



PRIMO PIANO

Il teatro delle frodi

La polizia giudiziaria e la stradale di Brindisi, nel 2007 seppero in anticipo che in un determinato luogo, a una determinata ora si sarebbe verificato un incidente. Ed effettivamente successe. Parabola interessante, non tanto per sottolineare le doti di paranormale preveggenza di certe forze dell'ordine, quanto perché il risultato di quell'istinto premonitore è stato ieri il rinvio a giudizio di 106 persone, tra cui tre avvocati, accusati di associazione per delinquere finalizzata alle truffe ai danni delle compagnie assicurative. Tutto sembra stato compiuto con falsi incidenti stradali. Una sorta di compagnia di giro che inscenava sinistri, ed evidentemente l'abilità dei commedianti alla lunga li ha resi talmente celebri da suscitare interesse anche nella polizia. In tutto gli agenti, coordinati dal pm Pierpaolo Montinaro, monitorarono 36 episodi, 36 repliche con grandi performance e altrettanti successi. Un'organizzazione di questo tipo, radicata su un territorio che le assicurazioni hanno anche po' abbandonato, non è nuova e sembra che ci sia una concreta cultura della truffa assicurativa. Basteranno una tariffa standard Rc auto e "nuovi poteri della Banca d'Italia" a fermare queste compagnie di giro?

F.A.

MERCATO

Outlook negativo per le assicurazioni italiane

Arriva da Fitch una valutazione pesante sul sistema assicurativo del nostro Paese. L'analisi è contenuta in quello che potrebbe essere uno degli ultimi report dell'agenzia di rating in Italia, dopo il rinvio a giudizio chiesto dalla Procura di Trani

Fitch si aspetta che la crisi del debito della Zona Euro, pur mostrando segnali di stabilizzazione, continuerà a minacciare il rating delle assicurazioni italiane anche nel 2013. Per questo l'agenzia conferma l'outlook negativo, con un alto rischio di declassamenti nel corso del prossimo anno, ma anche del 2014.

Una sentenza pesante, proprio in un momento di schiarite sulle borse europee e le buone performance mostrate dai conti dei primi nove mesi dell'anno (si veda Generali e il suo boom degli utili). Il giudizio di Fitch è motivato dal fatto che gran parte degli assicuratori italiani ha il portafoglio pieno di titoli del debito pubblico e privato (corporate): le ultime stime fotografano valori rispettivamente attorno ai 230 miliardi di euro e 90 miliardi, nonostante le politiche di *derisking* adottate da quasi tutti i player italiani.



Le assicurazioni italiane hanno riportato migliori percentuali di solvibilità nella prima metà del 2012, il che riflette il restringimento degli spread creditizi sul debito sovrano italiano. Tuttavia, il capitale continua da un lato a essere sostenuto dalla flessibilità delle norme contabili (con *Solvency II*, le cose cambieranno), e dall'altro rimane fortemente dipendente dalla volatilità dello spread italiano.

RAMO VITA SOTTO PRESSIONE

Uno dei maggiori problemi del settore italiano, secondo Fitch, è il ramo vita. Le vendite scarse e la volatilità elevata saranno, anche nel 2013, i maggiori fattori di criticità. *(continua a p.2)*

NEWS DA WWW.INSURANCETRADE.IT

Spencer Horgan è il nuovo IR di Generali



Spencer Horgan

Partirà il primo dicembre l'avventura di **Spencer Horgan** in **Generali**. Da quella data il trentasettenne inglese sarà il nuovo responsabile dell'investor relations del Leone di Trieste. Horgan riporterà direttamente al nuovo cfo Alberto Minali. Salvatore Colotti, cui era in precedenza affidata la funzione di Horgan, sarà responsabile della nuova struttura di capital & value management.

Spencer Horgan è chartered accountant nel Regno Unito e laureato in Economia e Statistica alla Bristol University. Ha lavorato dieci anni in Deutsche Bank, dove è stato responsabile dell'equity research per le società assicurative europee. In precedenza ha lavorato anche per importanti istituzioni finanziarie. Con un bagaglio importante di competenze può vantare una vasta esperienza in ambito assicurativo.



