

SLI INSURANCE WEBZINE

Notizie ed Approfondimenti sul Mondo Assicurativo

4 - 2025



Attualità

Data center a rischio per il clima: il 22% già esposto, sarà il 27% entro il 2050

Uno studio di XDI rileva che il 22% dei data center globali è attualmente esposto a rischi climatici moderati o elevati (inondazioni, incendi, cicloni). Senza interventi, la quota salirà al 27% entro il 2050. Le aree più a rischio sono Asia-Pacifico, New Jersey, Amburgo, Shanghai e Tokyo. In Italia, il 9,5% dei 21 data center analizzati è classificato ad alto rischio. Amburgo è tra le città più vulnerabili al mondo, con il 58% dei suoi data center potenzialmente critici entro metà secolo. Lo studio sottolinea l'urgenza di investimenti in adattamento climatico per evitare danni alle infrastrutture, interruzioni operative e aumento dei costi assicurativi.

Responsabilità civile e mobilità intelligente: profili giuridici dei veicoli autonomi e delle infrastrutture connesse

L'evoluzione verso una mobilità intelligente, fondata sull'impiego di veicoli autonomi – i cosiddetti *Connected and Autonomous Vehicles* (di seguito CAV)¹ – e dei sistemi di trasporto cooperativo (*Cooperative Intelligent Transport*

¹ Il modello prevede cinque gradi di automazione nei veicoli, che spaziano dai sistemi di supporto alla guida, in cui il conducente resta sempre responsabile e mantiene il controllo completo, fino ai livelli più avanzati in cui il veicolo assume il ruolo principale nel gestire la circolazione, includendo le forme di automazione condizionata, avanzata e totale. Questa suddivisione è in parte ripresa anche dal Decreto *Smart Roads* del 28 febbraio 2018, che disciplina le modalità di sperimentazione su strada delle tecnologie di guida autonoma e connessa. Nello specifico, l'articolo 1, intitolato Definizioni (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 90 del 18 aprile 2018), adotta tale classificazione per identificare i vari livelli di automazione applicabili ai veicoli coinvolti nella sperimentazione.

Giurisprudenza

Danno non patrimoniale: non serve una quantificazione precisa per ottenere il risarcimento

Con l'ordinanza n. 14288 del 29 maggio 2025, la Corte di Cassazione ha ribadito che chi chiede il risarcimento del danno non patrimoniale non è obbligato a indicarne una quantificazione precisa, potendo rimandare al giudice la liquidazione equitativa basata sui parametri disponibili. Nel caso esaminato, i congiunti di una donna deceduta per sepsi post-operatoria avevano chiesto il risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale. La Corte d'Appello, pur riconoscendo il danno da perdita di chance, aveva escluso il risarcimento del danno non patrimoniale perché mancava una specifica richiesta di liquidazione diversa da quella di primo grado. La Cassazione ha invece censurato tale decisione, sottolineando che:

- La parte danneggiata deve solo indicare in modo approssimativo il danno, senza necessità di quantificazione precisa.
- Il giudice ha il potere-dovere di liquidare equitativamente il danno anche in assenza di una specifica richiesta o quantificazione da parte dell'attore.
- La mancata quantificazione non può essere motivo per escludere il risarcimento o negare una valutazione equitativa.
- È illegittimo che il giudice rigetti la domanda di risarcimento con una motivazione apparente basata solo sulla mancanza di una quantificazione puntuale.

Il principio si fonda sugli articoli 1226 e 2056 del codice civile e sul potere discrezionale del giudice di cui all'art. 115 c.p.c., confermando i precedenti orientamenti della Cassazione (es. n. 13515/2022 e n. 20990/2011). In sintesi, il risarcimento del danno non patrimoniale deve essere valutato dal giudice in modo equitativo, senza che la parte debba indicarne con esattezza la misura.

Systems – di seguito C-ITS o ITS), solleva interrogativi ancora irrisolti riguardo all'impatto di tali innovazioni sul sistema della responsabilità civile e assicurativo vigente.

