

## PRIMO PIANO

# Solvency II, mercato solido

L'IVASS ha pubblicato il bollettino sui dati Solvency II del mercato italiano relativi al primo semestre 2020. La fotografia è quella di un settore che, nonostante la pandemia, ha tenuto molto bene.

Il Solvency ratio delle imprese italiane al 30 giugno 2020 era pari a 211%, in leggera diminuzione dal 218% del giugno 2019. In particolare, le imprese che adottano modelli interni presentano un ratio al 223% (233% giugno 2019), quelle che adottano la standard formula al 190% (191%), mentre le imprese che utilizzano la standard formula corretta con gli Ups (Undertaking-specific parameters) hanno un ratio al 182% (181%). La quasi totalità degli attivi a copertura dell'Scr, inoltre, è rappresentata da attivi di migliore qualità (Tier 1 e Tier 2). Il peso degli asset Tier 3 (minore qualità) è pari allo 0,9%, contro la percentuale massima del 15% ammessa dalla normativa. Gli investimenti presentano un leggerissimo incremento della quota di titoli di Stato, dal 52,7% del primo semestre 2019 al 52,9% del primo semestre 2020. L'incidenza di quelli italiani è pari al 42,4%, in lieve diminuzione rispetto al 42,9% del secondo semestre dell'anno scorso. Il valore delle riserve tecniche (94% rami vita) rispetto al secondo trimestre 2019 è cresciuto del 7%, mentre è diminuito del 3,6% quello dei rami danni.

Fabrizio Aurilia

## NORMATIVA

# Targa prova e Rc auto: le cose possono cambiare

**Una recente sentenza della Corte di Cassazione è entrata nel merito delle prassi assicurative di officine e concessionarie che effettuano collaudi e test drive: aumenta l'incertezza in un settore già provato dalla crisi**

Il settore automobilistico, già scosso da segnali industriali non confortanti, ha accolto con una certa apprensione la recentissima sentenza della Cassazione, 17665 del 25 agosto 2020, che invaliderebbe, a una prima lettura, la prassi di officine e concessionarie di utilizzare le targhe prova per la circolazione di veicoli, ancorché regolarmente immatricolati, per le ristrette finalità di collaudo e di test drive per potenziali acquirenti. La sentenza della Cassazione precisa che "la targa prova costituisce una deroga e, sostanzialmente 'sana', la mancanza di carta di circolazione e, quindi, di immatricolazione [...]" ricordando dunque che "la targa prova rappresenta, in definitiva, una deroga alla previa immatricolazione e alla documentazione propedeutica alla 'messa in circolazione', ma se l'auto è già in regola con i due presupposti (Carta di circolazione e immatricolazione), la deroga non è funzionale allo scopo".



### QUALE COMPAGNIA DEVE RISARCIRE?

Il principio è affermato sulla base di una lettura razionale del dpr 474/01, che esclude l'obbligo di munire di carta di circolazione i veicoli che circolano su strada per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita. In tali limitate ipotesi, per circolare, i soggetti autorizzati (fabbriche di automobili, riparatori ecc.) possono avvalersi della copertura assicurativa prevista dalla cosiddetta targa prova, trasferibile da veicolo a veicolo.

La fattispecie presa in esame dalla sentenza riguardava un incidente mortale causato da un veicolo, già regolarmente assicurato, durante una prova di guida effettuata dall'autoriparatore, previa apposizione della targa prova. Si trattava dunque di comprendere quale, tra le due polizze assicurative potenzialmente operanti, dovesse essere attivata a copertura del danno: se quella che già assicurava il veicolo, o quella della targa prova. Risolvendo il caso, la Cassazione, in applicazione al principio di cui sopra, ha posto ogni obbligo risarcitorio a carico della compagnia che già copriva il veicolo e non invece di quella che copriva la targa prova.

### UN VULNUS PER I VENDITORI DI AUTO USATE

Le ricadute operative di una tale interpretazione, ove ritenuta convincente e valida, sarebbero di particolare importanza soprattutto per i concessionari e i rivenditori di auto usate, che si troverebbero nella grave difficoltà di non poter più utilizzare la targa prova per effettuare test drive sui mezzi destinati alla vendita, quando già immatricolati. Di qui l'obbligo di assicurarli, tutti e ciascuno, per la Rc auto.

