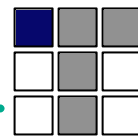


Newsletter

ANNO IX - Luglio 2003 - NUMERO 37



RISCHI E PREVENZIONE NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI

Nell'Europa Unita, con i suoi Paesi membri e quelli che lo diventeranno presto, il trasporto delle merci riveste un ruolo fondamentale negli scambi commerciali ed i soggetti protagonisti devono avere la piena consapevolezza dei rischi e delle possibili soluzioni legati alle attività di logistica e movimentazione.

Generalmente, pensando alle merci in movimento, ci si sofferma spesso sui rischi tipici legati al loro trasporto, ma sappiamo che esistono una serie di pericoli anche durante le giacenze (di semplice transito oppure in deposito) presso corrispondenti, terzisti o magazzini di Società consociate. Per questa ragione, di seguito analizziamo varie categorie di rischio: le principali tipologie di danno che le merci possono subire durante il trasporto (furti e rapine, atti terroristici) o durante la giacenza (incendio, eventi naturali) ed il livello della cultura di "risk management" che contraddistingue il singolo Paese in questo settore.



Tra gli stati membri U.E. si rilevano aspetti noti (l'alto rischio di furti e rapine in Italia) ed altri meno noti (forte rischio uragani in Spagna e Belgio), ma anche fattori di rischio elevati in Finlandia, Inghilterra, Grecia e Spagna, anche in questi casi per furto e rapina.

Negli stati prossimi all'adesione, alcuni aspetti peggiorano sensibilmente.

Ad esempio, il rischio furto e rapina è pesante in Polonia e Romania, ma sensibile anche in Bulgaria, Repubblica Ceca, Ungheria, Lettonia e Slovacchia. Alto, invece, è il rischio di incendio nei Paesi Baltici, in Turchia ed in Polonia, considerati "a rischio" per le carenze normative nella costruzione di edifici e per una scarsa organizzazione degli Enti preposti alle operazioni di spegnimento. Nei Paesi Baltici è poi del tutto inesistente una cultura di "risk management".

Il fenomeno di furto e rapina è uno dei rischi più significativi e ricorrenti, ma è anche uno di quelli più facilmente controllabili, grazie ad una buona politica di "loss prevention" che un'Azienda può mettere in pratica, seguendo alcuni semplici accorgimenti:

- Scegliere accuratamente i vettori, che saranno i custodi della merce sino alla consegna
- Evitare il più possibile la catena del subappalto
- Indicare con esattezza sul documento di trasporto il nome del destinatario, la località di destinazione, la natura ed il peso della merce, la quantità delle cose da trasportare
- Accertarsi che il vettore abbia una regolare copertura assicurativa per la propria responsabilità e richiederne copia
- Richiedere ai vettori, per carichi di elevato valore, l'adozione di adeguate misure di sicurezza

- Pretendere, se possibile, che lo sdoganamento avvenga presso il destinatario
- Pretendere che l'autista del vettore assista sempre alle operazioni di carico e scarico ed evitare lo stivaggio delle merci in prossimità delle aperture

Altrettanto importante è avere la consapevolezza di quanto e quando il vettore stradale risponda per i danni e le perdite alle cose affidategli per il trasporto.

Secondo quanto stabilito **dall'art. 1693** del nostro Codice Civile e, sostanzialmente, anche dagli altri ordinamenti:

“Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio o dal fatto del mittente o da quello del destinatario. Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio”

Quindi se la perdita o l'avaria dipendono da **CASO FORTUITO**, il vettore è esonerato da ogni responsabilità. Ricordiamo a questo proposito che la rapina (salvo un recente diverso orientamento della giurisprudenza) è generalmente considerata caso fortuito e quindi, se un'industria affida le proprie merci ad un trasportatore che subisce una rapina, questi non sarà presumibilmente tenuto ad alcun risarcimento e, se quell'industria non ha stipulato una propria copertura assicurativa su quella merce, ne subirà tutte le conseguenze economiche.

La seguente tabella espone i limiti di responsabilità vettoriale ed alcune altre informazioni circa i termini prescrizionali e le tempistiche per elevare le riserve:







	Tipo di convenzione	Limiti di responsabilità	Prescrizione	Termini per elevare le riserve	
				Danni evidenti	Danni non evidenti
ITALIA 	Legge 450/85 mod. l. 162/93	Nolo libero Sino a Euro 6,20/Kg lordo di merce perduta o avariata Forcella Sino a Euro 0,26/Kg netto di portata autocarro	Nolo libero 1 anno Forcella 5 anni	Alla consegna	Entro 8 giorni dalla consegna
TRASPORTI INTERNAZIONALI	Convenzione CMR del 19/5/56	8,33 DSP (Euro 11,00)/Kg lordo di merce perduta o avariata	1 anno	Alla consegna	Entro 7 giorni dalla consegna
ALCUNI ALTRI PAESI EUROPEI					
BULGARIA 		Valore del danno/perdita	1 anno	Entro 1 mese dalla consegna della merce	
CROAZIA 		Euro 4,06/Kg lordo di merce perduta o avariata + spese di trasporto	1 anno	Entro 7 giorni dalla consegna della merce	
POLONIA 		Perdita Valore di fattura/mercato Avaria Deprezzamento merci	1 anno	Alla consegna	Entro 7 giorni dalla consegna
ROMANIA 		Valore di fattura	1 anno	Alla consegna	Entro 7 giorni dalla consegna
SLOVENIA 		Prezzo di mercato con il massimo di euro 0,887/Kg + triplo del nolo per ritardo	1 anno	Alla consegna	Entro 7 giorni dalla consegna ma 15 per ritardo
PAESI EX-URSS		Valore di fattura	1 anno	Entro 6 mesi dalla consegna merce	