Nel contesto italiano, l'introduzione di tecnologie ITS ha seguito un percorso normativo allineato agli indirizzi europei, trovando un primo riconoscimento nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 febbraio 2018². Il Decreto ha introdotto il concetto di *Smart Road*, autorizzando la sperimentazione su strada dei veicoli a guida autonoma e definendo un processo di digitalizzazione delle infrastrutture volto a garantire l'interoperabilità tra veicoli intelligenti e reti stradali.

Tale interoperabilità è supportata da piattaforme di raccolta dati, monitoraggio e fornitura di servizi avanzati per gestori, pubbliche amministrazioni e utenti. Questo scenario richiederebbe un ripensamento dei modelli assicurativi tradizionali, oggi inadatti a

² Decreto Ministeriale numero 70 del 28/2/2018 - Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica; <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/04/18/18A02619/SG>

Giurisprudenza

Responsabilità medica: il termine di 90 giorni dopo l'ATP non è perentorio

Con la sentenza n. 1474 del 9 giugno 2025, il Tribunale di Bologna ha chiarito la natura del termine di 90 giorni previsto dall'art. 8, co. 3, della Legge Gelli-Bianco (L. 24/2017) per la proposizione del giudizio di merito a seguito dell'esito negativo del procedimento di accertamento tecnico preventivo (ATP). Secondo il Tribunale, tale termine non ha natura perentoria, ma ordinatoria, e il suo mancato rispetto non comporta l'improcedibilità della domanda giudiziale. Il caso ha visto protagonista una paziente che, a seguito di una diagnosi errata e una terapia farmacologica rivelatasi inadeguata, ha subito gravi danni alla vista. Dopo aver esperito senza successo il procedimento per ATP, ha avviato il giudizio di merito con rito sommario ex art. 702-bis c.p.c. L'ospedale e il medico hanno eccepito l'improcedibilità della domanda, per essere stata proposta oltre i 90 giorni dal deposito della relazione del CTU. Il Tribunale ha rigettato l'eccezione, affermando che il termine di 90 giorni non è una condizione di procedibilità, ma serve unicamente a conservare gli effetti sostanziali e processuali del procedimento ATP (quali interruzione della prescrizione, impedimento delle decadenze, ecc.). La procedibilità del giudizio resta comunque garantita anche in caso di superamento di tale termine. Infatti, la Legge Gelli-Bianco prevede, come unica condizione di procedibilità, l'esperimento dell'ATP o della mediazione. Il termine di 90 giorni non è qualificato dalla legge come perentorio. Dunque, imputare all'attore la decadenza dal diritto d'azione per il solo superamento di un termine non chiaramente vincolante si porrebbe in contrasto con l'art. 24 Cost., che tutela il diritto alla tutela giurisdizionale. Inoltre, la previsione di un doppio onere (ATP + introduzione entro 90 giorni) violerebbe i principi di economia processuale e ragionevole durata del processo. Pertanto, la pronuncia si inserisce in un orientamento giurisprudenziale sempre più consolidato, secondo cui le condizioni di procedibilità devono essere interpretate in modo restrittivo e funzionale alla tutela del diritto di difesa.

fronteggiare i nuovi rischi derivanti dall'interazione tra *software*, algoritmi decisionali e infrastrutture digitali. Infatti, le dinamiche sinistrose generate dai sistemi CAV e C-ITS risultano complesse, poiché la responsabilità non ricade più esclusivamente sull'utente umano, ma coinvolge una molteplicità di attori.

Il contesto si inserisce nel solco tracciato dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205, che ha adeguato l'ordinamento italiano agli sviluppi internazionali, in particolare alla Convenzione sulla circolazione stradale di Vienna dell'8 novembre 1968, ratificata con Legge 5 luglio 1995, n. 308, e successivamente emendata per accogliere i sistemi automatizzati di guida.