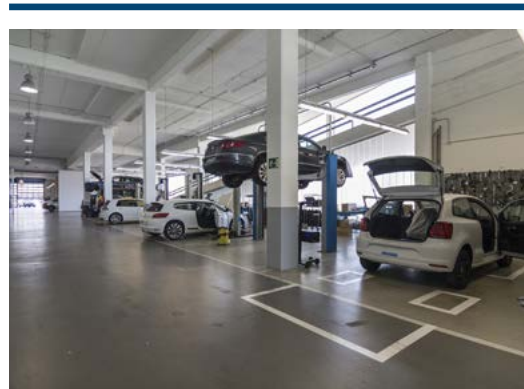
(continua a pag. 2)

(continua da pag. 1)

Quanto invece agli autoriparatori, potrebbero incontrare alcune difficoltà operative, dovendo pro futuro verificare che le condizioni della polizza che già assicura il veicolo per la Rca non presentino esclusioni di garanzia e che, in ogni caso, garantiscano il rischio durante la prova tecnica o il collaudo.

### IL PARERE DELLA CORTE EUROPEA

Le conclusioni cui perviene la Cassazione fanno peraltro (inconsapevolmente) il paio con quanto predicato da tempo dalla Corte di Giustizia Europea, che ha affermato a più riprese, e da ultimo con la pronuncia del 4 settembre 2018, causa C-80/17, il principio per cui "si deve ritenere che un veicolo che sia immatricolato e che non sia stato pertanto regolarmente ritirato dalla circolazione, e che sia idoneo a circolare, corrisponde alla nozione di 'veicolo', ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della prima direttiva, e non smette, quindi, di essere soggetto all'obbligo di assicurazione enunciato all'articolo 3, paragrafo 1, di tale direttiva per il solo fatto che il suo proprietario non ha più intenzione di guidarlo e lo immobilizza su un terreno privato". Si tratta di un allargamento dell'ambito di operatività dell'obbligo di assicurarsi, rispetto a quanto stabilito in termini più stringenti dall'articolo 122, comma 1, del dlgs. 209/2005. Duplice la finalità perseguita dalla Corte di Giustizia Europea: da un lato, quella preventiva di coprire il rischio di qualsiasi veicolo astrattamente idoneo a circolare, quali che ne siano le funzionalità d'utilizzo; dall'altro, quella di ampliare lo spettro della garanzia assicurativa, che dovrà essere ritenuta operativa a prescindere dalla natura, pubblica o privata, dell'area di verifica del sinistro. Il tutto, nell'ottica di preminente tutela del terzo danneggiato, ovunque questo si trovi al momento dell'incidente.