Seguici anche su Facebook alla pagina di Insurance Connect e su Twitter @insurancetrade



(continua da p. 1) Le gestioni separate delle compagnie italiane vita sono esposte ai rischi di credito e ai tassi di interesse. Benché la redditività del vita sia sulla buona strada per recuperare plusvalenze non realizzate nel 2012, anche grazie a un restringimento dello spread, il rischio è che la decrescita dei rendimenti causi scoperti nelle garanzie patrimoniali dei fondi d'investimento.

Gli utili, soprattutto del comparto vita, che si caratterizza per investimenti di lungo periodo, sono fortemente influenzati dai cambiamenti del valore dei bond, che in gran parte finiscono nei profitti riportati. "Fino a quando la crisi della Zona Euro continuerà - sottolinea Fitch -, i titoli del debito sovrano italiano resteranno volatili, così come la redditività delle assicurazioni vita".

Del resto i volumi di vendita dei prodotti vita sono in calo dal 2011, e Fitch ritiene che le prospettive per il 2013 non saranno molto migliori. Consumatori con meno soldi da spendere, misure di austerità e la concorrenza da parte delle banche non aiuteranno di certo compagnie e reti distributive.

PRODOTTI DI RISPARMIO VITA MENO ATTRAENTI

Tutto ruota attorno allo spread: nel bene o nel male. Se da un lato i consumatori sono svantaggiati indirettamente dai rendimenti alti dei titoli di Stato italiani (alto costo del debito vuol dire anche crediti asfittici), dall'altro i risparmiatori possono beneficiarne per investimenti a lungo termine: cioè quelli coperti storicamente dai rami vita. Questo aggrava la pressione sulle compagnie, soprattutto per quanto riguarda le nuove vendite: i prodotti vita tradizionali garantiti sono correlati inversamente ai rendimenti dei buoni del Tesoro italiani (bot e btp).

"Come conseguenza del calo delle vendite e dei rischi di resa elevata - sottolineano gli analisti di Fitch - gli assicuratori vita hanno di fronte un incerto futuro a breve termine, con potenziale contrazione del business".

REDDITIVITÀ MARGINALE PER IL SETTORE DANNI

L'agenzia di rating prevede per il 2013 una crescita solo marginale per il settore danni. Nonostante Fitch giudichi positivamente alcune nuove norme derivanti soprattutto dalle liberalizzazioni (a partire dalle revisioni della normativa sulle micro lesioni e l'introduzione delle polizze legate alla black box), tali disposizioni non incideranno ancora sui prezzi dell'Rc auto. L'agenzia prevede che le tariffe Rc auto continueranno ad aumentare moderatamente nel 2012, mentre nella prima metà del 2013 la crescita sarà nulla. Il ciclo positivo dei prezzi per l'assicurazione auto quindi sta volgendo al termine e qualsiasi miglioramento nella redditività dell'underwriting nel 2013 sarà residuale.

I prezzi del non auto saranno condizionati invece da un nuovo scenario competitivo. In seguito alla fusione tra Unipol e Fonsai, il mercato sta diventando sempre più concentrato. Questo potrebbe essere positivo per il ciclo dei prezzi nel lungo periodo. Tuttavia, Fitch si aspetta una crescente concorrenza della bancassicurazione, pensando anche, ma non nominandole, alle tre grandi banche italiane che hanno in programma di distribuire prodotti danni in un immediato futuro.

LO SPETTRO DI SOLVENCY II

Come invertire questa tendenza? Ovviamente Fitch non dà consigli operativi, ma indica due fattori che potranno aiutare il business assicurativo a tornare a una redditività convinta. Il primo è semplice: lo stress sul debito pubblico e sui titoli di Stato deve allentarsi. Qualora l'outlook sul debito italiano dovesse cambiare da negativo a stabile, con un miglioramento dei coefficienti patrimoniali delle imprese, anche la previsione sul settore assicurativo potrebbe essere rivista di conseguenza.

