

# INTERMEDIARI E BREXIT, I NODI DA SCIogliere

di DAVIDE VACHER, membro del Comitato scientifico di Acb

CON UN QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DA TRACCIARE ANCORA CON COMPIUTEZZA, SONO TANTE LE CRITICITÀ NEI CONTRATTI TRANSFRONTALIERI TRA UNIONE EUROPEA E REGNO UNITO DOPO L'ADDIO DI LONDRA A BRUXELLES



Dal primo gennaio scorso il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea. Le imprese e gli intermediari britannici, ora operatori di uno Stato terzo, per poter svolgere l'attività assicurativa e operare in Italia devono ricevere apposita autorizzazione da parte dell'Ivass, non potendo più godere del precedente *passaporto*, con la sola facoltà di proseguire la loro attività nei limiti della gestione delle coperture in corso, senza assumere nuovi contratti né rinnovare quelli esistenti, fino alla loro relativa scadenza o fino ad altro termine (che l'autorità di vigilanza dovrà approvare).

Il dlgs 183/2020 (*Milleproroghe*) ha disposto che gli stessi fino al 31 marzo 2021 continueranno a essere soggetti alla disciplina dell'articolo 193 del *Codice delle assicurazioni* (Cap), che prevede un'azione coordinata da parte degli istituti di vigilanza dello Stato di origine e di stabilimento o di prestazione dell'attività in libera prestazione di servizi, nonché la validità di ogni altra disposizione in materia assicurativa, comprese quelle in materia di sanzioni.

Alcune compagnie, in attesa di ratifica, fanno invece *fronting* con compagnie stabilite nel Paese dove vogliono operare.

## DIVERSE STRATEGIE

Come abbiamo avuto modo di constatare un approccio alternativo, adottato da molti assicuratori e intermediari inglesi, tra cui anche gli operatori dei **Lloyd's**, è stato quello di trasferire le polizze a una filiale aperta in ter-

ritorio See. Questo passaggio ha consentito di poter continuare a gestire la maggior parte dei contratti in corso, compresi i programmi multinazionali, fatte ovviamente salve le coperture locali obbligatorie, che devono ora essere gestite direttamente e unicamente dall'intermediario locale, con la compagnia locale e il cliente locale.

In base alle nuove previsioni del dlgs 187 del 30 dicembre 2020 entrato in vigore lo scorso 9 febbraio 2021, che modifica la normativa di recepimento della *Idd* apportando ulteriori integrazioni al Cap, anche le imprese e gli intermediari con sede legale in un altro Stato membro, ammessi a svolgere attività di intermediazione assicurativa e riassicurativa in Italia in regime di stabilimento (Foe) o di libera prestazione di servizi (Fos), saranno soggetti al pagamento del contributo di vigilanza.

Numerosi Stati See hanno introdotto regimi di *run-off*, per mitigare l'impatto dalla fine del periodo di transizione previsto per la Brexit, ma ciascuno con proprie regole (in Irlanda, ad esempio, imprese e intermediari britannici sono autorizzati a gestire il loro portafoglio di contratti per un massimo di 15 anni); quindi è spesso assolutamente necessaria una consulenza legale specifica per valutare l'analisi dei vari effetti.

Ivass con Provvedimento 107 del 12 gennaio 2021, ha provveduto anche a modificare il Regolamento Isvap 14 del 18 febbraio 2008 sul trasferimento di portafogli in *run-off*, consentendo anche il trasferimento di quelli costituiti da soli sinistri, sinora vietato.

## CAMBIAMENTI PER GLI INTERMEDIARI ITALIANI

I mercati assicurativi, per via di una *armonizzazione minima*, sono ancora molto diversi in termini di storia, cultura e legislazione.

La grande maggioranza degli intermediari italiani lavora ancora a livello locale, operando entro i limiti dei propri confini legislativi nazionali e quando si imbatte occasionalmente in un aspetto transfrontaliero di un rischio, instaura una collaborazione con un altro intermediario, che già dispone di procedure e sistemi che dovrebbero consentirgli di essere compliant con tutte le norme della Idd.

Forse, ed è il caso di sottolinearlo, non tutti si sono ancora resi conto che con il prossimo 31 marzo 2021, con l'entrata in vigore del Provvedimento Ivass 97 del 4 agosto 2020 (che apporta importanti modifiche e integrazioni ai Regolamenti Isvap 23 e 24 del 2008 e ai Regolamenti Ivass 38, 40 e 41 del 2018, introducendo anche nuove responsabilità in capo a imprese e intermediari) dovremo ancora profondamente modificare il nostro modo di lavorare soprattutto con riguardo alle collaborazioni (in particolare quelle orizzontali), alla informativa precontrattuale e alla valutazione della coerenza dei prodotti distribuiti rispetto alle richieste e alle esigenze della clientela.