Fig. 1 - I limiti di responsabilità nei trasporti nazionali

UN MERCATO DI SPECIALISTI

Il mercato assicurativo legato al ramo "Trasporti", sebbene di ridotte dimensioni rispetto al mercato assicurativo globale, rappresentando circa il 3% della raccolta premi complessiva, è caratterizzato da Compagnie altamente specializzate.

Oltre alla leader GENERALI, spiccano alcune Compagnie monoramo quali la UMS GENERALI MARINE (del gruppo Generali) e la SIAT (gruppo Sai). La raccolta premi globale in Italia nel settore è pari a euro 420.000.000 circa e sono presenti circa 50 Compagnie, delle quali le prime 10 rappresentano il 65% del totale e le prime 20 rappresentano l' 82%.

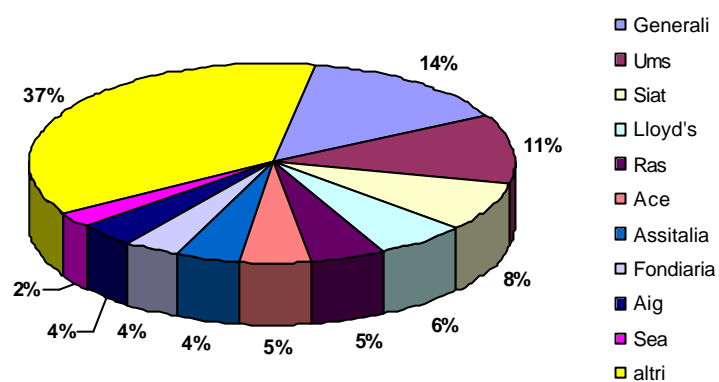


Fig. 2 - Il mercato italiano nel ramo trasporti

Nella scelta dell'Assicuratore più adatto alle esigenze della singola Azienda, il Broker ha un ruolo fondamentale. Chi compra o vende merci, chi le trasporta, chi le movimentata, chi a qualsiasi titolo ne assume la responsabilità sa perfettamente che un'adeguata copertura è una necessità primaria e non un lusso.

Il costo assicurativo globale (in termini di premi, scoperti, franchigie e costi accessori) diventa spesso un elemento tale da incidere sulla remuneratività dell'affare.

Il Broker diventa quindi il consulente che coadiuva alla integrazione dei tre contratti principali: compra-vendita, trasporto ed assicurazione.

Anche la gestione del sinistro diventa elemento determinante, dovendo confrontarsi con una realtà quotidiana e talvolta complessa, e non con una eventualità remota.

Il Gruppo Assiteca, fra i primi broker italiani con propri uffici o Divisioni Speciali, opera in tutto il territorio nazionale con le sue 14 Sedi ed affianca il Cliente con la **Divisione Speciale Trasporti** di Genova, piazza storica del settore dove ancora oggi hanno sede le principali compagnie, avvocati, liquidatori e periti specializzati in questo ramo.

Piero Avanzino – Direttore Divisione Speciale Trasporti del Gruppo Assiteca

ACCORDO TRA GOVERNO, ANIA E CONSUMATORI SULL'RC AUTO

Un nuovo capitolo si è aggiunto all'inizio dello scorso mese di maggio alla vicenda Rc auto: lunedì 5 maggio 2003, presso il Ministero per le Attività produttive, è stato, infatti, sottoscritto un accordo tra Governo, ANIA e Coalizione dei consumatori. Da registrare, in proposito, l'ennesima spaccatura sul fronte dei consumatori, tra le associazioni che si riconoscono nell'Intesa, che non hanno firmato l'accordo, e quelle che fanno capo alla Coalizione.

L'accordo parte da una "premessa programmatica e condivisione degli obiettivi" e sottolinea che *l'assicurazione Rc auto "ha una valenza sociale di fondamentale importanza in quanto tutela l'interesse dei danneggiati ad essere pienamente risarciti e tutela gli interessi degli automobilisti a non dover rispondere con il proprio patrimonio alle richieste dei danneggiati. E' quindi interesse generale che il sistema Rc auto, in tutte le sue articolazioni, possa funzionare in maniera efficace e trasparente, trovando un equilibrio economicamente sostenibile e vantaggioso per imprese e utenti. Occorre perciò intervenire con decisione e coerenza sui fattori critici dell'assicurazione auto."* Il documento poi entra nel vivo dell'accordo e ne specifica i punti.

