

## PRIMO PIANO

## Assogestioni, novità dalle unit linked

850 miliardi di euro: questa la cifra totale delle masse gestite in Italia alla fine del 2015 dai fondi comuni. Circa l'85% (723 miliardi) è gestito per conto delle famiglie: sono detenuti in maniera diretta dalla clientela retail 492 miliardi, oppure tramite gestioni di portafoglio, 100 miliardi, o ancora in polizze unit linked, 131 miliardi di euro. Da questi numeri è partita l'analisi contenuta nella Mappa della distribuzione retail dei fondi comuni, pubblicata da Assogestioni.

Quest'anno, per la prima volta, trova spazio una nuova sezione dedicata alle polizze unit linked, che permette di fornire una rappresentazione quantitativa più esaustiva del processo di distribuzione dei fondi comuni presso la clientela finale. La ricerca ha esaminato principalmente gli sportelli bancari e i consulenti finanziari, che rappresentano il 90% del mercato. La novità, per quanto riguarda le polizze unit linked, è un maggiore equilibrio tra le reti di consulenti finanziari e gli istituti di credito: i primi incidono per il 47% della distribuzione totale, quasi la metà di tutte le polizze distribuite. "Sul fronte della clientela, invece - si legge nella ricerca - le polizze sono più vicine al mondo mass affluent: il 63% del collocamento è indirizzato a questa categoria, mentre il 37% guarda al mondo private".

Fabrizio Aurilia

## RISK MANAGEMENT

## Gli aspetti assicurativi del caso Hanjin

**La bancarotta della compagnia coreana ha causato notevoli disagi nello shipping, con ricadute sull'approvvigionamento delle aziende. Tra gli aspetti assicurativi correlati, emerge la scarsa tutela sul ritardo merci**

Il caso del fallimento del colosso dei trasporti marittimi **Hanjin** ha aperto un fronte di crisi che coinvolgerà il mondo dello *shipping*, ma che rischia di avere ricadute importanti nel settore manifatturiero e commerciale.

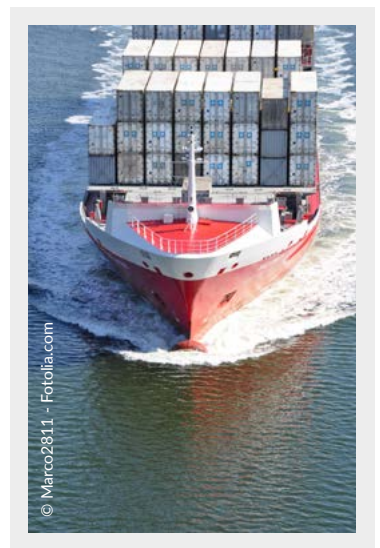
Hanjin, la maggiore compagnia di trasporto di container della Corea del Sud e settima a livello mondiale, conta una flotta di oltre 140 navi. Recentemente le corti coreane ne hanno dichiarato il fallimento, a fronte di una bancarotta di 5,5 miliardi di dollari. Si stima che siano un'ottantina le navi della sua flotta oggi impossibilitate ad attraccare nei diversi porti mondiali.

Il rischio maggiore è che si aprano a breve una serie di casi simili: secondo quanto dichiarato da **Alessandro De Felice**, presidente di **Anra**, nel corso dell'ultimo convegno annuale dell'associazione, il 90% delle compagnie di shipping è oggi sull'orlo della bancarotta: causa prima il *gigantismo* navale, sviluppatosi senza prevedere le conseguenze di un rallentamento dell'economia mondiale. Il settore del trasporto marittimo è in fibrillazione, e con esso molta parte dei settori economici che utilizzano i trasporti su scala mondiale. L'avvocato **Claudio Perrella**, partner dello studio **LS LexJus Sinacta**, ha indagato gli aspetti assicurativi collegati alla crisi di Hanjin.

