

## PRIMO PIANO

### Generali, rating A da Fitch

Fitch ha confermato il rating IFS (insurer financial strength) di Generali mantenendo il giudizio A, con outlook stabile. L'agenzia si aspetta "che la performance operativa del gruppo (in particolare nei settori immobiliare e danni) continuerà a essere forte e che il focus del nuovo management sia mantenere il capitale e ridurre il debito". Tuttavia, Fitch ritiene che il capitale di Generali "sia vulnerabile a stress, a seguito della sua importante esposizione al debito sovrano italiano (56 miliardi di euro) e all'elevata leva dei suoi investimenti": questo è uno dei principali motivi per cui l'agenzia di rating non ha voluto elevare il giudizio sul Leone nel medio termine. Secondo Fitch, inoltre, "l'alto livello di avviamenti e attività immateriali hanno un impatto negativo sulla qualità del capitale", ricordando "la diversificazione internazionale delle attività assicurative del gruppo, incluse importanti operazioni in Francia e in Germania". Il rating potrebbe essere migliorato se il coefficiente di solvibilità del gruppo triestino si mantenesse sopra il 150% e il rating dell'Italia fosse alzato ad A; al contrario, Fitch spiega che potrebbe declassare Generali se il Solvency ratio del gruppo scendesse sotto 120% su base continua, o se il rating dell'Italia venisse tagliato.

B.M.

## MERCATO

### Ddl concorrenza: si può fare di più e meglio

**Sconti ancora troppo aleatori, riparazioni penalizzanti per il consumatore, nessun riferimento al livello di qualità, servizio e professionalità cui devono rispondere le carrozzerie convenzionate. Queste le principali osservazioni di Konsumer alla proposta del governo sull'Rc auto**

Riforma Rc auto: questa volta ci prova il governo Renzi. Riprendendo le novità già tentate dall'esecutivo Letta, e stralciate a sorpresa all'ultimo minuto, il premier riapre l'annosa questione, con il ddl concorrenza che mira, nel capitolo assicurativo, a ridurre le tariffe italiane, che ancora oggi sono le più care d'Europa.

Molti occhi sono puntati sulla bozza del disegno di legge. Tra questi, i più attenti sono gli assicurati, come dimostra **Fabrizio Premuti**, presidente di Konsumer che analizza, punto per punto, limiti e opportunità del documento.

"Sull'obbligo a contrarre - esordisce - si riafferma, in modo ridondante, perché già stabilito dalla legge, che l'assicurazione Rc auto è obbligatoria: come ognuno ha l'obbligo di assicurarsi, ogni impresa ha l'obbligo di assicurare il cittadino. (continua a pag. 2)



Fabrizio Premuti, presidente di Konsumer

## ON LINE L'11 FEBBRAIO

### Insurance Trade: in arrivo il nuovo sito

Da mercoledì 11 febbraio il sito [www.insurancetrade.it](http://www.insurancetrade.it) si presenterà totalmente rinnovato, aumentando la velocità nella proposta dei contenuti e migliorando la leggibilità. In particolare, ci sono due importanti novità: una è l'area dedicata ai *convegni*, dove saranno raccolti tutti i materiali relativi agli eventi che **Insurance Connect** organizza e dove sarà possibile consultare il programma, iscriversi e, dopo l'evento, scaricare i contenuti e visionare i video con gli interventi dei relatori; l'altra novità è *Insurance DB*, un nuovo strumento a disposizione di chi lavora nel settore assicurativo, ma aperto anche ai consumatori: un vero *data base* che raccoglie tutte le imprese del mondo assicurativo e tutte le aziende che forniscono prodotti e servizi al settore. Vi aspettiamo on line!

