

PRIMO PIANO

Nuovo ceo per Aon in Italia

Giro di nomine per il gruppo Aon. A partire dal prossimo aprile Andrea Parisi assumerà l'incarico di ceo della società in Italia. Nato in Svizzera nel 1966 e laureatosi in Economia Aziendale all'Università Bocconi, Parisi ha fatto il suo ingresso in Aon nel 2004 come direttore commerciale per il settore delle aziende private e degli enti pubblici, per poi assumere negli anni gli incarichi di direttore generale e, successivamente, di amministratore delegato di Aon Spa. Nel settembre del 2021 era stato nominato co-head del sud-est Europa e membro dell'E-emea Executive Committee. Nel nuovo ruolo, come spiega una nota, dovrà "garantire la continuità del lavoro fatto in collaborazione con Enrico Vanin e con il presidente di Aon Spa, Marco Dubini Daccò, per generare una crescita sostenibile e accelerare il processo di Delivering Aon United".

Nuovo incarico anche per Vanin, che da aprile assumerà il ruolo di chief innovation officer international per le aree Emea, Latam e Apac, riportando a Jillian Slyfield, chief innovation officer Global di Aon, e a Carlo Clavarino, presidente esecutivo di Aon. Vanin manterrà l'incarico di head of Grecia, Turchia e Malta e resterà membro dell'E-emea Executive Committee. Per la news completa clicca qui.

Giacomo Corvi

IL PUNTO SU...

Il diritto al risarcimento e l'obbligo assicurativo

Secondo il legislatore europeo, le parti lese in ambito di circolazione stradale devono godere di un elevato livello di protezione, in cui rientra il risarcimento da parte del danneggiante. Alcune recenti sentenze in Italia vanno invece nella direzione di limitare l'accesso al ristoro vincolandolo all'obbligo di copertura Rca del danneggiato

Vi è la necessità di interpretare la normativa interna in conformità al diritto unionale anche per quanto concerne l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli, con particolare riguardo alla posizione del danneggiato. È questo il principio affermato dalla recente pronuncia della Suprema Corte di Cassazione terza sezione civile nella sentenza 1179 del 17 gennaio 2022.. La vicenda prende spunto da una azione diretta ex articolo 144 del Codice delle assicurazioni promossa dal conducente e un trasportato su di un motociclo (sprovvisto di valida copertura assicurativa) contro il proprietario di una vettura e la sua assicurazione. La domanda viene rigettata in primo grado e la pronuncia di rigetto, poi appellata, viene confermata in secondo grado, sull'accoglimento dell'eccezione di inammissibilità sollevata dalla compagnia assicurativa ai sensi dell'articolo 144 del Cap, per non essere il motociclo coperto da valida polizza, e invocando in tal senso l'articolo 122. (per cui i veicoli a motore non possono essere messi in circolazione se non coperti da assicurazione per Rca). I giudici di merito hanno condiviso l'asserzione secondo cui non era ammissibile l'azione ai sensi dell'articolo 144, per non essere il motociclo coperto da valida polizza e deducendo che, non potendo il danneggiato denunciare il sinistro alla propria compagnia assicurativa perché scoperto da valida polizza assicurativa, non avrebbe potuto avvalersi del codice delle assicurazioni.



UN'INTERPRETAZIONE SU CUI DISCUTERE

In sostanza, secondo le motivazioni adottate dai giudici di merito "da un'interpretazione letterale e logica del Codice delle assicurazioni, nonché della collocazione sistematica delle norme in esame, si evince la tassatività di tali disposizioni, nella parte in cui escludono le esperibilità dell'azione nel caso in cui l'attore sia sprovvisto di copertura assicurativa del suo mezzo, rappresentando, quest'ultimo aspetto, condizione indefettibile per l'attivazione delle procedure risarcitorie". Una immotivata esclusione della tutela risarcitoria approntata dall'art. 144, che non sembra però essere scevra da altre decisioni di merito come quella di cui alla sentenza 488 del 5 gennaio 2021 del tribunale di Napoli, ove addirittura il giudice ha ritenuto di escludere, per il solo fatto che un motoveicolo fosse sprovvisto di copertura assicurativa, la possibilità di esigere una tutela risarcitoria ("l'aver posto in circolazione un veicolo che a causa della sua scoperta [...] non poteva assolutamente circolare, costituisce un comportamento illecito e illegittimo così grave [...] da essere immeritevole di tutela da parte dell'ordinamento". Questa la motivazione del giudicante). (continua a pag. 2)

