

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Comitato Direttivo: *Andrea Dalle Vedove, David Gasson, Sean Gates, Lars Lange, Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon, Alessandro Morelli, Claudio Perrella, Massimo Nicola Spadoni*

A cura di: *Cristina Castellini, Responsabile Trasporti e Aeronautica - ANIA Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici*



SOMMARIO

ottobre 2014 - N. 4 anno IV

Marine

IUMI Hong Kong Conference and the current market: building expertise for a changing world by <i>Alessandro Morelli</i>	3
Facts & Figures: i principali dati dello Shipping allo IUMI di <i>Laura Uliana</i>	7
Il Mercato Corpi: i temi di maggior rilievo per gli assicuratori di <i>Massimo Garbarino</i>	13
Il Mercato Merci: i temi di maggior rilievo per gli assicuratori di <i>Massimo Spadoni</i>	17
Loss prevention overview di <i>Riccardo Morgante</i>	20
Places of refuge di <i>Paolo Lovatti</i>	23
Inland Hull, Fishing Vessels & Yachting di <i>Cristiano Marino</i>	29
Avaria comune - "Men at Work": la lunga via delle Regole di York e di Anversa di <i>Alfredo Dani</i>	32

Aviation

Il semestre di Presidenza italiana in UE e le iniziative salienti nel trasporto aereo di <i>Doriano Ricciutelli</i>	39
--	----

Transport

La Corte di Giustizia dell'UE si pronuncia sui "costi minimi" dell'autotrasporto italiano di <i>Anna Masutti e Isabella Colucci</i>	43
--	----



IL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA IN UE E LE INIZIATIVE SALIENTI NEL TRASPORTO AEREO

Doriano Ricciutelli
Istruttore certificato dell'ENAC



Dal 1° luglio 2014 si è aperto il semestre di Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione Europea con l'avvio di un ambizioso programma, titolato "Europa, un nuovo inizio", dalla cui realizzazione, invero, si attendono risultati auspicabilmente proficui e determinanti soprattutto in materia economica.

In proposito è subito necessario chiarire che il Trio di Presidenza, formato da Italia, Lettonia e Lussemburgo, alla guida dell'UE nei prossimi 18 mesi, ha già puntato al rilancio della crescita per affrontare le principali sfide che attendono l'Unione, anche nell'ambito della Strategia Europa 2020⁽¹⁾.

Nel versante delle scelte politico - legislative necessarie al perseguimento delle suddette finalità, i trasporti rivestono indubbiamente un ruolo di fondamentale importanza e di garanzia per lo sviluppo complessivo del mercato e, segnatamente, il comparto aereo costituisce un *target* privilegiato tra le priorità fissate in agenda per i prossimi lavori consiliari⁽²⁾.

Trasferendo l'osservazione su questo peculiare terreno, va annotato che nel quadro delle iniziative strategiche che verranno assunte dall'Italia rileva il forte sostegno ai negoziati incentrati sulla rivisitazione del regolamento del Parlamento e del Consiglio relativo alla istituzione del Cielo Unico Europeo.

(1) COM(2014)130 final del 19/3/2014 "Taking stock of the Europe 2020 strategy for smart, sustainable and inclusive growth"

(2) "Presentazione" del "Gruppo Trasporti" del Consiglio del 1/7/2014, titolato "Programme and Priorities - Transport" da parte della Presidenza italiana 2014



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Nello specifico, ci si riferisce ad una apprezzabile proposta della Commissione recante una serie di misure denominate SES II, che mira a riformare i quattro regolamenti istitutivi del Single European Sky - SES e, nel contempo, a revisionare la disciplina dell'Agenzia Europea per la sicurezza aerea AESA⁽³⁾.

Secondo quanto sottolineato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in occasione della audizione del 22 luglio 2014 presso la competente Commissione (Trasporti e Turismo) del Parlamento europeo, è giunto il momento di compiere ogni possibile sforzo per "completare il percorso iniziato con il Cielo Unico Europeo I e II" e ricercare le soluzioni più appropriate per una condivisione di massima del progetto in parola, superando le questioni sinora irrisolte nelle precorse attività legislative.

Poi, giova preliminarmente precisare che la nostra Presidenza potrà dare inizio all'*iter* per la ridefinizione della prefata proposta, avvalendosi della risoluzione del Parlamento europeo, votata nella seduta del 12 marzo 2014 a Strasburgo, che molto opportunamente ha eliminato tramite la propria posizione, talune "criticità" evidenziate dai Paesi membri (e dagli "*stakeholders*") adottando, giustappunto, una "versione modificata" - ancorché non sostanzialmente - del testo normativo discusso durante la citata sessione "plenaria". Infatti, quanto già approvato in quella circostanza rappresenta una base normativa davvero significativa e in grado di apportare una tangibile semplificazione della gestione del traffico, di potenziare la competitività e ottenere la flessibilità dello spazio aereo - definibile come il vero *leitmotiv* dello stesso provvedimento parlamentare.

Ciò detto, si può agevolmente affermare che un particolare interesse da parte italiana riguarderà, *in primis*, alcune regole del tutto innovative presenti nella risoluzione, tese essenzialmente ad assicurare maggiore indipendenza alle "autorità aeronautiche nazionali" e che, inoltre, consentono alla Commissione di agevolare la cooperazione fra dette autorità e designare un organismo "indipendente, imparziale e competente", come organo di valutazione delle prestazioni (OVP) e di assistenza, per l'attuazione e il miglioramento dei servizi.

