

## PRIMO PIANO

### Solvency II, IE vs Eioa

È scontro tra Eioa e gli assicuratori europei. Il campo di battaglia è Solvency II, la cui revisione finale è stata presentata dall'Autorità alla Commissione Europea. Le misure proposte, spiega Eioa, mirano a mantenere il regime idoneo allo scopo, introducendo però un aggiornamento che rifletta meglio la situazione economica attuale ma anche completando il pacchetto di strumenti normativi. Le novità si concentrano su: vigilanza prudenziale, tassi d'interesse, volatility adjustment, proporzionalità e l'introduzione di "una rete europea di garanzie assicurative".

Secondo il presidente di Eioa, Gabriel Bernardino, il documento "centra tutti gli obiettivi", aggiornando il regime alla nuova realtà del mercato.

Insurance Europe è, invece, del parere opposto: bocciate quindi tutte le modifiche in materia d'investimenti a lungo termine, tassi d'interesse, trattamento delle passività. Appena sufficienti le misure sulla proporzionalità è contestato, in generale, l'approccio che sarebbe omnicomprensivo quando invece si chiedeva un intervento più chirurgico. "Un tale risultato – dicono da IE – è del tutto inutile e dev'essere evitato dai co-legislatori che decideranno le modifiche definitive al regime".

Per un ampio approfondimento, clicca qui.

Fabrizio Aurilia

## TECNOLOGIE

### Veicoli a guida autonoma: fantascienza o realtà?

**In base alla norma attiva nel nostro Paese il conducente rimane il responsabile in caso di danno. Nel mondo, al momento le sperimentazioni avvengono su veicoli commerciali, ed è possibile che la pandemia dia ulteriore impulso a questo segmento**

#### SECONDA PARTE

In Germania la legge autorizza la circolazione dei veicoli autonomi di livello 3 grazie alla normativa prevista dal Road Traffic Act (RTA), entrata in vigore il 21 giugno 2017.

Nel Regno Unito l'Automated and Electric Vehicles Act 2018 (AEVA) ha ricevuto il Royal Assent il 19 luglio 2018. Questo provvedimento introduce la "responsabilità di primo grado", una sorta di responsabilità oggettiva, imposta agli assicuratori dei veicoli automatizzati che dovessero provocare incidenti. Sia la RTA che l'AVEA rappresentano una parte della normativa che riguarda la guida automatizzata in Europa, che discende dalla direttiva n. 2010/40/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sulla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti, ma la regolamentazione relativa alla tecnologia di livello 3 è ancora lungi dall'essere completa.

In Italia il Codice della Strada definisce veicoli "tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dall'uomo".

La nozione di veicolo a guida autonoma è stata introdotta dal decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 12 febbraio 2014, n. 44, che ha recepito la direttiva 2020/40/UE e stabilito il Piano di azione nazionale sui Sistemi intelligenti di trasporto (ITS).

La legge 27 dicembre 2017, n.205, ha successivamente autorizzato la sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road, prevedendo che le modalità attuative e gli strumenti operativi della sperimentazione venissero definiti con il successivo decreto legislativo 28 febbraio 2018, Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica.

(continua a pag. 2)



INSURANCE REVIEW  
È SU FACEBOOK

Segui la nostra pagina



(continua da pag. 1)

## IL CONDUCENTE RESTA IL RESPONSABILE

In base a tale normativa un veicolo a guida autonoma è tale se dotato di una tecnologia che consenta la guida senza l'intervento attivo del conducente. Non si tratta cioè di veicoli che prevedano uno o più componenti di guida assistita: se il guidatore riprende il controllo manuale dell'automezzo, egli mantiene il suo ruolo di responsabile della guida stessa.

Il decreto prevede anche la possibilità di sperimentare la guida autonoma sulle strade pubbliche, utilizzando una targa prova, e impone che questi automezzi siano soggetti ad assicurazione, con un massimale minimo pari a quattro volte quello previsto per il veicolo utilizzato per la sperimentazione nella sua versione priva delle tecnologie di guida automatica (in pratica, circa 30 milioni di euro).

