

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION
& TRANSPORT WORLD

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno X Numero 1
Year X, No. 1

gennaio 2020
January 2020

MONDO IUMI: UNO SGUARDO SULL'EDUCATION FORUM

di MASSIMO SPINETTA

*Underwriting Marine and Transport
Generali Global Corporate & Commercial
Italy*



Rubrica di
Paolo Quercia



Education Forum

Negli anni 2014-2015 in ambito IUMI il tema "Education" è stato individuato come una delle priorità da considerare e sviluppare.

Grazie anche ai significativi contributi economici di alcuni paesi, tra cui l'Italia, nasceva nel 2016 l'Education Forum, un team composto da esperti del settore *Marine* provenienti da tutto il mondo con lo scopo di fornire all'industria assicurativa Trasporti materiale formativo utile alla crescita professionale.

In un settore così complesso, qual è il mondo *Marine*, poter disporre di strumenti educativi offre la possibilità a chi ha già esperienza nel ramo di approfondire le proprie conoscenze su specifici argomenti, ma si può rivelare allo stesso tempo un'ottima opportunità, per chi si sta affacciando a questo settore, di usufruire di specifico materiale per accrescere le proprie competenze.

L'Education Forum (EF) è una realtà piuttosto giovane, ma ben strutturata che opera secondo un approccio ben definito: si propone di identificare le varie necessità provenienti dal settore e sviluppare risorse di utilità per la comunità *Marine*.

In sostanza, sulla base delle richieste ricevute dai vari paesi membri, individua gli argomenti da sviluppare e da mettere poi a disposizione degli utenti tramite appositi strumenti formativi.

In questi primi tre anni il lavoro svolto da EF si è articolato su vari fronti. Meritano una considerazione particolare i *Webinars* e gli *Online Tutorials*.

Webinars

Sono seminari interattivi su specifici argomenti condotti da professionisti appositamente selezionati.

Articolo di
Marialisa Taglienti e
Francesco Mascolo





MONDO IUMI: UNO SGUARDO SULL'EDUCATION FORUM *segue*

Ad oggi ne sono già stati realizzati più di 40 (in pratica uno al mese) con un ampio panorama di argomenti trattati.

Per esigenze di spazio ne cito solo alcuni a puro titolo indicativo:

- The new Incoterms® 2020 rules – an update
- The 2020 Low Sulphur Limit – Potential Consequences to Marine Insurers
- Getting ready for the future: Update on regulatory developments for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)
- Blockchain: Transformation for Cargo Insurance
- Cargo theft – Minimising risk in global supply chains
- Practical aspects of General Average
- Unmanned vessels – Legal aspects to consider from an insurance perspective
- Trends and Risks associated with Vessel Lay-Ups and Reactivation
- Paris MoU on Port State Control
- New SOLAS Rules for Container Weight Verification - What is the Impact?

L'ultimo risale a dieci giorni fa (*Cyber Coverage Clause - Cargo underwriter view*).

Ricordo che i webinar sono nuovamente disponibili gratuitamente per tutti.

Il passaggio alla nuova piattaforma di accesso *GoToWebinar* ha permesso di superare alcune criticità della piattaforma precedente. Oggi registrarsi e collegarsi online per assistere al webinar è molto più semplice.

E' sufficiente inviare una email con la propria adesione per ricevere immediatamente il link a cui collegarsi il giorno del webinar per accedere alla presentazione.

Tutti i webinar restano comunque disponibili sul sito IUMI. Si può rivedere il video di ogni sessione così come è possibile scaricare il materiale delle varie presentazioni. Ricordiamo, il tutto sempre in forma gratuita.

Online Tutorials

Sono corsi interattivi online. Ad oggi sono disponibili 2 tutorial: uno su Cargo (lanciato nell'agosto 2018) e uno su Hull (disponibile dall'aprile 2019).

Sono composti da vari moduli che affrontano specifiche tematiche dei due settori:

11 moduli per il **Cargo**

1. Introduction to international trade
2. Particular average and Sue and Labour
3. General Average (GA) and Salvage
4. Exclusions
5. War and strikes
6. Duration provisions
7. Claims
8. Stock throughput
9. Project cargo
10. Additional clauses (added by broker or underwriter)
11. Trade clauses

13 moduli per l'**Hull**

1. Ships 101
2. Particular average including Sue and Labour
3. Collision liability
4. General Average and Salvage
5. Exclusions
6. War and strikes
7. Operational considerations
8. Claims
9. Additional insurances
10. Additional clauses
11. Loss of hire
12. Mortgagees' interest insurance
13. Builders' risk.

Entrambi hanno contenuti interattivi, video e quiz per testare il grado di preparazione a chiusura di ogni modulo e sono apprezzabili per vari profili di utente (Senior/Junior) e per diverse categorie appartenenti al mondo *Marine* (Assicuratori, Brokers, Legali, Periti).

La durata media per completare ciascun corso è stimata in circa 60-80 ore.

Quote d'iscrizione: Cargo Tutorial €550+ Iva per i membri IUMI e €880+Iva per non membri IUMI; Hull Tutorial €650+ Iva per i membri IUMI e € 1.040+Iva per non membri IUMI.

Per maggiori dettagli è possibile scaricare le rispettive brochures dal sito IUMI.

Sono anche disponibili 2 webinar ad-hoc che spiegano in maniera più approfondita i contenuti dei due tutorial nonché le modalità di registrazione e iscrizione.



MONDO IUMI: UNO SGUARDO SULL'EDUCATION FORUM *segue*

Sempre sul sito IUMI sono disponibili anche le varie iniziative in tema "education" sviluppate dai diversi paesi membri. Basta cliccare su "Education / Education Worldwide" per consultare i programmi offerti dalle varie associazioni.

Per l'Italia si segnalano il corso di ANIA SAFE "Maritime, Shipping and Transport Law and Marine Underwriting Elements" e il master universitario "Assicurazioni Marittime e dei Trasporti MASMET".

Cliccando invece su "Education/Education Database" si accede ad un database online che permette di consultare le presentazioni delle varie conferenze annuali, le clausole in uso nei vari mercati (da quelle inglesi a quelle americane, tedesche, scandinave), nonché altro materiale tecnico di interesse per il nostro settore.

Colgo inoltre l'occasione per anticipare una nuova iniziativa che sarà sviluppata da EF nel corso del 2020: in-class instruction.

Si tratterà di veri e propri corsi in aula per i quali andranno individuate le piazze presso le quali svolgerli, la durata degli stessi, nonché i contenuti tecnici dei programmi da offrire.

Verranno a tal proposito condotte da IUMI delle survey ad-hoc per capire l'appetito dei vari paesi membri su questa iniziativa alquanto sfidante.

La maggior parte del materiale educativo viene fornita gratuitamente, nonostante i lavori di preparazione e presentazione abbiano richiesto l'impegno di diversi soggetti coinvolti (vedi i webinar).

Non sono altresì da sottovalutare gli sforzi economici sostenuti da IUMI per le diverse attività sui Tutorial che spaziano dagli aggiornamenti dei contenuti tecnici alle operazioni di manutenzione informatica della piattaforma online.

In pratica, oggi l'unico materiale a pagamento è il Tutorial che rappresenta per IUMI una fonte di entrata particolarmente sentita.

Nuovi proventi derivanti dalle vendite delle licenze permetterebbero di sviluppare ulteriori iniziative, ma soprattutto garantirebbero stabilità all'EF per affermarsi nel lungo termine bilanciando gli sforzi economici fin qui fatti per poter nuovamente investire in futuro.

Oltre a "Cargo" e "Hull" si stanno infatti già valutando nuove idee sui prossimi corsi online tra cui:

- Loss prevention & risk assessment
- Marine Claims
- Reinsurance
- Cargo forwarders' liability
- Fine arts & specie.