Il secondo e ultimo fattore è appena accennato da Fitch, ma sarà presto il tema più arroventato per il management delle assicurazioni: *Solvency II*. La maggior parte delle compagnie italiane prevede di utilizzare la standard formula per determinare la loro posizione di capitale in *Solvency II*, ma solo quattro gruppi assicurativi nazionali hanno presentato domanda di pre-validazione dei modelli interni. *Solvency II* dovrebbe entrare in vigore nel 2014, ma tutto il settore assicurativo europeo crede che ci sarà un ritardo di almeno un anno. Molte imprese italiane sarebbero favorevoli a una proroga: solo così la loro attuale mancanza di preparazione non rappresenterà un gap incolmabile.

Fabrizio Aurilia



Seguici anche su Facebook alla pagina di Insurance Connect e su Twitter @insurancetrade



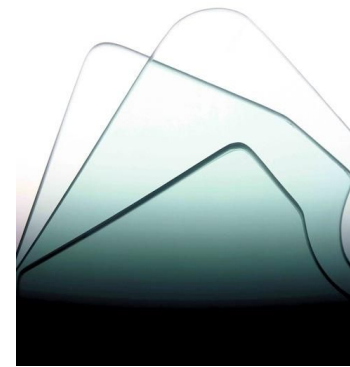
NEWS

Sostituzione dei vetri, quando si dice "come nuovo"

La qualità dei cristalli montati da Carglass® è certificata da verifiche rigorose e da controlli a campione, ma parte ancor prima, dall'acquisto presso gli stessi fornitori delle case automobilistiche

Un vetro per auto prodotto e montato oggi non è lo stesso che veniva prodotto e montato sulle nostre macchine cinque o dieci anni fa. Basti pensare al fatto che nell'ultima decade la superficie vetrata dei veicoli è aumentata del 15% oppure ai tetti delle monovolume e ai parabrezza che permettono la visione a 180 gradi.

Innovazione tecnologica, sviluppo del design automobilistico, cambiamenti anche in ambito di regolamentazione legislativa hanno reso il trasporto, lo stoccaggio, il trattamento e il montaggio dei vetri auto un'attività molto più complessa rispetto al passato.



Anche il numero di tipologie di vetri è cresciuto considerevolmente e l'introduzione di optional sempre più frequenti come luci, sensori e colori nei vetri auto di ultima generazione ne hanno aumentato sensibilmente la variabilità.

Da questi pochi cenni è facile comprendere come la sostituzione di un parabrezza sia un'operazione estremamente delicata che richiede l'intervento di un vero specialista, come **Carglass®**.

Quest'ultimo per garantire la massima qualità e sicurezza dei vetri sostituiti li acquista tramite Origlass®, società del Gruppo Belron, direttamente dagli stessi fornitori delle case automobilistiche, con gli stessi impianti, gli stessi standard qualitativi e le stesse omologazioni dei vetri assemblati sulle catene di montaggio. Parliamo di aziende quali Pilkington, Saint-Gobain/Sekurit, Fuyao, Agc/Splintex, Trakya/Sisecam, Shatterprufe, Guardian. Tutti fornitori Oem (*original equipment manufacture*) scelti dopo un attento lavoro di valutazione e selezione, sottoposti a continui controlli e che possano disporre di adeguate certificazioni di qualità.

Ma come si riconosce un vetro originale e certificato? Semplice, basta controllare le sigle sui cristalli della propria automobile. Ogni vetro di una casa automobilistica Europea deve avere l'omologazione ai sensi del regolamento **Ece/R43** mentre nei Paesi extra europei i requisiti possono essere differenti; come negli Stati Uniti ad esempio dove non è necessaria l'omologazione R43. La sola differenza tra i vetri utilizzati delle case automobilistiche e quelli montati da Carglass® è dunque la presenza del logo della casa costruttrice. Inoltre Carglass® oltre ai controlli previsti per legge e, prima della spedizione ai centri di assistenza, fa un'ulteriore verifica attraverso Origlass® che procede a un controllo a campione per certificarne l'idoneità al montaggio. Per effettuare questo ulteriore passaggio è necessario uno strumento ad hoc, creato in Origlass®, che grazie ad un telaio retroilluminato da luci al neon di diverse colorazioni consente di controllare le eventuali imperfezioni del cristallo, simulando l'inclinazione esatta dello stesso una volta montato sulla vettura. In questo modo qualsiasi difetto viene facilmente individuato, permettendo di rispedito il vetro in questione al produttore senza nemmeno farlo arrivare nei centri di assistenza Carglass®.

