

PRIMO PIANO

Sviluppo, al via il Fondo di Ania

L'Ania lo aveva preannunciato nell'ottobre del 2018: adesso è pronto. È finalmente nato il fondo di investimento per le infrastrutture italiane finanziato dalle compagnie assicurative. Si tratta di un fondo di investimento alternativo riservato chiuso, con un obiettivo di raccolta di circa cinquecento milioni di euro.

Per la gestione di questo patrimonio l'Ania ha scelto F2i Sgr, il maggiore gestore indipendente italiano di fondi infrastrutturali, con circa cinque miliardi di euro di capitali affidati in gestione.

Ieri è avvenuto il primo closing per oltre 320 milioni di euro, con la partecipazione di imprese assicurative associate all'Ania. Un secondo closing è previsto nel corso del 2020.

L'obiettivo del fondo è quello di investire in infrastrutture in Italia, in strumenti azionari non quotati, selezionati ispirandosi a principi Esg, "in coerenza con il ruolo strategico che la sostenibilità riveste per Ania e per le imprese investitrici", spiega l'associazione in una nota.

La governance del fondo prevede la partecipazione dell'associazione e dei principali investitori a fianco di F2i in diversi comitati, deputati all'analisi degli investimenti potenziali e delle tematiche relative a eventuali conflitti di interesse.

B.M.

MERCATO

Normativa e innovazione: due facce della stessa medaglia?

L'Osservatorio Insurance Regulation – Operational Transformation, organizzato da Sda Bocconi in collaborazione con Capgemini, si è concentrato sui temi regolamentari, i cui effetti si riverberano sulla gestione quotidiana dei player assicurativi. Eiopa e Ivass a confronto con compagnie e settore produttivo

È possibile conciliare regolamentazione e innovazione? O meglio, la normativa può essere una spinta decisiva all'innovazione nel settore assicurativo? Da queste domande è partito l'interessante evento di ieri, l'Osservatorio Insurance Regulation – Operational Transformation, organizzato da **Sda Bocconi** in collaborazione con **Capgemini**, che si è tenuto a Milano presso la sede dell'Università Bocconi.

L'appuntamento, durante il quale hanno parlato importanti relatori, stakeholder e addetti ai lavori del settore dei rischi, nonché del mondo accademico e dell'economia, si è concentrato sui temi regolamentari, i cui effetti, da una prospettiva europea e di sistema, si riverberano sulla gestione quotidiana dei player assicurativi e finanziari, e plasmano (in parte) i modelli di business e anche le attese dei consumatori.

L'Osservatorio di Sda Bocconi e Capgemini è tradizionalmente un punto d'incontro e un'occasione di riflessione e approfondimento per il settore assicurativo, un luogo dove si affrontano i temi, si cerca di guardare avanti e prevedere in che modo la regolamentazione cambierà non solo il comparto dei rischi, ma anche i settori limitrofi o affini.

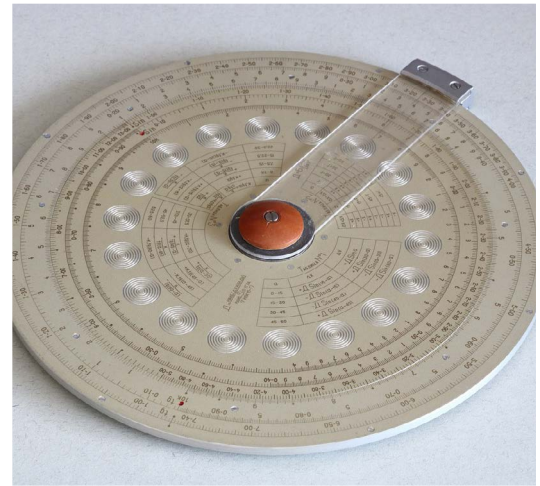
UNA CORSA FRENATA

Non vi è dubbio che alcune corse in avanti della normativa abbiano costretto i player del settore ad adeguarsi e quindi, in qualche modo, a innovare. Ma ci sono stati casi, e continuano a esserci, in cui la regolamentazione, magari in nome di una pretesa (e in buona fede) tutela del consumatore, ha frenato lo sviluppo, soprattutto tecnologico. Emblematica di questo meccanismo, ha ricordato **Giampaolo Gabbi**, director of financial institution custom programs di Sda Bocconi, è stata la *Idd*, una normativa nata vecchia, che prescrive ancora l'obbligo di fornire i documenti al cliente in forma cartacea.