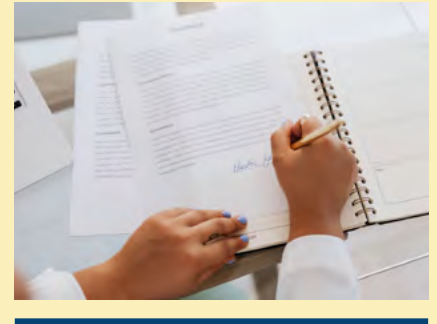
(continua da pag. 1)

UN DIRITTO INDIPENDENTE DALLA COPERTURA DEL VEICOLO DELLA VITTIMA

Il vulnus di detto ragionamento è però dato dal fatto che l'azione diretta è esperibile quando si versi in ipotesi di assicurazione obbligatoria del veicolo danneggiante e non esclusivamente quando i veicoli coinvolti siano dotati di copertura assicurativa (la mancata assicurazione del mezzo del resto trova già la sua sanzione nell'art. 193 del Codice della strada).

Pertanto, il diritto del danneggiato scaturisce direttamente dalla legge sull'assicurazione obbligatoria Rca, ha il suo fondamento nell'atto illecito del danneggiante (rapporto di responsabilità) e trova il suo momento di collegamento nell'esistenza del contratto di assicurazione (rapporto di garanzia), a nulla rilevando che esso stesso danneggiato fosse alla guida di un mezzo privo di copertura assicurativa.

Di conseguenza i danneggiati ricorrono alla Suprema Corte, assumendo che negare l'azione diretta ex articolo 144 del Cap contro l'assicuratore del responsabile civile per essere il veicolo del vettore non coperto da valida polizza assicurativa è soluzione "irragionevole" che, invece di agevolare il risarcimento dell'incolpevole e occasionale trasportato [...] ne mette totalmente a rischio l'effettivo risarcimento, subordinandolo alla solvibilità del danneggiante e alla chiamata in causa del suo assicurato".



IL RAPPORTO CON L'AZIONE DIRETTA

E ben afferma la Suprema Corte che l'articolo 122 (che concerne l'obbligo assicurativo), non incide sulla legittimazione all'esercizio dell'azione diretta di cui all'articolo 144, e che se il legislatore avesse inteso privare un danneggiato dalla fruizione dell'azione ex articolo 144, perché il veicolo su cui circolava quando avvenne il sinistro e/o di cui era il proprietario non era stato assicurato, logicamente avrebbe dovuto inserire nel titolo X - *Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti* -, e in particolare nel suo capo I - *Obbligo di assicurazione* - in modo inequivoco una siffatta, pesante sanzione.

Del resto, seguendo il fallace ragionamento dei giudici di merito, non potrebbe avvalersi dell'azione diretta nemmeno un pedone, ontologicamente privo di una copertura Rca, investito da un mezzo.

E al giudice di appello, che afferma che il danneggiato competeva il solo rimedio di cui all'art. 2054 del Codice civile, occorre ricordare che sia oramai da diverso tempo pacifico in giurisprudenza che l'azione diretta si affianca e non si sostituisce a quella ordinaria ex art. 2054 cc (Cass. 12.2.1998, n. 1471; Cass. 13.3.1996, n. 2056; Cass. 1.6.1995, n. 6128, in *Assicurazioni*, 1995, II, 2, mass. 109; Cass. 10.5.1984, ibidem, 1984, II, 2, mass. 49). Invero la fonte dell'obbligazione dell'assicuratore del responsabile non è rappresentata dal fatto illecito, ma da una complessa fattispecie alla cui integrazione concorrono l'illecito, il contratto di assicurazione e la relazione diretta che la legge instaura tra il danneggiato e l'assicuratore, estendendo al primo gli effetti del contratto.

