

XRI INSURANCE WEBZINE

Notizie ed Approfondimenti sul Mondo Assicurativo

maggio – 2026



Giurisprudenza

Nessuna responsabilità per complicanze post-cesareo non prevedibili

Con l'Ordinanza n. 9949 del 17 aprile 2026, la Corte di Cassazione ha ribadito che la struttura sanitaria non può esercitare azione di rivalsa nei confronti del medico per le somme pagate al paziente, salvo i casi di dolo o colpa grave previsti dall'art. 9 della legge Gelli-Bianco. La vicenda riguardava un'azienda sanitaria che, dopo aver risarcito un danno, aveva chiesto al sanitario il rimborso delle somme versate sulla base di una clausola di manleva. La Suprema Corte ha chiarito che tale disciplina speciale prevale sulle regole ordinarie del regresso tra coobbligati e rende nulle le clausole che ampliano la responsabilità del medico oltre i limiti fissati dalla legge. La Cassazione ha inoltre precisato che la colpa grave richiede una deviazione macroscopica e inescusabile dagli standard professionali. In conclusione, la decisione ha confermato la centralità della responsabilità organizzativa della struttura sanitaria e l'esigenza di adeguati sistemi di risk management.

Aerospazio, responsabilità e assicurazioni: allocazione del rischio e modelli risarcitori tra Italia, diritto comparato e prospettive europee

1. Introduzione: lo spazio come problema di responsabilità e di mercato

L'evoluzione del settore aerospaziale negli ultimi anni ha profondamente modificato le categorie giuridiche tradizionali. Se nella fase originaria della corsa allo spazio le attività erano monopolio degli Stati, oggi la cosiddetta *New Space Economy* è caratterizzata dalla presenza di operatori privati,

Giurisprudenza

Pedone fuori dalle strisce cade in una buca: niente risarcimento dal Comune

La Corte di Cassazione, con l'ordinanza n. 4335/2026, ha confermato che il pedone che attraversa fuori dalle strisce e cade in una buca visibile può perdere il diritto al risarcimento. Il caso riguarda un uomo che, attraversando un incrocio al di fuori del passaggio pedonale, era inciampato in una piccola buca posta tra due marciapiedi riportando lesioni personali. Il danneggiato aveva citato in giudizio il Comune sostenendo che la buca era coperta da fogli di giornale e quindi non visibile, ma sia i giudici di merito sia la Suprema Corte hanno respinto la richiesta. Secondo la Cassazione, infatti, la buca era facilmente individuabile grazie all'illuminazione pubblica, alla differenza di colore rispetto alla pavimentazione e alla presenza di spazio sufficiente per evitarla. Inoltre, il pedone aveva ammesso di aver attraversato fuori dalle strisce pur essendo presenti nelle immediate vicinanze. Per i giudici, il comportamento imprudente del danneggiato ha interrotto il nesso causale tra la strada dissestata e la caduta, integrando il cosiddetto "caso fortuito" che esclude la responsabilità del custode ai sensi dell'art. 2051 c.c. La Corte ribadisce così l'orientamento ormai consolidato secondo cui, nelle ipotesi di danni da cose in custodia, rileva soprattutto la prevedibilità del pericolo da parte della vittima: se l'ostacolo è visibile ed evitabile con l'ordinaria prudenza, il danno non può essere imputato alla Pubblica Amministrazione. Diverso il caso delle buche nascoste o non prevedibili, che continuano invece a poter fondare la responsabilità dell'ente proprietario della strada.

dall'aumento esponenziale dei lanci e da una crescente interdipendenza tecnologica. In questo contesto, il tema centrale non è più soltanto quello della responsabilità in senso formale, ma quello – ben più complesso – dell'**allocazione del rischio e della sua copertura economica**.

La domanda "chi paga i danni nello spazio?" merita una risposta particolarmente complessa che consideri il ruolo delle assicurazioni, i meccanismi di intervento pubblico e la distribuzione del rischio tra i diversi attori coinvolti. Il diritto dello spazio punta sempre più a configurarsi come un sistema ibrido, in cui norme internazionali, legislazioni nazionali e strumenti di mercato interagiscono per garantire un equilibrio tra sviluppo economico e tutela dei terzi.

