

Dodici mesi di ALOP



Kurt Staub
Swiss Reinsurance
Company

Fa piacere constatare, da quanto sin qui ascoltato nei vari interventi dei relatori e di chi partecipa al Convegno, come gli assicuratori italiani siano propensi ad avvicinarsi ai riassicuratori.

Qui, in questa sala, sono presenti uomini di compagnie di grande nome e pure - non dimentichiamolo! - brokers riassicurativi di rilievo.

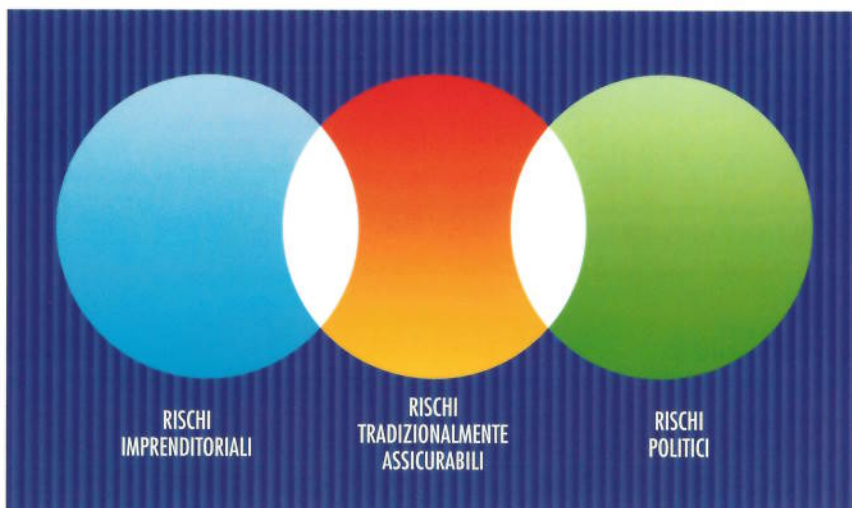
Una triangolazione fra queste realtà si rende indispensabile, se si vuole rispondere concretamente alla propensione al dialogo più stretto accennata e per trovare - insieme - le soluzioni. Soluzioni meditate, senza l'assillo di doverci arrivare "in zona Cesarni" come dicono gli appassionati di football o a partita quasi conclusa per i non calciofilo!

La struttura della Swiss Re si sta preparando, in maniera accurata, ad affrontare l'importante realtà delle coperture assicurative legate al "Project Financing". È interessante constatare che l'Italia è stato uno dei primi mercati a occuparsi di questo tema. E' un'area che ci interessa enormemente.

I rischi legati alle operazioni di Project Financing sono fondamentalmente di tre tipi:

- rischi imprenditoriali
- rischi politici
- rischi tradizionalmente assicurabili.

Si tratta di aree di rischio che sono mobili e che in parte si sovrappongono.



Nell'area dei rischi tradizionalmente assicurabili però con marcati aspetti che fanno parte delle due altre aree (rischi imprenditoriali e politici) troviamo l'ALOP, sul quale ci siamo soffermati già nel corso del Convegno di Cap Ferrat dello scorso anno. Conviene far riferimento dunque a quanto emerso allora; ci sono - opportunamente - gli "Atti" realizzati a cura degli amici della R.I.B.

Vorrei soffermarmi a fare il punto sugli sviluppi e gli orientamenti che la materia ha avuto negli ultimi dodici mesi.

L'aggiornamento su cui intendo focalizzare, l'attenzione è, innanzitutto, la "domanda" di copertura ALOP. Notevolmente aumentata a seguito di privatizzazioni di strutture che si manifestano sotto forma di contratti di tipo BOO, BOT nei settori, essenzialmente, della produzione di energia e dei trasporti. Oltre ad altri minori.

Sappiamo che l'esposizione dei committenti e finanziatori è elevata quando si tratta di progetti di notevole portata. Conseguentemente vengono richieste ampie coperture.

Del pari viene pretesa, non a torto, una elevata capacità assicurativa e riassicurativa.

Da parte dei sottoscrittori cresce la presa di coscienza, riconoscendo che il know-how in materia risulta ancora da sviluppare.