Il settore *Marine* si muove ormai in un mercato altamente specializzato e competitivo che richiede alle aziende un organico ben preparato per far fronte alle diverse sfide quotidiane.

La formazione riveste senza dubbio un ruolo centrale in questo contesto assicurando vantaggi che ripagano gli investimenti in tempo e denaro fatti dalle aziende stesse.

Sempre con riferimento ai Tutorial on line, in aggiunta al corso, esiste anche l'opzione facoltativa di sostenere un esame (costo €90) che, se superato, dà diritto ad ottenere apposito Certificato IUMI.

A tal proposito è con grande piacere (e con una punta di orgoglio campanilistico) ricordare nuovamente a tutti che il primo utente in assoluto ad aver superato l'esame è stato un nostro connazionale: Michelangelo Todoro (Cargo Unerwriter di Chubb) con cui ho avuto il piacere di condividere alcune considerazioni sulla sua esperienza che, sempre con molto piacere, riporto qui di seguito.

Intervista a Michelangelo Todoro

Caro Michelangelo, innanzitutto congratulazioni non solo per aver superato l'esame del Cargo Tutorial, ma per essere stato il primo tra tutti i partecipanti ad esserci riuscito!



Michelangelo Todoro

D. Brevemente, tre aggettivi per descrivere la tua esperienza nell'affrontare il corso.

R. Istruttiva: sembra estremamente semplicistico considerato che trattasi di un'esperienza accade-



MONDO IUMI: UNO SGUARDO SULL'EDUCATION FORUM *segue*

mica, ma molto spesso capita che corsi del genere non lascino una vera impronta; di contro, il training offerto da IUMI è un'esperienza estremamente istruttiva.

Utile: anche questo può sembrare semplicistico, ma trovo che un corso accademico che abbia una qualità tale da poter essere utilizzato nello svolgimento di un'attività professionale, sia un aspetto da sottolineare in quanto raro nel panorama dei training online e non.

Complessa: nel senso positivo del termine e riferito al merito degli argomenti trattati. Non è un corso "base", ma un training che ha l'obiettivo di consolidare le base di un underwriter con una propria esperienza alle spalle. Per tale motivo, affrontarlo da neofita ha comportato una sfida professionalmente avvincente, unita a qualche momento di sano sconforto.

D. Come hai saputo dell'esistenza dei Tutorial pubblicati da IUMI?

R. Sono stato informato del corso direttamente dal mio manager. Nel nostro team – sia a livello di Country, che a livello di Region – seguiamo con molto interesse le iniziative portate avanti dallo IUMI. In quanto nuovo assunto, il lancio del nuovo corso è stata l'occasione perfetta per ampliare le mie competenze accademiche ed affiancarle a quelle professionali.

D. Cosa ti ha convinto ad iscriverti al corso Cargo?

R. Ho analizzato insieme ad il mio manager il contenuto dei singoli moduli e siamo stati entrambi convinti che il corso fosse l'occasione migliore per creare uno "zoccolo duro" di nozioni, concetti e normative che sarebbero stati estremamente utili al fine di costituire un "mindset" da marine underwriter.

D. Hai avuto qualche difficoltà "tecnica" durante le operazioni di registrazione e accesso al corso?

R. No, è stato tutto assolutamente semplice e lineare, ha richiesto complessivamente una decina di minuti con pagamento compreso.

D. Gli argomenti trattati sono stati sviluppati adeguatamente?

R. Quasi la totalità dei moduli è stata sviluppata in maniera profonda e puntuale. Alcune riserve hanno riguardato unicamente il modulo relativo ai sinistri e quello relativo ai Project Cargo che forse avrebbero richiesto una disamina più approfondita.

D. Ci sono argomenti che non sono stati trattati ma che avresti voluto affrontare?

R. Probabilmente l'ambito delle Species, che nel corso non mi pare sia accennato.

Tuttavia, vale quanto detto riguardo al Project Cargo: considerata l'unicità di questa tipologia di trasporti, sarebbe richiesta una trattazione molto ampia che probabilmente non compete ad un corso il cui intento è quello di dare una visione di insieme dell'ambito in cui è chiamato ad operare un *Marine underwriter*.

D. Quale modulo ti ha appassionato di più?

R. Il modulo n. 11 relativo alle *Trade Clauses*, in quanto appassionato dei tecnicismi che si nascondono dietro a trasporti di particolari tipologie di merci. Mi è piaciuto molto anche il modulo n. 3 relativo a *General Average* e *Salvage*, in quanto sviluppato in maniera estremamente puntuale e chiara.

D. Le aspettative che avevi all'inizio del corso, in che misura percentuale sono state soddisfatte?

R. Sì, nella maniera più assoluta. È un corso estremamente interessante e molto ben sviluppato, che da una visione generale (ma non generica!) e consente di conoscere anche un impianto normativo differente come quello utilizzato negli USA.

D. Cambieresti qualcosa?

R. In alcuni casi qualche *slide* appariva un po' troppo complessa, con eccessivi rimandi, link e pop-up.

Tuttavia, occorre anche sottolineare che tali casi riguardavano ambiti estremamente complessivi, ed un'esposizione lineare sarebbe risultata in slide composte da centinaia di capoversi.



MONDO IUMI: UNO SGUARDO SULL'EDUCATION FORUM

D. Come reputi la metodologia di fruizione dei corsi in modalità e-learning?

R. Ottima, non l'avevo mai sperimentata e non mi aspettavo potesse essere così facilmente fruibile. Sono sempre stato abituato a lezioni in classe, ma devo ammettere che nel caso di specie l'alternativa e-learning è stata sviluppata con estrema efficacia ed efficienza.

D. Due parole sull'esame?

R. Due di numero: molto complesso. Vorrei sottolineare, in primis, l'estrema semplicità con cui ho affrontato la parte "tecnologica" dell'esame: il test in remoto è stato sviluppato perfettamente da parte dello IUMI e della società che si occupa della piattaforma sul quale l'esame si tiene. Mi sono iscritto facilmente, ho scelto la data senza complicazioni, ho scaricato il software senza intoppi, ed il giorno dell'esame sono entrato sul mio profilo non incontrando alcun ostacolo. Per quanto concerne il merito del test, è sicuramente un'occasione in cui presentarsi senza un'ottima preparazione comporta un fallimento certo. Non è in alcun modo assimilabile ad una "formalità", ma si tratta di un esame in cui è richiesta un'approfondita conoscenza delle tematiche affrontate durante il corso ed anche di discrete capacità di ragionamento ed applicazione dei principi studiati.

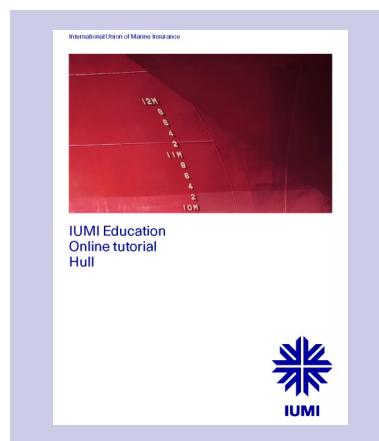
D. Sono passati circa sei mesi da quando hai terminato il corso; hai avuto modo di mettere a frutto le nuove competenze nello svolgimento della tua attività professionale?

R. Assolutamente sì. Come detto all'inizio, le competenze impartite dal corso sono un'ottima base da cui partire per operare con professionalità e sicurezza in un mercato complesso come quello dei trasporti.