2. Il modello internazionale: responsabilità statale e limiti del sistema risarcitorio

Il quadro normativo internazionale è dominato dai trattati adottati in ambito ONU, tra cui la Convenzione sulla Responsabilità Internazionale per danni causati da oggetti spaziali del 1972 sulla responsabilità per danni causati da oggetti spaziali. Essa introduce un regime duale: da un lato, la responsabilità assoluta dello Stato di lancio per i danni causati sulla superficie terrestre o ad

aeromobili; dall'altro, la responsabilità per colpa per i danni verificatisi nello spazio extra-atmosferico.

Giurisprudenza

Cani randagi causano incidente: quando il Comune risponde dei danni

La Corte di Cassazione, con l'ordinanza n. 2724/2026, è tornata a pronunciarsi sulla responsabilità della Pubblica Amministrazione per i danni causati da cani randagi, chiarendo quali prove debba fornire il cittadino che chiede il risarcimento. Il caso nasce dall'incidente subito da un motociclista che aveva perso il controllo del mezzo dopo essere stato aggredito da alcuni cani randagi presenti sulla carreggiata. L'uomo aveva citato in giudizio il Comune ottenendo inizialmente il risarcimento dei danni, ma la Corte d'Appello aveva ribaltato la decisione ritenendo non provata la colpa dell'ente pubblico. La decisione è stata successivamente confermata dalla Cassazione. La Suprema Corte ha precisato che i cani randagi non rientrano nella fauna selvatica protetta e che quindi non si applica l'art. 2052 c.c., norma che prevede una responsabilità più rigorosa per i danni causati da animali. Trova invece applicazione l'art. 2043 c.c., con la conseguenza che il danneggiato deve dimostrare la colpa dell'ente pubblico, il danno e il nesso causale. Secondo i giudici, la sola presenza dei cani sulla strada non basta a far scattare la responsabilità del Comune. Occorre infatti provare, anche tramite testimonianze o presunzioni, che l'ente abbia omesso o abbia svolto in modo inefficiente le attività di prevenzione del randagismo, ad esempio ignorando segnalazioni precedenti o non predisponendo adeguati servizi di cattura. Nel caso concreto, il motociclista non aveva dimostrato specifiche omissioni del Comune né precedenti segnalazioni rimaste senza risposta. Per questo motivo la Cassazione ha rigettato il ricorso, ribadendo che la responsabilità della Pubblica Amministrazione non può essere presunta automaticamente dalla presenza di animali randagi sulla pubblica via.

Questo sistema riflette un'impostazione storica, in cui lo Stato è il soggetto centrale e unico responsabile delle attività spaziali, anche quando esse siano svolte da soggetti privati. Tuttavia, proprio questa caratteristica costituisce oggi il principale limite del modello. La Convenzione è infatti concepita per regolare rapporti tra Stati e non per disciplinare in modo efficace i rapporti tra operatori privati o per garantire un risarcimento diretto e tempestivo ai soggetti danneggiati.

Sotto il profilo assicurativo, il sistema internazionale presenta ulteriori lacune: non prevede obblighi di copertura, non stabilisce criteri uniformi di quantificazione del danno e non affronta adeguatamente i rischi emergenti, come quelli derivanti dai detriti spaziali. Ne deriva un quadro che, pur formalmente valido, risulta insufficiente a governare la complessità del mercato contemporaneo.

3. La funzione delle assicurazioni: da strumento accessorio a perno del sistema

In assenza di un sistema internazionale autosufficiente, le assicurazioni hanno assunto un ruolo centrale nella gestione del rischio aerospaziale. Esse non rappresentano più un elemento accessorio, ma costituiscono la

Giurisprudenza

Polizze infortuni e indennizzo: la Cassazione chiarisce differenza tra somma assicurata e massimale