COMPAGNIE

Unipol, entro Natale i cda per la fusione e il piano industriale 2013-2015

Con Fonsai utile più che raddoppiato nei primi nove mesi

La ex **galassia Ligresti** è ufficialmente salva. Lo provano i conti presentati da **Unipol** insieme alla *road map* che definirà la fusione di quella che sarà la Grande Unipol, o la Unipol Sai. La compagnia bolognese ha chiuso i primi nove mesi dell'anno con un utile consolidato di 181 milioni di euro, in crescita del 149% rispetto ai 72 milioni registrati al 30 settembre 2011. L'ad **Cimbri** ha così presentato i primi conti consolidati con i risultati del gruppo **Premafin-Fonsai**. Tenendo conto del passivo da 74 milioni relativo all'ex impero Ligresti, gli utili di gruppo dei nove mesi ammontano a 146 milioni di euro. Il margine di solvibilità è stato pari a 1,6 volte il minimo regolamentare, tra i più alti del settore assicurativo. Infine sono emersi 55 milioni di nuovi accantonamenti per le cause sulla mancata Opa su Fondiaria del 2002 da parte di Mediobanca e Sai.

Ma quello che più importa al mercato è probabilmente il piano illustrato dai vertici per definire cessioni e integrazioni. I cda di Unipol, Fonsai, Premafin e Milano Assicurazioni si riuniranno il 19 dicembre per approvare il progetto di fusione, i concambi definitivi e il piano industriale 2013-2015. Il capitolo cessioni è corposo. Entro fine anno sarà ceduta la quota dell'1% di Fonsai in Generali e che entro il 2013 Unipol Sai venderà il 3,8% in Mediobanca, come chiesto dall'Antitrust. Unipol inoltre cederà 1,7 miliardi di premi concordati con l'Authority, ma Cimbri spera a riviste quote di mercato: sono già arrivate "diverse manifestazioni di interesse", ha detto comunque l'ad.

Tornando alla fusione, le assemblee si terranno, se l'Ivass starà nei tempi con le autorizzazioni, ad aprile 2013 mentre l'atto sarà siglato a luglio. La Grande Unipol sarà guidata dagli stessi uomini che ora dirigono Bologna, ad eccezione di **Emanuele Erbetta**, ex ad di Fonsai, che continuerà a guidarne la direzione del business assicurativo.

F.A.



NORMATIVA

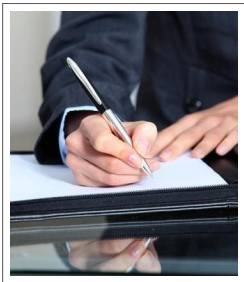
La fine del tacito rinnovo nei contratti di assicurazione danni

TECNOLOGIE

Allie, tecnologia al servizio degli automobilisti

La reiterazione non esplicitata della polizza diventa obbligo per le Rc Auto e natanti, in contraddizione con quanto previsto per le altre Rc danni

Da Allianz Telematics, un dispositivo di ultima generazione per guidare in tutta sicurezza



Come è noto agli operatori del settore assicurativo, a seguito dell'entrata in vigore della Legge numero 40 del 2 aprile 2007 (il cosiddetto "decreto Bersani bis"), i contratti assicurativi danni, fra i quali compaiono quelli obbligatori della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, hanno visto profondamente innovata la loro disciplina.