Mi si consenta ora, a proposito dell'ALOP - che è, come ognuno di voi sa, l'acronimo di Advanced Loss of Profits - di rammentare, a mo' di battuta, come questo viene "reinterpretato" da noi del milieu riassicurativo: A Lot Of Problems.

Gli aspetti problematici che vogliamo considerare (non sono però tutti) sono attinenti a:

- somma assicurata
- franchigia temporale
- estensione della copertura
- premio
- liquidazione del sinistro.

Per quanto riguarda la **somma assicurata**, varie sono le opzioni, configurabili in questo schema:



- Utile lordo annuo, che corrisponde ai costi fissi più utile netto, oppure alla cifra d'affari meno i costi variabili

- Oneri di interesse, che rappresentano solo una parte dell'utile lordo annuo

- Valori fissi, che saranno sempre inferiori all'utile lordo annuo.

Passando a considerare la **franchigia temporale**, si prospettano un paio di alternative:

Alternativa 1: franchigia per evento, definito in questo caso come sinistro coperto dalla polizza CAR/EAR. Quest'alternativa è comunemente applicata nell'assicurazione incendio e guasti macchine ed è ancora frequentemente utilizzata negli USA. Ha il vantaggio di eliminare l'incidenza dei ritardi dovuti a sinistri di lieve entità. Ha però due grossi svantaggi: primo, la soluzione non è logica, considerato che il sinistro nella copertura ALOP è uno solo, cioè il ritardo della consegna dell'opera o impianto, anche se tale ritardo è causato da vari danni che colpiscono tale opera o impianto; secondo, è molto svantaggiosa per l'assicurato quando fosse colpito da vari danni.

Alternativa 2: franchigia unica globale, soluzione compatibile con gli specifici requisiti dalla copertura ALOP, che permette all'assicurato di conoscere, quando stipula la polizza, la perdita massima a suo carico; corrisponde inoltre a quanto è accettato nella maggior parte dei mercati. Ha lo svantaggio di poter esaurirsi a seguito di numerosi ritardi causati da piccoli danni (anche sotto franchigia nella polizza CAR/EAR) di carattere prevedibile su un grosso cantiere. Ciò è in contraddizione con il vero obiettivo di una copertura ALOP, senza contare che risulta praticamente impossibile determinare il ritardo finale dovuto a tanti piccoli danni, sapendo che su un cantiere si producono altri ritardi dovuti a cause molteplici. Per progetti grandi e complessi si consiglia quindi di abbinare la franchigia globale (di 1 o più mesi) ad una franchigia per evento di alcuni giorni, che elimina l'influsso sul ritardo indennizzabile dei ritardi (in genere recuperabili con un po' di buona volontà) dovuti a piccoli danni.

Per quanto attiene le **estensioni di copertura**, la copertura ALOP può seguire le estensioni della copertura CAR/EAR a certe condizioni:

- trattandosi degli errori di progettazione (più difetti di fabbricazione nell'EAR) solo se si tratta di un'opera o impianto senza caratteristiche di prototipo
 - per i sociopolitici sarà opportuno prevedere un limite d'indennizzo (eventualmente cumulato per la copertura combinata CAR/EAR più ALOP)
 - i ritardi dovuti a sinistri che colpiscono i macchinari di cantiere potranno essere presi in considerazione se tale copertura è concordata per macchinari ben definiti (onde non rientrare nella problematica già menzionata della frequenza di eventi che hanno un influsso sul ritardo finale)
 - infine, se è concordata nella polizza CAR/EAR l'estensione ai trasporti nazionali (inland transit) sarà possibile rendere valida l'estensione pure per l'ALOP, se le distanze sono brevi.
- Tra le estensioni che possono essere richieste nell'ALOP, ma che non sono previste nella copertura CAR/EAR, dobbiamo menzionare i casi seguenti:

- i ritardi dovuti a danni durante il trasporto marittimo o aereo: per questi casi esistono coperture nel mercato del marine
- i ritardi dovuti a impossibilità di accesso al cantiere (denial of access), copertura da prevedere eccezionalmente con un limite d'indennizzo e a condizione di definire chiaramente i rischi coperti
- non si accettano invece i ritardi per causa di decisioni dell'autorità pubblica, che è un rischio impossibile da valutare
- i ritardi dovuti a sinistri che occorrono presso fornitori di parti dell'impianto (suppliers extension) potranno essere presi in considerazione a condizione di menzionare esplicitamente il nome del fornitore, il luogo dove opera la copertura nonché i rischi coperti
- più eccezionale è la richiesta di includere le conseguenze di danni che possono succedere presso futuri acquirenti del prodotto (customers extension): valgono le stesse regole come per i fornitori, dovranno essere nominati i clienti, il luogo e i rischi coperti.

