprendere caratteristiche e qualità del prodotto di rivestimento utilizzato per l'edificio, ma vanno valutate le posizioni di tutte le parti coinvolte nella costruzione. Infine entrano in gioco le coperture stipulate dai singoli condòmini

SECONDA PARTE

I danni determinati dall'incendio al condominio Torre del Moro i via Antonini, a Milano, sono ingenti. Il grattacielo ospitava almeno 70 famiglie, oltre che uffici, ristoranti e negozi. Il solo valore dell'immobile pare ammontasse a poco meno di 30 milioni di euro.

La Procura ha così aperto un'inchiesta per disastro colposo.

Sappiamo che a prendere fuoco sarebbe stato un appartamento all'ultimo piano e che le fiamme si sono poi propagate lungo la facciata, consumando l'edificio in pochissimo tempo, fino a mostrarne l'ossatura.

Le indagini si concentrano sulla proprietà e sull'impresa di costruzione, chiusa alcuni anni fa e trasformata in real estate, come pure sull'azienda che ha realizzato il rivestimento. Un altro filone dell'indagine riguarda l'impianto antincendio, che sarebbe stato parzialmente fuori uso.

L'Alucobond è un materiale molto utilizzato nelle nuove costruzioni, che oggi è certificato come *ignifugo* o *fire retardant*. Tuttavia, il rivestimento della torre di via Antonini è stato posizionato nel 2011, quando è terminata la costruzione dell'edificio. All'epoca le normative non imponevano l'uso di materiale antincendio all'esterno dei palazzi e, per la verità, anche oggi la materia è abbastanza controversa, come spiegano gli inquirenti.

Ma un conto è utilizzare pannelli non ignifughi, un altro è montare prodotti che hanno invece favorito le fiamme, alimentandole.

(continua a pag. 2)



**INSURANCE CONNECT
È SU TWITTER**

Seguici cliccando qui



(continua da pag. 1)

DALL'IMPRESA ALLA NORMA, È COMPLESSO IL TEMA DELLE RESPONSABILITÀ

Torniamo dunque alla questione dell'individuazione delle responsabilità.

Se dovesse appurarsi che il difetto era già presente nei progetti, e che i progettisti avevano omesso di indicare il tipo di pannelli più sicuro e adatto per un edificio di questo genere, il conto verrebbe presentato a loro.

In quanto professionisti, la legge obbliga ingegneri e architetti a munirsi di un'adeguata copertura assicurativa per la responsabilità professionale loro ascrivibile. Il rischio, insomma, risulterebbe coperto, ma c'è da tener presente che una polizza di responsabilità professionale raramente garantisce un massimale in grado di coprire danni così ingenti e, comunque, è probabile che le responsabilità vengano condivise con il costruttore, che dovrebbe essere ben informato sulla necessità di utilizzare determinati materiali, per garantire la sicurezza dell'edificio in opera.

Come sappiamo, anche i costruttori sono obbligati a contrarre polizze per coprire eventuali errori e danni causati in seguito a loro comportamenti omissivi. Il settore investigativo dei Vigili del Fuoco sta esaminando il materiale prelevato nel corso dell'incendio, per valutare eventuali responsabilità dell'appaltatore, e ciò terrà comunque conto della normativa in corso all'epoca della costruzione.

L'articolo 1669 del Codice civile stabilisce la responsabilità del costruttore, in caso di rovina o gravi difetti degli edifici eretti, purché si manifestino entro il termine di dieci anni dal loro completamento. Si tratta della cosiddetta garanzia postuma decennale.

La Torre del Moro è stata costruita tra il 2006 e il 2011, e sono appena trascorsi 10 anni dalla fine dei lavori. Ci troviamo quindi sul filo di lana per definire se questa copertura possa essere invocata o se non sia già andata in prescrizione.