D. Consigliaresti il corso a un tuo collega?

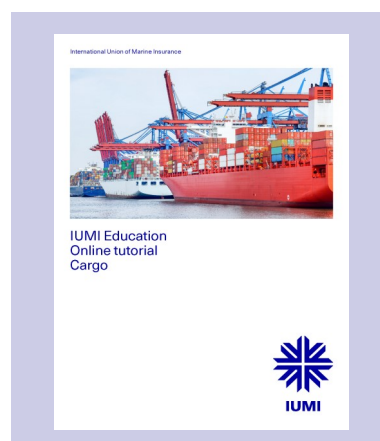
R. Ho già avuto l'occasione di farlo, consigliando il corso ad un collega spagnolo neo assunto che lo sta seguendo proprio in questi giorni. Bene! Allora sei pronto per affrontare anche il corso Hull! Ancora congratulazione e un grosso in bocca al lupo per la tua carriera professionale.

IUMI HULL TUTORIAL



IUMI's brand new online hull tutorial is a training course tailored specifically for intermediate level hull underwriters who wish to deepen their knowledge and expertise in cargo insurance. The course is equally suitable for all maritime professionals with an interest in marine hull insurance such as maritime lawyers and surveyors.

CARGO TUTORIAL



IUMI's online learning cargo tutorial is a training course tailored specifically for intermediate level cargo underwriters who wish to deepen their knowledge and expertise in cargo insurance. This e-learning course is equally suitable for marine professionals with an interest in cargo insurance such as surveyors and maritime lawyers.



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^ ASSEMBLEA ICAO

di DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



Dal 24 settembre al 4 ottobre 2019 si è tenuta a Montreal la 40^ Assemblea dell'ICAO finalizzata a individuare le linee strategiche da adottare nel prossimo triennio, procedendo preliminarmente a una verifica particolareggiata sull'attività sinora intrapresa dall'Organizzazione stessa, dagli Stati partner e dalle altre istituzioni nei settori della cooperazione tecnica, amministrativa, operativa, economica e legale.

Nel corso dei lavori sono stati affrontati i temi maggiormente significativi per l'aviazione civile internazionale, al centro dei quali rivestono un carattere di assoluto rilievo la sicurezza del volo, la gestione del traffico aereo, le difficoltà correlate all'impatto sull'ambiente, la competitività, la facilitazione e, *last but not least*, la security.

Nell'ambito dell'evento in parola ha avuto altresì luogo la prevista elezione del Consiglio, in esito alla quale l'Italia è stata confermata in prima fascia tra le nazioni leader (con 160 voti su 168), *ex equo* con la Cina, così dimostrando una connotata autorevolezza, via via consolidatasi nel tempo, grazie a un costante impegno profuso nell'assolvimento degli impegni assunti in seno al comparto avionico.

Orbene, la security, giustappunto, ha rappresentato un nodo cruciale nel dibattito di cui trattasi, atteso che l'atto di interferenza illecita contro l'aviazione resta unanimemente riconosciuto come il principale rischio per l'ordinato sviluppo del trasporto aereo.

Infatti, va subito osservato che gli incontri assembleari in agenda inerenti alla problematica della sicurezza si sono incentrati su una interessante disamina tendente a delineare l'evoluzione continua e rapida delle minacce comprendenti, *inter alia*, le azioni di stampo terroristico realizzate mediante l'utilizzo di esplosivi celati nei bagagli e nelle merci, gli attacchi da terra con il ricorso ai sistemi *manpads* (Man-portable air-defense systems), il potenziale uso improprio di dispositivi

NBCR e di droni.

Muovendo su quest'ultimo tratto è bene segnalare che l'ordinamento nazionale è stato aggiornato con il regolamento dell'ENAC dell'11 novembre 2019, concernente appunto i "mezzi a pilotaggio remoto", che accompagnerà la relativa disciplina di riferimento fino a luglio 2020, quando, definitivamente, entreranno in vigore le disposizioni europee, segnatamente, il combinato disposto dei regolamenti UE 1139/2018, 945/2019 e 947/2019⁽¹⁾.

Riprendendo il nostro discorso, aggiungo, per dovere di completezza, che durante il confronto dialettico fra le parti in sede ICAO si sono appalesate pesanti preoccupazioni - emerse dalla lettura dei dossier presentati - per gli attacchi di tipo cyber o da insider, capaci di provocare, evidentemente, un notevole effetto negativo sulla efficacia e sulla regolarità del traffico aereo internazionale.

In un siffatto contesto, l'Assemblea ha inteso evidenziare, inoltre, il pericolo derivante da ulteriori possibili violazioni al diritto internazionale della navigazione aerea, ovverosia una serie di attività lucrative largamente proficue per le grandi organizzazioni criminali le quali sfruttano i mezzi aerei per la perpetrazione di illeciti penali, come il trasporto degli stupefacenti e delle sostanze psicotrope.

In parallelo, non è mancato il riconoscimento del forte sostegno dimostrato da numerosi Stati allo sviluppo del GASeP (Piano di sicurezza aerea globale) e alla diffusa promozione delle "pratiche di sicurezza", basate sulla proporzionalità delle misure di contrasto, principio quest'ultimo che ha formato uno dei *leitmotiv* della disciplina regolamentare adottata dall'Unione Europea in materia di security.

(1) Si vedano MAT ottobre 2019, MAT luglio 2018 e MAT gennaio 2015



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^ ASSEMBLEA ICAO *segue*

Sulla scorta delle anzidette premesse, è stata formulata una Risoluzione (*Consolidated statement on continuing ICAO policies related to aviation security*) (A 40 - 11) per esprimere piena condanna contro ogni sorta di aggressione, con particolare riferimento a quelle intenzionalmente commesse presso le aree pubbliche (*land side*) o per la distruzione di aeromobili e di infrastrutture aeroportuali, utilizzando missili balistici terra-aria e velivoli impiegati come armi di distruzione di massa.

Nel suddetto documento si avvalorava la convinzione che la security aerea debba continuare ad essere reputata, nel vasto panorama delle competenze dell'ICAO, come basilare argomento cui conferire la massima priorità e rispetto al quale gli Stati membri debbono rendere disponibili risorse adeguate all'attuale contingenza internazionale.

Ma vi è di più. In coerenza con le precedenti considerazioni, è stato ancora evidenziato che una maggiore erogazione di strumenti finanziari (oltre ai budget già preventivati nei programmi pluriennali) consentirà di supportare una sempre più incisiva applicazione delle misure di sicurezza aeroportuali, agevolando, *in subjecta materia*, la cooperazione tra le competenti autorità statali specificamente mirata a prevenire e reprimere i reati contro l'aviazione civile.

Nel campo delle misure di natura tecnica, l'Assemblea ha poi richiamato l'attenzione sulla necessità di attivare idonei meccanismi di salvaguardia ed assicurare, nel contempo, una costante vigilanza sui servizi collegati all'aviazione civile, in tutte le fasi e in ogni singolo processo associato al trasporto di persone, di bagagli, del cargo e dei corrieri espressi.

In proposito, considerato che le minacce alla catena di approvvigionamento delle merci e della movimentazione aerea della posta richiedono un approccio globale in termini di requisiti di sicurezza applicabili, risulta quanto mai irrinunciabile, come suggerito nei *considerando* della risoluzione, una collaborazione rinforzata tra gli Stati e i pertinenti soggetti internazionali, come l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (WCO), la Universal Postal Union (UPU) e l'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO).

Ciò detto e acclarato che la responsabilità per l'attuazione della security aerea invariabilmente ricade in capo ai singoli paesi, i destinatari della risoluzione *de qua* sono stati dunque esortati a dar completa esecuzione alle disposizioni contemplate nell'Allegato 17 della Convenzione di Chicago, conformandosi al materiale di orientamento contenuto nel Manuale di sicurezza dell'ICAO (Doc. 8973).

Sicché l'ICAO ha ritenuto del tutto opportuno che si proceda ad una accelerazione generale dei processi di mutuo riconoscimento dell'equivalenza delle misure di sicurezza, improntati a un regime di validazione certo e permanente, non trascurando, in tale prospettiva, l'obiettivo di poter assistere gli Stati nel raggiungimento di posizioni reciprocamente vantaggiose derivanti dalla conclusione degli "accordi unici" bilaterali o multilaterali.