Con la sentenza n. 788 del 14 gennaio 2026, la Corte di Cassazione si è pronunciata sull'interpretazione delle polizze contro gli infortuni non mortali, chiarendo il rapporto tra somma assicurata, massimale e criteri di liquidazione dell'indennizzo. La Corte ha stabilito che la "somma assicurata" non coincide con il massimale, ma rappresenta il valore di riferimento su cui applicare la percentuale di invalidità permanente per determinare l'indennizzo. Il massimale, invece, appartiene alle assicurazioni patrimoniali e indica il limite massimo dell'obbligazione dell'assicuratore, mentre nelle polizze infortuni il sistema è legato alla quantificazione del danno alla persona. Ne deriva che, in assenza di un'espressa previsione contrattuale, non è consentito al giudice trasformare la somma assicurata in un massimale implicito, poiché ciò ridurrebbe indebitamente la prestazione dovuta all'assicurato. La Corte affronta anche il tema della distinzione tra lesione e menomazione, precisando che la prima è il fatto generatore del danno, mentre la seconda rappresenta l'esito funzionale rilevante ai fini della liquidazione dell'invalidità permanente. Le clausole che collegano l'aumento dell'indennizzo alla "lesione" devono quindi essere interpretate in senso restrittivo e, se ambigue, a favore dell'assicurato, con riferimento ai postumi effettivi e non all'evento lesivo in sé.

condizione stessa per la sostenibilità economica delle attività spaziali.

Le principali forme di copertura includono le polizze per il lancio, quelle per la fase operativa in orbita e, soprattutto, le assicurazioni per la responsabilità verso terzi. Queste ultime rivestono un'importanza particolare, in quanto consentono di tradurre in termini economici i regimi di responsabilità giuridica, garantendo che i danni possano essere effettivamente risarciti.

Il rischio spaziale presenta però caratteristiche peculiari: si tratta di un rischio a bassa frequenza ma ad altissima intensità, difficilmente modellizzabile e fortemente influenzato da variabili tecnologiche e geopolitiche. Ciò comporta premi elevati, limiti di copertura e una significativa concentrazione del mercato assicurativo.

Per far fronte a tali criticità, si è affermato un modello di allocazione del rischio basato su più livelli: l'operatore è tenuto a stipulare una copertura assicurativa fino a un certo massimale, mentre lo Stato interviene per i danni eccedenti. Questo schema, noto come *layered liability*, consente di combinare efficienza economica e tutela degli

interessi pubblici.

Giurisprudenza

Il 2026 del fotovoltaico: i principali rischi assicurativi

Nel 2026 il fotovoltaico entra nella piena applicazione delle norme introdotte tra il 2023 e il 2025. Il settore passa da incentivi a un sistema più regolato, dove obblighi tecnici e autorizzativi incidono direttamente sugli impianti. Per l'ambito assicurativo cambia l'approccio: non si valuta più solo il valore dell'impianto, ma soprattutto la conformità normativa e la qualità del rischio lungo tutto il ciclo di vita. Invero, i principali rischi sono cinque. Il primo è il rischio normativo e autorizzativo, legato a incertezze e ritardi nei procedimenti. Il secondo è il rischio di non conformità tecnica e antincendio, con standard più severi che incidono su sicurezza e coperture. Il terzo riguarda i sistemi di accumulo (BESS), che introducono rischi tecnici come la *thermal runaway*. Il quarto è il rischio *supply chain*, legato a qualità e tracciabilità dei componenti. Il quinto è il rischio di *underwriting* più complesso, con valutazioni più rigorose e selettive. In sintesi, il 2026 ha reso il fotovoltaico un mercato più regolato, dove l'assicurabilità dipende sempre più dalla conformità e dalla solidità tecnica dei progetti.

4. Il caso italiano: la centralità della copertura assicurativa nella riforma del 2025

L'Italia ha compiuto un passo decisivo in questa direzione con l'adozione della Legge 13 giugno 2025 n. 89, che introduce per la prima volta una disciplina organica delle attività spaziali. La legge si distingue per l'attenzione riservata al profilo assicurativo e risarcitorio, ponendo tali elementi al centro del sistema regolatorio.

Uno degli aspetti più rilevanti è l'introduzione dell'obbligo di copertura assicurativa come condizione per il rilascio dell'autorizzazione. In tal modo, l'assicurazione non è più una scelta dell'operatore, ma un requisito giuridico necessario per l'accesso al mercato. Questo approccio riflette la consapevolezza che la gestione del rischio non può essere lasciata alla discrezionalità degli operatori, ma deve essere garantita ex ante attraverso

strumenti vincolanti.