Oppure la mole di record che le imprese devono produrre per il reporting del terzo pilastro di Solvency II: 120mila per quelli trimestrali e 330mila per quelli annuali. La normativa, diventata molto analitica, potrebbe al contrario ostacolare il processo innovativo.

Il combinato disposto tra innovazione e regolamentazione sta avendo anche un altro effetto (collaterale?), ha sottolineato **Raffaele Guerra**, executive vice president di Capgemini; quello di motore di disgregazione e ibridazione dei settori, come è avvenuto nel banking, come sta avvenendo all'estero perfino nel pharma. In questo contesto, la ricerca di servizi cross-settoriali porta a nuovi business model rilevanti.

(continua a pag. 2)



(continua da pag. 1)

UN CIRCOLO VIRTUOSO, MA ANCHE VIZIOSO

Normativa e innovazione si influenzano a vicenda, in un circolo virtuoso ma, alle volte, anche vizioso. Ne hanno parlato nei loro interventi sia **Andrea Scribano**, principal consultant, head of data driven enterprise di Capgemini, sia **Giuseppe Corvino**, professor of financial markets and institutions dell'Università Bocconi e di Sda Bocconi. Guardando alla parte più positiva del dialogo tra regole e business, si può dire che dalla sostenibilità e dall'etica, principi cui la normativa si richiama sempre più palesemente, possono scaturire ritorni di valore per il business assicurativo. È anche vero, però, che il settore ha ancora tanta strada da fare per utilizzare la regolamentazione a proprio favore, e non solo come modello di compliance.

Secondo Corvino, però, occorre pensare a livello di sistema: cosa sarebbe stato oggi il settore assicurativo senza Solvency II? In un contesto di mercato come questo, con i tassi che tendono al negativo, le imprese non avrebbero retto al di fuori di un sistema non così risk sensitive come l'attuale regime.

LA ROAD MAP DELLA NUOVA SOLVENCY II

I meriti di Solvency II, d'altra parte, non sono messi in discussione da nessun operatore, semmai, giunti allo snodo della revisione, occorre mettere mano definitivamente alle cose che non vanno. La road map, richiamata da **Fausto Parente**, executive director di **Eiopa**, durante la tavola rotonda, è chiara: a marzo l'Autorità emanerà il pacchetto complessivo dei test con le modifiche essenziali a Solvency II; le compagnie avranno un mese di tempo per verificare sul campo i nuovi principi; a giugno Eiopa invierà il testo definitivo alla Commissione Europea e nel giro di due anni la nuova Solvency II sarà operativa.

Senza fare rivoluzioni, Parente ha sottolineato che la revisione si concentra sulla proporzionalità, ancora davvero da applicare; sulla convergenza della vigilanza nazionale e continentale, e sull'omogeneità regolamentare per stimolare ancora di più il mercato unico assicurativo, cosa che, al momento, praticamente non esiste.

LE PRIORITÀ SECONDO IVASS

Anche per **Ivass**, secondo quanto ha detto **Alberto Corinti**, membro del consiglio dell'Istituto e managing board member di Eiopa, il bilancio dei primi tre anni della normativa è positivo, ma le carenze ci sono.

Ne ha individuate tre: la complessità del sistema, un nodo difficile da sciogliere e che anzi i ritocchi alla normativa non potranno che peggiorare; la calibrazione del *capital charge*, su cui molto è stato fatto ma altrettanto resta da fare; e la volatilità dei ratio patrimoniali nella valutazione dei solvency ratio, con tutte le considerazioni fatte sul *volatility adjustment* e sulle *long-term guarantees*, che non staremo qui a riprendere perché già molto note e dibattute.