In particolare, l'art. 34-bis della Convenzione, introdotto con gli emendamenti del 14 dicembre 2020 (in vigore dal 14 luglio 2022), stabilisce che il requisito della presenza del conducente si considera soddisfatto anche quando il veicolo sia dotato di un sistema di guida automatica, purché conforme alla legislazione tecnica e nazionale applicabile.

Giurisprudenza

Onere della prova nel contratto di assicurazione danni: la sentenza del Tribunale di Napoli Nord

Il Tribunale di Napoli Nord ha chiarito, con la sentenza n. 2691 del 9 luglio 2025, come vada distribuito l'onere della prova nelle controversie riguardanti i contratti di assicurazione contro i danni. Secondo il Giudice, l'assicurato ha l'obbligo di dimostrare che: il fatto dedotto in polizza si sia effettivamente verificato; il rischio che ha causato il danno sia tra quelli coperti dalla garanzia; il danno sia conseguenza di cause previste dal contratto. In sostanza, l'assicurato deve provare che il sinistro rientra nei rischi assicurati e che l'evento dannoso è avvenuto nell'ambito temporale e spaziale previsto dalla polizza. Al contrario, spetta all'assicuratore dimostrare l'esistenza di fatti impeditivi o estintivi del diritto all'indennizzo, quali clausole di esclusione o limitazione della copertura. Questo principio si fonda sull'articolo 1218 c.c., che stabilisce come il creditore (qui l'assicurato) debba fornire la base del proprio diritto, mentre il debitore (l'assicuratore) è chiamato a provare fatti che ne impediscono l'adempimento. Nel caso esaminato, la controversia riguardava la richiesta di indennizzo per un furto in un immobile assicurato. L'assicuratore ha contestato la richiesta sostenendo che l'attore non avesse dimostrato la proprietà e l'esistenza dei beni rubati, limitandosi a presentare certificati privi di valore probatorio. Il Tribunale, tuttavia, ha sottolineato che la prova del danno e del sinistro spetta all'assicurato, mentre l'assicuratore deve contestare con fatti concreti la fondatezza della pretesa, ad esempio mediante clausole contrattuali di esclusione o limiti all'indennizzo. Quanto statuito nella sentenza conferma, inoltre, il principio indennitario sancito dall'art. 1905 c.c., secondo cui l'assicuratore deve risarcire il danno effettivamente subito dall'assicurato, evitando così il rischio di azzardo morale e condotte opportunistiche. In conclusione, la decisione ribadisce un equilibrio essenziale nella gestione delle prove: l'assicurato deve dimostrare l'effettivo sinistro coperto dalla polizza, mentre l'assicuratore ha l'onere di provare eventuali cause che escludano o limitino il diritto all'indennizzo.

Coerentemente con questa evoluzione, il provvedimento ministeriale del 2018 ha introdotto, accanto alla tradizionale figura del conducente, quella del supervisore, definito come l'occupante del veicolo in grado di assumere il controllo dello stesso in qualsiasi momento. L'art. 1, co. 1, lett. j, qualifica il supervisore come il soggetto responsabile della circolazione del veicolo anche in modalità automatica, attribuendogli un ruolo centrale nel sistema di responsabilità.

L'art. 10, co. 2 del decreto stabilisce che la responsabilità debba gravare sul supervisore tanto in modalità manuale quanto in modalità automatica. Non viene, tuttavia, operata alcuna distinzione tra i due regimi, né si prevede una graduazione della responsabilità in funzione del grado di automazione, lasciando aperta la questione della configurabilità di una responsabilità attenuata in caso di affidamento incolpevole sulla tecnologia.