PERSEGUIRE LA MASSIMA TUTELA DELLA VITTIMA

Continua poi la Suprema Corte affermando che non può non condividersi quanto sottolineato dal procuratore generale, che invoca la direttiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009, di cui l'articolo 18 sancisce che "gli Stati membri provvedono affinché le persone lese a seguito di un sinistro causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3 possano avvalersi di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa che assicura la responsabilità civile della persona responsabile del sinistro": ottica, questa, di perseguimento nella massima misura della tutela della vittima che conferma pure la suprema fonte normativa interna, con particolare riguardo particolare agli articoli 2 e 24 della Costituzione, e che da tempo si è trasfusa nella giurisprudenza di questa Suprema Corte.

Prosegue dunque una interpretazione della normativa nazionale in linea con l'impegno del legislatore europeo a fornire un elevato livello di protezione delle parti lese in materia di circolazione stradale, con la finalità di procedere al ristoro delle vittime il più rapidamente possibile ed eliminare le barriere che possano ostacolare l'accesso al risarcimento (vedasi da ultimo direttiva europea 2021/2188/EU che ha apportato modifiche alla direttiva 2009/103/CE).

Mauro De Filippis,
Studio Thmr

MERCATO

Bain: le compagnie creano sempre più valore da Esg

Andare oltre la mera compliance, per il settore assicurativo, significa ampliare concretamente la protezione degli assicurati. Sono gli stessi clienti ad aspettarcelo

Un sondaggio condotto da **Bain** su quasi 300 aziende attive in diversi settori ha rilevato che il 30% degli intervistati ha classificato il disallineamento organizzativo come una delle barriere più alte che frena i programmi Esg. Una percentuale un po' più elevata ha affermato che ritenere responsabili le prime linee del raggiungimento di obiettivi Esg è un ostacolo alla trasformazione, mentre il 26% delle aziende ha sottolineato di non riuscire a dare priorità agli sforzi in termini Esg.

Queste evidenze sono comuni alle preoccupazioni che coinvolgono il settore assicurativo che, come sappiamo, sta vivendo una fase di profonda trasformazione, nella quale le compagnie sono chiamate a considerare i principi Esg come un'opportunità per la trasformazione della *value proposition* e del proprio modello operativo.

Non solo compliance

Bain ricorda che gestire e portare a termine un programma di trasformazione Esg all'interno del proprio modello operativo resta un'operazione molto complessa. Basti pensare, dicono gli analisti, che a oggi questi programmi registrano un tasso di successo pari al 4%, cioè una percentuale tre volte inferiore rispetto agli standard. C'è innanzitutto da capire che si tratta di un percorso fatto di molti traguardi intermedi, con una struttura progettuale dedicata, obiettivi chiari e un livello di prioritizzazione delle attività.

"La trasformazione Esg – spiega **Marcello Pallotta**, partner di Bain & Company – è un percorso complesso end-to-end, che comprende la definizione degli obiettivi generali di sostenibilità e il ripensamento dei rischi e si concretizza nel rivedere ed evolvere il proprio modello operativo, assunti-



vo e di business, fino a tradursi nell'evoluzione in ottica Esg della propria gamma prodotti (e servizi)". Le compagnie non possono affrontare la transizione verso il modello Esg solo in un'ottica di mera *compliance*, ma devono valorizzare "lo sviluppo di un piano di creazione del valore".

