

Eccoci al secondo numero di ARAG Digital News, lo strumento di informazione dedicata ai nostri intermediari su temi di attualità e nell'ambito delle controversie che possono verificarsi nella vita quotidiana. Vi ricordiamo che questi articoli sono pubblicati anche sul sito www.arag.it e quindi sulle nostre pagine Facebook e LinkedIn.

In questo numero:

- Gomme da neve e catene : quello che devi sapere per non prendere multe e guidare in sicurezza.
- Chi risponde per i danni da investimento di fauna selvatica?
- Incidente stradale: come evitare di anticipare le spese di riparazione dell'auto.
- Dematerializzazione del certificato di assicurazione: quali documenti serve avere in auto per dimostrare di essere assicurato?
- Il Network dei Legali: un pool di avvocati al servizio del cliente.
- La nuova Privacy europea.
- Il calendario 2018.



Gomme da neve e catene: quello che devi sapere per non prendere multe e guidare in sicurezza.

La stagione invernale richiede più attenzione quando ci mettiamo alla guida di un'auto, in particolar modo in presenza di ghiaccio e neve, che per molte persone rappresentano un vero incubo.

Con l'obiettivo di aumentare la sicurezza sulle strade e diminuire il rischio di incidenti, la **Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, introdotta nel 2013 in tema di circolazione in periodo invernale, stabilisce l'obbligo, salvo eccezioni, di circolare con **pneumatici invernali** o con catene a bordo nel periodo dal 15 novembre al 15 aprile.

Il mercato di pneumatici ha proposto sempre più modelli di gomme, che prevedono impieghi diversi: dalle invernali alle quattro stagioni, dalle chiodate a quelle specifiche per la pioggia.

Quali sono le caratteristiche delle gomme termiche da sapere per guidare in sicurezza in inverno ed evitare multe?

1. Gli pneumatici invernali, comunemente chiamati anche gomme termiche, si contraddistinguono per avere la **marcatatura sul fianco "M+S"**, ossia Mud+Snow che tradotto significa Fango+Neve, spesso accompagnato anche

(continua a pag. 2)

dal simbolo **3PMSF** (3 Peak Mountain Snow Flake) che rappresenta una montagna stilizzata con un fiocco di neve al suo interno.

2. I tipi di gomme con il solo marchio "M+S" risultano a norma di legge, ma non certificano nessun livello minimo di aderenza misurata su neve poiché non sono stati sottoposti a nessun test.
3. Le gomme termiche 3PMSF hanno invece superato il test di omologazione previsto dal Regolamento Europeo UN ECE 117 che certifica il superamento di una soglia minima di aderenza sulla neve.
4. Gli **pneumatici invernali**, a differenza di quelli estivi, sono composti da una gomma che si mantiene più elastica a basse temperature, consentendo prestazioni di guida ottimali.
5. Il codice della strada non vieta la circolazione con **gomme termiche** durante tutto il periodo dell'anno, ma viene sconsigliato questo utilizzo, poiché con clima mite o caldo i pneumatici estivi consentono prestazioni di sicurezza migliori sia sull'asciutto che sul bagnato, e rispetto alle gomme invernali riducono la distanza di frenata a parità di temperatura.

Gomme invernali tutto l'anno: attenzione alla velocità.

Ogni pneumatico accanto alla scritta che identifica la sua misura, riporta anche l'**indice di velocità** che viene indicato con una o due lettere maiuscole (vedi sito: <https://www.gomme-auto.it/blog/importanza-del-codice-di-velocita>).

Se nel periodo previsto dalla legge è obbligatorio equipaggiare la propria auto con gomme invernali, in estate non è obbligatorio montare gomme estive. La normativa, infatti, consente di circolare con gomme invernali anche d'estate, a condizione che l'indice di velocità delle stesse sia pari o superiore a quello indicato sul libretto di circolazione del veicolo. Per circolare in inverno invece, le gomme invernali possono avere anche un indice di velocità inferiore rispetto a quanto riportato sul libretto di circolazione, a patto che tale indice non sia inferiore a Q (fino a 160 km/h).

Quando sono necessarie le catene?

Secondo la normativa del codice della strada, le **catene da**

neve a bordo dell'auto sono considerate alternativa valida per rispettare la legge e si utilizzano all'occorrenza, in caso di strade innevate. Si tratta di una soluzione decisamente più economica, visto il prezzo che va da un minimo di 30 € fino ai 150 €, ma presenta alcuni svantaggi:

- non sono utilizzabili in caso di pioggia o ghiaccio
- su alcuni autoveicoli non è possibile né previsto il montaggio di catene
- devono essere compatibili con il modello di gomme che monta l'auto
- il montaggio non è agevole per tutti

Premesso che sono un attrezzo indispensabile per chi abita in montagna, è facile dedurre che le **catene da neve a bordo** sono la soluzione adatta per chi percorre distanze brevi, in quanto meno esposti ai rischi della guida rispetto chi abitualmente fa molti chilometri.