Eccoli in sintesi:

- **Autodisciplina tariffaria:** invito dell'ANIA alle Compagnie per l'adozione di una politica di raffreddamento della dinamica tariffaria, ferma restando la dinamica del bonus malus, e sensibilizzazione ad assumere atteggiamenti che agevolino l'assicurazione Rc auto da parte dei giovani attraverso l'applicazione di sconti o riduzioni tariffarie per i nuovi assicurati e per gli assicurati con ciclomotori che non provochino incidenti.
- **Condizioni tariffarie di maggiore favore per i proprietari di più veicoli:** sensibilizzazione delle Compagnie per l'adozione, tenendo conto delle varie problematiche tecniche, di sistemi tariffari che valorizzino i precedenti favorevoli di guida di un assicurato, anche per altri nuovi veicoli di sua proprietà, prevedendo ingressi nella scala bonus-malus a condizioni più vantaggiose, ivi compresa la possibile collocazione nella classe già acquisita, e formule tariffarie ad hoc per i nuclei familiari.
- **Velocizzazione del risarcimento dei danneggiati trasportati a bordo di veicoli, tramite indennizzo diretto ad opera dell'assicuratore del veicolo "vettore":** impegno del governo ad elaborare, entro sei mesi, una proposta di legge per attribuire sempre all'assicuratore del veicolo "vettore", a bordo del quale viaggia il trasportato, l'obbligo di risarcimento del trasportato stesso.
- **Danno biologico: completamento del quadro normativo di riferimento:** impegno del governo ad adottare, entro sei mesi, tutti i provvedimenti necessari.
- **Estensione della procedura CID per i danni alla persona:** impegno ad estendere la procedura CID ai danni alla persona di lieve entità non appena saranno disponibili i parametri previsti dalla legge per la valutazione medico-legale.

- **Disciplina contrattuale più favorevole per gli assicurati in talune specifiche situazioni:** conservazione della classe di merito del veicolo rubato o rottamato e “portabilità” dell’attestato di rischio; restituzione del premio per il periodo di rischio non corso nei casi di furto, rottamazione e vendita del veicolo; elaborazione di un sistema di confrontabilità, analogo a quello vigente per le autovetture nelle classi bonus malus, per pervenire all’attestato di rischio per i motocicli e i ciclomotori; sensibilizzazione delle Compagnie a valorizzare positivamente i precedenti di guida contenuti nell’attestato di rischio nel caso di sostituzione da parte del proprietario di un veicolo con altro di differente tipologia.
- **Procedura di conciliazione per i sinistri Rc auto** già in atto in via sperimentale e sua estensione entro il 2003 all’intero territorio nazionale, aperta a tutte le imprese che intendano aderire.
- **Informazione all’utenza** nella fase di ricerca della copertura assicurativa, anche al fine di migliorare la confrontabilità.
- **Prevenzione degli incidenti stradali:** attivazione di una politica permanente sulla sicurezza stradale anche da parte del settore assicurativo con interventi mirati alla diffusione della cultura della prevenzione del rischio e articolati in funzione dei diversi target di utenti della strada.
- **Analisi su possibili evoluzioni strutturali del sistema Rc auto:** disponibilità dell’ANIA a studiare ipotesi di rivisitazione dell’assetto normativo dell’assicurazione Rc auto che possano contribuire alla risoluzione dei principali fattori causati dell’aumento dei costi del servizio.
- **Verifica degli impegni:** le parti si impegnano a verificare l’attuazione degli impegni previsti dal Protocollo entro la fine di ottobre 2003.

Già a partire dal mese di giugno molte Compagnie hanno deciso di seguire le indicazioni di questo accordo. La buona notizia vale per circa il 97% del mercato, ovvero per Generali, Assitalia, Linear, Zurigo, Cattolica, Reale Mutua, Winterthur, Unipol, Lloyd Adriatico, Genertel, Gruppo Ras e altre ancora. Lunedì 23 giugno si è tenuta infatti, presso il ministero delle Attività produttive, una conferenza stampa sui primi risultati dell’Intesa.

In questa occasione è stato anche presentato uno **studio di 6sicuro**, il sito del Gruppo Assiteca leader nel confronto e acquisto online di assicurazioni Rc auto, elaborato per Adiconsum, sugli effetti dell’**adesione delle Compagnie al Protocollo**, in cui si approfondisce l’argomento e si analizza un caso concreto, simulando gli effetti sulle tariffe dell’adesione delle Compagnie confrontate.

6sicuro, inoltre, per incrementare ancora di più la trasparenza e la confrontabilità di cui parla anche il Protocollo d’Intesa, ha lanciato nel mese di maggio il **confronto per le assicurazioni moto**. Grazie ad un semplice preventivo gratuito, anche i motociclisti potranno confrontare le più importanti Compagnie assicurative e scegliere la tariffa più conveniente.