IL FIATO CORTO DELL'INNOVAZIONE DI PRODOTTO

Le compagnie, intanto, restano alla finestra, preoccupate di poter davvero utilizzare la normativa per l'innovazione, magari con prodotti nuovi. Al momento, ha fatto notare **Angelo Doni**, direttore operativo e finanziario di **Ania**, il maggior impegno per il mercato è stato profuso per aggirare la legacy dei sistemi dei prodotti tradizionali: l'innovazione ha il fiato corto.

Non c'è alternativa a un lavoro congiunto, industry e supervisor, in direzione della semplificazione del sistema, ha aggiunto **Giovanni Siciliano**, responsabile direzione regolamentazione e studi economici di **Unipol**, ricordando che la compagnia aveva fatto una proposta a Eiopa che, secondo l'impresa, semplificava il *volatility adjustment* senza stravolgere l'impostazione della stessa Autorità. Ma nel documento licenziato lo scorso mese da Eiopa, di questa proposta non c'è traccia. Tornando alle polizze, i vincoli regolamentari che impediscono alle imprese di attingere al fondo utili per nuovi tipi di contratti vita, più attrattivi per i consumatori, sono l'ennesima prova dei tempi biblici che la normativa impone all'innovazione di prodotto.

SBLOCCARE GLI INVESTIMENTI

Già perché, in definitiva, ciò che comincia in un foglio di calcolo sullo schermo di un computer finisce per trasformarsi in investimenti più o meno importanti nell'economia reale. Ecco perché anche il settore produttivo guarda alle normative dei comparti dei grandi investitori istituzionali. Come ha sottolineato **Francesca Brunori**, head of financial affairs di **Confindustria**, il tessuto industriale aspetta di capire se davvero si sbloccheranno questi fondi per le infrastrutture e se il modello di business a lungo termine, tipico del settore assicurativo, potrà fare il salto di qualità. Il timore, però, è che la normativa sortisca l'effetto contrario, come è stato per le banche: *Basilea III*, ha ricordato Brunori, ha richiesto un supplemento del 25% di requisiti patrimoniali agli istituti di credito europei (contro l'1% dell'omologa riforma statunitense), con il risultato di una contrazione pari a 70 miliardi di euro d'investimenti e una prossima, futura, stretta del credito. Non una grande innovazione, si direbbe.



Un momento della presentazione di Andrea Scribano

Il traghetto non è strada pubblica

Le collisioni tra veicoli privati mentre si trovano a bordo di navi adibite al loro trasporto sono eventi frequenti, e in genere non coperti da Rca per il luogo in cui si verificano. Potrebbe cambiare qualcosa con la posizione della corte europea

La questione inerente il regime applicabile al caso di scontro tra veicoli occorso all'interno di traghetti appare certamente di attualità e presenta interessanti profili giuridici meritevoli di un seppur succinto esame. In particolare, ciò che, ad avviso di chi scrive, riveste maggior rilevanza pratica è certamente l'aspetto inerente l'operatività, o meno, nella fattispecie della garanzia Rca.

La risposta al quesito del quale sopra, a nostro modo di vedere, dovrebbe essere negativa. Quanto sopra a mente dell'articolo 122 del Codice delle Assicurazioni Private, secondo il quale, come noto, la garanzia opera unicamente in caso di circolazione su strade a uso pubblico o a esse equiparate. Pertanto, nella fattispecie della quale stiamo discutendo, nella quale sarebbe pur astrattamente configurabile un danno cosiddetto da circolazione, difetta tuttavia l'altro requisito richiesto dalla norma della quale sopra, e cioè che l'occorso si sia verificato, come detto, su di una strada a uso pubblico o a essa equiparata.

Un solo precedente

Unico precedente in materia è rappresentato da una datatissima e isolata sentenza della pretura di Messina, secondo la quale "Le norme sulla circolazione stradale sono applicabili agli automezzi che si trovano a bordo di una nave traghetto e quindi sussiste la responsabilità dell'assicuratore della responsabilità civile nei confronti del terzo danneggiato per i danni causati dal carico di un automezzo" (Pret. Messina, 17 marzo 1986).

La precitata sentenza, tuttavia, oltre che isolata e perciò sostanzialmente insuscettibile di costituire un precedente, appare comunque non condivisibile alla luce delle considerazioni più sopra svolte.