Quello che tutti non sanno quando si affronta l'acquisto delle **catene da neve**, è che per essere in regola con le normative del codice della strada italiano, ma anche per la legge in diversi paesi europei, è che queste siano **omologate**: deve essere presente uno dei simboli UNI 11313 o ON V5117 o ON V5119 sia sulla confezione, sia riportato in modo indelebile sulle catene stesse.

Multe e sanzioni per chi non ha gomme termiche o catene da neve a bordo

In caso di controlli, le Forze dell'Ordine, possono applicare multe di diverso importo che variano anche a seconda che ci si trovi nei centri urbani o meno.

Le sanzioni amministrative partono da €41 per i centri abitati, come previsto dall'art. 7 commi 1 lett. a) e 14 del codice della strada, e minimo €85 fuori dai centri abitati, come previsto dall'art. 6 commi 4 lett. e) e 14 del codice della strada. In caso di accertamento di queste violazioni, viene intimato al conducente, ai sensi dell'articolo 192 commi 3 e 6, di fermarsi oppure di proseguire solo dopo aver dotato l'auto di mezzi antisdrucchiolevoli. Quando non viene rispettato l'ordine, è prevista una multa di €85 e la decurtazione di 3 punti dalla patente di guida. •

Chi risponde per i danni da investimento di fauna selvatica?

Nel percorrere con il proprio veicolo una strada statale, provinciale o comunale, può capitare di investire un animale selvatico che si è immesso improvvisamente sulla carreggiata o che, vittima di un investimento, giace sulla strada. Può anche capitare che per evitarlo si urti un'altra vettura, oppure si esca fuori strada.

In situazioni come queste si ha diritto a chiedere il risarcimento? E a chi?

La risposta alla prima domanda è facile, in quanto chi rimane vittima di un fatto illecito, nel caso specifico un incidente per colpa di un animale selvatico, ha diritto al risarcimento.

La seconda domanda invece richiede una risposta più articolata.

Per individuare l'ente responsabile, la giurisprudenza ha specificato che "la Regione è responsabile ai sensi dell'art. 2043 c.c. per i danni provocati da animali selvatici a persone o cose, il cui risarcimento non sia previsto da norme specifiche ed anche in caso di delega di funzioni amministrative alle province [...]" (Cass. Civ. n. 3384/2015). Infatti, anche se la legge 698/1977 considera la fauna selvatica patrimonio dello Stato, è altrettanto vero che l'art. 9 della legge 157/92 attribuisce alle Regioni le funzioni di programmazione e coordi-



namento in materia faunistica, nonché quelle di controllo e protezione delle specie selvatiche. Le Regioni hanno inoltre il compito di adottare tutte le misure di competenza per evitare che la fauna selvatica provochi danni a cose o persone. Come chiarito dalla Cassazione, la Pubblica Amministrazione ricopre una posizione di garanzia nei confronti degli utenti della strada che le impone la c.d. "responsabilità oggettiva", che scatta anche se questa non ha alcuna colpa per l'evento. È escluso solo il caso in cui l'automobilista sia a sua volta colpevole del mancato rispetto delle regole di prudenza (Cass. sent. n. 11785/17).

Tuttavia, un'altra pronuncia della Cassazione (Cass. ord. n. 12944/15) stabilisce che la Regione può delegare alla Provincia il compito di gestire la fauna selvatica; e in tal caso a risarcire sarà quest'ultima. Sarà dunque necessario valutare caso per caso la legislazione regionale in vigore e verificare quali poteri la Regione abbia delegato alle Province o agli Enti Locali e se, a sua volta, l'ente delegato sia stato ragionevolmente messo in condizione di adempiere ai compiti affidatigli.

Una recente sentenza della Cassazione, invece, (sent. n. 22345/17) in merito ad un sinistro causato dall'impatto con un animale di grossa taglia in cui la domanda di risarcimento dell'automobilista si era incentrata sulla soluzione di continuità esistente tra le barriere laterali, aveva riconosciuto responsabile l'ente proprietario della strada, in ossequio al principio per cui, in tal caso, la responsabilità non può essere imputata all'ente che ha la custodia di animali selvatici, che di norma appartiene alle Regioni in base all'art. 2043 c.c.. La sentenza di riferimento afferma, dunque, non competere agli enti responsabili per la custodia degli animali il "dover curare l'installazione di reti, fossi e guard-rail ai bordi delle strade, essendo tale obbligo proprio dell'ente proprietario delle strade". Compete pertanto all'ente proprietario di una strada rispondere dei danni recati all'automobilista qualora le caratteristiche dei luoghi in cui è avvenuto il sinistro stradale gli impongano particolari cautele.