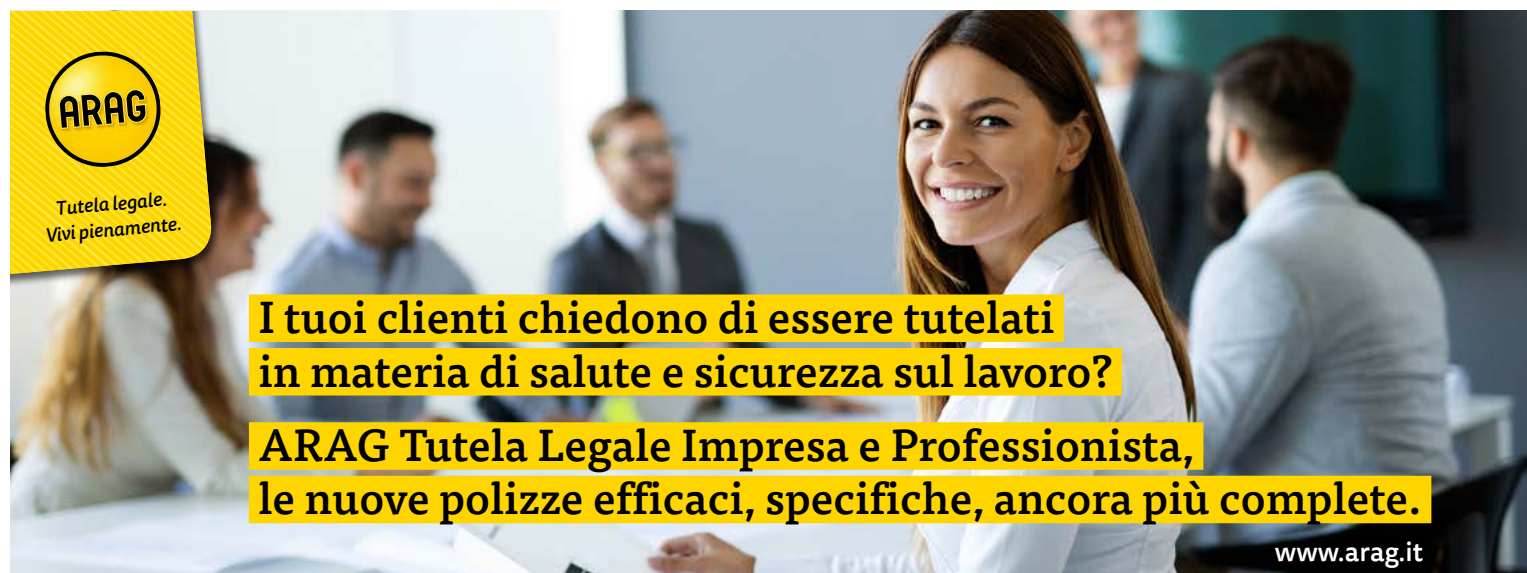
### IL RUOLO DEL CONTRATTO BASE

La questione è stata rimessa al giudizio della Suprema Corte a Sezioni Unite, ma nelle more della sua decisione è già intervenuto il legislatore. Deve segnalarsi che il testo del nuovo contratto base della Rc auto, pubblicato il 17 giugno scorso con dm 54/2020, sembra aver già definitivamente aderito alle indicazioni europee, estendendo apertamente il perimetro della copertura dell'assicurazione Rc auto alle aree private. In questo senso si veda l'allegato A, che integra la seconda sezione del dm e costituisce una sorta di fac simile della polizza riferimento.

Insomma, mettendo insieme i pezzi del mosaico sembrerebbe che d'ora in avanti i veicoli già immatricolati giacenti, anche in sosta, presso le concessionarie e i rivenditori debbano essere (tutti e ciascuno) assicurati, ossequiando così la nuova e più estesa concezione dell'obbligo di assicurazione sulle aree private, anche per il rischio statico. Del tutto simmetricamente, non sarebbe più bastevole, né lecita, la prassi di non assicurarli, salvo apporre la targa prova ambulatoria ai soli veicoli posti concretamente su strada in occasione di prova dimostrativa o di collaudo tecnico.

Di fronte alle evidenti complicazioni operative che conseguirebbero a tale rigida impostazione, i player del mercato hanno reagito negativamente, rimarcandone l'inopportunità, specie nel presente momento storico, e, comunque, mettendone in discussione l'effettiva fondatezza.

(continua a pag. 3)



**ARAG**  
Tutela legale.  
Vivi pienamente.

**I tuoi clienti chiedono di essere tutelati  
in materia di salute e sicurezza sul lavoro?**

**ARAG Tutela Legale Impresa e Professionista,  
le nuove polizze efficaci, specifiche, ancora più complete.**

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



(continua da pag. 2)

## UNA PROPOSTA DI MEDIAZIONE

L'argomento, invero, è da tempo oggetto di un serrato dibattito a livello istituzionale tra il ministero dell'Interno, che aveva già sostenuto l'interpretazione fatta propria dalla Cassazione (nota del 30 marzo 2018) e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si era invece mostrato aperto all'uso della targa prova anche per i veicoli immatricolati. E per provare a risolvere la questione, i due dicasteri, come ricordato dall'Ania in una circolare del 23 settembre, hanno elaborato e presentato una proposta di legge oggi in fase di discussione avanzata e volta a consentire, e non impedire, l'uso della targa prova anche su veicoli già immatricolati, seppur entro precisi limiti. È noto, d'altra parte, che i rivenditori, quando acquistano da privati veicoli poi destinati alla rivendita, (anche a seguito dell'attuazione del dlgs del 29 maggio 2017 n. 98) si avvantaggiano di un trasferimento di proprietà con effetti cosiddetti ridotti, perché il veicolo non è più ammesso alla circolazione su strada, se non per finalità connesse alla vendita ex articolo 56 comma 6, dlgs 446/1997.