Rimane comunque centrale, nel sistema vigente, il riferimento all'art. 2054 c.c. il quale stabilisce che: “[i]l conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno

Giurisprudenza

Responsabilità dei sindaci: il Tribunale di Venezia esclude l'applicazione retroattiva dei nuovi limiti risarcitori

Con la sentenza del 4 luglio 2025, il Tribunale di Venezia ha escluso l'applicabilità retroattiva dei limiti quantitativi alla responsabilità dei sindaci introdotti dalla legge n. 35/2025 (modifica dell'art. 2407 c.c.). Secondo i giudici veneziani, tali limiti – che fissano un tetto al risarcimento in funzione del compenso percepito – incidono su diritti già perfezionati e quindi non possono valere per condotte antecedenti all'entrata in vigore della norma (12 aprile 2025), in assenza di una previsione espressa di retroattività. Tale decisione contrasta con orientamenti diversi (come quelli dei Tribunali di Bari e Palermo), secondo cui la norma avrebbe natura meramente procedurale. Al contrario, Venezia e Roma (ordinanza 19 giugno 2025) ne affermano la natura sostanziale, in linea con quanto sostenuto anche da Assonime nella circolare n. 18/2025, che evidenzia come la nuova disciplina non possa comprimere diritti risarcitori già maturati. Ebbene, la sentenza sottolinea inoltre i rischi di disparità normativa, poiché i nuovi limiti non si applicano a figure che svolgono funzioni analoghe a quelle dei sindaci, come i revisori legali, i membri del consiglio di sorveglianza o del comitato controllo interno, e gli amministratori non esecutivi. Un disegno di legge (DDL n. 1426/2025) è stato presentato per colmare questa lacuna, ma l'iter parlamentare è attualmente fermo. In mancanza di un intervento legislativo organico, spetta dunque alla giurisprudenza il compito di mantenere equilibrio tra tutela dei danneggiati e certezza del diritto, evitando disallineamenti sistemici e potenziali profili di incostituzionalità.

prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno" (co. 1) e "[n]el caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli" (co. 2).

La mancanza, nella norma, di un esplicito riferimento alla guida umana – a differenza di quanto previsto dall'art. 46 del Codice della Strada, rubricato "Nozione di veicolo" – porterebbe a ritenere applicabile la disciplina della responsabilità da circolazione di veicoli anche ai danni causati da veicoli dotati di sistemi di assistenza alla guida (Advanced Driver Assistance Systems – ADAS), quali, ad esempio, il cruise control, il mantenimento di corsia, i sistemi anticollisione e il parcheggio assistito, nonché in caso di incidenti provocati da veicoli dotati di sistemi di guida autonoma di livello superiore.

In entrambi i casi, infatti, il conducente sarebbe sempre in grado di riprendere il controllo del mezzo e sarebbe pertanto responsabile

Legislazione

Danno biologico da micropermanenti: aggiornati gli importi per il 2025

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale n. 176 del 31 luglio 2025, ha emanato il decreto che aggiorna gli importi relativi al risarcimento del danno biologico di lieve entità derivante da sinistri stradali, in attuazione dell'art. 139 del Codice delle Assicurazioni Private. Gli stessi valori trovano applicazione anche nei casi di danno alla persona da responsabilità sanitaria. Il nuovo provvedimento stabilisce che:

- Il valore economico del primo punto di invalidità permanente è fissato in € 963,40;
- L'indennizzo per ogni giorno di inabilità temporanea assoluta ammonta a € 56,18.

L'adeguamento annuale si inserisce nel quadro normativo delineato dalla Legge n. 124/2017, che ha introdotto l'obbligo di aggiornare i valori risarcitori sulla base della variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo. L'obiettivo è assicurare che le somme liquidate conservino il loro valore reale nel tempo, contrastando gli effetti dell'inflazione e garantendo un risarcimento effettivo e congruo al danneggiato. Va ricordato che il danno alla salute, per sua natura non pienamente riparabile, deve essere compensato attraverso un importo che, pur non potendo ripristinare la condizione precedente al sinistro, abbia funzione compensativa e soddisfattiva.

qualora non dimostrasse *"di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno"* (art. 2054, co. 1, c.c.).

Mentre, nell'ipotesi in cui il veicolo sia a guida totalmente autonoma, potrebbe risultare più coerente ricorrere alla disciplina di cui all'art. 2051 c.c. rubricato *"Danno cagionato da cosa in custodia"* - secondo il quale *"ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito"*.