Per tutelare la circolazione, l'ente titolare della strada ha l'obbligo di garantire la sicurezza della viabilità a margine

delle zone frequentate dalla selvaggina. Pertanto, dovrà predisporre idonea segnaletica in tutti quei tratti in cui sia possibile l'attraversamento di fauna selvatica o adottare adeguate tecniche di contenimento della selvaggina. In mancanza di tali precauzioni (ad esempio se tale segnaletica non viene posizionata), l'automobilista che abbia subito un danno da investimento di un animale selvatico, potrà chiedere il risarcimento all'ente competente.

Affinché la richiesta di risarcimento possa trovare accoglimento, il soggetto danneggiato deve dimostrare (ai sensi dell'articolo ex art. 2043 del Codice Civile) non solo l'esistenza del danno, ma anche che il danno è derivato dall'investimento dell'animale selvatico e l'assenza della segnaletica o delle barriere di contenimento. Un'altra sentenza della Cassazione (Cass. sent. n. 9276/14) afferma che per il risarcimento dei danni conseguenti ad incidenti stradali da animali selvatici è necessaria "l'individuazione di un concreto comportamento colposo ascrivibile all'ente pubblico". Nessuna richiesta di risarcimento può quindi spettare se non emergono prove dell'addebitabilità del sinistro a comportamenti imputabili all'ente pubblico competente.

Per completare il quadro, nel caso in cui l'animale che abbia provocato l'incidente sia un animale domestico, la responsabilità ricade senza dubbio sul proprietario, in base al disposto all'art. 2052 del Codice civile, secondo cui "il proprietario di un animale o chi se ne serve per il tempo che lo ha in uso, è responsabile dei danni cagionati dall'animale, sia che fosse in custodia, sia che fosse smarrito o fuggito, salvo che provi il caso fortuito", con l'obbligo di provvedere al risarcimento dei danni da quest'ultimo eventualmente prodotti. In caso di animali selvatici, invece, non è configurabile una posizione di custodia o di vigilanza dell'ente pubblico e dunque non opera nessuna presunzione di colpa. ●

In collaborazione con:

Studio Legale Associato Franciosa – Passini
Viale Mazzini, 123
00195 Roma

Incidente stradale: come evitare di anticipare le spese di riparazione dell'auto.

In caso di incidente stradale, grazie agli strumenti della delega al pagamento e della cessione del credito, il danneggiato ha la possibilità di non anticipare al carrozziere o al meccanico le somme dovute per la riparazione.

Con l'accordo di delega al pagamento o di cessione del credito, la cura del sinistro passa direttamente in capo alla carrozzeria, che consegnerà il pagamento delle sue spettanze direttamente dalla compagnia di assicurazione chiamata a pagare.

Il danneggiato non potrà più chiedere alcun risarcimento all'assicurazione, né promuovere alcuna azione legale nei confronti di quest'ultima.

Ciò accade perché vi è una variazione delle posizioni creditizie. In pratica il soggetto che può rivendicare il risarcimento del danno non sarà più il proprietario dell'autovettura danneggiata, bensì la carrozzeria cui il veicolo è stato consegnato per la riparazione.

Ma ci sono delle differenze fra i due strumenti?

Con la **delega al pagamento** il danneggiato autorizza la compagnia assicurativa a liquidare il danno direttamente al carrozziere.

Quest'ultimo non diventa creditore, ma subentra in una posizione già concordata limitandosi all'incasso dell'importo definito senza poter eccedere nient'altro. In altre parole, il danneggiato autorizza l'assicurazione a pagare nelle mani del riparatore, il quale assume la veste di mero delegato a ricevere delle somme. Insomma, è un modo per semplificare i passaggi di denaro.

La delega di pagamento è utilizzata prevalentemente nel caso di affidamento del veicolo a carrozzerie convenzionate o fiduciarie della compagnia assicurativa chiamata a pagare. Infatti, in base ad accordi ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici), diverse polizze prevedono che in caso di sinistro stradale il mezzo debba essere riparato da carrozzerie convenzionate sulla base di tariffe standard già pattuite con l'assicurazione stessa.