## NELLA PRATICA NON CAMBIA NULLA

In questi casi vi è dunque da chiedersi se tale sostanziale inidoneità alla circolazione del veicolo, ancorché già immatricolato, sia tale da escludere l'obbligo assicurativo che il contratto base correla al concetto di veicolo circolante e consenta di affermare, per altro verso, la possibilità di circolare con la targa prova, ai limitati fini di cui si è detto. Al cospetto di tale incertezza, e del ben differente atteggiarsi della prassi in uso, tanto il settore automotive quanto il comparto assicurativo, pur assumendo un atteggiamento vigile, hanno sin qui deciso di mantenere inalterato il loro *modus operandi*. Si ritiene dunque preferibile accollarsi i rischi di una tale scelta piuttosto che affrontare le controindicazioni operative (ed economiche) che si porrebbero nel seguire alla lettera le indicazioni della Suprema Corte.

Molto rumore per nulla, dunque? Sì, probabilmente. Salvo si voglia considerare quest'ultimo sussulto giurisprudenziale come l'occasione (da non perdere) per completare il percorso di riforma normativo in atto o comunque per intervenire con una disciplina di legge che sappia far definitiva chiarezza.

**Maurizio Hazan  
Sara Maria Cali**

## RICERCHE

# Covid-19, Swiss Re teme l'effetto valanga

**La crisi economia si rifletterà in Italia sull'andamento demografico e sul sostegno al sistema sanitario: per il ceo della divisione italiana, Daniela D'Andrea, è tempo di coinvolgere le assicurazioni private**

Secondo le stime di **Swiss Re**, l'emergenza coronavirus innescherà in Italia una sorta di effetto valanga che metterà ulteriormente sotto pressione il sistema sanitario nazionale. Punto di partenza della riflessione del riassicuratore svizzero è la situazione economica e, in particolare, la consapevolezza che il tanto auspicato andamento a V resterà una chimera. Il Pil dell'Italia, stando alle stime di Swiss Re, è destinato a contrarsi del 10% nel 2020 e registrerà una timida ripresa del 5% nell'anno successivo. L'attività economica, complice anche una capacità di resilienza mai pienamente sviluppata, resterà debole a lungo: il gruppo stima che nel 2022 il Pil dell'Italia sarà inferiore di almeno quattro punti ai livelli pre-crisi.

L'emergenza economica contribuirà poi a ridurre il tasso di fertilità, aggravando un andamento demografico già oggi sfavorevole: si stima che gli over-65 passeranno dall'attuale 23% della popolazione al 27% nel 2030, limitando l'attività economica e incrementando la domanda di assistenza a un servizio sanitario nazionale che durante la pandemia, come noto, ha mostrato evidenti difficoltà. L'aumento del deficit e del debito pubblico, effetto indiretto dell'emergenza sanitaria ed economica, limiteranno inoltre gli spazi di manovra per sostenere la sanità pubblica. Ecco perché, secondo **Daniela D'Andrea**, ceo di **Swiss Re Italia**, è arrivato il momento di coinvolgere nel settore anche le assicurazioni private. "Un solido sistema di assicurazione sanitaria può sostenere il settore pubblico e il comparto può svolgere un ruolo fondamentale da stabilizzatore del sistema", ha osservato. "Favorire l'adozione di strumenti attraverso cui i cittadini possano proteggere la loro salute e che oltretutto rendono più efficiente la sanità - ha aggiunto - dovrebbe essere una priorità: stiamo attraversando un momento difficile e dobbiamo impegnarci, pubblico e privato insieme, per trovare le soluzioni migliori per uscirne".

Il gruppo riassicurativo sottolinea infine le opportunità offerte dall'iniziativa *Next Generation Eu*. Secondo il ddl sulla legge di Bilancio, quasi la metà delle risorse nel 2021 sarà finanziata dai programmi europei e sarà concentrata su investimenti che hanno tutto il potenziale per migliorare le prospettive di crescita nel medio periodo.