Tuttavia, trattandosi di un'ipotesi di responsabilità oggettiva, il soggetto custode della *res* è tenuto al risarcimento nell'eventualità in cui la cosa (il veicolo in questo caso) arrechi un danno ad un terzo, anche qualora in capo allo stesso custode non sia ravvisabile una condotta soggettiva diretta a titolo di colpa (o di dolo). In questo caso, il soggetto custode della *res* può andare esente da responsabilità solo laddove sia in grado di

provare il caso fortuito, intendendosi con ciò un evento imprevisto, imprevedibile e inevitabile che interrompe il nesso causale tra il comportamento illecito e il danno che ne deriva, escludendo la responsabilità dell'agente.

Approfondimento

Assicurazioni green: la sostenibilità diventa priorità nel settore

Un sondaggio di GlobalData realizzato nel terzo trimestre del 2025 rivela che oltre il 58% dei professionisti del settore assicurativo considera importante offrire prodotti "green" o sostenibili, in risposta alla crescente domanda dei consumatori di soluzioni etiche e rispettose dell'ambiente. Secondo l'indagine, il 41,9% dei dirigenti ritiene molto importante proporre prodotti assicurativi eco-compatibili, mentre il 16,2% li valuta moderatamente importanti. Sul fronte dei consumatori, il 59,1% sarebbe disposto a pagare di più per una polizza che dimostri forti impegni ambientali, e il 29,6% accetterebbe un sovrapprezzo fino al 5%. Inoltre, il 51,3% dei clienti ritiene che le compagnie assicurative debbano avere un ruolo attivo nella lotta contro il cambiamento climatico. Secondo Beatriz Benito, analista di GlobalData, le assicurazioni sostenibili integrano i criteri ESG nella catena del valore e aiutano a mitigare i rischi legati ai sempre più frequenti eventi climatici estremi, come incendi e inondazioni. Le compagnie possono offrire incentivi come sconti su polizze per case e auto a basso impatto ambientale o materiali da costruzione sostenibili. Inoltre, normative sempre più rigorose obbligano le compagnie a rendere pubblici i propri impegni ESG. Le assicurazioni che sapranno dimostrare un reale impegno ambientale potranno rafforzare la loro reputazione, guadagnare la fiducia dei clienti e migliorare la propria posizione sul mercato, anche grazie alla possibilità di valorizzare i propri prodotti.

Si evidenzia, infine, che oltre alla responsabilità del conducente e/o proprietario del veicolo possano configurarsi altre ipotesi di responsabilità civile in capo a soggetti diversi dal conducente/supervisore, in aggiunta o in sostituzione della responsabilità di quest'ultimo. A titolo esemplificativo si pensi a:

- costruttori e/o fornitori, in caso siano riscontrati difetti di produzione o mancata dichiarazione di determinate informazioni sulla sicurezza;
- persone che gestiscono il *software* di bordo del veicolo, per eventuali *bug* o malfunzionamenti;
- profili ulteriori di responsabilità del proprietario/conducente/supervisore del veicolo, per mancata manutenzione della vettura.
- pubbliche amministrazioni o enti responsabili della funzionalità di

un'infrastruttura sulla quale viaggiava il veicolo, per mancata manutenzione/aggiornamento o mancata applicazione di vernici speciali (fotosensibili o sensibili alla temperatura, necessarie a sostituire l'illuminazione e i segnali verticali) o di altri dispositivi che comunicano con i veicoli autonomi per indirizzarne la guida e migliorarne la sicurezza.