Diversa funzione ha invece la **cessione del credito**.

In questo caso vi è una sostituzione del soggetto legittimato a richiedere i danni.

In pratica, il danneggiato sottoscrive un atto con il quale cede il credito che egli vanta nei confronti della compagnia assicurativa, in ragione dell'incidente stradale in cui ha subito danni materiali al veicolo.

In questi casi la carrozzeria diventa il titolare della pratica e procede direttamente alla richiesta danni, assumendosi, se lo riterrà opportuno, l'eventuale rischio della liquidazione, dato che all'atto della cessione del credito non è ancora possibile prevedere se e quanto l'assicurazione pagherà.

Il rischio può essere trasferito sia in modo condizionato all'effettivo recupero del credito (cessione pro solvendo) che totalmente (cessione pro soluto) a seconda dell'accordo che si va a perfezionare.

Sottoscrivendo una **cessione pro solvendo**, il cedente garantisce sia l'esistenza che la solvibilità del credito e risponde dell'eventuale inadempimento del debitore. Nel caso in cui l'assicurazione non paghi, la carrozzeria avrà la possibilità di richiedere al proprietario del veicolo il risarcimento per il parziale o mancato pagamento da parte dell'assicurazione. È questo il modello di gran lunga più applicato.

Viceversa, la **cessione pro soluto** prevede l'accollo totale del rischio in capo al riparatore, per il quale ci potrà essere anche un eventuale mancato risarcimento, dato che il cedente non garantisce l'adempimento del debitore, ma solo l'esistenza del credito.

Si deve rimarcare che in entrambi i casi il cedente deve garantire il *nomen verum*, cioè l'esistenza del credito, con la conseguenza che l'eventuale diniego del debitore per inesistenza del debito (si vedano i numerosi casi di diniego di responsabilità totale o parziale) graverà sul cedente.

Entrambi gli accordi possono essere sottoscritti senza il consenso della compagnia assicurativa che però deve per legge essere avvertita, tramite notifica, della stipula del contratto.

Nel caso di istruttoria già in corso, è consigliato provvedere tempestivamente alla notifica, in modo da evitare che l'assicurazione liquidi il danno al danneggiato e non al riparatore, nel frattempo divenuto titolare di un diritto all'incasso.

In conclusione, il vantaggio derivante dal ricorso a questi istituti, se effettuato correttamente e con la dovuta attenzione, è quello di assegnare al riparatore sia gli oneri di riparazione che di gestione del sinistro, in una ottica di evidente semplificazione.

Va da sé che anche ricorrendo a questi strumenti bisogna prima verificare che ci siano tutti i presupposti risarcitori (chiarezza nelle attribuzioni di responsabilità e nella quantificazione del danno - esistenza del credito), poiché in caso di contestazioni sulla responsabilità del sinistro e sulla quantificazione dei danni il carrozziere potrebbe rivendicare direttamente dal danneggiato il pagamento della fattura.

Infatti, non va trascurato che il riparatore non è un operatore del diritto e che il suo compito è limitato alle consultazioni con il perito estimatore e alla notifica della cessione di credito unitamente alla fattura di riparazione. Egli non è chiamato alla soluzione di questioni di diritto, né potrebbe farlo, in ordine a responsabilità, contestazioni sulla quantificazione del danno, antieconomicità della riparazione ecc., tutte situazioni in cui l'ausilio di un legale diventa imprescindibile. •

In collaborazione con:

Studio Legale Potenza - Avv. Pasquale Potenza
Galleria del Toro, 3
40121 Bologna

Dematerializzazione del certificato di assicurazione: quali documenti serve avere in auto per dimostrare di essere assicurato?

Viaggiare con un veicolo a motore, che sia un'auto, una moto o un autocarro, impone degli obblighi sul tipo di documenti da portare con sé durante la marcia.

Le nostre autovetture sono sempre state caratterizzate dalla presenza, sul parabrezza, del contrassegno assicurativo. Questo serviva ad attestare la regolarità della polizza RC Auto, conteneva gli estremi del contratto, il nome e il marchio della compagnia, il numero di targa e il tipo di veicolo, e aveva la funzione di certificare il pagamento del premio da parte dell'assicurato. Infatti, la prima cosa che facevano la polizia stradale o i carabinieri che ci fermavano per un controllo, era "adocchiare" il contrassegno esposto sul parabrezza.

Ebbene, oggi l'esposizione del contrassegno non è più obbligatoria: è infatti avvenuta la sua "dematerializzazione". L'obbligo di esporre il tagliando d'assicurazione è venuto meno perché il controllo sulla regolarità assicurativa del veicolo viene effettuato attraverso un procedimento elettronico.

