

PRIMO PIANO

Clima, la Nzaoo accelera

La Net Zero Asset Owner Alliance (Nzaoo) incrementa il proprio impegno nella lotta al cambiamento climatico. L'alleanza di cui fanno parte 74 investitori istituzionali fra cui anche compagnie assicurative come Allianz, Axa, Generali, Intesa Sanpaolo Vita, Unipol e Zurich, ha reso noto oggi, durante la presentazione del suo secondo rapporto annuale, che 44 membri hanno fissato obiettivi di medio termine per contribuire a contenere l'aumento delle temperature, in linea con gli accordi di Parigi, a 1,5° C: lo scorso anno appena 29 società avevano assunto impegni di medio termine.

Gli impegni riguardano oltre 7.000 miliardi di dollari in asset under management. "Sebbene 7,1 bilioni di dollari siano ora compresi negli impegni dell'alleanza, è necessario che questa somma cresca ulteriormente per generare una svolta significativa", scrivono i promotori del gruppo. Anche il numero di membri e gli asset under management, al momento giunti a quota 10,6 bilioni di dollari, devono aumentare: l'obiettivo è fissato a 200 investitori e 25 bilioni di dollari entro il 2025. "Molto – si legge nel rapporto – resta dunque ancora da fare".

L'obiettivo a lungo termine dell'alleanza, com'è noto, è generare portafogli di investimenti a zero emissioni di carbonio entro il 2050.

Giacomo Corvi

RISK MANAGEMENT

Trasporto marittimo, il rischio di incendi alle batterie al litio

Un report di Agcs evidenzia i principali rischi e le cause di incendio determinate da un non corretto stoccaggio delle batterie agli ioni di litio dei veicoli elettrici o dei cargo. Le misure da prendere in considerazione includono la necessità di garantire al personale e all'equipaggio una formazione adeguata e l'accesso ad attrezzature antincendio appropriate

Le batterie agli ioni di litio stanno avendo un impatto sempre maggiore sulla sicurezza del trasporto marittimo, come dimostrano i numerosi incendi verificatisi su navi come le imbarcazioni roll-on roll-off (ro-ro) e le navi container. Si tratta di un fenomeno emergente da monitorare con attenzione per mettere in campo una efficace gestione del rischio, e su cui ha voluto far luce l'ultimo report di **Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs)** che dedica un approfondimento specifico su questo tema.

Lo studio, intitolato *Batterie agli ioni di litio: rischi di incendio e misure di prevenzione nel settore trasporti*, spiega che, date le difficoltà nel limitare l'impatto di questi incidenti, soprattutto in mare, è fondamentale concentrarsi sulle misure di prevenzione, sia che le batterie vengano trasportate all'interno di veicoli elettrici (Ev) che come carico a sé stante.

Sebbene le perdite nel settore marittimo si siano più che dimezzate nell'ultimo decennio, "gli incendi a bordo delle navi rimangono uno dei maggiori problemi di sicurezza per il settore", spiega il capitano **Rahul Khanna**, global head della divisione *Marine risk consulting* di Agcs. I potenziali pericoli che il trasporto di batterie agli ioni di litio comporta se non vengono immagazzinate o gestite correttamente non fanno che accrescere queste preoccupazioni, come testimoniano i diversi incidenti già avvenuti. "Le aziende – osserva Khanna – dovrebbero fare tutto il possibile per introdurre, sviluppare e seguire solide misure di prevenzione, dato che la crescente popolarità dei veicoli elettrici significa che in futuro saranno trasportati via mare molti più veicoli con batterie agli ioni di litio".