-2

AL NUOVO INSURANCE TRADE

[www.insurancetrade.it](http://www.insurancetrade.it)





(continua da pag. 1) Quello che insospettisce, però, è ciò che si percepisce da una lettura attenta: nel passato ci siamo battuti per avere introdotto l'illecito di elusione all'obbligo a contrarre, ma, per come è stata scritta la norma, basterà depositare la tariffa massima per non subire nulla rispetto all'illecito. Ne deriva che se un'impresa deposita una tariffa di 10 mila euro per assicurare una utilitaria, quello è il prezzo e nessuno potrà dirle nulla. Viceversa, ritengo utile inserire il riferimento all'illecito di elusione dell'obbligo a contrarre e, ancora meglio sarebbe se ci fosse una commissione mista (come si è fatto per il comitato tecnico del *risarcimento diretto*), incaricata di rilevare e aggiornare la tariffa media alle condizioni di mercato, con facoltà di indicare quelle tariffe che si palesano come elusive dell'obbligo, a carico delle imprese".

Un punto su cui Premuti insiste, riguarda l'inserimento dell'art. 132-bis nel *Codice delle assicurazioni*. "In particolare - spiega - il terzo comma è di una barbarie senza confronti: perché un intermediario dovrebbe fornire due preventivi di imprese che non rappresenta? Viene da se che fornirà solo quelli che costano di più e così, quello che vorrebbe essere un elemento di concorrenza risulta l'opposto. Sconsiglio vivamente di obbligare gli intermediari a non fare anche i propri interessi nell'effettuare una vendita di polizza Rc auto: otterremmo solo minore trasparenza e nessuna collaborazione da chi ha in mano il 75% del mercato assicurativo auto".

### UN RISARCIMENTO CHE TUTELA POCO

Una parte rilevante delle osservazioni di Konsumer riguarda gli sconti obbligatori (art. 132-ter), introdotti in presenza di condizioni contrattuali: la ricognizione preventiva del veicolo, "valida solo se l'esito venga rilasciato anche all'assicurato per evitare contestazioni in caso di sinistro, furto o incendio"; la scatola nera, "corretta, perché consente di orientare la tariffazione verso l'effettivo rischio del conducente abituale piuttosto che verso i coefficienti dati dal territorio, dall'età ecc."; la rinuncia alla cessione del credito, "molto opportuna per evitare i fatti speculativi che si verificano a seguito della cessione tra alcuni carrozzieri, periti, liquidatori, feriti"; il risarcimento in forma specifica, "che appare, però, riduttivo dei diritti del consumatore e delle prestazioni attese dall'assicurato laddove la garanzia sulla riparazione non può limitarsi a due anni, solo per veicoli di nuova immatricolazione, la carrozzeria non può essere proposta se non si stabiliscono gli standard qualitativi dell'operatore e il riparatore deve essere responsabile della sicurezza del veicolo riparato dando prova delle ispezioni fatte".

(continua a pag. 3)



**ENTRA A FAR PARTE DI ANAPA!**

**INSIEME POSSIAMO  
ANDARE LONTANO!**

**CLICCA QUI PER ISCRIVERTI**

**CLICCA QUI RINNOVARE**

(continua da pag.2) Molto importante, il terzo comma “che – sottolinea Premuti – se fosse scritto in modo più chiaro, potrebbe essere quasi rivoluzionario: consentirebbe all’assicurato di scegliere quale modello di scatola nera installare sul proprio veicolo e stabilisce che ogni costo derivante dall’installazione, ivi compreso il suo funzionamento, deve essere ricompreso nello sconto che non può essere che maggiore dei costi sostenuti o da sostenere”.

### LE OFFICINE, SCELTE DALLE IMPRESE

Il quarto comma torna sulla comunicazione all’Ivass, in questo caso preventiva, dello sconto che sarà praticato all’utente a seguito delle nuove condizioni contrattuali. “Si tratta – spiega Premuti – di una grande complicazione per le imprese che potrebbe vanificare anche alcune delle condizioni di sconto sopra esposte. Inoltre, sembra assurdo ma la seconda parte del comma legittima una discriminazione sia territoriale sia delle dotazioni individuali possedute. E poi, le officine convenzionate continuano a essere degli elenchi scelti dall’impresa di riparatori (quelli che costano meno? Quelli che useranno ricambi non conformi per restare nel prezzo concesso?) e non sono affatto vincolati alla qualità della riparazione ed all’efficienza del riparatore. Assurdo”.