La digitalizzazione dei documenti assicurativi favorisce la semplificazione delle procedure e lo snellimento dei tempi. Inoltre, è stata adottata per diminuire l'evasione assicurativa, vista la facilità con cui è possibile falsificare il formato cartaceo. Attraverso la digitalizzazione è possibile verificare la regolarità assicurativa di un veicolo in tempo reale, anche attraverso sistemi di controllo automatici (tutor, autovelox ecc), permettendo così di contrastare oltre alla contraffazione del contrassegno anche il grave fenomeno delle auto che circolano senza assicurazione.

Ma come avvengono i controlli?

Oggi il tutto passa tramite il numero di targa. Le informazioni solitamente stampate sui documenti assicurativi vengono inserite dalle compagnie assicurative in un'apposita banca dati gestita da IVASS (l'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni). Le verifiche da parte delle compagnie stesse (ad esempio, in occasione della stipula di una nuova polizza) oppure delle forze dell'ordine (ad esempio, in occasione dei controlli stradali) vengono eseguiti in modo più veloce, inserendo semplicemente il numero di targa del veicolo, interrogando l'archivio integrato dei veicoli immatricolati e assicurati istituito presso la Motorizzazione, "scovando" così molto più efficacemente i trasgressori e facendo emergere in tempo reale eventuali evasioni e irregolarità. Il sistema di controllo telematico permette di controllare in maniera capillare lo stato assicurativo di un mezzo: nel caso in cui dovesse essere sprovvisto, si rischia una sanzione che parte da 841 euro fino ad un massimo di 3.366 euro, oltre al sequestro del veicolo.

Il Sistema Informativo delle Targhe (SITA) è aggiornato all'istante: le compagnie di assicurazioni infatti sono tenute a trasmettere immediatamente le informazioni sulle



polizze stipulate con i propri clienti, in modo che anche pochi minuti dopo la stipula del contratto è possibile circolare senza il pericolo di segnalazioni.

A differenza del contrassegno, che non è più necessario esibire, resta obbligatorio per il guidatore custodire a bordo del veicolo il certificato di assicurazione, il documento cartaceo che attesta ufficialmente l'esistenza di una polizza RC, secondo il disposto di cui all'art. 180 del Codice della Strada. Tale documento può essere esibito anche in formato digitale o con una copia stampata del formato digitale stesso, senza che il conducente possa essere sanzionato per il mancato possesso dell'originale. Tale opportunità è stata consentita dal momento in cui molti ormai ricevono i documenti di polizza via e-mail e gestiscono l'assicurazione dallo smartphone.

Il certificato assicurativo risulterà utile in caso di verifiche da parte delle forze dell'ordine e soprattutto in caso di sinistro stradale, per attestare la copertura assicurativa e per fornire gli estremi del proprio contratto alla controparte o alle autorità che eventualmente intervengono. Inoltre, il certificato risponde alla necessità di comprovare il fatto di essere coperti da adeguata assicurazione qualora la propria polizza non risulti nella Banca dati Ania. Il Ministero dell'Interno, a tal proposito, conferma che, ai fini dell'accertamento della copertura assicurativa, l'attestazione rilasciata dall'impresa di assicurazione dell'avvenuta stipula o del pagamento "prevale in ogni caso rispetto a quanto accertato o contestato a seguito di consultazione della banca dati". Prevale dunque sull'eventuale controllo telematico, ove mai risultasse inopinatamente che l'assicurazione sia scaduta. •

In collaborazione con:

Studio Legale Associato Franciosa – Passini
Viale Mazzini, 123
00195 Roma

Il Network dei Legali: un pool di avvocati al servizio del cliente.

La vita ci mette di fronte a moltissime situazioni che possono richiedere la consulenza di un legale, ad esempio per ottenere il risarcimento di un danno subito o per far valere il rispetto di un contratto. Pensiamo ai problemi in materia di locazioni, affitti e proprietà, di immobili da ristrutturare o in caso di incidenti stradali, o ancora se parliamo di controversie in ambito di lavoro autonomo o dipendente.

Permettere all'assicurato di avere un bravo avvocato al suo fianco, che parli in modo semplice ma che sia al tempo stesso altamente competente e specializzato, senza preoccuparsi delle spese, per ARAG è un obiettivo importante.

Il Network dei Legali, ossia una rete di Professionisti qualificati e selezionati, con i quali abbiamo instaurato un rapporto di collaborazione stabile e privilegiato, è uno **degli strumenti che mettiamo a disposizione dei nostri clienti**: oltre 750 avvocati selezionati e convenzionati sull'intero territorio nazionale.