(continua a pag. 2)



INSURANCE REVIEW
È SU TWITTER

Seguici cliccando qui



(continua da pag. 1)

IL RISCHIO DELL'INSTABILITÀ TERMICA

Il report evidenzia quattro minacce principali: incendio (le batterie agli ioni di litio contengono elettroliti, infiammabili); esplosione (derivante dal rilascio di vapori/gas infiammabili in uno spazio ristretto); *thermal runaway* (un rapido incendio auto-riscaldante che può causare un'esplosione) e i gas tossici che tali eventi possono produrre. Questi incidenti sono principalmente la conseguenza di una produzione di batterie/dispositivi al di sotto degli standard, un'eccessiva carica delle batterie, un surriscaldamento dovuto a cortocircuiti e il danneggiamento delle batterie o dei dispositivi che, tra le altre cause, può derivare da un imballaggio e da una movimentazione inadeguati o dallo spostamento del carico in mare aperto, se non opportunamente assicurato.

Secondo Khanna, le batterie non sono solo una potenziale causa di incendio durante il trasporto via mare, se danneggiate, sovraccaricate o sottoposte a temperature elevate, "ma possono anche amplificare incendi in atto e sono difficili da spegnere perché possono riaccendersi a distanza di giorni o addirittura di settimane. Nella maggior parte degli incidenti a bordo delle navi – aggiunge – un evento di instabilità termica (*thermal runaway*, ndr) può essere un rischio concreto a meno che l'equipaggio non intraprenda un'azione immediata con la soppressione dell'incendio attraverso l'utilizzo di abbondanti quantità di acqua per un lungo periodo di tempo. Questa tempestiva ma necessaria reazione può tuttavia essere estremamente difficile per diverse ragioni, quali la difficoltà di rilevamento precoce, la carenza di membri dell'equipaggio a bordo e l'inadeguatezza delle risorse antincendio disponibili sulle navi".

DALLO STOCCAGGIO AL TRASPORTO: COME MITIGARE I RISCHI

Secondo Agcs, è prioritario rivolgere particolare attenzione alla prevenzione dei danni e nel report gli esperti della compagnia indicano una serie di raccomandazioni che le aziende devono prendere in considerazione, concentrandosi su due aree in particolare: lo stoccaggio e il trasporto.

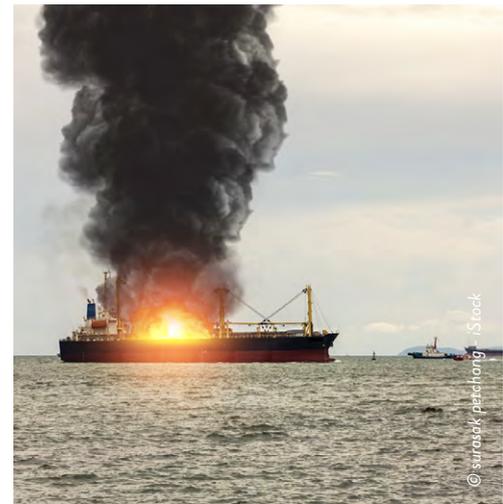
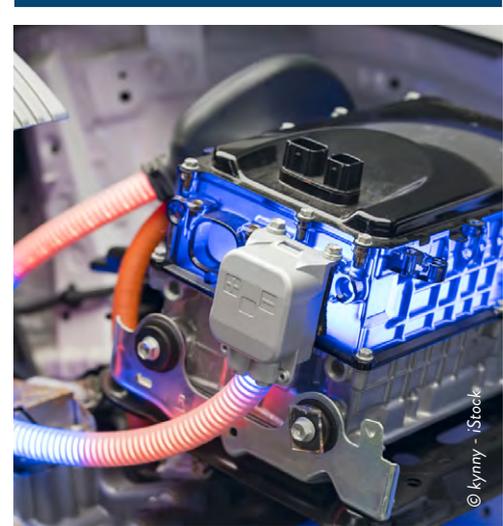
Tra le raccomandazioni per mitigare il rischio di incendio che può derivare dalle batterie agli ioni di litio durante il trasporto di veicoli elettrici su navi *car carrier* e all'interno di container viene indicata la necessità di garantire che il personale sia addestrato a seguire le corrette procedure di imballaggio e movimentazione e che i lavoratori marittimi abbiano ricevuto una formazione antincendio sulle batterie agli ioni di litio; la verifica che lo stato di carica della batteria sia al livello ottimale per il trasporto, ove possibile; la garanzia che i veicoli elettrici con una bassa altezza da terra siano adeguatamente etichettati in quanto possono presentare problemi di carico/scarico; la verifica che tutti i veicoli elettrici siano correttamente fissati per evitare qualsiasi spostamento durante il trasporto. In transito, tutto ciò che può aiutare il rilevamento precoce è fondamentale, compresi i turni di guardia/incendio e l'utilizzo di scanner termici, rilevatori di gas, rilevatori di calore/fumo e telecamere a circuito chiuso.