A mero titolo esemplificativo rileviamo che, a livello europeo, nella 102^ riunione tenutasi il 10 settembre 2019 dal Comitato AVSEC della Commissione (DG Move), la presidenza ha informato circa lo stato di avanzamento dell'iter approvativo riguardante l'ingresso nel sistema "one stop security" di Israele (fase due), della Serbia e del Giappone.

Vale anche la pena di annotare che attraverso il *working paper* A 40 - WP/112, ex/46 del 27 luglio 2019, presentato dalla Finlandia, in rappresentanza dell'Unione Europea, sia stata acclarata l'effettiva implementazione del sopra indicato "sistema unico", in ragione proprio del monitoraggio effettuato in via continuativa dalla Commissione per accertare il mantenimento degli standard di security da parte degli operatori, dei vettori e delle autorità responsabili negli Stati membri.

Nel mentre giova sottolineare che l'Assemblea ha ribadito l'esigenza, oltremodo sentita, di incentivare la gestione dello staff aeroportuale tramite l'impiego di personale altamente qualificato ed addestrato, che abbia superato nelle selezioni iniziali appropriati *background check*, sia in possesso di apposita certificazione professionale e venga sottoposto a costanti controlli di qualità e di supervisione durante l'intero ciclo lavorativo.

Nell'ottica di pervenire ai più elevati livelli di security rivolti al contrasto della potenziale minaccia



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^a ASSEMBLEA ICAO *segue*

interna (*insider*) e *cyber*, la Commissione europea ha emanato quest'anno un atto di esecuzione (regolamento 103/19 del 23 gennaio 2019) che stabilisce norme particolareggiate sulla introduzione di controlli rafforzati dei precedenti personali per gli addetti adibiti a delicati compiti di sicurezza.

Qui non può sottacersi l'importanza per le autorità statali responsabili - in collaborazione con gli stakeholder - di promuovere lo sviluppo di una robusta "cultura della sicurezza" e di mirati programmi di sensibilizzazione in favore sia degli operatori aeroportuali che dell'utenza, attraverso campagne confacenti alla diffusione delle informazioni su concetti essenziali di security aerea, quali vigilanza, deterrenza, risposta, prevenzione e resilienza.

Sotto un angolo di visuale squisitamente pratico, gli Stati sono stati oltretutto incoraggiati ad ampliare i meccanismi collaborativi con l'industria, condividere l'*expertise* maturato sul terreno, incentivare lo scambio informativo sulle misure preventive, con particolare riguardo alle tecniche di ispezione, alla individuazione degli esplosivi, ai sistemi di rilevamento del comportamento (*behaviour*), allo screening del personale di terra, alla ottimizzazione delle risorse umane e delle moderne tecnologie.

In merito è stato per di più convenientemente rammentato che gli apparati di prossima generazione predisposti per la ricerca di articoli proibiti nelle aree sterili (SRA) e a bordo degli aeromobili dovranno comunque rispettare sempre i limiti imposti dalla normativa sulla privacy, sulla safety e sulla difesa delle altre connesse libertà civili.

In ordine a tale problematica, merita accennare che, proprio in occasione del summenzionato meeting AVEC del 10 settembre 2019, ha formato oggetto di discussione il testo della proposta legislativa (Doc 10204) approntato per varare, a breve, il regolamento sulle apparecchiature di screening in funzione presso gli scali aerei dell'Unione, teso ad introdurre un procedimento di certificazione ed armonizzare le normative nazionali in materia.

Sul versante dei profili operativi, l'Assemblea ha indicato al Consiglio di interessare il Segretariato Generale e l'Aviation Security Panel affinché entrambi gli organismi provvedano ad aggiornare e

rivisitare il *Global Risk Context Statement* (Doc.10108), che propone - come noto - una validissima metodologia per la valutazione del rischio a uso delle autorità nazionali, nonché a fornire ogni utile "raccomandazione" indirizzata, ove necessario, a emendare il citato Annesso 17 o altre misure ricomprese in analoghi atti dell'ICAO (i.e. *guidance material*, manuali e circolari).

Nella consapevolezza che la minaccia rappresentata dalla offensiva informatica per l'aviazione civile ha fatto registrare nell'ultimo periodo una spedita progressione, l'Assemblea ha emanato una ulteriore risoluzione (A 40 - 10) ⁽²⁾ attinente alla cybersecurity, che riconosce la natura multi-forme e multidisciplinare delle sfide e delle rispettive soluzioni per questa peculiare tipologia di rischio informatico nella branca aeronautica.

In una simile logica si può agevolmente assumere che la security, nella sfera del trasporto aereo, abbia estremo bisogno di essere armonizzata a livello globale, regionale e nazionale, onde garantire la piena interoperabilità delle misure di protezione dei servizi IT, delle reti e dei dati anche valorizzando iniziative, piani di azione ed ogni altro intervento vantaggioso allo scopo.

Pertanto, nel *framework* della strategia per la sicurezza *cyber* la risoluzione propone di definire le responsabilità delle agenzie statuali del settore interessate e determinare i criteri comuni intesi a individuare le criticità e le vulnerabilità che devono essere affrontate in un comune sforzo di mitigazione del rischio derivante dagli attacchi cibernetici.

Non dovrà conseguentemente mancare l'impegno giuridico-diplomatico di ciascuno Stato a promuovere l'adozione e quindi l'attuazione universale della Convenzione di Pechino sulla repressione degli atti illeciti e del Protocollo supplementare alla Convenzione per la repressione di sequestri illegali di aerei, in quanto strumenti legali internazionali portanti per la risoluzione delle minacce *cyber*.

(2) Addressing cybersecurity on civil aviation



IL TEMA DELLA SICUREZZA NELLA 40^ ASSEMBLEA ICAO

A ben guardare, il legislatore europeo è già intervenuto a disciplinare con il regolamento UE n. 1583 del 25 settembre 2019 i summenzionati aspetti, prevedendo che gli organismi dei singoli paesi membri attivino procedure per la condivisione sistematica, tempestiva e pratica delle informazioni di ausilio ad altre agenzie, agli enti nazionali e ai vettori, in modo che possano eseguire una efficace valutazione dei rischi e implementare nell'immediato misure di contrasto agli attacchi informatici.

Nella risoluzione A 40- 10 si suggerisce - in aggiunta - di stabilire politiche *ad hoc* e allocare i finanziamenti necessari a disporre di architetture informatiche sicure e resilienti in base alla progettazione, sì da assicurare che i trasferimenti dei dati vengano protetti quanto a integrità e riservatezza, che il monitoraggio dei sistemi, la segnalazione e l'analisi forense degli incidenti siano garantiti in maniera strutturale.

Nel quadro degli interventi in favore della protezione dell'aviazione civile non si può trascurare il risalto che è stato riservato al concetto di una solida "cybersecurity culture", come meccanismo essenziale atto ad accrescere l'efficacia dei controlli degli Stati sull'"*environment*" degli aeroporti, in funzione di contrasto alle potenziali aggressioni del genere *cyber*.

Come difatti si evince dal *working paper* sottoscritto anche dall'Italia (A 40-WP/253, EX/101 del 5 agosto 2019), appare chiaro che il tentativo di stabilire una robusta cultura della sicurezza sia indispensabile per garantire l'efficienza e la funzionalità a lungo termine dell'aviazione civile e ciò anche alla luce dei *target* prioritari fissati nel predetto GASeP.

Vero quanto precede, l'Assemblea ha incaricato il Segretariato Generale di elaborare un piano d'azione orientato a sostenere gli Stati e l'industria, in stretto coordinamento e con approccio flessibile, nell'adozione delle linee strategiche sulla sicurezza informatica.