Inoltre, l’art. 149-bis appare, secondo Konsumer molto disarticolato. “Prevede, di fatto, la possibilità per il danneggiato diverso dall’assicurato di usufruire di un riparatore scelto in via diretta, ma il cui pagamento è limitato al costo del riparatore convenzionato: prevedo un acuirsi delle cause. Si potrebbe modificare e rendere molto più snella la norma che, di per se, è giusta, ma non tiene conto delle differenze esistenti tra i vari riparatori, in termini di efficienza, servizio e sicurezza”.

### FAVOREVOLI SULLE FRODI

L’art. 135 al comma 3 bis modifica il testo del vecchio art. 8 derubricato da Letta: mentre prima era previsto che erano testimoni solo quelli risultanti dal verbale delle autorità intervenute, ora i testimoni possono essere indicati anche dopo, ma entro la presentazione della denuncia di sinistro. “Questo va bene – concor-



da Premuti – ma si deve specificare che la denuncia di sinistro va presentata entro tre giorni dall’accadimento, come stabilito dalla legge. Se così non fosse, ognuno potrebbe aspettare a presentare la denuncia finché non abbia trovato i testimoni. Sono ovviamente esclusi i casi in cui, per danni alla persona, si sia impossibilitati alla presentazione della denuncia e alle ricerche dei testimoni presenti al fatto”.

Favorevoli anche all’art. 148, al comma 2 bis, che uniforma le procedure ad altri indicatori di frode, ma con un appunto. “Manca un riferimento importante all’attività di prevenzione delle frodi che si sarebbe potuto perseguire riducendo la possibilità di richiedere il risarcimento entro tre mesi e non due anni come previsto ora. In periodi di crisi come l’attuale si è mai visto qualcuno, che deve avere un risarcimento, aspettare uno due anni per chiederlo? Invece, le richieste tardive sono ancora centinaia di migliaia ed è evidente che, al loro interno, si annidi gran parte delle frodi e speculazioni che non potranno più essere perseguite per la mancanza di riscontri oggettivi che si possono avere solo in periodi temporali brevi dall’accadimento. Certo, conclude Premuti, se la scatola nera fosse montata su tutti i veicoli, allora avremmo i tracciati conservati per cinque anni e il problema non ci sarebbe”.

Laura Servidio



Independent...  
...but not alone



Non affrontare da solo le nuove sfide del mercato, se puoi far parte di un network come INSIA.

Entrare in INSIA significa beneficiare di solidi accordi con primarie compagnie assicurative e di una piattaforma web-based accessibile in mobilità, mantenendo la propria autonomia e indipendenza.

[www.insianet.it](http://www.insianet.it)



## MERCATO

## Mercati transatlantici più interconnessi

### A Bruxelles si è tenuto l'ottavo round del negoziato in vista del trattato Ue-Usa sul commercio e gli investimenti

Si è svolta la scorsa settimana a Bruxelles (dal 2 al 6 febbraio) l'ottavo appuntamento dei negoziati per la sigla del Ttip, il trattato transatlantico sul commercio e gli investimenti (Transatlantic trade and investment partnership). All'incontro hanno partecipato diverse organizzazioni industriali europee e statunitensi. Il settore assicurativo è stato rappresentato al tavolo da **Insurance Europe**, federazione europea degli assicuratori e dei riassicuratori, e, per gli Stati Uniti, dall'**American insurance association** (Aia) e dall'**American council of life insurers** (Acli)

Tutte le organizzazioni industriali presenti all'incontro, in una nota congiunta, hanno voluto sottolineare il proprio deciso sostegno ai negoziati per il Ttip da quando sono stati avviati, nel luglio 2013. "Il commercio, gli investimenti e cooperazione tra le economie dell'Unione europea e degli Stati Uniti - si legge nella nota - porterà al rafforzamento della crescita economica e al sostegno di una maggiore competitività per entrambi i lati dell'Atlantico. Per essere credibile come accordo strategico e di alto livello, il Ttip dovrebbe stabilire un meccanismo di cooperazione nella regolamentazione dei servizi finanziari".