Gli avvocati sono specializzati in numerose aree del diritto, anche in materie di nicchia quali privacy, diritto dell'ambiente, diritto sportivo, e altri settori specifici, al fine di poter soddisfare le esigenze più diverse, in molti ambiti di vita quotidiana nei quali ci si può trovare.

In che cosa consiste quindi il servizio del Network dei Legali?

Si tratta di un servizio volto all'eccellenza nei rapporti che vengono ad instaurarsi tra chi stipula una polizza di Tutela Legale e l'avvocato chiamato a difenderne i diritti, in cui i legali del network possiedono caratteristiche di elevata professionalità, orientamento al servizio e predisposizione a rapporti interpersonali.

Con gli avvocati del network, infatti, sono stati condivisi livelli di servizio che garantiscano una qualità elevata in termini di cortesia, empatia, capacità di risposta, e di tutto ciò che permetta di gestire i casi assicurativi nel miglior modo possibile.

In particolare, i vantaggi per gli assicurati sono molteplici:

- la possibilità di avere l'indicazione di un legale di ottimo livello e specializzato per il tipo di vertenza che vede coinvolto l'assicurato;
- la certezza di collaborare con un avvocato orientato principalmente alla risoluzione rapida del problema del cliente;
- un ottimo rapporto tra il costo della polizza e il risparmio che ottiene, ad esempio in caso di recupero danni. Infatti, stipulare una polizza di Tutela Legale permette all'assicurato di evitare spese legali e peritali decisamente più alte, se ne fosse sprovvisto.

Facciamo un esempio per chiarire quest'ultimo punto: ipotizziamo di aver subito un incidente in cui ci hanno danneggiato l'auto in modo irreparabile e che le perizie mediche effettuate portino complessivamente la stima del danno ad un totale di circa €60.000.

Decidiamo perciò di chiedere il risarcimento dei danni. Le spese minime iniziali, da sostenere se ci affidassimo direttamente ad un avvocato, si potrebbero quindi così stimare:

- Il fondo spese iniziale, da €1000 sino a €2.500 per un bravo legale
- Una consulenza tecnica di parte (visite medico legali etc.), da €500 a €800
- La consulenza tecnica di ufficio (nominata dal giudice), da €500 a €800
- Il contributo unificato (imposte, bolli, e così via), da €500 a €600

Da questo esempio, ne consegue, che chi ha subito il danno, se sprovvisto di una polizza di Tutela Legale, dovrà sostenere una spesa iniziale che per quanto ottimista, si aggirerà attorno a qualche migliaia di euro, senza sapere a priori se vincerà la causa. Chi possiede una polizza di Tutela Legale, invece, queste spese non dovrà anticiparle di tasca propria.

Ma non è tutto. Tra gli aspetti più importanti su cui la compagnia ha deciso di puntare, c'è l'attenzione sulle performance degli avvocati sia in termini di qualità che di costi: queste sono costantemente monitorate sia dalla nostra struttura interna che attraverso periodiche indagini sulla soddisfazione della cliente.

Il tutto perché l'assicurato possa avere sempre la miglior difesa dei propri diritti. •





La nuova Privacy europea

di Alessandro Zaccarini



PRIVACY

Le grandi riforme vengono spesso annunciate per tempo, ma ciò nonostante alla fine arrivano addosso agli interessati più deboli come un fulmine a ciel sereno. Il 25 Maggio 2018 entrerà in vigore il nuovo regolamento europeo 679/2016 in tema Privacy e con esso cambierà il modo di intendere la gestione dei dati sensibili dei clienti, con (ovviamente) nuovi rischi gestionali per gli operatori. Esso diventerà immediatamente applicabile senza bisogno di essere recepito con provvedimenti nazionali; avremmo quindi un testo unico valido in tutti i paesi UE che mirerà a rendere omogeneo il livello di protezione dei dati personali favorendo la circolazione degli stessi all'interno dell'Unione Europea.

Ad oggi siamo stati abituati a considerare la privacy come un sistema di regole predeterminate e certe, a cui seguono comportamenti precisi, mirati al rispetto dello spirito della normativa, ma anche al non incorrere in sanzioni.