I CONSIGLI DI AGCS PER UNO STOCCAGGIO SICURO

Il rapporto evidenzia anche una serie di misure che possono contribuire a garantire uno stoccaggio sicuro delle batterie agli ioni di litio nei magazzini, osservando che le batterie di grande formato, come quelle utilizzate nei veicoli elettrici, prendono fuoco più rapidamente rispetto alle più piccole utilizzate negli smartphone e nei computer portatili. Inoltre le raccomandazioni includono la formazione del personale sulle corrette procedure di imballaggio e manipolazione; l'istituzione di un piano di risposta alle emergenze per trattare le batterie danneggiate o surriscaldate e di un piano di controllo dei rischi per gestire la ricezione, lo stoccaggio, la spedizione e la supervisione delle batterie agli ioni di litio imballate; la prevenzione dell'esposizione delle stesse alle alte temperature e la separazione da altri materiali combustibili; la rimozione tempestiva delle batterie danneggiate o difettose.

Secondo il capitano **Randall Lund**, senior marine risk consultant di Agcs, autore del rapporto (insieme ai colleghi **Miguel Herrera** e **Justin Kersey**, consulenti di Allianz in materia di rischi marittimi), se l'industria marittima vuole ridurre il numero di incidenti legati al trasporto di batterie agli ioni di litio, "tutte le parti coinvolte devono comprendere i pericoli connessi, le cause più comuni e i problemi associati al trasporto commerciale. I regolamenti e le linee guida per trattare queste batterie – sottolinea – sono molto specifici e aiutano a prevenire la maggior parte degli incidenti, ma possono essere efficaci solo se vengono comunicati e fatti rispettare. Solo attraverso uno sforzo comune delle parti interessate alla supply chain possiamo sperare di ridurre il tasso di incidenti".

(continua a pag. 3)



(continua da pag. 2)

LA CAUSA DI INDENNIZZO PIÙ COSTOSA

L'analisi di Allianz Global Corporate & Specialty su oltre 240mila sinistri del settore assicurativo marittimo negli ultimi cinque anni (per un valore di 9,2 miliardi di euro), mostra che l'incendio/esplosione (di qualsiasi tipologia) è la causa di indennizzo più costosa, rappresentando il 18% del valore di tutti gli indennizzi.

Il numero di incendi (per tutte le cause) a bordo delle grandi navi è aumentato notevolmente negli ultimi anni. Gli incendi/esplosioni sono la seconda causa dei 54 sinistri totali denunciati nel 2021 (8), dietro solo al naufragio (12). Nell'ultimo decennio gli incendi/esplosioni sono stati la terza causa di perdita in assoluto, con 120 delle 892 perdite totali riportate, dopo l'affondamento (465) e il naufragio/blocco (164).

"Le navi traghetto ro-ro e le navi per il trasporto di autovetture – si legge nel report – possono essere più esposte a problemi di incendio e di stabilità rispetto ad altre imbarcazioni. Per facilitare il trasporto delle automobili, gli spazi interni non sono divisi in sezioni separate come nelle altre navi da carico". Inoltre, la mancanza di paratie interne può avere un impatto negativo sulla sicurezza antincendio: "un piccolo incendio su un veicolo o una batteria può andare fuori controllo molto rapidamente". Infine, il report evidenzia "che i veicoli non sono facilmente accessibili una volta completato il carico", e che "il grande volume d'aria all'interno dei ponti di carico aperti fornisce una pronta scorta di ossigeno in caso di incendio".