### QUALI SONO LE CONSEGUENZE DIRETTE DEL CASO HANJIN?

Si tratta di una vicenda purtroppo oggi esemplare. La dichiarazione di fallimento ad opera delle corti coreane ha innescato una serie di reazioni a catena, con conseguenze molto diverse nelle varie giurisdizioni. In alcuni paesi, come ad esempio gli Usa, il riconoscimento della sentenza, e della protezione concessa agli armatori dalle azioni individuali dei creditori, ha determinato il blocco di azioni cautelari o esecutive, e i numerosi sequestri già attuati sono stati revocati. Ciò non è accaduto invece in giurisdizioni che non hanno riconosciuto efficacia automatica all'avvio della *rehabilitation*, con la conseguenza che navi Hanjin sono state sottoposte a sequestri che hanno impedito o gravemente ritardato la prosecuzione del viaggio. In Italia, ad esempio, i Tribunali di Roma e Genova hanno negato il riconoscimento della sentenza di apertura della procedura in Corea, e altrettanto è accaduto in numerosi altri paesi europei e in Cina, dove i sequestri sono stati molto numerosi.

(continua a pag. 2)



(continua da pag. 1)

In molti porti, inoltre, i locali operatori e autorità marittime hanno rifiutato l'attracco o lo svolgimento di operazioni di imbarco/sbarco in mancanza di rilascio di adeguate garanzie circa il pagamento di crediti pregressi e tasse portuali, servizi e forniture, o in mancanza di certezza che eventuali crediti sarebbero stati soddisfatti in via preferenziale attraverso il meccanismo della predeuzione.

### QUAL È OGGI LO SCENARIO ATTESO NELLO SHIPPING?

Per molti esperti del settore il caso Hanjin è la punta di una crisi strutturale legata ad un eccesso di capacità rispetto ai volumi disponibili, che ha iniziato a manifestarsi dal 2008. L'impatto del caso Hanjin è relevantissimo, se si pensa che in base ad alcune stime le merci caricate a bordo delle navi avevano un valore complessivo di 14 miliardi di dollari, e in buona parte erano costituite da elettronica di consumo, elettrodomestici, abbigliamento, componentistica meccanica ed elettronica destinata al settore auto e moto, beni destinati alle festività natalizie e soggetti a termini perentori di arrivo e penali. Tale situazione ha determinato una forte esposizione per caricatori e spedizionieri che hanno provveduto a corrispondere i noli e che in molti casi hanno dovuto sostenere spese di trasbordo e inoltre a destino su altre navi o via terra, i quali dovranno recuperare le somme versate nell'ambito della procedura fallimentare.

### QUALI SONO I PRINCIPALI RISVOLTI ASSICURATIVI?

La vicenda ha evidenziato con grande chiarezza la differenza esistente tra i due formulari di copertura assicurativa delle merci in relazione ai rischi di trasporto marittimo, ossia le *Institute cargo clauses* (Icc) nelle due edizioni del 1982 e 2009.

L'edizione 1982 è ancora frequentemente applicata nel mercato italiano, mentre è stata ormai soppiantata dall'edizione 2009 in numerosi altri mercati. Essa esclude la copertura assicurativa dei beni in caso di insolvenza o inadempienza finanziaria di armatori, manager, noleggiatori o conduttori della nave sulla quale essi erano caricati.

Tale esclusione nell'edizione 2009 è stata fortemente ridimensionata, essendo limitata solo all'ipotesi che al momento del carico delle merci sulla nave l'assicurato fosse a conoscenza, o avrebbe dovuto essere consapevole, dell'esistenza di uno stato di insolvenza tale da pregiudicare la normale prosecuzione del viaggio. L'esclusione non si applica nel caso in cui l'assicurazione sia stata girata all'avente diritto che abbia acquistato le merci assicurate agendo in buona fede e in base a un valido contratto.