Approfondimento

Assicurazioni e intelligenza artificiale: i vantaggi per chi investe

L'intelligenza artificiale sta diventando un fattore strategico chiave per il settore assicurativo. Secondo McKinsey, le compagnie più avanzate nell'adozione dell'AI hanno ottenuto un ritorno per gli azionisti fino a 6,1 volte superiore rispetto a quelle meno mature digitalmente, un divario molto più ampio rispetto ad altri settori. Le realtà leader adottano un approccio per domini specifici — come distribuzione, pricing, underwriting e sinistri — trasformando processi e flussi operativi in modo integrato. I risultati sono concreti: +10–20% nei tassi di conversione, +10–15% nella crescita dei premi, –20–40% nei costi di acquisizione e +3–5% nella precisione nella gestione dei sinistri. Per costruire un'organizzazione "AI ready", McKinsey individua sei leve: allineamento del top management, sviluppo di talenti digitali in-house, modelli operativi scalabili, tecnologie modulari e riutilizzabili, integrazione dei dati in ogni processo e forte focus sull'adozione e sulla gestione del cambiamento. Le generative AI trova applicazione concreta in tutti i rami: nel Vita migliora l'underwriting con dati sintetici; nella Salute personalizza i piani sanitari; nei Danni commerciali simula scenari complessi; nel retail automatizza sinistri e rileva frodi. Per ottenere valore su scala, l'AI deve diventare una capacità strutturale, non una somma di progetti isolati. Servono infrastrutture cloud ibride, sistemi core configurabili, asset standardizzati e una governance dei dati solida. Le compagnie che si muovono in questa direzione saranno le protagoniste del mercato assicurativo di domani.

In particolare, la responsabilità del gestore dell'infrastruttura assume connotazioni nuove. Egli è custode non solo dei beni materiali (segnaletica, carreggiate, sensori), ma anche dei sistemi informatici e piattaforme digitali che assicurano il dialogo tra veicoli e infrastruttura. Ne deriva una responsabilità ex art. 2051 c.c., a meno che il gestore non provi l'intervento del caso fortuito.

In presenza di danni riconducibili a vizi di progettazione o di programmazione del software installato, il gestore potrà agire in rivalsa nei confronti del produttore o sviluppatore del sistema, secondo le regole ordinarie di responsabilità contrattuale o extracontrattuale, a seconda del titolo del rapporto.

Alla luce delle considerazioni sinora svolte, il sistema tradizionale di responsabilità civile, basato sulla centralità del conducente

umano, mostra segnali di inadeguatezza di fronte all'evoluzione della mobilità

Approfondimento

Identità digitali a rischio, ma l'AI è anche la chiave per proteggerle

Nel 2025, l'Intelligenza Artificiale è stata al centro della sicurezza informatica: arma potente nelle mani degli hacker, ma anche strumento chiave per difendersi. A lanciare l'allarme è Cisco, secondo cui il 34% dei responsabili IT europei vede nel phishing basato su AI la principale minaccia alle identità digitali. Nonostante l'87% delle aziende stia già investendo in soluzioni AI per la sicurezza, solo un terzo dei dirigenti si fida del proprio sistema di gestione identità. Complessità, strumenti frammentati e scarsa visibilità rendono vulnerabili le reti aziendali: il 48% ha già subito perdite economiche per furti d'identità. L'autenticazione a più fattori (MFA) è ritenuta essenziale, ma solo il 32% si sente davvero protetto. Anche i token FIDO2, pur efficaci, sono ancora poco diffusi a causa di costi e difficoltà operative. Serve un cambio di rotta. Il 70% delle aziende vuole consolidare i provider di identità e migliorare la visibilità in tempo reale. Per Cisco, la strada è chiara: integrare la sicurezza fin dall'inizio e puntare su soluzioni IAM moderne, efficaci e user-friendly.

intelligente. L'introduzione dei CAV e dei sistemi C-ITS impone un ripensamento strutturale delle categorie giuridiche consolidate.

Appare pertanto urgente un intervento normativo organico, ispirato ai principi della ripartizione del rischio, della certezza del diritto e della tutela effettiva dei soggetti danneggiati. Solo in questo modo sarà possibile conciliare l'innovazione tecnologica con le imprescindibili garanzie giuridiche.

Avv. Gabriella Napolano

Partner at Studio Legale Improda

Dr. Mario Del Gaudio

***Junior Associate at Studio Legale
Improda***