Al riguardo preme, infine, rimarcare che il Consiglio dell'ICAO ha presentato un documento prodromico all'emanazione della suindicata strategia

cyber (working paper-WP/28 EX/13 del 25 giugno 2019) che costituisce uno dei più importanti risultati di approfondimento ottenuti da uno "study group" (SSGC), formato da rappresentanti di venti Stati e tredici organizzazioni internazionali, riuniti dal 2017 sotto l'egida del "gruppo di gestione" del Segretariato sulle questioni di safety e security.



L'Italia riconfermata tra Nazioni leader aviazione alla 40^ Assemblea ICAO con 160 voti su 168 votanti: prima a pari merito con la Cina





NUOVI STANDARD ANSSAT E UN PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AUTOTRASPORTO SICURO E NON SOLO

di ROMANO LOVISON

Presidente di ANSSAT, Associazione Nazionale Servizi Satellitari e Telematici



Il 28 novembre si è svolta a Roma, nella sede di Confcommercio, la presentazione dei livelli di servizio predisposti da ANSSAT, la principale organizzazione di categoria delle aziende che si occupano di servizi di radiolocalizzazione satellitare e di sicurezza nel trasporto.

L'incontro si è concluso con l'impegno di più Associazioni, di diversi comparti, a redigere un protocollo d'intesa che metta al centro la sicurezza degli uomini e delle loro attività. Un impegno giustificato dalla necessità di improntare la normazione ad una logica di prevenzione reale e concreta, lontana da inutile propaganda o da ragionamenti a compartimenti stagni.

“Se per pagare meno il trasporto, ben 3000 veicoli da 108 tonnellate circolano su infrastrutture pensate per una circolazione molto inferiore, i rischi strutturali sono immani. Rischi che peraltro potrebbero essere scongiurati da una sensoristica ad hoc” – ha ammonito Paolo Uggè, Vice Presidente di Confcommercio e Vice Presidente Vicario di Conftrasporto.

La questione normativa ha portato il dibattito su un secondo quesito: siamo certi che chi sovrintende alla sicurezza abbia le competenze per farlo? “Nel settore dei servizi di sicurezza – ha specificato Luigi Gabriele, Presidente di Federsicurezza, non abbiamo più interlocuzioni con l'autorità tutoria, con il risultato che l'Amministrazione sta partorendo abomini come le guardie giurate a partita IVA”.

“Ammettendo che chi sovrintende alla sicurezza abbia le competenze per farlo, chi deve poi comprare la sicurezza è in grado di comprendere che la tecnologia e la formazione del personale presentano un conto?” ha chiesto provocatoriamente all'uditorio Ignazio Arecco, Presidente di A.I.Per.T., Associazione Italiana Periti Trasporti.

Il rapporto tra sicurezza e costi è sempre stato delicato, ma bisogna far prendere atto alla committenza che la sicurezza *low cost* non può esistere – ha ammonito Antonello Villa, membro del Committee Monitoring in CoESS – Confederation of European Security Services.

La verità, ha replicato Claudio Gatti, che per 42 anni ha militato nella Polizia di Stato ed è stato anche direttore del servizio di Polizia Stradale, è che l'Amministrazione non ha risorse né personale sufficiente. Inoltre ha un apparato burocratico pachidermico, che le fa perdere costantemente terreno rispetto ad un'evoluzione tecnologica che corre ad alta velocità.

Ed è un vero peccato, perché la tecnologia funziona. Lo dimostrano i numeri, al netto dei sensazionalismi mediatici o del procurato allarme di chi vuole vendere sistemi o servizi a tutti i costi – ha detto Romano Lovison, Presidente di ANSSAT, Associazione Nazionale Servizi Satellitari e Telematici, l'associazione nazionale di categoria che raggruppa e rappresenta le maggiori aziende italiane nel campo della Sicurezza nei Trasporti – riferita ai settori merceologici del controllo tele vigilato, la produzione e commercializzazione di dispositivi di alta sicurezza e le applicazioni e gli strumenti di logistica integrata.

Il settore dell'autotrasporto sta infatti oggi vivendo un basso fenomeno criminoso che si potrebbe ritenere fisiologico. Questo risultato, di riduzione del fenomeno, si è ottenuto anche grazie alle tecnologie satellitari messe in campo negli anni.

Non vanno inoltre sottovalutate la componente umana e le sofisticazioni di *cyber security*, vere minacce future per la sicurezza del comparto.

È dunque essenziale, per attivare un processo virtuoso, che l'intera filiera del settore – stakeholder inclusi, con l'universo delle assicurazioni in testa – sia coinvolta e responsabilizzata.



NUOVI STANDARD ANSSAT E UN PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AUTOTRASPORTO SICURO E NON SOLO *segue*

Questa è la linea di pensiero che contraddistingue i nuovi livelli di sicurezza redatti da ANSSAT, come ha puntualizzato Gianfranco Iovino, Segretario ANSSAT. Si tratta di linee di indirizzo che trattano la sicurezza delle auto e dei mezzi pesanti, mettendo a sistema le esperienze maturate dai player del settore.

Il cuore della giornata è stata la presentazione dei livelli di sicurezza fatta da Romano Lovison, presidente di ANSSAT, con una precisa analisi del modus operandi dei delinquenti e video di eventi reali dove, in taluni casi, si è dato ampio ricorso alla creatività per raggiungere l'obiettivo criminale, oltre che recepire, nei livelli di servizio, i suggerimenti dell'Osservatorio nazionale sui furti e le rapine in danno di autotrasportatori, istituito presso il dipartimento della Pubblica Sicurezza - direzione centrale della Polizia criminale.

Sono state, inoltre, presentate le statistiche dove appare evidente che l'adozione di sistemi di protezione ha generato un notevole calo degli eventi per furti sui veicoli e di furti e rapine sui mezzi pesanti (*dati ISTAT e ministero dell'interno*).

Tutto ciò è stato raggiunto in sinergia tra i vari attori del settore: case produttrici di veicoli, che hanno sviluppato sistemi sempre più evoluti di protezione dei veicoli (qualche volta anche con

esperimenti azzardati e di scarso successo) e la fondamentale e importante attività investigativa delle Forze dell'ordine.

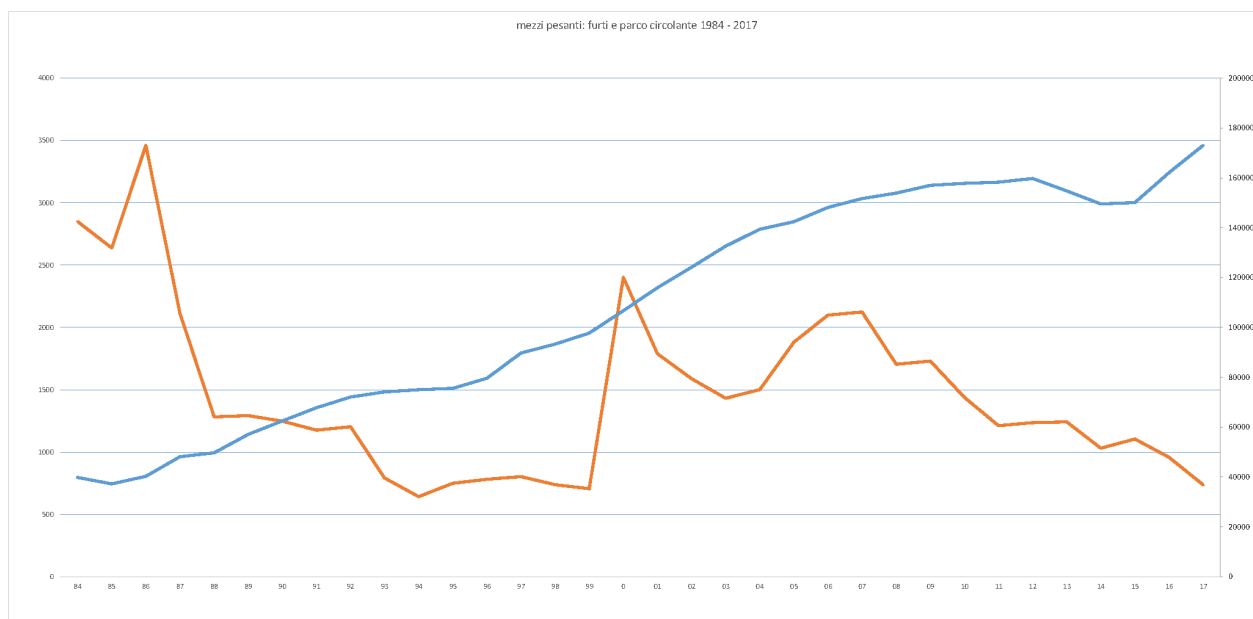
Nell'intervento di Romano Lovison, oltre ai già citati video, è stato dimostrato come sia facile per i delinquenti reperire sul web, e non solo, gli "strumenti" per perpetrare i furti e le rapine (es. jammer, duplicatori di chiavi, sistemi per apertura veicoli, ecc.).