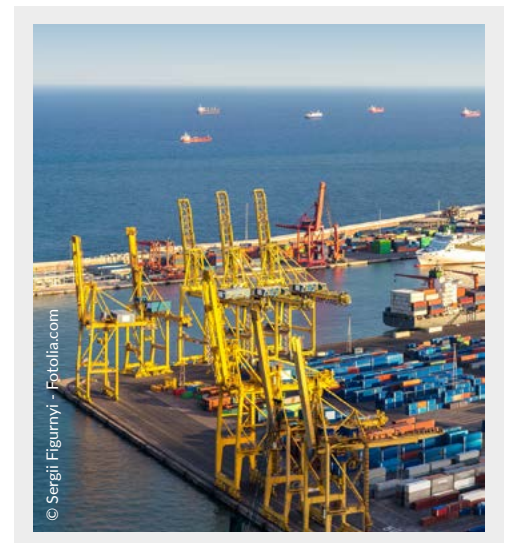
La differenza di impostazione dunque è notevole, perché solo in base alle Icc del 2009 sono recuperabili nei confronti degli assicuratori le cosiddette *forwarding charges*, ossia le spese sostenute per il recupero dei container sbarcati altrove e proseguiti verso la destinazione originaria. Si tratta di una misura che numerosi ricevitori italiani hanno dovuto adottare per far pervenire la merce, evitando i danni altrimenti irreparabili connessi al mancato arrivo entro i termini previsti.

### COME SONO TRATTATI I DANNI DA RITARDO?

In entrambe le edizioni delle Icc sussiste, ai sensi della *Clause 4.5*, una *exclusion* per i casi di ritardo, trattandosi di coperture che garantiscono esclusivamente i danni materiali e diretti alle merci assicurate. Una tale tipologia di copertura viene generalmente offerta solo in relazione a polizze specifiche relative a grandi progetti infrastrutturali, nei quali eventuali ritardi possono effettivamente implicare danni rilevanti e penali estremamente elevate. I danni da ritardo sono invece sottratti alla copertura delle polizze merci classiche, e i danni che si sono già maturati per effetto della impossibilità di Hanjin di completare i viaggi nei tempi previsti molto difficilmente saranno risarcibili sul piano assicurativo. Già oggi stanno dando vita a contenziosi nascenti dai vari contratti di vendita e distribuzione aventi ad oggetto la merce trasportata a bordo delle varie navi.

In ogni modo, il caso Hanjin sembra destinato a dare impulso definitivo all'adozione anche nel mercato italiano delle coperture Icc 2009, superando il ricorso tuttora frequente alle Icc 1982. Molte indicazioni pervenute dal mercato assicurativo sono nel senso che la copertura in base alle Icc 2009, sebbene più estesa, non dovrebbe comportare significativi incrementi di premio, e ciò dovrebbe evidentemente favorire un graduale superamento del formulario del 1982.

Un aspetto tanto più urgente se si considera il forte rischio che il caso Hanjin sia l'avvio di una crisi di settore dai risvolti più ampi.



## INIZIATIVE

### Ecco i vincitori di Open-F@b Call4Ideas

Svelato il podio del contest di Bnp Paribas Cardif: la customer experience al centro dell'edizione di questo anno



Il ricorso alle nuove tecnologie per soddisfare un bisogno concreto, e migliorare così il lavoro delle compagnie e il rapporto con la clientela. È questo l'obiettivo di *Open-F@b Call4Ideas*, il concorso promosso da **Bnp Paribas Cardif**, in collaborazione con **InsuranceUp.it** e **PoliHub**, per trovare soluzioni tecnologiche utili al mercato assicurativo. Il miglioramento della customer experience era il tema al centro del contest di quest'anno, giunto ormai alla sua terza edizione. "Rispondere ai nuovi trend significa innanzitutto semplificare la vita dei nostri clienti ed essere più vicini a loro.", ha commentato **Isabella Fumagalli**, ad di Bnp Paribas Cardif in Italia. I progetti premiati verranno sviluppati, anche grazie alla sezione R&D della compagnia, fino alla loro effettiva concretizzazione.