Ora però cambia tutto: la privacy diventa un processo complesso da gestire, caratterizzato da una fase ideativa (tramite il PIA - Privacy Impact Assessment), seguita da una esecutiva e gestita da figure professionali (DPO - Data Protection Officer). Molti adempimenti del nuovo quadro normativo non sono precisamente definiti, ma vengono espressi sotto forma di principi generali: si impone per esempio di trattare adeguatamente i dati delle persone, ma anche di verificare la sicurezza informatica del sistema di archiviazione dati, o se si sta attuando un interesse legittimo senza violare i diritti delle persone. Però non è chiaro al momento come raggiungere questi obiettivi (tanto che si lascia la possibilità di stilare il citato "assessment" per identificare problemi e criticità già in fase preliminare mettendo in un certo qual modo "le mani avanti"). Se da un lato il regolamento europeo lascia maggiori margini operativi rispetto al passato, dall'altro responsabilizza di più: infatti sarà onere dell'operatore dimostrare di non ledere i diritti altrui.

Per esempio in tema di consenso esso andrà richiesto, salvo

che non ci sia un legittimo interesse al trattamento (oggi è richiesto salvo eccezioni normativamente previste); peccato però che non siano previsti i casi espliciti di esclusione, lasciando quindi ampio margine alle interpretazioni.

Riassumendo quindi:

- l'informativa andrà totalmente rivista, diventa infatti "breve", priva di riferimenti normativi e semplice da leggere, pur contenendo nuovi elementi (es. tempo di conservazione dei dati);
- viene introdotta la figura del *Data Privacy Officer*, un vero manager dei database aziendali;
- si introduce il registro dei trattamenti e il *Documento di valutazione di impatto del trattamento dei dati*;
- viene introdotto il diritto alla portabilità dei dati, ovvero ogni interessato potrà trasferire da un titolare ad un altro i propri dati tramite una semplice richiesta.

In sintesi diventerà essenziale creare un progetto di tutela dei dati personali con annessa analisi dei rischi connessi al loro trattamento, il tutto ben considerando l'aumento intrinseco delle sanzioni previste in caso di violazione della normativa (notare che è previsto solo il limite massimo della sanzione pecuniaria... elevatissimo tra l'altro).

L'evoluzione normativa qui rappresentata rientra in un piano di lotta allo sfruttamento dei dati sensibili da parte delle multinazionali del web, ma ricade pesantemente anche sulle spalle delle normali aziende e operatori, sicuramente meno preparate ad affrontarla: perché se da un lato le prime - abili nell'estrarre valore dal capitale di dati sensibili - si stanno già preparando a gestire le nuove norme, dall'altro per le seconde si apre una fase di incertezza e di nuovi adempimenti di cui avrebbero fatto volentieri a meno e che rappresentano un costo, non sempre soppesato da una capitalizzazione del valore della privacy gestita. •

2018

ARAG. Tutela legale. Vivi pienamente.