Né a contrario potrebbe peraltro essere invocato il concetto di circolazione per così dire *allargato*, così come enunciato da Cassazione civile, Sezioni Unite,

29 aprile 2015, n°8620, e ciò in quanto la sentenza *de qua* attiene sì al concetto di circolazione inteso in senso ampio e come "modalità di utilizzo" del mezzo, ma ribadisce comunque, quale presupposto indefettibile per l'operatività della garanzia Rca, quello attinente al luogo in cui si verifica la circolazione stessa.

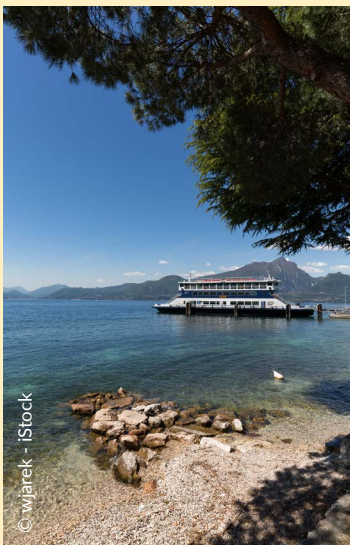
Cosa cambierebbe con la risposta delle Sezioni Unite

La questione attinente un possibile ampliamento dell'operatività della garanzia Rca in relazione al luogo di accadimento del sinistro, peraltro, è stata recentissimamente rimessa dalla Terza Sezione civile della Suprema Corte alle Sezioni Unite, alle quali è stato posto il seguente quesito: "se l'articolo 122 Codice delle Assicurazioni Private debba interpretarsi, alla luce della giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione Europea, nel senso che la nozione di circolazione su aree equiparate alle strade di uso pubblico comprenda e sia riferita a quella su ogni spazio in cui il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale" (Cassazione civile, Sezione III, 18 Dicembre 2019, n°33675 – se ne è parlato su questo giornale la settimana scorsa al numero 1683 del 31 gennaio).

Qualora le Sezioni Unite, in adesione alla giurisprudenza comunitaria e all'esigenza, sottesa alla stessa, di ampliare quanto più possibile la tutela delle vittime di illecito, dovessero rispondere affermativamente al quesito del quale sopra, rendendo in ultima analisi pressoché irrilevante il luogo di accadimento dell'occorso e ancorando l'operatività della garanzia Rca alle sole modalità di utilizzo del mezzo, ciò potrebbe in linea teorica riverberarsi anche su una fattispecie consimile a quella che ci occupa.

Allo stato dell'arte, in attesa di tale pronunciamento, la conclusione più logica e più attinente al testo della norma è quella secondo la quale, in ipotesi di sinistro occorso a bordo di un traghetto, non è da ritenere operante la garanzia Rca, con la conseguenza che il proprietario del mezzo danneggiato dovrà rivolgere le proprie richieste risarcitorie direttamente nei confronti del proprietario del mezzo antagonista o al limite, nel caso in cui il danno sia provocato da un dipendente della società vettrice intento allo spostamento dei mezzi, nei confronti di quest'ultima ai sensi della normativa di cui al Codice della Navigazione.

Jacopo Socci
Studio Mrv



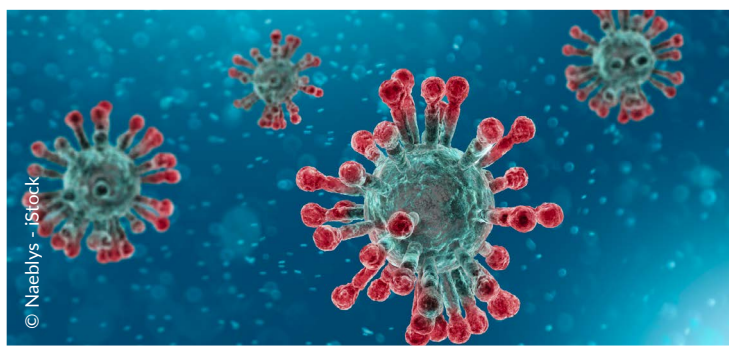
MERCATO

Coronavirus, impatto limitato per gli assicuratori cinesi

AM Best spiega perché il mercato danni del Paese, che nel 2019 è cresciuto a due cifre, non dovrebbe subire un grosso contraccolpo