La proprietà, per quanto divisa tra un certo numero di inquilini, dovrà pure rispondere perché è comunque responsabilità di ogni proprietario di un immobile qualsiasi danno che possa derivare a terzi dalla sua rovina, a meno che lo stesso non provi che tali danni siano dovuti a vizio di manutenzione o – appunto – di costruzione, così come definito all'articolo 2053 del Codice civile.

È poi possibile che vengano considerate responsabili le società che hanno fornito i materiali. Come si è accennato, pare che nel capitolato dei lavori depositato in Comune, i pannelli utilizzati fossero definiti ignifughi, ma le evidenze hanno mostrato come la torre si sia trasformata in breve tempo in una torcia, e questo sarebbe poco coerente con tale assunto.

Inoltre, ci sarebbe da considerare il già citato precedente della Grenfell Tower a Londra, poiché in quel caso (che dimostra molte analogie con quello della Torre del Moro) la responsabilità è stata ascritta proprio al fornitore dei materiali.

C'è poi da tenere in conto la responsabilità dell'amministratore del condominio, poiché si dovrà chiarire se vi sia stata qualche mancanza nella manutenzione dello stabile.

UN ALTRO FRONTE È LA RESPONSABILITÀ SULL'IMPIANTO ANTINCENDIO

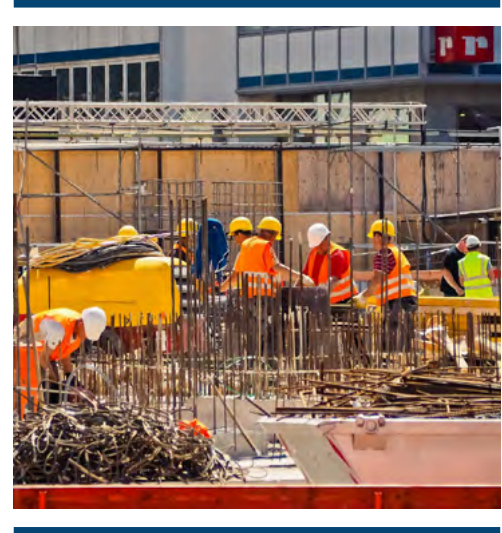
Sembra inoltre che l'impianto antincendio non fosse perfettamente funzionante, e non si capisce come mai lo stesso non sia intervenuto a dovere. Gli idranti di ben cinque piani sarebbero stati fuori uso e l'allarme non avrebbe suonato.

L'amministratore condominiale ha, nelle sue competenze, anche la responsabilità della sicurezza dell'edificio che amministra. Quindi, se si dimostrasse che questi non avesse adempiuto il suo dovere, si potrebbe valutare la responsabilità civile a lui ascrivibile, come previsto dall'articolo 1130 del Codice civile.

Non abbiamo ancora parlato delle polizze incendio che ciascun inquilino avrà acceso privatamente e a quelle che potrebbero essere legate a eventuali contratti di mutuo stipulati presso le banche, ma sono ancora molti i soggetti che potrebbero essere coinvolti in un incendio di queste dimensioni.

E per fortuna non c'erano lavori in corso nello stabile, perché in questo caso avremmo a che fare con ulteriori fattispecie di responsabilità, com'è capitato a Torino, dove un fabbro che stava installando una cassaforte ha perso il controllo della fiamma che utilizzava per saldare e ha mandato alle fiamme un palazzo con un centinaio di residenti.

Ma questa è un'altra storia dell'estate di fuoco che abbiamo trascorso, e il dramma della Torre del Moro è già abbastanza complicato di per sé.