Parallelamente, la legge introduce un regime di **responsabilità oggettiva in capo all'operatore** per i danni causati a terzi. Tale scelta semplifica notevolmente il meccanismo risarcitorio, eliminando la necessità di provare la colpa e consentendo un più rapido accesso all'indennizzo. Al tempo stesso, essa rafforza il legame tra responsabilità e assicurazione, in quanto l'operatore è incentivato a dotarsi di adeguate coperture per far fronte ai propri obblighi. Un ulteriore elemento di interesse è rappresentato dalla previsione di massimali assicurativi, che possono raggiungere i 100 milioni di euro per sinistro. Sebbene tali importi possano apparire elevati, essi potrebbero rivelarsi insufficienti in caso di eventi catastrofici, rendendo necessario l

Approfondimento

RC Auto, nuove regole dal 12 maggio 2026: controlli e nuove deroghe assicurative.

Con il D.Lgs. n. 57/2026, in vigore dal 12 maggio 2026, il legislatore modifica il Codice delle Assicurazioni Private per adeguare la normativa italiana agli standard europei introdotti dalla Direttiva UE 2021/2118 in materia di RC Auto e controllo del rischio assicurativo. Le novità riguardano soprattutto le deroghe all'obbligo assicurativo, i veicoli storici, le polizze stagionali, le competizioni sportive e il rafforzamento dei poteri dell'IVASS. Tra le modifiche principali viene chiarito che i veicoli definitivamente non idonei alla circolazione, perché privi di parti essenziali o ridotti a rottame, possono essere esclusi dall'obbligo assicurativo. Restano invece soggetti all'obbligo i mezzi temporaneamente inutilizzabili, ad esempio per guasto o mancanza di carburante. Il decreto introduce inoltre maggiore flessibilità per i veicoli storici e da collezione, consentendo schemi assicurativi diversi dalla tradizionale RC Auto, e apre alla possibilità di polizze infrannuali per mezzi utilizzati stagionalmente, come alcuni natanti. Novità anche per le gare e competizioni sportive: gli organizzatori dovranno stipulare specifiche coperture assicurative anche per eventi svolti su circuiti chiusi o strade interdette al traffico. Rafforzato infine il ruolo dell'IVASS nella gestione dell'attestato di rischio e nella vigilanza sulla banca dati dei sinistri, con l'obiettivo di migliorare i controlli, prevenire le frodi e rendere più efficiente il sistema assicurativo italiano.

'intervento dello Stato. La legge prevede infatti un meccanismo di rivalsa, in base al quale lo Stato, pur rimanendo responsabile a livello internazionale, può recuperare le somme pagate nei confronti dell'operatore responsabile.

Il sistema italiano si configura così come un modello triangolare, in cui il danneggiato si rivolge all'operatore, l'operatore è coperto dall'assicurazione e lo Stato interviene come garante finale. In questo contesto, l'Agenzia Spaziale Italiana svolge un ruolo importante nella gestione del registro degli oggetti spaziali e nella valutazione dei rischi, contribuendo a ridurre le asimmetrie informative che caratterizzano il mercato assicurativo.

5. Il confronto internazionale: convergenze nei modelli di risk sharing

L'esperienza italiana si inserisce in un contesto internazionale caratterizzato da una crescente convergenza verso modelli di allocazione multilivello del rischio. Negli Stati Uniti, ad esempio, il sistema prevede l'obbligo di assicurazione fino a un certo massimale, oltre il quale interviene il governo federale. Analogamente, in Francia, la normativa nazionale impone agli operatori una copertura assicurativa

obbligatoria e canalizza la responsabilità su di essi.

Attualità

Intelligenza artificiale e assicurazioni: crescono le “silent AI liabilities”