Beniamino Musto

INTERMEDIARI

Preventivatore Rca, il 4 ottobre il Tar esamina il ricorso Sna

Secondo il sindacato, il Regolamento 51 presenterebbe una situazione di inutile aggravio e squilibrio economico per gli agenti, senza alcun beneficio effettivo per il consumatore

È stata fissata per il prossimo 4 ottobre la riunione della camera di consiglio del Tar del Lazio per discutere il ricorso presentato dallo **Sna** contro l'**Ivass**, per l'impugnazione del Regolamento 51 sul preventivatore obbligatorio Rc auto. Il presidente del sindacato, **Claudio Demozzi**, si è detto positivamente sorpreso dalla decisione del tribunale amministrativo. "Vista la complessità dell'argomento – è il commento degli organi di informazione di Sna – non si prevedevano tempi brevissimi". Il sindacato, assistito dagli avvocati **Gianluigi Malandrino** e **Antonino Galletti** del Foro di Roma, spera di riuscire a dimostrare l'illiceità e l'anti-concorrenzialità di alcuni passaggi del Regolamento 51, "che hanno amareggiato l'intera categoria agenziale e che sono stati criticati anche da esponenti del mondo delle compagnie".

"La vittoria al Tar Lazio nella vertenza sul Provvedimento Ivass n. 97, lo scorso anno, ha contribuito a consolidare la nostra fede nella giustizia. Mi auguro, per il bene di tutti gli agenti italiani e più in generale per il bene di tutti i cittadini, che questa fede non debba mai venire meno", ha commentato Demozzi.



Claudio Demozzi, presidente di Sna

B.M.



Milano
30 novembre 2022
East End Studios

Per poter partecipare alla selezione è necessario inviare la candidatura compilando il form all'indirizzo:
<https://forms.gle/A5TG1x3aEFt69cLC9>

Per info: awards@insuranceconnect.it

SCARICA IL REGOLAMENTO COMPLETO

Morte del familiare: differenza tra danno presuntivo e in re ipsa

La sentenza n. 25541 della Corte di Cassazione del 30 agosto scorso si pronuncia rispetto alla differenza tra riconoscere il danno subito per la perdita di un prossimo congiunto e la determinazione quantitativa di tale danno

Come noto, a fronte della morte o di una gravissima menomazione dell'integrità psicofisica di un soggetto, causata da un fatto illecito di un terzo, il nostro ordinamento riconosce ai parenti del danneggiato un danno *iure proprio*, di carattere patrimoniale e non patrimoniale, per la sofferenza patita in conseguenza all'irreversibile venir meno del godimento del rapporto parentale con il congiunto. Tale voce risarcitoria intende ristorare il familiare dal pregiudizio subito sotto il duplice profilo morale, consistente nella sofferenza psichica che questi è costretto a sopportare a causa dell'impossibilità di proseguire il proprio rapporto di comunanza familiare, e dinamico-relazionale, quale sconvolgimento di vita destinato ad accompagnare l'intera esistenza del soggetto che l'ha subita. Quanto alla prova del danno, non v'è dubbio che, in linea generale, spetti alla vittima dell'illecito altrui dimostrare i fatti costitutivi della propria pretesa e, dunque, l'esistenza del pregiudizio subito: onere di allegazione che in alcuni casi potrà essere soddisfatto anche ricorrendo a presunzioni semplici e massime di comune esperienza. Nel caso di morte di un prossimo congiunto (coniuge, genitore, figlio, fratello), è orientamento unanime della Suprema Corte che l'esistenza stessa del rapporto di parentela faccia presumere, secondo *l'id quod plerumque accidit*, la sofferenza del familiare superstite, giacché tale conseguenza è per comune esperienza e, di norma, connaturale all'essere umano. Naturalmente, trattandosi di una *praesumptio hominis* sarà sempre possibile per il convenuto dedurre e provare l'esistenza di circostanze concrete dimostrative dell'assenza di un legame affettivo tra vittima e superstite (Cass. civ. sez. VI - 3 n. 3767 del 15 febbraio 2018).