#### Vantaggi per consumatori e imprese

L'Ue e gli Usa sono i maggiori mercati finanziari del mondo, con una profonda, duratura e reciproca interconnessione: indirizzando i servizi in maniera olistica attraverso il Ttip, secondo i partecipanti al meeting, si andrebbe ad aumentare l'efficienza dei mercati finanziari transatlantici, facilitando il commercio e gli investimenti, e riducendo i costi per gli operatori: tutti risultati "a vantaggio di consumatori, investitori e della società in generale". L'intento comune è che l'accordo affronti divergenze regolamentari che ostacolano gli scambi e gli investimenti a qualsiasi livello.

"Siamo convinti che il Ttip offra un'opportunità fondamentale per costruire un dialogo normativo bilaterale creando strutture durature per una collaborazione più forte, coerente e di riconoscimento reciproco".

**Beniamino Musto**

## INTERMEDIARI

## Fpa, il cda risponde a Cirasola

### Il board spiega che un accordo vero sul salvataggio del fondo non è ancora stato formalizzato

Il cda del **Fondo pensione agenti** si smarca dalle critiche che una settimana fa erano giunte da **Anapa**, che più di tutte ha attaccato, in questi mesi, la gestione dello strumento previdenziale fatta dal board. L'accusa era di immobilismo, dopo che, secondo l'associazione, era stato stipulato un accordo tra tre delle parti sociali coinvolte nel salvataggio del fondo: cioè **Ania**, **Anapa** e **Unapass**; come è noto, **Sna** non ha mai accettato le condizioni proposte dalle compagnie.

Così, in una lettera al presidente di Anapa, **Vincenzo Cirasola** (e in conoscenza a Sna, Unapass e Ania), il cda del fondo risponde punto su punto alle critiche, ricordando di aver elaborato "diverse ipotesi di piani di risanamento", secondo i propri compiti dello statuto, che prescrivono all'organo esecutivo di "elaborare" e non "adottare" *tout court*. "Qualora il disavanzo fosse stato di modesta entità" si sarebbe potuto sottoporre il progetto di risanamento direttamente all'**Assemblea straordinaria**, "proponendo una serie di modifiche statutarie tese al solo contenimento degli oneri futuri". Ma, data la "rilevante entità del disavanzo tecnico accertato", il cda ha "dovuto rimettere la decisione alle parti sociali", non avendo il diritto di intervenire sulle pensioni in corso di pagamento e sull'entità della contribuzione, cosa attribuita "esclusivamente alle fonti istitutive". Ecco, quindi, il motivo dello stallo decisionale.

Inoltre, il cda contesta anche che si sia davvero giunti a un accordo sul salvataggio del fondo tra le parti sociali, in quanto "l'accordo delle fonti istitutive, che dovrebbe essere recepito e attuato", non è altro che "una generica condivisione" da parte di due sigle sindacali, Unapass e Anapa (che non sono fonti istitutive originarie) della proposta formulata dall'Ania. Per questo il board, a dicembre, ha chiesto "la formalizzazione dell'accordo in un verbale sottoscritto tra le parti", da inviare, come da regolamento, alla **Covip**. A bloccare l'azione del cda, in ultimo, è anche la trattativa aperta al ministero del Lavoro di cui si attende l'esito finale.

Riguardo all'avvio delle consultazioni per l'elezione dell'Assemblea dei delegati, mossa criticata da Anapa perché considerata in anticipo sulle scadenze, il cda rivendica di essersi attenuto alle tempistiche dettate dallo statuto che prescrive al board di indire il referendum, almeno sei mesi prima della scadenza del mandato dei componenti dell'assemblea, che in questo caso è il caso maggio 2015.

**Fabrizio Aurilia**

#### Insurance Daily

**Direttore responsabile:** Maria Rosa Alaggio [alaggio@insuranceconnect.it](mailto:alaggio@insuranceconnect.it)

**Editore e Redazione:** Insurance Connect Srl - Via Montepulciano 21 - 20124 Milano

**T:** 02.36768000 **E-mail:** [redazione@insuranceconnect.it](mailto:redazione@insuranceconnect.it)

Per inserzioni pubblicitarie contattare [info@insuranceconnect.it](mailto:info@insuranceconnect.it)