I livelli predisposti da ANSSAT, ha sottolineato Lovison, sono frutto di un'esperienza ultra venticinquennale nel settore, con aziende che hanno fatto la storia della radiolocalizzazione non solo nazionale ma mondiale.

Le due scale di riferimento ANSSAT, una per le vetture e una per i mezzi pesanti, prevedono una serie di livelli, a seconda del grado di necessità e di sicurezza che si vuole implementare sul mezzo mobile, compresi i rimorchi.

Questa scala è l'unica che definisce la sicurezza dei rimorchi oltre a prevedere, in modo dettagliato, le responsabilità e le procedure a carico della ditta di autotrasporto, dell'autista, del committente e del service provider.

La sicurezza efficace, frutto di una cultura proattiva ed attiva della sua gestione, si ottiene solo tra-





NUOVI STANDARD ANSSAT E UN PROTOCOLLO D'INTESA PER L'AUTOTRASPORTO SICURO E NON SOLO

mite le sinergie tra tutti gli attori della catena del trasporto.

Per le vetture sono stati sviluppati 4 livelli che qui succintamente si elencano:

- 1) solo localizzatore, con eventuale invio di allarmi verso il cliente;
- 2) localizzazione del cliente in modo autonomo; allarmi verso centrale solo per batteria bassa o manomissione impianto;
- 3) antifurto con allarmi verso la centrale; invio di comandi dalla centrale (es. sirena, blocco motorino avviamento ecc.);
- 4) quanto al punto 3, allarme jammer, avvisatore acustico, e con un ulteriore sistema passivo autonomo, non rilevabile da scanner in quanto si accende solo in alcuni momenti, oppure altro sistema con diverso vettore di comunicazione rispetto al GSM; protezione di OBD se auto priva del *secur gateway* e protezione centralina motore.

Per i mezzi di trasporto pesanti sono stati invece definiti 4 livelli per i veicoli con motore e 3 livelli per i rimorchi. Per i veicoli con motore (trattori stradali, motrici furgonate, ecc.) i livelli prevedono:

- 1) solo localizzatore con eventuali invio di allarmi verso l'utilizzatore, ed opzionale segnale SOS verso centrale (valore trasporto 50.000 €);
- 2) localizzazione del cliente in modo autonomo; allarmi con funzionalità antifurto verso la centrale per intrusione abitacolo e vani di carico, per batteria bassa o manomissione impianto (valore trasporto 150.000 €);
- 3) quanto previsto al punto precedente e mantenimento delle protezioni abitacolo e vani di carico a veicolo in corsa con allarmi verso la centrale; invio di comandi dalla centrale (valore trasporto 250.000 €);
- 4) quanto al punto 3, con inoltre spostamento veicolo, stacco batteria o mancanza alimentazione, manomissione impianto e gestione della massima sicurezza (trasporti oltre 250.000 €).

Le scale ANSSAT definiscono anche le caratteristiche dei sistemi, la previsione di monitoraggio di vari elementi come porte cabina, stacco rimorchio e tutta la cablaggiatura e i controlli da implementare. Inoltre definiscono le caratteristiche del

blocco dei portelloni di carico con il rispetto di precise normative UNI EN, le modalità di funzionamento del sistema e le azioni da remoto che possono essere eseguite sul mezzo dalla centrale operativa di controllo.

Particolare attenzione è stata posta nel descrivere l'alta sicurezza per il trasporto dei carichi di importante valore. Sono state definite le procedure operative di controlli da seguire sia durante la fase di carico prima della partenza del mezzo, sia durante il trasporto. Tali procedure devono essere seguite da tutti gli attori coinvolti: la ditta di autotrasporto, l'autista, i responsabili dei punti di carico/scarico e il *service provider*.

In questo contesto sono stati definiti degli standard di controllo e, per la prima volta, è stato previsto che in ipotesi di trasporti in aree particolarmente a rischio di furti e rapine è consigliato il supporto di una scorta nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 269/2010.

Quest'ultima previsione non è altro che il recepimento, in forma strutturata di quanto viene già fatto da alcune importanti aziende della logistica o di marchi del lusso.

Sarebbe auspicabile che questo scenario fosse tenuto in considerazione, anche a livello di assunzione assicurativa, dalle varie compagnie. Infatti, disporre di un veicolo con a bordo un sistema GPS di localizzazione, non necessariamente significa avere una soluzione di sicurezza idonea alle esigenze, vista la diversità sostanziale tra i dispositivi presenti sul mercato.

Una soluzione efficace per la protezione delle merci non può prescindere da sistemi sicuri che - oltre ad avere il marchio CE e quello "Exx" di automotive - siano omologati secondo le norme vigenti (per gli antifurti, ad esempio, il Regulation 97 oppure il Regulation 116).

Il documento completo dei livelli di servizio è a disposizione di tutti gli operatori che vogliono usufruire di queste previsioni ed è scaricabile dal sito di ANSSAT.



GEOSOSTA: IL PORTALE WEB PER GLI AUTOTRASPORTATORI

di CRISTINA CASTELLINI

Dirigente Trasporti e Aeronautica, ANIA



Il trasporto su gomma a livello europeo incide per il 75%; in Italia tale percentuale è notevolmente più elevata (oltre l'85%).

La Commissione europea è intervenuta sul trasporto professionale stabilendo norme comuni sull'accesso alla professione e al mercato, sull'orario di lavoro, tempi di guida e periodi di riposo, sull'uso del cronotachigrafo digitale; ha inoltre intrapreso una serie di iniziative per favorire l'incremento e lo sviluppo qualitativo delle aree di parcheggio e sosta per gli autotrasportatori.

Lo studio sui parcheggi sicuri per camion, promosso dalla Commissione, ha messo in evidenza una generale carenza a livello europeo di strutture adeguate.

L'ANIA da sempre è sensibile al problema: è del 1983 il primo "Elenco ANIA parcheggi per autocarri in Italia", cui hanno fatto seguito negli anni regolari aggiornamenti rispondenti, via via, a criteri di analisi più sofisticati.

Al 2007 risale, in collaborazione con la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, la creazione di GEOSOSTA, il portale web integrato con un sistema cartografico, che permette, già in fase di programmazione della rotta, di individuare e visualizzare l'ubicazione, la tipologia, i servizi offerti delle aree di sosta e dei parcheggi protetti in Italia, dislocati lungo la rete stradale e autostradale e in prossimità dei principali porti.

Da pochi giorni è stato lanciato il nuovo portale GEOSOSTA, riveduto e aggiornato sulla base delle informazioni raccolte dai gestori delle strutture (parcheggi, interporti, aree portuali) che hanno partecipato al "censimento" promosso dall'Associazione.