Il cosiddetto danno in re ipsa: se, infatti, per quest'ultimo non è richiesta alcuna allegazione da parte del danneggiato, sorgendo il diritto al risarcimento del danno per il solo fatto del ricorrere di una determinata condizione, il primo richiede un'allegazione, seppur presuntiva, che è sempre suscettibile di essere superata da una eventuale prova contraria allegata da controparte. In altri termini, affermare che la presenza di un legame di parentela qualificato sia elemento idoneo a fondare la presunzione, secondo *l'id quod plerumque accidit*, dell'esistenza del danno in capo ai familiari del defunto, è cosa distinta dal riconoscere a quest'ultimi la risarcibilità del danno in re ipsa, per il solo fatto della sussistenza di un legame familiare. Ciò posto, diversa è la questione allorché si passi alla determinazione equitativa del danno, in quanto, al fine di consentire una personalizzazione dello stesso, è necessario che il danneggiato fornisca la prova di circostanze concrete che consentano di aumentare il valore tabellare rilevante ai fini della quantificazione del danno. Sebbene, infatti, sia stato affermato che, ai fini della liquidazione del danno non patrimoniale mediante il criterio tabellare, il danneggiato ha esclusivamente l'onere di fare istanza di applicazione del detto criterio, spettando poi al giudice di merito di liquidare il danno non patrimoniale mediante la tabella conforme a diritto, è altrettanto vero che eventuali correttivi saranno ammissibili solo in ragione della particolarità della situazione di cui sia stata fornita adeguata motivazione.

La qualità del legame può essere soggetta a una prova
Giova a tal proposito osservare che il cosiddetto danno presuntivo è concetto autonomo e distinto rispetto al co-

Annibale Valsecchi,
Studio Thmr



Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

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

T: 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 20 settembre di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577

GLI INTERMEDIARI TRA EQUILIBRIO ECONOMICO E RICERCA DI COMPETITIVITÀ

4 OTTOBRE 2022 | 9:00 - 17:00

Palazzo delle Stelline - Corso Magenta, 61 - Milano



Lo scenario normativo ed economico richiede una proficua capacità di dialogo tra compagnie e intermediari con l'obiettivo di costruire un rinnovato raggio di azione per seguire le esigenze dei clienti, governare le responsabilità e gestire l'operatività in un'ottica omnicale. Molte sono le opportunità da cogliere a fronte di una più marcata percezione dei rischi da parte dei clienti e della necessità di proporre un'ampia gamma di servizi a valore aggiunto, basati su tecnologia, personalizzazione, efficienza. Ma lo sviluppo sarà possibile a patto che gli intermediari sappiano affrontare le nuove sfide, introdotte non solo dalle condizioni di mercato ma anche da una pluralità di competitor di matrice assicurativa e non, facendo leva sulla competenza, sulla conoscenza del cliente e sulla capacità di interpretare il cambiamento in atto.

Il convegno si propone di analizzare:

- Le questioni aperte per favorire una reale centralità del cliente
- Lo scenario normativo e di mercato: come valorizzare il contributo degli intermediari nella distribuzione assicurativa del nostro Paese
- Le potenzialità di sviluppo di nuovo business
- Operatività, responsabilità e nuove opportunità tra mondo fisico e digitale
- Soluzioni per l'equilibrio economico delle reti distributive
- Il valore del dialogo tra compagnie e intermediari
- L'importanza del concetto di autonomia per agenti e broker
- Tecnologia per nuovi modelli industriali, commerciali e di relazione con il cliente