La premiazione si è tenuta il 29 novembre allo spazio **Edit** di Milano, al termine di una cerimonia aperta dall'intervento di Fumagalli, e proseguita con un momento di dibattito sulla centralità della customer experience per le imprese. Al primo posto si è piazzata **Amyco**, piattaforma con servizio in cloud che, tramite un braccialetto *nfc*, consente di visualizzare le informazioni mediche del paziente che lo indossa: una soluzione innovativa che permetterà di dematerializzare la documentazione e di condividere istantaneamente tutti i dati medici necessari. Alle sue spalle si colloca **Spixi**, nuovo chatbot che permette di interagire con i clienti in maniera automatizzata e di acquisire dati e insight, facendo della semplicità e della trasparenza il suo punto di forza. Medaglia di bronzo invece per **D-Heart**, elettrocardiografo tascabile delle dimensioni di uno yo-yo che, attraverso un collegamento bluetooth a qualsiasi tipo di smartphone, permette di acquisire i dati e di condividerli con uno specialista: in questo modo, il cliente potrà risparmiare sul premio assicurativo e ricevere un controllo elettrocardiografico mensilmente stando seduto comodamente sul proprio divano di casa.

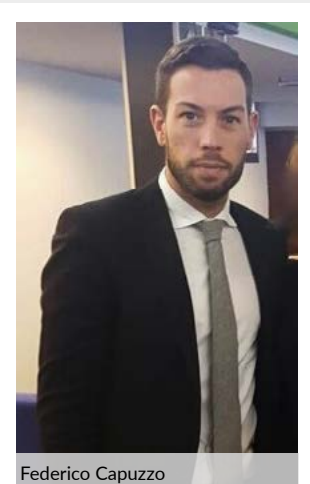
Giacomo Corvi

## DALLE AZIENDE

### Al fianco degli agenti: la soluzione Aec per l'Rc degli intermediari

**Aec Wholesale group** ha rinnovato, anche quest'anno, il suo impegno per il piazzamento su *nuovi mercati* delle coperture dei rischi professionali per gli intermediari di assicurazione iscritti alla sezione A e B del Rui.

L'offerta per gli agenti, oltre alla polizza di Rc professionale obbligatoria per legge, si estende anche a tutti gli altri rischi collegati all'attività professionale, permettendo di costruire una copertura completa a 360 gradi che comprende: Rct/o, Rc degli amministratori di società aziendali, Infedeltà dei dipendenti e dei collaboratori, Perdite patrimoniali conseguenti a un sinistro di Rc professionale, Rc del promotore finanziario, Tutela Legale e cauzione ai sensi dell'art. 4 dell'Ana - Accordo nazionale agenti 2003.



Federico Capuzzo

Per quanto riguarda i broker, nella garanzia base Rc professionale l'offerta di Aec comprende anche la Rct/o. Inoltre, è possibile estendere la copertura ai rischi Rc degli amministratori e Perdite patrimoniali conseguenti ad un sinistro di Rc professionale.

Tanto per gli agenti che per i broker, l'offerta di Aec comprende la retroattività illimitata e una copertura postuma di dieci anni in caso di cessazione di attività.

Visto l'approssimarsi della chiusura dell'anno, e vista l'obbligatorietà della polizza Rc professionale degli intermediari, già stabilita dal codice delle assicurazioni del 2006 (art. 110 comma 3), attuato dal regolamento **Ivass** n. 5 del 2006 con gli artt. 11, 15 e 23 (sez. A e B), proprio in questi giorni abbiamo ritenuto utile ricordare a tutta la nostra rete di corrispondenti la possibilità di valutare l'integrazione della polizza di Rc di base con le estensioni di garanzia che Aec propone. Anche perché, tale iniziativa rappresenta, soprattutto alla fine dell'anno, una fondamentale opportunità di sviluppo commerciale che riteniamo importante cogliere insieme ai nostri partner.