**Giacomo Corvi**

## 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)

Supplemento al 27 ottobre di [www.insurancetrade.it](http://www.insurancetrade.it) - Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 - ISSN 2385-2577



## CONVEGNO ON LINE

IN DIRETTA WEB

# RC AUTO, L'EVOLUZIONE DELLA TRASPARENZA

5 NOVEMBRE 2020 | 9:30 - 16:15



## Il convegno si propone di analizzare:

- *Scenari, problematiche e nuove soluzioni per l'assicurazione Rc auto nel nostro Paese*
- *Ricerca di sconti e qualità dell'offerta: come cambia il rapporto tra assicurazione e popolazione*
- *Analisi del livello di concorrenza nel settore assicurativo*
- *L'importanza della comparazione dell'offerta*
- *L'evoluzione della mobilità e dell'auto connessa: cosa aspettarsi nel prossimo futuro?*
- *Il valore del contratto base*
- *Le partnership per crescere*
- *L'informazione come analisi del rischio, dalla sottoscrizione della polizza al servizio personalizzato*
- *Le prospettive introdotte dalla tecnologia, dalla telematica, e dall'intelligenza artificiale.*

Main sponsor



## Il convegno si rivolge a:

- *Direttori e responsabili sinistri*
- *Responsabili organizzazione*
- *Responsabili Audit e Compliance*
- *Direttori marketing e commerciale*

**La partecipazione all'evento è gratuita**





## CONVEGNO ON LINE

5 NOVEMBRE 2020 | 9:30 - 16:15

## RC AUTO, L'EVOLUZIONE DELLA TRASPARENZA

## PROGRAMMA

09.30 – 10.00

- **NUOVA MOBILITÀ: QUALI OPPORTUNITÀ PER IL NOSTRO PAESE?**  
- Luigi Onorato, insurance sector leader e Fsi innovation leader di Deloitte Italia  
- Lorenzo Tavazzi, partner di The European House Ambrosetti

10.00 – 10.20

- **TELEMATICA E INTELLIGENZA ARTIFICIALE PER CRESCERE NELL'RC AUTO**  
William Marenaci, research manager di CeTIF

10.20 – 11.00

- **CONTRATTO BASE: QUALI CAMBIAMENTI NELLA RELAZIONE TRA CITTADINI E ASSICURAZIONE?**  
- Fabrizio Premuti, presidente di Konsumer  
- Alessandro Santoliquido, amministratore delegato di Amissima  
- Mise \*

11.00 – 11.30

PAUSA

11.30 – 12.45

- **Tavola rotonda – RC AUTO: PROBLEMATICHE, CAPACITÀ CONCORRENZIALI E NUOVE SOLUZIONI PER LA TUTELA DEGLI ITALIANI**  
- Antonio De Pascalis, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass  
- Umberto Guidoni, responsabile della direzione business di Ania e segretario generale della Fondazione Ania  
- Maurizio Hazan, studio legale Taurini-Hazan  
- Flavio Menichetti, responsabile auto di UnipolSai  
- Roberto Serena, responsabile flotte auto di Generali Italia  
- Alberto Tosti, direttore generale di Sara Assicurazioni

12.45 – 14.30

PAUSA

14.30 – 15.15

- **PARTNERSHIP A VALORE AGGIUNTO**  
- Marco Buccigrossi, direttore business di Verti  
- Alberto Busetto, responsabile Connected Business di Generali Jeniot  
- Michele Lomazzi, head of protection di Ing Italia  
- Ivan Pivrotto, head of business & operations di Quixa Assicurazioni

15.15 – 16.15

- **Tavola rotonda – EFFICIENZA E TRASPARENZA, IL BINOMIO PER MIGLIORARE LA GESTIONE DEI SINISTRI**  
- Luigi Barone, direttore sinistri di Reale Mutua  
- Gianluca Lorenzi, head of Reale Lab 1828  
- Maurizio Rainò, direttore claims di Axa Italia  
- Ferdinando Scoa, direttore sinistri di Assimoco  
- Massimo Toselli, direttore sinistri di Groupama  
- Sergio Tusa, sales director di Cambridge Mobile Telematics

ISCRIVITI CLICCANDO QUI

SCARICA IL PROGRAMMA COMPLETO



(\*) invitato a partecipare