Main sponsor



Official sponsor



ISCRIVITI CLICCANDO QUI

CONVEGNO

4 OTTOBRE 2022 | 9:00 - 17:00

GLI INTERMEDIARI TRA EQUILIBRIO ECONOMICO E RICERCA DI COMPETITIVITÀ

PROGRAMMA

09.00 – 09.30	■ REGISTRAZIONE
09.30 – 09.50	■ CANALE FISICO E DIGITALE: COME ESSERE DISTINTIVI NELLA CUSTOMER EXPERIENCE? - Giorgio Loli, manager di Scs Consulting - Marco De Carli, co-founder e ceo di Dinn!
09.50 – 10.10	■ PROVVIGIONI PER GLI INTERMEDIARI E VALORE PER I CLIENTI - Igor Tunesi, direttore di Facile.it Partner
10.10 – 10.30	■ INSURTECH, COME LA TECNOLOGIA INNOVA PRODOTTI E PROCESSI - Intervista ad Alberto Minali, amministratore delegato di Revo
10.30 – 10.50	■ GOVERNARE IL PESO DELL'OPERATIVITÀ E DELLE RESPONSABILITÀ - Lorenzo Sapigni, direttore generale per l'Italia di Cgpa Europe – Rappresentanza generale per l'Italia
10.50 – 11.10	■ COMPAGNIE E CANALE AGENZIALE, QUANDO IL DIALOGO È COSTRUTTIVO - Eddy Piedepalumbo, responsabile distribuzione agenzie – direzione marketing e distribuzione del Gruppo Helvetia Italia - Pierguido Durini, presidente del Gruppo agenti Helvetia
11.10 – 11.30	◆ Coffee break
11.30 – 12.45	■ Tavola Rotonda – DISTRIBUZIONE, LE QUESTIONI APERTE PER UNA REALE CENTRALITÀ DEL CLIENTE - Vincenzo Cirasola, presidente di Anapa Rete ImpresAgenzia - Claudio Demozzi, presidente di Sna - Stefano De Polis, segretario generale di Ivass - Umberto Guidoni, co-direttore generale di Ania - Flavio Sestilli, presidente di Aiba - Luigi Viganotti, presidente di Acb
12.45 – 13.00	◆ Q&A
13.00 – 14.00	◆ Pausa pranzo

ISCRIVITI CLICCANDO QUI

SCARICA IL PROGRAMMA COMPLETO

CONVEGNO

4 OTTOBRE 2022 | 9:00 - 17:00

GLI INTERMEDIARI TRA EQUILIBRIO ECONOMICO E RICERCA DI COMPETITIVITÀ

PROGRAMMA

14.00 – 14.20	■ COPERTURE PER NUOVI RISCHI - Stefano Sardara, presidente del consiglio di amministrazione e amministratore delegato di Double S Insurance Broker - Angela Rebecchi, general manager di Qbe Europe – Rappresentanza generale per l'Italia
14.20 – 14.40	■ L'EVOLUZIONE DELL'ASSISTENZA AL CLIENTE, DALLA VENDITA AL POST VENDITA - Vincenzo Latorraca, ad di Global Assistance
14.40 – 15.20	■ AGENZIE ALLA RICERCA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO - Pierangelo Colombo, presidente del Gruppo agenti Allianz Vita (Gaav) - Stefano Passerini, presidente del Gruppo agenti di Hdi Italia - Laura Puppato, vice presidente di Agit - Enrico Olivieri, presidente del Gruppo agenti Zurich
15.20 – 15.40	■ INTERMEDIARI E TECNOLOGIA: UN BINOMIO VINCENTE NEL MODELLO PRIMA - Andrea Balestrino, direttore commerciale di Prima Assicurazioni
15.40 – 16.00	■ QUANDO LA TUTELA LEGALE È UN VALORE AGGIUNTO - Andrea Recchioni, head of distribution di Das Difesa Legale
16.00 – 16.45	■ Tavola Rotonda – COMPAGNIE E INTERMEDIARI: QUALE PROPOSITION PER COMPETERE? - Donato Lucchetta, presidente del Gruppo agenti Cattolica - Mariagrazia Musto, presidente di Unat - Enzo Sivori, presidente di Aua
16.45 – 17.00	◆ Q&A
17.00	◆ Chiusura lavori

ISCRIVITI CLICCANDO QUI

SCARICA IL PROGRAMMA COMPLETO