Sarà opportuno definire accuratamente l'eventuale copertura di danni indiretti come conseguenza di danni ai preesistenti; in questo caso non parliamo più ovviamente di ALOP.

E veniamo al **premio**, altro elemento critico. Molto spesso l'effettiva esposizione della copertura è sottovalutata.

Le statistiche dell'IMIA (International Machinery Insurers Association) evidenziano risultati negativi, anche se al momento, con un numero di polizze che resta limitato, non ci risulta nessun sinistro totale o di grande portata.

Il premio tecnico, per una copertura ALOP basata sulla copertura CAR/EAR, dipende da numerosi fattori quali:

1. Il periodo di costruzione, montaggio e collaudo
2. Il periodo di indennizzo concordato
3. La franchigia temporale che è stata scelta
4. Il tipo di progetto e le sue caratteristiche
5. La complessità del progetto (interdipendenza delle varie parti dell'opera o impianto)
6. L'estensione della copertura CAR/EAR
7. I rischi ambientali (possibili eventi naturali, situazione politica)
8. Possibilità di eseguire riparazioni, tempo necessario per le riparazioni, disponibilità di pezzi di ricambio (tempo necessario per la produzione e il trasporto)
9. Il programma lavori (esiste un periodo cuscinetto?)
10. La base d'indennizzo (come è determinata la somma assicurata?) e le possibilità di ridurre la perdita
11. Il tipo di attività (continuata o con fluttuazioni stagionali)
12. Il rischio morale

I metodi di tariffazione disponibili si basano su modelli ancora poco attendibili. Alcuni dei fattori sopramenzionati (1, 4, 5, 6, 7) contribuiscono a determinare il tasso di premio CAR/EAR per la copertura delle opere, e questo tasso, deducendo il contributo delle coperture che non danno origine dell'applicabi-

lità della copertura ALOP (manutenzione, RCT, ecc.) può essere preso come base per il calcolo del premio ALOP. In genere il tasso ALOP sarà da 2 a 5 volte il tasso tecnico CAR/EAR calcolato con la franchigia minima; sarà considerevolmente più elevato se sono assicurati altri rischi non coperti dalla polizza CAR/EAR. Passando al tema **liquidazione dei sinistri** nell'ALOP si parte, come base, dalla considerazione: qual'è la perdita effettivamente subita? Dovremmo però confrontarci su vari problemi, visto che il sinistro globale è composto da uno o (più frequentemente) da vari danni materiali coperti dalla polizza CAR/EAR, più la perdita indiretta coperta della polizza ALOP. Nella polizza CAR/EAR sono varie le parti assicurate e ognuna ha i suoi interessi, subisce pressioni di ordine economico, si considera come individualmente assicurata e difficilmente farà prova di solidarietà. Nell'ALOP l'assicurato è invece il committente e a volte pure le banche. Ognuna delle parti coinvolte cercherà di trarre il proprio vantaggio.

Inoltre sarà difficile determinare l'entità del ritardo da attribuire ai danni coperti. Ci sono in genere altri ritardi, dovuti a miglioramenti e modifiche (spesso necessari proprio in seguito a un danno coperto), cause varie (fatto tutt'altro che inabituale in un cantiere); inoltre, come già menzionato, può risultare difficile, se non impossibile, determinare l'impatto di danni materiali di minor entità. Bisogna qui chiedersi se esistono periti con l'esperienza necessaria. Inoltre, in caso di sinistro, avremo certamente delle interferenze con il management responsabile del progetto e del cantiere. Sarà comunque indispensabile seguire da vicino sin dall'inizio l'evoluzione del cantiere e identificare immediatamente l'incidenza che un singolo danno può avere sul programma lavori.

Insomma, per concludere, abbiamo ancora tanto da imparare in questo campo, ma non è una ragione per lasciarsi scoraggiare.