L'intelligenza artificiale sta diventando una nuova fonte di rischio per il mercato assicurativo. Secondo Gallagher Re, cresce il fenomeno delle “*silent AI liabilities*”, ovvero delle esposizioni legate all'uso dell'AI che spesso non rientrano chiaramente nelle coperture assicurative tradizionali. La diffusione di strumenti basati su modelli generativi e decisioni algoritmiche sta aprendo scenari complessi per imprese e assicuratori. Tra i principali rischi emergono violazioni di copyright, divulgazione involontaria di dati sensibili, errori operativi e decisioni discriminatorie prodotte dagli algoritmi. Secondo Gallagher Re, molte di queste esposizioni non trovano una risposta chiara nelle tradizionali polizze General Liability, Professional Indemnity o Cyber, poiché tali coperture non erano state progettate per affrontare i danni derivanti da sistemi autonomi e AI generativa. Il tema riguarda soprattutto le aziende che utilizzano l'intelligenza artificiale nei processi decisionali, nel customer service e nella gestione dei dati. In questi contesti, eventuali errori, bias o “hallucinations” possono generare richieste di risarcimento, danni reputazionali e contenziosi legali. Per il settore assicurativo si apre quindi una fase di trasformazione: da un lato aumentano le esclusioni specifiche per i rischi AI nelle polizze esistenti, dall'altro stanno nascendo prodotti assicurativi dedicati alla responsabilità legata all'intelligenza artificiale. Secondo gli esperti, il nodo centrale resta l'attribuzione della responsabilità quando un sistema AI provoca un danno. Proprio l'opacità degli algoritmi e la complessità dei modelli stanno spingendo il mercato verso nuove forme di underwriting specializzato.

Nonostante le differenze nei dettagli, tutti questi sistemi condividono alcuni elementi fondamentali: la responsabilità oggettiva dell'operatore, l'obbligo di assicurazione e l'intervento pubblico residuale. Si delinea così un modello globale in cui il rischio viene progressivamente trasferito agli operatori privati, senza che lo Stato rinunci al proprio ruolo di garante.

6. Le prospettive europee: verso un mercato assicurativo spaziale integrato

A livello europeo, le istituzioni dell'Unione hanno avviato un processo di armonizzazione volto a superare la frammentazione normativa tra gli Stati membri. Tra le iniziative in corso si segnala una proposta di intervento normativo che, tra le varie proposte, mira anche a stabilire standard comuni in materia di autorizzazione, responsabilità e copertura assicurativa.

L'obiettivo è duplice: da un lato, garantire un livello uniforme di tutela dei terzi; dall'altro, favorire lo sviluppo di un mercato assicurativo spaziale europeo, capace di competere a livello globale. L'armonizzazione dei requisiti assicurativi potrebbe infatti ridurre i costi di accesso al mercato, aumentare la concorrenza tra gli assicuratori e migliorare la disponibilità di coperture.

Attualità

Deepfake AI, allarme nelle aziende: 8 organizzazioni su 10 colpite da tentativi di impersonificazione

I deepfake basati sull'intelligenza artificiale stanno diventando una delle principali minacce per la sicurezza aziendale. A lanciare l'allarme è il nuovo "Deepfake Readiness Benchmark Report" pubblicato da *GetReal Security*, società specializzata in cybersicurezza. Secondo il report, l'80% delle organizzazioni intervistate dichiara di imbattersi almeno occasionalmente in deepfake o tentativi di impersonificazione digitale, mentre il 45% afferma che questi episodi si verificano frequentemente. Il fenomeno riguarda diversi ambiti aziendali: dai colloqui di lavoro online alle riunioni su Zoom, fino agli *help desk IT*. In molti casi, i deepfake riescono persino a superare i sistemi di autenticazione biometrica. Uno dei dati più preoccupanti riguarda il recruiting: il 41% delle aziende con oltre 1.000 dipendenti sostiene di aver assunto almeno una volta un candidato falso o un impostore creato attraverso strumenti di intelligenza artificiale. Solo l'1,5% delle organizzazioni dichiara di non aver mai incontrato un caso di *deepfake*. Secondo *GetReal Security*, il problema principale è il divario tra la crescente consapevolezza del rischio e la reale preparazione delle aziende. Il report evidenzia inoltre come i deepfake non rappresentino più un singolo vettore di attacco, ma un ecosistema di minacce. Gli esperti avvertono che gli strumenti di gestione delle identità e degli accessi (IAM) stanno evolvendo più lentamente rispetto alle tecnologie di AI generativa utilizzate dagli aggressori informatici. Senza sistemi di verifica continua, le aziende rischiano un aumento di frodi, attacchi di impersonificazione e violazioni dei dati sensibili. Il report conferma così come i deepfake AI stiano rapidamente passando da minaccia emergente a rischio concreto e quotidiano per imprese e organizzazioni di ogni dimensione.