## LE CRITICITÀ QUOTIDIANE

Nell'operatività quotidiana di chi lavora con l'estero va tenuto conto anche delle criticità rappresentate dalle disposizioni di interesse generale secondo le quali un intermediario:

- deve da un lato rispettare le buone regole generali dello Stato membro ospitante, che possono imporgli di dover fornire maggiori informazioni e osservare regole di condotta più rigorose rispetto a quelle che normalmente sarebbe tenuto a rispettare (basti pensare al caso tipicamente italiano del Dip aggiuntivo);
- si trova dall'altro lato esposto a un diverso grado di controllo e di applicazione delle regole da parte dell'Autorità dello Stato membro ospitante, spesso imposto con la semplice giustificazione che il maggior onere amministrativo per il rispetto delle disposizioni relative all'interesse generale risulta essere "proporzionato" tenuto conto del livello di "tutela dei consumatori" che il sistema deve loro minimamente garantire.

## PROBLEMATICHE DIGITALI

Secondo **Eiopa** un intermediario opera in (Fos) quando intende offrire a un contraente stabilito in uno Stato membro (A) diverso da quello dove è registrato (B), un contratto assicurativo relativo a un rischio ubicato in quello Stato membro (A): per assicurare la casa in Francia di un cliente residente in Francia dovrei operare in Fos, ottenendone autorizzazione dalle autorità francesi,

mentre ciò non dovrebbe risultare necessario per assicurare la casa in Francia di un mio cliente residente in Italia.

Relativamente al mercato britannico per il momento valgono ancora le regole del diritto dell'Ue per identificare l'ubicazione del rischio e cioè: per i rischi property se si trovano sul territorio Uk; per i veicoli se sono immatricolati nel Regno Unito, per i rischi di viaggio fino a quattro mesi dalla partenza se il contratto è sottoscritto in Uk; diversamente il rischio è considerato ubicato in Gran Bretagna se la polizza copre una persona o un'azienda che hanno residenza abituale o sede di produzione del reddito in Uk.

Tuttavia in nessun considerando o articolo nella proposta di Imd II, né successivamente nell'Idd, si definisce chiaramente questo criterio: la mancanza di regole chiare e definite come si può ben immaginare con il dilagare dell'*insurtech* e dell'*open insurance*, rischia di diventare ancor più problematica quando servizi e prodotti vengono forniti attraverso mezzi digitali.

## AMBIGUITÀ SULLA NOZIONE DI STABILIMENTO

Per l'operatività Foe un intermediario deve invece stabilire legalmente una "succursale" o una "presenza permanente" a essa assimilabile.

Anche in questo caso, però, manca una totale chiarezza legislativa e regolamentare in quanto, anche se secondo il diritto dell'Ue la nozione di stabilimento include succursali, nella Idd si prevede solo che, nel caso in cui l'intermediario estero operi attraverso un mandatario nello stato ospitante che agisca in permanenza con poteri di firma per l'altro intermediario si intende che quest'ultimo abbia stabilito una succursale nello "Stato membro ospitante" senza menzionare espressamente l'operatività tramite una succursale, come fa invece, ad esempio, la direttiva *Solvency II* e senza lasciar capire quando scatti l'obbligo di agire in stabilimento (se il provider del cloud utilizza un server in territorio See siamo compliant con il *Gdpr* ma se lo utilizzassimo noi può significare che ci siamo stabiliti?).

## LE DIFFICOLTÀ DEL SETTORE LOGISTICO

La scelta della legge alla base dei contratti assicurativi non è stata e non dovrebbe risultare influenzata dalla Brexit, a meno che, per quanto riguarda il diritto nazionale britannico, il governo inglese non legiferi diversamente (ritengo dovrebbe restare in ogni caso facoltà dei tribunali britannici di mantenere valida la scelta della legge fatta delle parti contraenti), mentre le leggi sottostanti alle complesse procedure d'importazione e alle pratiche doganali, stanno creando grandi criticità agli intermediari e agli assicuratori che coprono gli operatori del settore logistico, i quali hanno già dovuto fronteggiare sospensioni temporanee delle consegne tra Ue e Uk. 1