Nonostante gli esperti stimino che il coronavirus possa portare a un significativo danno per l'economia cinese (alcuni parlano di un calo del Pil tra l'1 e il 2%) il mercato assicurativo danni del gigante asiatico non dovrebbe avere pesanti ricadute negative. È ciò che sostiene **AM Best** in un commento dal titolo *L'impatto epidemico del coronavirus di Wuhan sul mercato assicurativo non vita cinese potrebbe essere limitato*.

L'agenzia di rating spiega quali sono gli elementi in campo attraverso cui è possibile limitare i danni. In primo luogo viene sottolineato l'annuncio del governo centrale cinese, che ha dichiarato di sostenere tutte le spese mediche relative alla diagnosi e al trattamento, alle esclusioni di copertura delle polizze. Sebbene AM Best ritenga possibile che l'epidemia abbia frenato la crescita lorda del prodotto interno cinese nel primo trimestre 2020, "è improbabile che le perdite economiche dovute alla business interruption ricadranno sul settore assicurativo attraverso le tipiche polizze assicurative property". Uno dei segmenti che invece potrebbe essere danneggiato è quello dell'assicurazione di viaggio, "sebbene tale copertura vari in base alle diciture della polizza", precisa l'agenzia di rating, mentre, sottolinea, "le coperture per incidenti personali in genere escludono le epidemie, poiché l'esperienza del settore assicurativo con lo scoppio della Sars nel 2003 ha portato gli assicuratori a prestare maggiore attenzione".

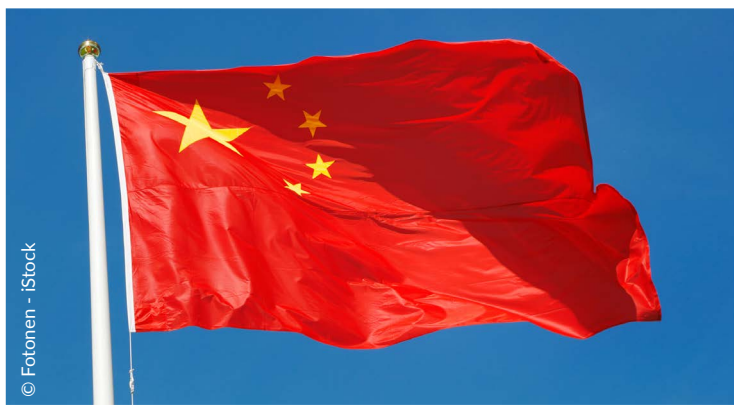


Secondo AM Best, sul breve termine l'epidemia di coronavirus avrà probabilmente un effetto negativo sulla crescita di punta delle compagnie assicurative poiché le vendite di nuove polizze nella prima metà del 2020 potrebbero essere diminuite sia a causa delle misure di contenimento del contagio, che scoraggiano le interazioni personali, sia per un rallentamento generale delle attività economiche all'interno del Paese.

Nel 2019, il mercato delle assicurazioni danni in Cina ha registrato una crescita a due cifre della raccolta del mercato diretto rispetto all'anno precedente, trainata da una crescita di oltre il 30% su base annua del segmento delle assicurazioni sanitarie a breve termine, di cui la maggior parte sono polizze basate sul rimborso che integrano la copertura medica pubblica.

A più lungo termine, AM Best ritiene che "l'attuale emergenza sanitaria porterà probabilmente una maggiore consapevolezza dei consumatori sui rischi sanitari generali, che a sua volta potrebbe favorire la vendita di prodotti assicurativi sanitari in futuro", nonché "favorire l'innovazione e la differenziazione dei prodotti assicurativi all'interno dell'industry". AM Best conclude affermando che "continuerà a monitorare lo sviluppo dell'epidemia di coronavirus e valuterà qualsiasi impatto derivante dai fondamentali creditizi delle entità valutate quando saranno disponibili stime di impatto e perdita".

Beniamino Musto



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