Cinzia Altomare

(La prima parte dell'articolo è stata pubblicata su Insurance Daily di mercoledì 6 ottobre)

NORMATIVA

Circolazione dei monopattini e Rc obbligatoria: una soluzione necessaria

È stata presentata in Senato una proposta di legge finalizzata a introdurre l'obbligo assicurativo per i velocipedi a motore. La formulazione è però vaga e va approfondita, perché l'uso di tali veicoli è più affine a una copertura Rca che a una Rcg

Il sorprendente successo della campagna di sperimentazione del monopattino elettrico quale nuova forma della cosiddetta *micromobilità urbana* è stato accompagnato (diremmo inevitabilmente) da un apprezzabile numero di sinistri con il coinvolgimento di tale tipologia di veicolo. Da più parti è stata dunque segnalata la necessità che il legislatore intervenga quanto prima con una puntuale regolamentazione del fenomeno e, in particolare, con la previsione di adeguate tutele in favore dei terzi danneggiati. In tale prospettiva è stata così presentata in Senato una proposta di legge (S. 2140) volta a introdurre l'obbligo di assicurazione della Rc quale condizione per la messa in circolazione dei monopattini elettrici.

Stando a un recente sondaggio sul tema (da cui è emerso che il 70% degli intervistati è favorevole all'introduzione dell'obbligo assicurativo – fonte **Nielsen**), diremmo che l'iniziativa parlamentare è ben allineata al sentire di gran parte degli utenti della strada. D'altro canto, a una lettura complessiva del testo del ddl, il ricorso allo strumento assicurativo, per come declinato nel testo della proposta, non solo si risolve in una mera petizione di principio, ma risulta del tutto disorganico rispetto al vigente impianto dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile da circolazione stradale.

Una formulazione troppo generica

L'art. 2 del ddl pone un divieto di messa in circolazione dei monopattini elettrici in difetto di "copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi".

Ebbene, tale formula risulta piuttosto infelice: a quali norme, tra quelle vigenti in materia di (assicurazione della) responsabilità civile, intendono riferirsi i relatori? Agli articoli 122 e seguenti del Codice delle assicurazioni private (e cioè alla legislazione speciale in materia di assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore senza guida di rotaie) o, più semplicemente, all'art. 1917 del Codice Civile (recante la disciplina generale del contratto di assicurazione della responsabilità civile)?

La prima soluzione sarebbe di certo più coerente con la ratio sottesa alla proposta di legge e, soprattutto, con l'evidente prossimità del monopattino elettrico ad altri mezzi (si pensi ad uno scooter di bassa cilindrata) soggetti alla disciplina speciale di cui al Codice delle assicurazioni.



Nessuna azione diretta per i danneggiati

D'altro canto, non potremmo omettere di considerare come, ad oggi, il monopattino sia espressamente equiparato al velocipede (cioè a una comune bicicletta) e non anche a un mezzo a motore (art. 1 comma 75 L. 160/2019). Già solo per questo, dunque, dovremmo escludere che l'art. 2 del ddl possa essere interpretato come un rinvio alla legislazione speciale di cui al Codice delle assicurazioni: per l'effetto, il terzo danneggiato non disporrebbe di alcuna azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile e, ancora, potrebbe vedersi opporre da quest'ultimo tutte le eccezioni contrattuali quali, ad esempio, franchigie ed esclusioni di copertura eventualmente previste in polizza. Lo stesso massimale sarebbe rimesso alla libera contrattazione tra il proprietario/conducente del monopattino e l'assicuratore: in definitiva, l'assolvimento dell'obbligo di assicurazione si risolverebbe nella sottoscrizione di una comune polizza di Rc generale.

È pur vero che, ad oggi, sul mercato sono già disponibili alcune linee di prodotto dedicate proprio alla circolazione dei monopattini (volte, dunque, a offrire una tutela adeguata a quello specifico rischio). D'altro canto, non vi è dubbio che l'eventuale introduzione dell'obbligo nei termini di cui al già citato art. 2 ddl non offrirebbe alcuna garanzia diretta ed effettiva (anche solo in termini di capienza della copertura) per il terzo danneggiato.