Il quadro risultante evidenzia, purtroppo, carenze in alcune regioni ove non sembrano oggettivamente sussistere strutture adeguate o non si è ritenuto

di dar seguito alla richiesta di ANIA.

L'Associazione intende peraltro continuare a promuovere l'iniziativa - che non comporta alcun onere né per gli autotrasportatori, né per le strutture che verranno coinvolte nell'indagine - consapevole della sua utilità sociale.

L'auspicio è che vengano promosse crescenti sinergie tra le Istituzioni, le Associazioni di categoria dell'autotrasporto, degli spedizionieri, le compagnie aeree cargo, i gestori delle strutture (parcheggi protetti, aree di servizio, interporti), le Autorità portuali, gli assicuratori. Il fine è quello di ampliare e mantenere aggiornati i contenuti del portale, segnalando ad ANIA (geososta@ania.it) ogni utile informazione riguardo a nuove strutture protette per l'autotrasporto o precisazioni su quelle già censite.



RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia è docente di Studi Strategici all'Università di Perugia, Direttore scientifico del progetto AWOS – A World of Sanctions, Direttore del Centro di Studi Strategici CeNASS (Center for Near Abroad Strategic Studies). È stato analista del Centro Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Estero ed il Ministero degli Affari Esteri. www.paoloquercia.net



UNA CASA POLITICA PER IL COMMERCIO ESTERO IL DL 104/2019 E LA RISTRUTTURAZIONE DELLE COMPETENZE SULL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

Il decreto legge del 21 settembre 2019 n. 104 contiene importanti modifiche del sistema italiano per l'internazionalizzazione del sistema produttivo e per i rapporti con l'estero del nostro Paese.

In particolare l'articolo 2 del testo porta a termine il lungamente atteso processo di attribuzione delle competenze in materia di commercio estero e di internazionalizzazione dal Ministero dello Sviluppo Economico al Ministero degli Affari Esteri.

Un processo iniziato quasi venti anni fa quando, nel 2002, il governo dell'epoca commissionò a due società di consulenza, Deloitte e KPMG, una riforma alla canadese delle funzioni del commercio estero, proponendo un modello di confluenza dell'ex Ministero del Commercio con l'Estero (che era stato soppresso nel 1999), nel Ministero degli Affari Esteri.

Il progetto fu poi abbandonato per le resistenze interne delle amministrazioni coinvolte, sia quella di provenienza Ministero delle Attività Produttive, che della Farnesina stessa. Se la prima era preoccupata della perdita di competenze e risorse umane e finanziarie, la seconda vedeva negativamente l'inserimento in organico di personale non diplomatico proveniente da altri ranghi dell'amministrazione che avrebbe dovuto accendere a funzioni dirigenziali.

Nel 2002 la resistenza degli Ambasciatori alla riforma fu anche quella di un mondo che era poco aperto alla dimensione economica e del business internazionale e che poco

gradiva il progetto del primo ministro dell'epoca di trasformare i diplomatici anche in agenti commerciali del Sistema Italia.

La riforma che è andata in porto a fine 2019 è sostanzialmente identica a quella del 2002 e resta una riforma necessaria anche se attuata con grave ritardo. Averla realizzata agli inizi del nuovo millennio avrebbe sicuramente aiutato a migliorare la competitività del sistema di export italiano e a favorire un maggiore governo politico – strategico del sostanzialmente disordinato processo di internazionalizzazione che il sistema politico italiano ha seguito negli ultimi due decenni.

Oggi la riforma dell'accentramento delle funzioni economiche internazionali non risponde solo alla necessità di ridurre disconomie e sovrapposizioni nella macchina della pubblica amministrazione ma, probabilmente in maniera inconsapevole rispetto alle intenzioni del legislatore, va anche nella direzione di venire incontro al problema dell'aumento della politicizzazione delle relazioni economiche internazionali, del mutato quadro strategico internazionale, della crisi della globalizzazione e dell'aumento del rischio politico.

In particolare il Decreto Legge n. 104 trasferisce a decorrere dal 1° gennaio 2020, al Ministero degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale le funzioni esercitate dal Ministero dello sviluppo economico in materia di definizione delle strategie della politica commerciale e pro-



UNA CASA POLITICA PER IL COMMERCIO ESTERO IL DL 104/2019 E LA RISTRUTTURAZIONE DELLE COMPETENZE SULL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

mozionale con l'estero e di sviluppo dell'internazionalizzazione del sistema Paese.

Al trasferimento delle funzioni fa seguito il trasferimento alla Farnesina delle Direzione Generale per il Commercio internazionale del MISE, della sua sede in viale Boston e delle risorse umane (107 persone), strumentali e finanziarie. La riforma comporta la creazione di 7 nuovi uffici di livello dirigenziale non generale all'interno del MAECI in cui confluirà il personale ex MISE. L'organigramma sarà completato con la creazione di un posto di Vice Direttore Generale che avrà il coordinamento sui 7 uffici ex MISE e di tre nuovi uffici di livello dirigenziale che saranno riservati al personale della carriera diplomatica.

Il rinnovato e potenziato ministero degli affari esteri si occuperà dunque dal 2020 anche della definizione delle strategie e degli interventi della politica commerciale e promozionale con l'estero e del sostegno dell'internazionalizzazione del sistema Paese. Ciò vuole dire che le nuove competenze strategiche in tema economico e commerciale passeranno alla Farnesina unendosi a quelle che già possedeva, ossia la Direzione Generale della Promozione del Sistema Paese e andranno a fare tutt'uno con la visione politica internazionale e l'azione esterna degli altri ambiti d'azione del ministero.

Notevole l'incremento in termini non solo di personale ma anche di strumenti da parte del Ministero degli Affari Esteri che acquisisce così la vigilanza e indirizzo sull'ICE, l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese e sulla SIMEST, la Società controllata da Cassa Depositi e Prestiti per le attività di finanziamento dei processi di internazionalizzazione delle imprese.

Da un punto di vista economico il MAECI si troverà a bilancio oltre 250 milioni di euro nuovi, con cui realizzare il piano promozionale ed il finanziamento dell'Agenzia ICE.

In sintesi, la tanto attesa riforma finisce per rafforzare il peso politico del dicastero degli Affari Esteri, che invece negli ultimi anni aveva subito una crescente erosione delle competenze e delle risorse ed una vera e propria marginalizzazione politica.

Trasferire sotto un unico dicastero il numero più ampio possibile di funzioni economiche internazionali rafforza il potere negoziale dell'Italia verso i partner europei e verso i Paesi terzi ma soprattutto rende più agevole per il decisore politico costruire una strategia per la tutela degli interessi economici italiani all'estero. Interessi economici che negli ultimi anni sono divenuti sempre più vitali ma anche sempre più contesi e soggetti ai mutamenti negativi della situazione geopolitica e del sistema della politica internazionale.

Anche la gestione del rischio paese e la tutela degli interessi delle imprese nazionali nei settori delle sanzioni e della *business intelligence* può risultare rafforzata dalla creazione di una casa politica per il commercio estero ed i processi di internazionalizzazione. Ciò vuol dire ribadire la centralità - nel complesso e mutevole sistema dei rapporti internazionali tra gli Stati che si sta configurando - della sicurezza economica del Paese, del valore strategico e politico della compliance agli standard internazionali, dell'accesso alle materie prime e ai mercati stranieri.

Sarà un lungo percorso, che comporterà anche una maturazione culturale tanto della nostra classe diplomatica quanto delle nostre aziende per raggiungere una ormai inevitabile e sempre più spinta forma di collaborazione pubblico-privato nel nome dell'interesse nazionale ma anche dell'efficienza organizzativa e dell'opportunità politica. Un percorso di cui il DL 104/2019 rappresenta un primo, ancorché tardivo, punto di partenza.