**Federico Capuzzo**,  
ufficio aziende e professionisti dell'area economico - giuridica  
di Aec Wholesale group

MERCATO

## Coface, cresce il rischio di credito

**Ben 23 i settori economici declassati dalla compagnia nel 2016: il Nord America è la regione più colpita, le tlc sono l'unico settore a perdere posizioni in due aree. Previsioni per il 2017 in linea con il trend registrato**



Rischio di credito in deciso aumento nel 2016. Lo certifica **Coface**, attraverso l'ultimo aggiornamento del suo *Panorama* sulla situazione di 12 settori dell'economia in sei diverse regioni del mondo. In un contesto in cui le dinamiche di mercato risultano ancora contrastanti, il rischio di credito pare aver infatti contagiato anche regioni che ne erano rimaste finora escluse. Il risultato è che, su una griglia di 72 diversi valori, ben 23 settori hanno subito declassamenti: le promozioni si fermano invece a dieci.

La tendenza sembra confermata anche per il 2017: a pesare sono soprattutto la debolezza della crescita mondiale (stimata al 2,6%), il contesto di bassi prezzi delle materie prime e il rischio politico legato alla Brexit, all'elezione di Donald Trump alla Casa Bianca e alle sfide elettorali che attendono l'Europa il prossimo anno.

### Nord America, quattro settori declassati

Il trend appare generalizzato in tutto il mondo. Stabili, rispetto alla precedente rilevazione, restano solo l'America Latina e i Paesi emergenti dell'Asia, dove tuttavia si registrano complessivamente cinque settori a rischio molto elevato e altri dieci a rischio elevato.

I cambiamenti maggiori avvengono in Nord America, dove quattro settori vengono declassati. Il settore dei trasporti, per esempio, pur beneficiando dei bassi prezzi del petrolio, passa a rischio medio a causa del calo dei consumi registrato nel traffico aereo. La stretta sui consumi impatta anche sulle vendite al dettaglio e sulla distribuzione del tessile-abbigliamento, che scendono

entrambe a rischio elevato. Nella stessa categoria passa anche il settore carta-legno, che sconta la contrazione del mercato delle costruzioni e lo stop alla crescita dei permessi edilizi.

### In Europa migliorano solo i trasporti

In Europa centrale si registra il solo dato in controtendenza dell'indagine, con il settore dei trasporti che passa, nonostante le preoccupazioni del mercato polacco per la Brexit, da rischio elevato a rischio medio. Vengono declassati invece il settore dell'edilizia, classificato come rischio elevato per il congelamento dei progetti infrastrutturali in Polonia, e quello delle tlc, che passa a rischio medio a causa del rallentamento delle vendite di smartphone a livello globale. In Europa occidentale cede invece soltanto il settore dell'agroalimentare, ora giudicato a rischio elevato per la particolare congiuntura di bassa produzione e bassi prezzi.

### Tlc declassate in due regioni

Le tlc sono l'unico settore ad aver registrato declassamenti in due diverse regioni. Oltre che in Europa centrale, il rischio di credito nel mercato delle telecomunicazioni aumenta infatti anche in Medio Oriente, dove il dato passa a rischio elevato. A pesare sul settore, che mantiene tuttavia una certa dinamicità, sono soprattutto l'indebolimento del mercato e la contrazione delle esportazioni verso l'Iran: a tutto ciò si somma l'esistenza di un solido mercato nero difficile da controllare, che contribuisce al calo dei profitti nel contesto legale del settore.

G.C.

### Insurance Daily

**Direttore responsabile:** Maria Rosa Alaggio [alaggio@insuranceconnect.it](mailto:alaggio@insuranceconnect.it)

**Editore e Redazione:** Insurance Connect Srl - Via Montepulciano 21 - 20124 Milano

**T:** 02.36768000 **E-mail:** [redazione@insuranceconnect.it](mailto:redazione@insuranceconnect.it)

Per inserzioni pubblicitarie contattare [info@insuranceconnect.it](mailto:info@insuranceconnect.it)