(continua a pag. 4)

(continua da pag. 3)

Identificazione del veicolo e ricorso alla tutela del Fgvs

Andando oltre l'art. 2 del ddl espressamente dedicato all'assicurazione obbligatoria, non potremmo poi omettere di considerare come i relatori della proposta di legge non abbiano neppure preso in considerazione, quantomeno per i monopattini dotati di maggiore potenza nominale, l'eventualità di istituire un registro pubblico e, contestualmente, di introdurre l'obbligo di targare il veicolo per consentirne una più agevole identificazione (cosa che è stato fortemente caldeggiato da **Aci**).

Ebbene, la mancata previsione dell'obbligo di targa potrebbe avere l'effetto, in non pochi casi, di deviare le eventuali rimostranze dei danneggiati dai responsabili (e dai loro assicuratori) verso il *Fondo di garanzia vittime della strada* (Fgvs): e infatti, ai sensi dell'art. 283 comma 1 lett. a) del Codice delle assicurazioni, il Fondo risarcisce i danni causati dalla circolazione dei veicoli per i quali vi è obbligo di assicurazione (e, dunque, anche per i monopattini elettrici nel caso di approvazione del ddl) nei casi in cui il sinistro sia stato cagionato da un mezzo non identificato.

Una scelta di Rcg escluderebbe la contribuzione al Fondo

Sul punto, invero, occorre considerare come il Fondo di garanzia vittime della strada sia finanziato dalle imprese autorizzate all'esercizio del ramo 10 Rc Auto (mediante la corresponsione di un apposito contributo attualmente pari al 2,50% del premio incassato): pertanto, almeno da un punto di vista sistematico, l'accesso alla tutela del Fondo per i danni cagionati da un monopattino (la cui assicurazione, come detto, dovrebbe accedere al ramo 13 Rc Generale e, pertanto, non sarebbe soggetta all'obbligo di contribuzione) potrebbe risultare quantomeno impropria. D'altro canto, la formulazione letterale del sopra citato art. 283 comma 1 lett. a) del Codice delle assicurazioni è inequivoco (la disposizione non discrimina tra veicoli a motore e altre tipologie di veicoli, richiedendo unicamente che la circolazione del mezzo sia soggetta a obbligo di assicurazione) e, pertanto, la domanda di risarcimento nei confronti del Fondo, in caso di sinistro cagionato da un monopattino non identificato, potrebbe risultare pienamente fondata.

Oltretutto, il richiamo al finanziamento del Fondo di garanzia vittime della strada suggerisce un'ulteriore considerazione su di un aspetto non meno rilevante.

Imposizione fiscale sul premio

Il premio della polizza Rca è infatti soggetto all'applicazione di uno specifico contributo destinato al Servizio sanitario nazionale: in particolare, ai sensi dell'art. 334 Cap, tale contributo (pari al 10,5% del premio netto) è sostitutivo delle azioni, spettanti alle Regioni e agli altri enti che erogano pre-



stazioni a carico del Servizio sanitario nazionale, nei confronti dell'impresa di assicurazione e del responsabile del sinistro per il rimborso delle prestazioni erogate ai danneggiati dalla circolazione dei veicoli a motore.

Ebbene, è evidente che il premio dell'assicurazione obbligatoria per la circolazione dei monopattini non sarebbe soggetto neppure all'applicazione di detto contributo (vertendosi – lo si ripete – su di una copertura che accede al ramo Rc generale non a quello Rc auto). Nondimeno, tale discriminazione appare francamente irragionevole, atteso che la circolazione dei monopattini elettrici potrebbe causare danni alla persona non meno gravi rispetto a quelli che potrebbero essere provocati dalla circolazione di un ciclomotore e che, in quanto tali, ben potrebbero richiedere l'accesso, da parte del danneggiato, alle prestazioni del Servizio sanitario nazionale.