Ampliare l'assicurabilità, aumentare la protezione

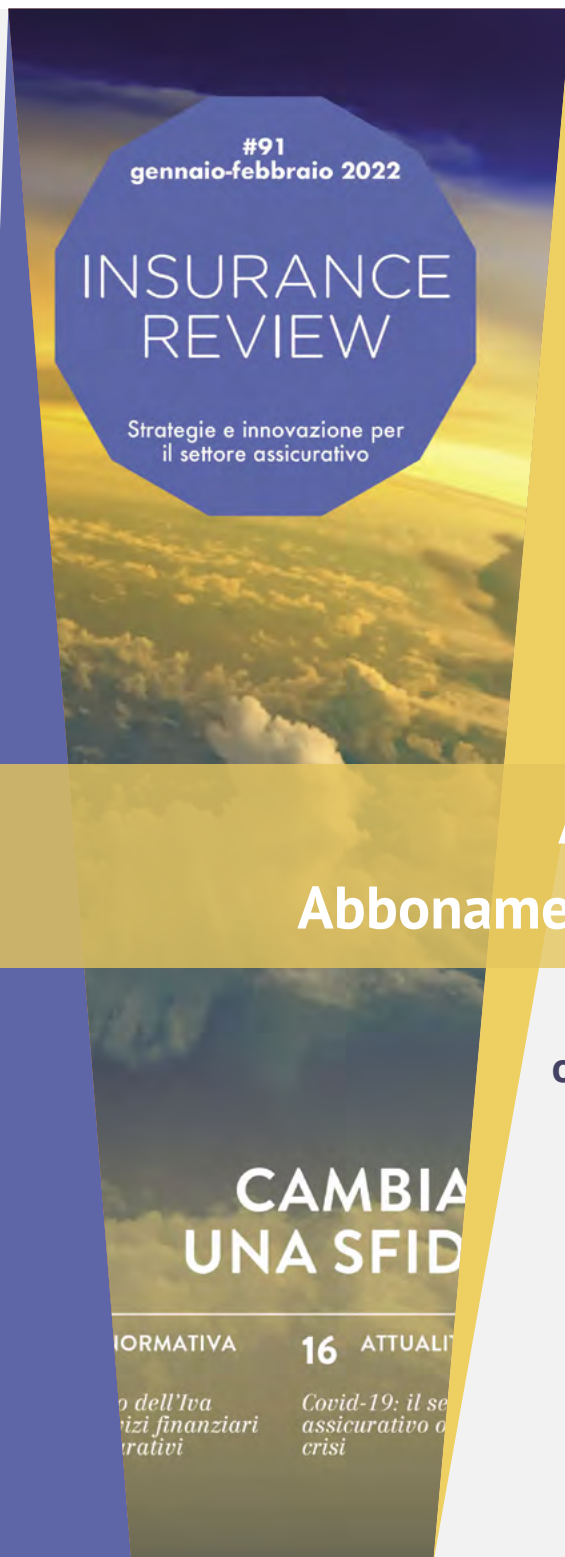
Secondo **Rocco D'Acunto**, senior partner di Bain, sono due, in particolare, le ragioni dietro la spinta verso la sostenibilità del settore. "Da una parte – argomenta – Covid-19 ha evidenziato l'importanza di essere resilienti nei momenti di crisi. Dall'altra, le compagnie ricevono sempre più pressioni in questo senso da diverse parti: gli investitori istituzionali, in primis".

Secondo le analisi della società, entro il 2030, circa il 95% degli asset under management avranno un mandato Esg. I fondi di private equity, inoltre, incorporano sempre uno screening Esg per la due diligence; mentre le agenzie di rating, che danno valutazioni Esg, nonché i regolatori, stanno concentrando i propri sforzi sui rischi correlati a questi criteri.

"L'assicurazione – sottolinea Pallotta – è, per natura, Esg". Nei rami vita i player più avanzati stanno evolvendo la propria *value proposition* incrementando la *protection* e ampliando l'assicurabilità. Anche nei confronti delle imprese si stanno sviluppando iniziative dedicate a sostenere il cliente nel percorso di decarbonizzazione. "Su questi temi sarà imprescindibile fare leva sulle reti distributive, le banche, ma anche gli agenti, come partner chiave nell'evoluzione dell'offerta", conclude Pallotta.



Fabrizio Aurilia



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
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
- Inviando un'email a abbonamenti@insuranceconnect.it

Modalità di pagamento:

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

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