In questo contesto, il modello italiano appare già in linea con le tendenze europee e potrebbe rappresentare un punto di riferimento per l'elaborazione di standard comuni. La previsione di responsabilità oggettiva, l'obbligo di assicurazione e il sistema di intervento pubblico costituiscono infatti elementi coerenti con l'approccio dell'Unione.

7. Criticità e sfide future

Nonostante i progressi compiuti, il sistema assicurativo spaziale presenta ancora numerose criticità. In primo luogo, vi sono rischi che difficilmente possono essere coperti dal mercato, come quelli derivanti da eventi catastrofici o da collisioni multiple in orbita. In secondo luogo, la gestione dei detriti spaziali pone problemi complessi di attribuzione della responsabilità, rendendo difficile individuare il soggetto tenuto al risarcimento.

Un ulteriore limite è rappresentato dalla sostenibilità economica del sistema: i premi assicurativi elevati e la concentrazione del mercato potrebbero ostacolare l'ingresso di nuovi operatori, limitando la concorrenza e l'innovazione. Infine, la rapidità dell'evoluzione tecnologica richiede un costante aggiornamento

Attualità

Assicurazioni commerciali, Zurich: “L’IA rivoluzionerà il settore, ma le decisioni resteranno umane”

L’intelligenza artificiale è destinata a trasformare in profondità il settore delle assicurazioni commerciali, accelerando processi, migliorando l’analisi dei rischi e rendendo più efficiente la gestione dei sinistri. Lo ha dichiarato Jörg Bertogg, direttore operativo globale per le assicurazioni commerciali di Zurich Insurance Group, in un’intervista a Commercial Risk. Secondo Bertogg, l’IA consentirà agli assicuratori di velocizzare la sottoscrizione delle polizze e semplificare i rinnovi, uno dei principali punti critici segnalati dai clienti corporate. La tecnologia contribuirà inoltre a rafforzare i servizi di ingegneria del rischio e prevenzione dei sinistri, grazie a una maggiore capacità di elaborare dati e produrre analisi prospettiche sui rischi futuri. Importanti sviluppi sono attesi anche nella gestione dei sinistri: l’automazione dei flussi di lavoro, il miglioramento nell’individuazione delle frodi e la possibilità di fornire assistenza proattiva durante eventi catastrofici dovrebbero garantire maggiore rapidità e certezza ai clienti. Bertogg ha però evidenziato anche i rischi legati all’utilizzo dell’IA, come bias, errori e “allucinazioni” dei modelli generativi.

Per questo Zurich ha sviluppato un framework di IA basato sulla protezione dei dati sugli ambienti sicuri e sui controlli continui sui sistemi implementati. “L’IA deve supportare il pensiero critico, non sostituirlo”, ha sottolineato il manager, ribadendo che le decisioni finali continueranno a essere prese dagli esperti umani.

delle norme, per evitare che il diritto rimanga indietro rispetto alla realtà.

8. Conclusioni

Il settore aerospaziale rappresenta oggi un laboratorio privilegiato per l’evoluzione del diritto della responsabilità e delle assicurazioni. In questo ambito, la gestione del rischio assume un ruolo centrale e richiede l’integrazione di strumenti giuridici ed economici.

La Legge 13 giugno 2025 n. 89 segna un passaggio fondamentale per l’ordinamento italiano, introducendo un modello avanzato basato su responsabilità oggettiva, obbligo assicurativo e intervento pubblico residuale. Il confronto con altri ordinamenti e con le iniziative europee evidenzia una chiara tendenza verso sistemi di *risk sharing*, in cui pubblico e privato cooperano per garantire la sostenibilità del settore.

Resta tuttavia aperta la sfida di costruire un quadro normativo internazionale ed europeo capace di affrontare i rischi emergenti e di assicurare un equilibrio tra sviluppo tecnologico, tutela dei terzi e stabilità dei mercati. In questa

prospettiva, il diritto dello spazio si conferma non solo come disciplina specialistica, ma come terreno di sperimentazione per nuove forme di regolazione del rischio nell’economia globale.

Avv. Francesco Rizzo

Partner at Improda Studio Legale