Una proposta da rimeditare

Sebbene le premesse da cui muove risultino pienamente condivisibili, la proposta di legge in discussione al Senato meriterebbe, dunque, di essere attentamente rimeditata, affinché tale iniziativa legislativa, da un lato, restituisca ai terzi danneggiati una tutela effettiva e, dall'altro, risulti organica rispetto all'attuale assetto dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile da circolazione stradale. Assetto che va sempre più definendosi intorno a un concetto espansivo di circolazione stradale, tale da ricomprendere l'impiego del veicolo anche su aree private chiuse al pubblico (sia pur alle condizioni indicate dalle Sezioni Unite della Cassazione nella recentissima sentenza n. 21983/21) e dal quale, dunque, non può essere ragionevolmente esclusa la circolazione su aree pubbliche di veicoli, quali appunto i monopattini elettrici, che, a dispetto della loro equiparazione formale ai velocipedi, possiedono, di fatto, caratteristiche non dissimili da quelle di un veicolo a motore.

Giuseppe Chiriatti,
avvocato in Milano

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 7 ottobre di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577

XIX Convegno Benpower

LA SFIDA OLTRE L'EMERGENZA

Dalla pandemia ai cambiamenti climatici, i nuovi scenari dell'assicurazione property

- 10.30-10.35 ▶ **BENVENUTO**
Maria Carolina Balbusso, Responsabile Marketing e Comunicazione Benpower
- 10.35-11.35 ▶ **TAVOLA ROTONDA: NUOVE EMERGENZE PROPERTY, SOLUZIONI E PROGETTI INTEGRATI**
Modera: *Maria Rosa Alaggio, Direttore Responsabile Insurance Review*
- Ellen Bertolo, Head of Claims Aon Italia*
Giuseppe Degradi, Consigliere Aipai
Michele Grilli, Responsabile Sinistri Sara
Andrea Gualtirolo, Head of Large Property Claims AXA Italia
Nicola Mancino, Responsabile Allianz Global Corporate & Specialty
Renato Vecchio, Direttore Assicurativo e Risk Management Benpower
- 11.35-11.45 ▶ **INTERMEZZO: INSURTECH 2021: TREND E VISIONI D'INSIEME**
Gerardo Di Francesco, Founder & General Secretary Italian Insurtech Association
- 11.45-12.45 ▶ **TAVOLA ROTONDA: IL PARADIGMA DEL CLIENTE OLTRE L'EMERGENZA, SFIDE E OPPORTUNITÀ**
Modera: *Maria Rosa Alaggio, Direttore Responsabile Insurance Review*
- Marcella Accoto, Southern Region Cluster Claims Manager Chubb Italy*
Lucio Silvio Casati, Country Head of Risk Engineering Zurich
Dario Cincotti, Presidente Cincotti & Company
Sergio Ginocchietti, Dirigente Responsabile Liquidazione Property Unipolsai
Paolo Iurasek, Vice Presidente Nazionale Anapa Rete ImpresAgenzia
Luigi Viganotti, Presidente Acb
- 12.45-12.55 ▶ **CONCLUSIONI: L'EVOLUZIONE NELL'APPROCCIO ALLA MITIGAZIONE DEL RISCHIO**
Massimo Michaud, Presidente Cineas
- 12.55-13.00 ▶ **SALUTI**



**ISCRIVITI GRATUITAMENTE
ALL'EVENTO CLICCANDO QUI**



INSURANCE CONNECT AWARDS

MILANO, 30 NOVEMBRE 2021

INSURANCE CONNECT compie 10 anni e festeggia questa ricorrenza istituendo gli **INSURANCE CONNECT AWARDS**, l'assegnazione di premi alle eccellenze del settore assicurativo che si sono distinte nel 2021 per strategie competitive, lungimiranza e innovazione, progetti e iniziative innovative, evoluzione dell'offerta, capacità di vicinanza al cliente.

Per poter partecipare alla selezione è necessario inviare la candidatura compilando il form all'indirizzo: <https://bit.ly/candidatura-IC>

Per info: awards@insuranceconnect.it

SCARICA IL REGOLAMENTO COMPLETO