(3) COM(2013)409 e COM(2013)410 dell'11/6/2013; i 4 regolamenti oggetto di revisione sono SES (CE)549-552, quali modificati dal regolamento (CE)1070/2009 e dal Regolamento (CE) n. 216/2008, quale a sua volta modificato dal regolamento 1108/2009



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

Qui, di fatto, si osservano gli aspetti realisticamente più delicati da risolvere, rispetto ai quali l'articolato in questione prevede, *inter alia*, che i fornitori - giustappunto - dei servizi di navigazione e i vettori concludano accordi di più stretta collaborazione, al di là degli attuali limiti sui "blocchi funzionali di spazio aereo" (FAB), in maniera che siano rispettate le esigenze operative piuttosto che i confini degli Stati.

A ben vedere, ancora, il pacchetto di cui si discute riesce ad espandere, *in subjecta materia*, anche le prerogative dell'esecutivo comunitario utilmente abilitato a condurre (entro il 1 gennaio 2016) uno "studio" complessivo sugli impatti economici, sociali e di sicurezza prima di procedere all'apertura dei servizi di supporto (*i.e.* previsioni meteorologiche, informazione, *etc.*), e di indire (all'atto della elaborazione dei rispettivi piani aziendali) un bando di gara per i prefati servizi allo scopo di individuare "il fornitore economicamente e qualitativamente più vantaggioso".

Al termine della disamina testuale del suindicato atto parlamentare, resta da suggerire una seria riflessione su talune modifiche volte a delineare una più chiara suddivisione delle funzioni tra l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, la Commissione europea nonché Eurocontrol, organizzazione di cui si intende rafforzare il ruolo quale "gestore di rete", nell'ottica di ottimizzare i servizi in termini di efficienza e risparmio.

Sicché, nel riportare l'attenzione ai lavori del corrente semestre, è di certo assai rilevante tra i punti del programma di Presidenza la promozione di un apposito dibattito indirizzato alla apertura del trasporto aereo all'impiego civile (sicuro e sostenibile) dei sistemi aerei a pilotaggio remoto, nella prospettiva di un energico sostegno all'industria e del conforto dei programmi europei Orizzonte 2020 e COSME.

Al riguardo, ci preme rammentare che relativamente alle questioni di inquadramento normativo i nostri prossimi interventi governativi da proiettare sullo scenario europeo della presente legislatura dovranno necessariamente orientarsi sulle indicazioni contenute nella Comunicazione dell'8 aprile 2014 e, nella circostanza, è ragionevolmente prevedibile che sarà sostenuta l'ipotesi di adottare regole armonizzate più rigide e contestualizzate in un *framework* comunitario meno frammentario e capace di garantire sicurezza, riservatezza, protezione dei dati e responsabilità nell'uso dei "droni civili"⁽⁴⁾.

(4)V. nota IP/14/384 dell'8/4/2014 della Commissione su RPAS (*remotely piloted aircraft systems*); v. anche "Road map for the integration of RPAS into European Aviation System" - Final report from the European RPAS Steering Group, June 2013



MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

E' appena il caso di aggiungere, in questa sede, che con riferimento al regime delle responsabilità nei riguardi dei terzi emerge il meritevole intento di trasformare in avvenire l'attuale sistema (improntato soprattutto su velivoli con equipaggio, in cui la massa, a partire da 500 kg., determina l'importo minimo dell'assicurazione), tenendo conto delle specificità degli aeromobili pilotati a distanza, in modo da sviluppare il mercato assicurativo "in cui le commissioni corrispondano al reale rischio finanziario, stimato sulla base degli accertamenti successivi alla notifica degli incidenti aerei".

Orbene, come si vede nel novero degli obiettivi annunciati in occasione della riunione del citato "Gruppo Trasporti" del Consiglio, viene palesemente in risalto la finalizzazione dei negoziati con il Parlamento europeo per pervenire alla definitiva approvazione della riforma sulla "ripartizione delle fasce orarie e dei servizi di assistenza a terra"⁽⁵⁾ e sui "diritti dei passeggeri".

Si tratta di un contenitore legislativo - l'ultimo provvedimento richiamato - che ha formato oggetto di un (recente) approfondimento della rivista⁽⁶⁾, comprendente le revisioni del regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, nonché del regolamento (CE)2027/97, relativo alla responsabilità delle compagnie aeree.

Prima di concludere queste brevi note, appare doveroso segnalare che nel corso del Consiglio (informale) Trasporti svolto nei giorni 16 e 17 settembre 2014 è stato ripreso il dibattito recentemente intavolato in sede Ecofin sulla problematica attinente agli investimenti e, in tale logica, si è potuto dedicare un particolare accento - peraltro affine ai temi della nostra analisi - allo sviluppo delle infrastrutture e al rafforzamento della sicurezza (in ispecie della rete TEN-T) che dovrebbero essere favoriti da un "maggior ricorso all'innovazione tecnologica"⁽⁷⁾.

(5) COM (2011)824 definitivo dell'1/12/2011 e COM(2011)827 definitivo dell'1/12/2011, regolamenti del cosiddetto "Airport package";

(6) V. sull'argomento, MAT Review, gennaio 2014, n.1;

(7) Riunione ECOFIN del 13 settembre 2014 e "Riassunto" della Presidenza italiana del Consiglio dell'UE del 17 settembre 2014.