L'obbligo di fornirsi di una polizza con un massimale così elevato è certamente indicativo del timore che il costo dei sinistri eventualmente causati possa aumentare in maniera esponenziale, sia per il grado di sofisticazione dei veicoli assicurati, sia per la difficoltà a prevedere la portata dell'evento dannoso.

## GIÀ ATTIVI I VEICOLI PER IL TRASPORTO DI COSE

In base a quanto abbiamo detto, è comprensibile come i primi veicoli realmente autonomi siano al momento quelli destinati al carico e trasporto delle merci.

Le aziende che si dedicano a queste attività possono ridurre il numero complessivo dei dipendenti, senza eliminare completamente la componente umana e sono già avvezze a fronteggiare maggiori responsabilità per gli errori dei loro conducenti. Sul piano economico, quindi, il risparmio sulla manodopera potrebbe servire a compensare i premi più alti che verrebbero richiesti per le polizze di responsabilità civile.

C'è poi da considerare come la pandemia stia imprimendo una forte spinta all'uso dei veicoli a guida autonoma, grazie all'enorme impulso ricevuto dall'e-commerce.

In Usa la società di consegne a guida autonoma **Nuro**, la cui unità R2 è dedicata solo alla consegna di merci, ha dichiarato di avere raccolto fin qui oltre 500 milioni di dollari. La Waymo avrebbe fatturato oltre 3 miliardi tramite la sua unità a guida autonoma **Alphabet** e la raccolta delle case automobilistiche che producono veicoli a guida autonoma avrebbe già superato i 7 miliardi, secondo quanto riferito da **PitchBook**.

La società **TuSimple**, che ha uffici a Pechino e San Diego, impiega già autocarri che utilizzano telecamere e sensori in grado di elaborare enormi quantità di dati, grazie a un software che sarebbe in grado di "capire" cosa succede fino a circa 1.000 metri di distanza dal veicolo, reagendo a situazioni di emergenza 10 volte più velocemente di un essere umano. Per il momento TuSimple opera con veicoli che prevedono la presenza di un operatore di sicurezza al posto di guida e di un ingegnere che si occupa di monitorare il sistema informatico di bordo. L'azienda prevede però di iniziare a utilizzare automezzi completamente autonomi su rotte selezionate, già a partire dal prossimo anno.

La circolazione di auto senza conducente è stata legalizzata sulle strade del Texas nel 2017, grazie alla legge Kelly Hancock, che consente ai veicoli automatizzati di circolare sulle autostrade dello Stato, purché siano assicurati e dotati di apparecchiature di registrazione video.

La già citata Motional ha dichiarato di essere pronta ad adottare una flotta di veicoli di livello 4 in seguito al via libera concesso dallo Stato del Nevada per la circolazione di veicoli senza conducente.

Il pubblico non vedrà girare questo tipo di auto fino al prossimo anno, perché saranno ancora testate su percorsi dedicati per garantire la sicurezza, ma il 2021 è alle porte e i veicoli a guida autonoma sono sempre di più una realtà a portata di mano.

**Cinzia Altomare**

(La prima parte dell'articolo è stata pubblicata su Insurance Daily di giovedì 17 dicembre)



## RICERCHE

# D&O, preoccupano insolvenze, cyber risk ed Esg

### Un recente rapporto di Agcs analizza lo scenario di rischio per amministratori e dirigenti d'azienda dopo la pandemia di coronavirus

Gli effetti della pandemia di coronavirus si faranno sentire anche sullo scenario di rischio di amministratori e dirigenti d'azienda. Secondo il recente rapporto *Directors and Officers Insurance Insights 2021* di Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs), l'emergenza sanitaria scatenata dal Covid-19 potrà infatti tradursi in nuove cause legali e richieste di risarcimento, inasprendo ulteriormente le condizioni di un mercato assicurativo che aveva già visto in molti Paesi del mondo, come Regno Unito, Stati Uniti e Germania, schizzare il rapporto fra premi e sinistri oltre la soglia del 100%.

Le principali preoccupazioni derivano dai warning sulle insolvenze. Secondo Euler Hermes, la maggior parte degli avvisi arriverà nella prima metà del 2021 e l'indice di insolvenza globale raggiungerà il picco del 35% dei fallimenti entro la fine del prossimo anno. I maggiori effetti si faranno sentire in Stati Uniti, Brasile e Cina, ma anche in Paesi europei come Regno Unito, Italia, Belgio e Francia.