LA COPERTURA ASSICURATIVA NEL CASO DI DEFAULT DEL TOUR OPERATOR ED IL RISARCIMENTO IN FAVORE DEL PASSEGGERO: IL CASO THOMAS COOK

di MARIALISA TAGLIENTI & FRANCESCO MASCOLO

Studio legale R&P Legal, Bologna



Dopo ben 142 anni di gloriosa storia, che ne facevano la compagnia viaggi più antica del mondo, il Gruppo Thomas Cook è stato schiacciato da un debito di più di 2 miliardi di sterline che lo ha portato al fallimento nonostante fosse stato già predisposto un apposito piano di salvataggio.

Come noto, infatti, il 23 settembre 2019 l'High Court britannica ha sottoposto a liquidazione giudiziale il gruppo Thomas Cook UK e alcune delle sue società affiliate, nominando l'*Official Receiver* con il compito di gestire la liquidazione del patrimonio sociale.

Considerato il mercato di riferimento in cui il Gruppo opera, le principali cause del fallimento sarebbero da rinvenire da un lato, nel ricorso sempre più diffuso dei viaggiatori alle piattaforme online per l'acquisto dei pacchetti turistici, dall'altro, nel ruolo svolto dalle compagnie aeree, che ormai consentono al consumatore di acquistare dei veri e propri pacchetti turistici, combinando il servizio di trasporto con altri servizi quali ad esempio il noleggio auto, il pernottamento, ecc.

L'impatto sul mercato del fallimento di Thomas Cook è stato ovviamente immediato e, oltre a rappresentare un problema per le strutture ricettive, ha cagionato dei danni notevoli a circa 600 mila turisti (dei quali 150 mila con passaporto britannico) che si sono visti cancellare i propri voli di ritorno dopo il ritiro della licenza aerea nei confronti del tour operator.

I costi per il rimpatrio dei viaggiatori rimasti senza volo di ritorno (stimati intorno a 600 milioni di sterline) sono stati sostenuti da Atol (Air Travel Organizer's License), il fondo di garanzia statale

finanziato dalle società del settore (oltre che dai turisti con una piccola sovrattassa da 2,50 pound su ogni prenotazione) introdotto dalla normativa inglese proprio per proteggere i consumatori in caso di fallimento del tour operator.

Tuttavia, il sistema Atol ha operato unicamente per i voli provenienti e diretti dalla Gran Bretagna e per i pacchetti turistici completi. In tutti gli altri casi, i turisti per ottenere il rimborso hanno dovuto rivolgere le proprie pretese alle agenzie di viaggio ove avevano acquistato il proprio pacchetto, con esiti non sempre soddisfacenti.

Considerati gli effetti del caso, il 24 ottobre 2019 anche il Parlamento Europeo è intervenuto emanando una Risoluzione sull'impatto negativo del fallimento di Thomas Cook sul turismo europeo (RSP 2019/2854).

Nel documento il Parlamento ha affermato la necessità di adottare misure volte a migliorare la competitività del settore e garantire che l'Europa mantenga la sua posizione di principale destinazione turistica a livello mondiale; ma soprattutto ha invitato le autorità competenti ad analizzare le cause del fallimento del gruppo Thomas Cook, ribadendo l'importanza di elaborare una strategia dell'UE per il turismo sostenibile, in un'ottica di mantenimento di un elevato livello di tutela dei consumatori e dei dipendenti e di miglioramento per la competitività delle imprese del settore del turismo.

In particolare, nella Risoluzione è stato rilevato che "per accrescere la protezione dei consumatori in caso di fallimento, i diritti dei passeggeri del trasporto aereo nell'UE dovrebbero includere fon-



LA COPERTURA ASSICURATIVA NEL CASO DI DEFAULT DEL TOUR OPERATOR ED IL RISARCIMENTO IN FAVORE DEL PASSEGGERO: IL CASO THOMAS COOK

di di garanzia o contratti di assicurazione da parte delle compagnie aeree, per assicurare assistenza, rimborso, risarcimento e protezione dei passeggeri.

Dal nostro canto, la normativa italiana lascia la mera facoltà di costituzione di fondi di garanzia da parte degli organizzatori e degli intermediari (Art. 47, co. 3 del Codice del Turismo, modificato dal D.Lgs. 21 maggio 2018, n. 62), ma prevede comunque l'obbligo, per gli operatori turistici, di stipulare una polizza assicurativa a copertura del rischio di insolvenza o fallimento cfr (Art. 47, co. 2 del Codice del Turismo, modificato dal D.Lgs. 21 maggio 2018, n. 62).

Del resto, il tema ha da sempre destato attenzione tant'è che già dal 16.3.2017 IVASS aveva invitato le imprese assicurative operanti nel settore viaggi a *"procedere ad un riesame critico delle condizioni contrattuali attualmente in uso, rivedendo contenuti e forma"*, in modo da consentire agli operatori del settore turistico di adempiere al predetto obbligo assicurativo.

L'IVASS in tale sede ha chiarito che non possono considerarsi conformi al Codice del Turismo quelle condizioni di polizza in cui: *i)* le compagnie assicurative possano opporre ai viaggiatori-assicurati

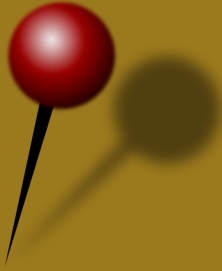
vicende contrattuali connesse ai rapporti tra l'impresa di assicurazione e l'aderente (tour operator e agenzie di viaggi) cui gli assicurati/viaggiatori restano del tutto estranei (ad esempio, il mancato pagamento del premio, l'omessa e/o incompleta informativa sul rischio); *ii)* è previsto il rimborso dei servizi non goduti solo se l'insolvenza dell'agenzia o del tour operator si sia verificata prima della data di partenza, senza prevedere anche il rimborso per gli eventuali servizi già pagati e non più fruibili a viaggio iniziato; *iii)* vi sono massimali non congrui e/o oneri ingiustificatamente gravosi a carico del cliente.

Si tratta di indicazioni che rivestono una grande importanza per chi opera nel settore e che certo potrebbero essere integrate anche alla luce dei recenti interventi svolti dal Parlamento Europeo a seguito del fallimento del Gruppo Thomas Cook.

Riteniamo che, con molta probabilità, tale vicenda possa accelerare i tempi per introdurre una concreta discussione sul tema, non solo a livello interno ma soprattutto europeo, ponendo l'attenzione anche sul ruolo cruciale che potrebbe avere la costituzione di un fondo di garanzia comunitario – finanziato sia dalle imprese di settore che dagli stessi consumatori – che operi in casi simili a quello in commento.



MAT REVIEW



"DRONI: PRONTI AL DECOLLO"

MILANO, 11 FEBBRAIO 2020 | ORE 9:30-13:00

Politecnico di Milano: aula magna Carassa e Dadda, edificio BL.28, v. Lambruschini, 4
https://www.osservatori.net/it_it/droni-pronti-al-decollo

"COSA C'È ALL'ORIZZONTE PER LE ASSICURAZIONI TRASPORTI E AVIATION?"

MILANO, 4 MARZO 2020 | ORE 9:30-13:30

ANIA - via Aldo Rossi, 4 (*previsto videocollegamento con la sede di Roma*)
<http://www.ania.it/eventi>

"GREEN LOGISTICS EXPO" - SECONDA EDIZIONE

PADOVA, 18-19-20 MARZO 2020

FIERA DI PADOVA - via N. Tommaseo 59
<https://greenlogisticsexpo.it/>

COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Romano Lovison
Francesco Mascolo
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli
Massimo Spinetta
Marialisa Taglienti

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

A CURA DI

Cristina Castellini
ANIA Direzione Business
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 02 77 64.290 - 02 77.64. 335
E-mail: matinsurancereview@ania.it