Dic. 17	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gen. 19
1 Ven	1 Lun	1 Gio	1 Gio	1 Dom	1 Mar	1 Ven	1 Dom	1 Mer	1 Sab	1 Lun	1 Gio	1 Sab	1 Mar
2 Sab	2 Mar	2 Ven	2 Ven	2 Lun	2 Mer	2 Sab	2 Lun	2 Gio	2 Dom	2 Mar	2 Ven	2 Dom	2 Mar
3 Dom	3 Mar	3 Sab	3 Sab	3 Mar	3 Gio	3 Dom	3 Mar	3 Ven	3 Lun	3 Mar	3 Sab	3 Lun	3 Gio
4 Lun	4 Gio	4 Dom	4 Dom	4 Mar	4 Ven	4 Lun	4 Mar	4 Sab	4 Mar	4 Gio	4 Dom	4 Mar	4 Ven
5 Mar	5 Ven	5 Lun	5 Lun	5 Gio	5 Sab	5 Mar	5 Gio	5 Dom	5 Mar	5 Ven	5 Lun	5 Mar	5 Sab
6 Mer	6 Sab	6 Mar	6 Mar	6 Ven	6 Gio	6 Mar	6 Ven	6 Lun	6 Gio	6 Sab	6 Mar	6 Gio	6 Dom
7 Gio	7 Dom	7 Mar	7 Mar	7 Sab	7 Lun	7 Dom	7 Sab	7 Mar	7 Ven	7 Dom	7 Mer	7 Ven	7 Lun
8 Ven	8 Lun	8 Gio	8 Gio	8 Dom	8 Mar	8 Ven	8 Dom	8 Mer	8 Sab	8 Lun	8 Gio	8 Sab	8 Mar
9 Sab	9 Mar	9 Ven	9 Ven	9 Lun	9 Mar	9 Sab	9 Lun	9 Gio	9 Dom	9 Mar	9 Sab	9 Dom	9 Mar
10 Dom	10 Mar	10 Sab	10 Sab	10 Mar	10 Gio	10 Dom	10 Mar	10 Ven	10 Lun	10 Mar	10 Sab	10 Lun	10 Gio
11 Lun	11 Gio	11 Dom	11 Dom	11 Mar	11 Ven	11 Lun	11 Mar	11 Sab	11 Mar	11 Gio	11 Sab	11 Mar	11 Ven
12 Mar	12 Ven	12 Lun	12 Lun	12 Gio	12 Sab	12 Mar	12 Gio	12 Dom	12 Mar	12 Ven	12 Lun	12 Mer	12 Sab
13 Mer	13 Sab	13 Mar	13 Mar	13 Ven	13 Gio	13 Mar	13 Ven	13 Lun	13 Gio	13 Sab	13 Mar	13 Gio	13 Dom
14 Gio	14 Dom	14 Mar	14 Mar	14 Sab	14 Lun	14 Gio	14 Mar	14 Mar	14 Ven	14 Dom	14 Mer	14 Ven	14 Lun
15 Ven	15 Gio	15 Gio	15 Gio	15 Dom	15 Mar	15 Ven	15 Dom	15 Gio	15 Sab	15 Lun	15 Gio	15 Sab	15 Mar
16 Sab	16 Mar	16 Ven	16 Ven	16 Lun	16 Mar	16 Sab	16 Lun	16 Gio	16 Lun	16 Mar	16 Ven	16 Gio	16 Mar
17 Dom	17 Mar	17 Sab	17 Sab	17 Mar	17 Gio	17 Dom	17 Mar	17 Ven	16 Lun	17 Mar	17 Sab	17 Lun	17 Gio
18 Lun	18 Gio	18 Dom	18 Dom	18 Mar	18 Ven	18 Lun	18 Mar	18 Sab	18 Mar	18 Gio	18 Sab	18 Mar	18 Ven
19 Mar	19 Ven	19 Lun	19 Lun	19 Gio	19 Sab	19 Mar	19 Gio	19 Dom	19 Mer	19 Ven	19 Lun	19 Mer	19 Sab
20 Mer	20 Sab	20 Mar	20 Mar	20 Ven	20 Gio	20 Mar	20 Ven	20 Lun	20 Gio	20 Sab	20 Mar	20 Gio	20 Dom
21 Gio	21 Dom	21 Mar	21 Mar	21 Sab	21 Lun	21 Gio	21 Sab	21 Mar	21 Ven	21 Dom	21 Mer	21 Ven	21 Lun
22 Ven	22 Lun	22 Gio	22 Gio	22 Dom	22 Mar	22 Ven	22 Dom	22 Mer	22 Sab	22 Lun	22 Gio	22 Sab	22 Mar
23 Sab	23 Mar	23 Ven	23 Ven	23 Lun	23 Mar	23 Sab	23 Lun	23 Gio	23 Lun	23 Mar	23 Ven	23 Mar	23 Gio
24 Dom	24 Mar	24 Sab	24 Sab	24 Mar	24 Gio	24 Dom	24 Mar	24 Ven	24 Lun	24 Mar	24 Sab	24 Lun	24 Gio
25 Lun	25 Gio	25 Dom	25 Dom	25 Mar	25 Ven	25 Lun	25 Mar	25 Gio	25 Mar	25 Gio	25 Dom	25 Mar	25 Ven
26 Mar	26 Ven	26 Lun	26 Lun	26 Gio	26 Sab	26 Mar	26 Gio	26 Dom	26 Mar	26 Ven	26 Lun	26 Gio	26 Sab
27 Gio	27 Sab	27 Mar	27 Mar	27 Ven	27 Dom	27 Mar	27 Ven	27 Lun	27 Gio	27 Sab	27 Mar	27 Gio	27 Dom
28 Mar	28 Gio	28 Mar	28 Mar	28 Sab	28 Lun	28 Gio	28 Sab	28 Mar	28 Ven	28 Gio	28 Mar	28 Ven	28 Lun
29 Ven	29 Lun	29 Gio	29 Gio	29 Mar	29 Mar	29 Ven	29 Dom	29 Mar	29 Sab	29 Lun	29 Gio	29 Sab	29 Mar
30 Sab	30 Mar	30 Ven	30 Ven	30 Lun	30 Mar	30 Sab	30 Lun	30 Gio	30 Dom	30 Mar	30 Ven	30 Gio	30 Mar
31 Dom	31 Mar	31 Sab	31 Sab	31 Mar	31 Gio	31 Mar	31 Mar	31 Ven	31 Mar	31 Mar	31 Mar	31 Lun	31 Gio