#### Cyber risk e class action

La pandemia di coronavirus si farà sentire anche in altri settori. La sicurezza informatica, per esempio, è vista sempre più dagli investitori come una componente critica della supervisione affidata a un consiglio di amministrazione: in questo contesto, il passaggio al lavoro da remoto dettato dall'emergenza sanitaria avrebbe ulteriormente acuito le vulnerabilità nella sicurezza di sistemi e servizi, creando il terreno ideale per attacchi informatici e intrusioni volte alla sottrazione di dati. Non stupisce che i cyber attack risultino in deciso aumento dall'inizio della pandemia.

Altro motivo di preoccupazione è dato poi dal fenomeno delle class action, soprattutto negli Stati Uniti. La frequenza dei procedimenti avviati risulta oggi in linea con quanto registrato nel 2017 e nel 2018, nonostante il rallentamento delle



attività commerciali e giudiziarie a seguito del lockdown. Alcuni azionisti hanno già presentato le prime class action direttamente collegate al Covid-19: è il caso di procedimenti avviati contro compagnie di navi da crociera, così come cause relative all'impatto della pandemia sui risultati finanziari o a dichiarazioni errate sulle terapie da seguire in caso di contagio.

#### Attenzione alla sostenibilità

Lo scenario di rischio non è tuttavia dominato solamente dagli effetti della pandemia. Il rapporto, a tal proposito, sottolinea soprattutto le conseguenze che temi soft del management possono avere sull'attività di amministratori e dirigenti: diversità e, più in generale, le tematiche Esg. La ricerca mette in evidenza che grandi imprese tecnologiche, come Oracle, Facebook e Qualcomm, sono già state coinvolte in cause legali relative al tema della diversità: in questi casi, secondo gli azionisti, gli amministratori avrebbero violato i loro doveri fiduciari in materia di retribuzione o di nomina di nuovi amministratori appartenenti a minoranze etniche.

Più in generale, le aziende di tutto il mondo sono ormai sotto controllo per la sostenibilità delle loro azioni. La questione, come avveniva solitamente in passato, non riguarda più soltanto le grandi società quotate, ma praticamente tutte le imprese private. Proteste per una maggiore giustizia sociale o contro attività di riciclaggio di denaro potrebbero presto trasformarsi in contenziosi giudiziari. Sullo sfondo resta poi il grande tema, divenuto sempre più d'attualità negli ultimi anni, della lotta al cambiamento climatico: in oltre 30 Paesi del mondo, sono state intentate cause legali contro le principali industrie che producono emissioni di carbonio.



Giacomo Corvi

#80  
dicembre 2020

## INSURANCE REVIEW

Strategie e innovazione per  
il settore assicurativo

# Insurance Review

## Strategie e innovazione per il settore assicurativo

La rivista che rende l'informazione specialistica  
dinamica e immediata.  
Uno strumento di aggiornamento e approfondimento  
dedicato ai professionisti del settore.

**Abbonati su [www.insurancereview.it](http://www.insurancereview.it)  
Abbonamento annuale € 80,00 (10 numeri)**

**oppure scarica l'app Insurance Review**



Puoi sottoscrivere l'abbonamento annuale nelle seguenti modalità:

- Compilando il form on line all'indirizzo [www.insurancetrade.it/abbonamenti](http://www.insurancetrade.it/abbonamenti)
- Inviando un'email a [abbonamenti@insuranceconnect.it](mailto:abbonamenti@insuranceconnect.it)

Modalità di pagamento:

- On line con Carta di Credito all'indirizzo [www.insurancetrade.it/abbonamenti](http://www.insurancetrade.it/abbonamenti)
- Bonifico bancario Antonveneta IBAN IT 94 U 01030 12301 0000 0158 0865

RC AUTO,  
DELLA T

ATTUALITÀ

24 DISTRIBU

del cliente  
rno del tocco

Responsabili c  
contitolari: l'a  
dati di Reale

### 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 18 dicembre di [www.insurancetrade.it](http://www.insurancetrade.it) – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577