Localizza la macchina in caso di furto, guasto o collisione e fornisce immediata assistenza, verificando anche lo stato del guidatore e la necessità di inviare soccorsi; monitora la velocità e i percorsi effettuati, e se rileva impatti superiori a 2G, contatta automaticamente il cliente per una immediata verifica della situazione. L'assistente telematico progettato da **Allianz Telematics** si chiama **Allie** ed è composto da un localizzatore Gps con modulo Gsm e sensore di movimento in grado di identificare la dinamica di eventuali sinistri. Inoltre consente una gestione anche in mobilità offrendo tutti i servizi tramite app per smartphone (scaricabile gratuitamente dal sito www.allie.it).

A far data dall'approvazione della citata riforma, che ha modificato il testo dell'articolo 1899 del codice civile gli assicuratori non possono più offrire una polizza danni avente durata superiore all'anno, a meno di prevedere una riduzione del premio richiesto al contraente nel primo anno. Il decreto Bersani bis, peraltro, pur innovando profondamente il mercato assicurativo danni, ammetteva la possibilità per cui i suddetti contratti potessero avere la clausola di tacito rinnovo, la quale, tuttavia, non poteva a sua volta durare per più di due anni.

In caso di guasto all'auto o di incidente, basta aprire l'applicazione e premere il pulsante *Aiuto* per essere messi in contatto con la centrale operativa attiva 24 ore su 24, che localizza l'auto, verifica le condizioni dell'automobilista e invia i soccorsi o il carro attrezzi. In caso di impatto superiore a 2G e in assenza di risposta dal cliente, la centrale provvede a inviare immediatamente i soccorsi.

Nell'ottica di liberalizzare ulteriormente il mercato assicurativo, il decreto legge numero 179/2012 del 18 ottobre 2012 modifica ulteriormente le disposizioni relative ai contratti Rc auto e natanti. In particolare, l'articolo 22 del suddetto decreto, già famoso perché contiene la disposizione per la quale decade il divieto di collaborazione fra intermediari principali, innova il Codice della Assicurazioni, aggiungendo l'articolo 170 bis, ai sensi del quale è espressamente fatto divieto che i contratti di assicurazione di responsabilità civile auto e natanti prevedano una durata superiore all'anno nonché assumano, in deroga all'articolo 1899 del codice civile, al loro interno, clausole, anche annuali, di tacito rinnovo. A rendere maggiormente innovativa la prescrizione, lo stesso Decreto impone l'adeguamento, a far data dal 1 gennaio 2013, di tutti i contratti Rc auto e natanti pre-esistenti poliennali e/o contenenti clausole di tacito rinnovo.

Tramite il servizio *Velocità* è possibile attivare una notifica che segnala quando l'auto supera la velocità che il cliente ha preimpostato, mentre con *TrovaAuto*, Allie localizza la vettura quando non si è a bordo, visualizzando la posizione corrente o l'ultima posizione registrata, se il segnale Gps non è disponibile. Ancora, se il cliente lascia l'auto incustodita, con la funzione *InMovimento* può sapere se è stata messa in moto o spostata durante un lasso di tempo predefinito, e con l'opzione *AutoRubata* si viene messi in contatto con la centrale operativa che può indicare dov'è la vettura.

Qualora l'iter parlamentare cui è sottoposto il Decreto dovesse vedere la conferma della disposizione così come è attualmente prevista, ne deriverebbe una situazione piuttosto confusa, nella quale mentre da una parte i contratti di assicurazione danni "generali" rimarrebbero nell'alveo dettato dall'articolo 1899 c.c., ammettendo, quindi, per questi, la possibilità della proroga tacita, i contratti di assicurazione relativi alla responsabilità civile auto e natanti dovranno adeguarsi alle nuove disposizioni e non prevedere clausole poliennali o di tacito rinnovo.

In caso di sinistro si può consultare sul sito la sezione *Report Incidente* che fornisce una rendicontazione con valore legale della dinamica dell'incidente con ora, posizione e accelerazione dell'auto al momento dell'impatto.

Infine, Allie offre il servizio *Percorsi*, una reportistica sull'utilizzo della vettura, comprensiva di un grafico degli itinerari percorsi.

Luca Emanuele Lanza
Jenny & Partners

D.P.