



QUANDO LA COPERTA È CORTA

Come proteggersi
dai rischi assicurativi

COME COSTRUIRE UNA DUE DILIGENCE ASSICURATIVA

Introduzione

Nel contesto attuale, caratterizzato da una crescente complessità delle operazioni logistiche e da una molteplicità di attori coinvolti nella supply chain, la gestione efficace dei rischi assume un'importanza cruciale.

La due diligence assicurativa (DDA) rappresenta uno strumento fondamentale per identificare, valutare e mitigare i rischi associati alle attività logistiche, garantendo una protezione adeguata agli operatori del settore.

La DDA è un processo di analisi approfondita delle coperture assicurative in essere, finalizzato a verificare la congruità delle polizze rispetto ai rischi effettivamente affrontati dall'azienda.

Questo processo consente di:

- Valutare l'adeguatezza delle coperture assicurative rispetto alle esigenze operative dell'azienda;
- Identificare eventuali lacune o sovrapposizioni di eventi assicurati in polizze diverse;
- Assicurare la conformità alle normative vigenti;
- Ottimizzare i costi assicurativi.

I RISCHI PECULIARI DEL TRASPORTO

Nel settore della logistica, tale analisi assume un ruolo ancora più rilevante, considerando la varietà di rischi specifici legati al trasporto, alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci così come alle catene di eventuali subvettori e/o subappaltatori dell'operatore logistico.

Le attività proprie espongono le aziende a una serie di rischi peculiari, tra cui:

- **Rischi propri del trasporto:** danni o perdita delle merci durante il trasporto, responsabilità per incidenti stradali, ritardi nelle consegne;
- **Rischi dello stoccaggio** e della custodia: danni alle merci durante la fase di magazzino, furti, incendi.
- **Rischi legati alla responsabilità civile** generale e dei propri dipendenti
- **Rischi ambientali:** inquinamento accidentale, per esempio, durante il trasporto

di merci pericolose.

- **Rischi informatici:** cyberattacchi ai sistemi di gestione della supply chain
- **Rischi catastrofali:** danni al magazzino
- **Copertura D&O:** sulla responsabilità degli amministratori e sindaci

Una due diligence assicurativa efficace deve tenere conto di questi rischi specifici, valutando la presenza di coperture adeguate e la corretta allocazione delle responsabilità tra le parti coinvolte.

LE CLAUSOLE CONTRATTUALI PER ALLOCARE I RISCHI

L'allocazione dei rischi nel settore della logistica avviene attraverso una combinazione di strumenti contrattuali e assicurativi.

Sotto il primo profilo, i contratti stipulati tra i diversi attori della supply chain (commitenti, vettori, spedizionieri, depositari) devono definire chiaramente le responsabilità di ciascuna parte in caso di eventi dannosi.

Clausole contrattuali ben redatte possono prevedere:

- **Obblighi di assicurazione:** imposizione a una parte di stipulare specifiche polizze assicurative;
- **Clausole di manleva:** impegni a tenere indenne una parte da eventuali responsabilità;
- **Limitazioni di responsabilità:** definizione di limiti massimi di risarcimento in caso di danni.

Una corretta redazione del testo contrattuale è essenziale per evitare conflitti e garantire una gestione efficace dei rischi, così come l'analisi in sede di due diligence consente al consulente di suggerire modifiche per una diversa allocazione delle responsabilità, cui segue una diversa allocazione del rischio e, per l'effetto, un possibile alleggerimento della esposizione assicurativa rispetto alla propria attività.

L'ALLINEAMENTO TRA RISCHI E COPERTURE

Sotto il secondo profilo, dal punto di vista assicurativo, è fondamentale che le polizze stipulate coprano adeguatamente i rischi identificati e siano il più

« L'allocazione efficace dei rischi, tramite strumenti contrattuali e assicurativi, è fondamentale per garantire la continuità operativa e la sostenibilità del business oltreché portare a una possibile riduzione dei premi assicurativi o, al contrario, a identificare aree di rischio non adeguatamente presidiate e che necessitano di maggiori coperture »

possibile flessibili rispetto alle esigenze aziendali e alle richieste della propria clientela. L'inadeguatezza e il disallineamento delle coperture, infatti, generano notevole pregiudizio poiché, da un lato, non garantiscono l'adeguata copertura dei rischi assunti dalla azienda e, dall'altro, possono costituire una violazione degli obblighi contrattuali con la propria clientela e/o con i propri fornitori facenti parte della catena logistica.

I DIVERSI MOMENTI DELLA DUE DILIGENCE ASSICURATIVA

La Due Diligence Assicurativa, pertanto, si compone di attività specifiche che includono:

- Analisi delle polizze assicurative: verifica delle clausole contrattuali, delle esclusioni, dei limiti di copertura e di eventuali duplicazioni di rischi assicurati;
- Revisione dei contratti stipulati con la clientela e con la propria catena di fornitori: verifica delle clausole contrattuali al fine di renderle coerenti con le coperture assicurative in dotazione;
- Negoziazione con le controparti: definizione di accordi equi sull'allocazione dei rischi;
- Consulenza sulla conformità normativa: garanzia che le pratiche aziendali siano conformi alle leggi vigenti.

Alla luce di tali considerazioni, si può quindi concludere che tale attività consente una gestione proattiva dei rischi e una protezione adeguata contro eventi dannosi. L'allocazione efficace dei rischi, tramite strumenti contrattuali e assicurativi, è fondamentale per garantire la continuità operativa e la sostenibilità del business oltreché portare a una possibile riduzione dei premi assicurativi o, al contrario, a identificare aree di rischio non adeguatamente presidiate e che necessitano di maggiori coperture.

Avv. Michele Borlasca,
Studio Zunarelli Milano



INTRODUZIONE	4
1. SOTTO LALENTE. ASSICURAZIONI E RISCHI PER L'AUTOTRASPORTO: I NUMERI	8
2. DIRITTI E DOVERI. LE RESPONSABILITÀ FIGLIE DEL TRASPORTO	17
3. IL CASO DEL SUBTRASPORTO. RISCHI ASSICURATIVI CONNESSI ALLA SUBVEZIONE	26
4. LE PROPOSTE ASSICURATIVE. SI FA PRESTO A DIRE ASSICURAZIONE	32
5. LA PREVENZIONE. COME PREVENIRE IL RISCHIO: IL FISSAGGIO DEL CARICO	40
6. PROVE DI FUTURO. IL DIFFICILE RAPPORTO TRA POLIZZE E GUIDA AUTONOMA	44



1. ASSICURAZIONI E RISCHI PER L'AUTOTRASPORTO: I NUMERI



1.1 RCA: oltre il 12% di aumento per i camion in due anni

Un cassonato che in media percorre 100mila km all'anno nel 2023 (dato rilevato a marzo) doveva caricare sulla tariffa chilometrica un esborso di 0,1190 euro per l'assicurazione RCA, pari al 6,9% dei costi totali. A marzo 2025 il costo al chilometro per lo stesso mezzo diventa 0,1340 euro, il 7,5% dei costi totali, con un incremento del 12,6%. Va un po' meglio per un cisternato, impegnato sempre per 100mila km: a marzo 2023 doveva mettere in conto per l'assicurazione 0,1500 euro (il 7,9% dei costi), due anni dopo il costo arriva a 0,1630 euro (8,3% del totale), incrementato dell'8,7%. Sono dati dell'Osservatorio Federtrasporti che monitora l'intero paniere dei costi delle aziende di autotrasporto rilevando informazioni presso i propri associati.

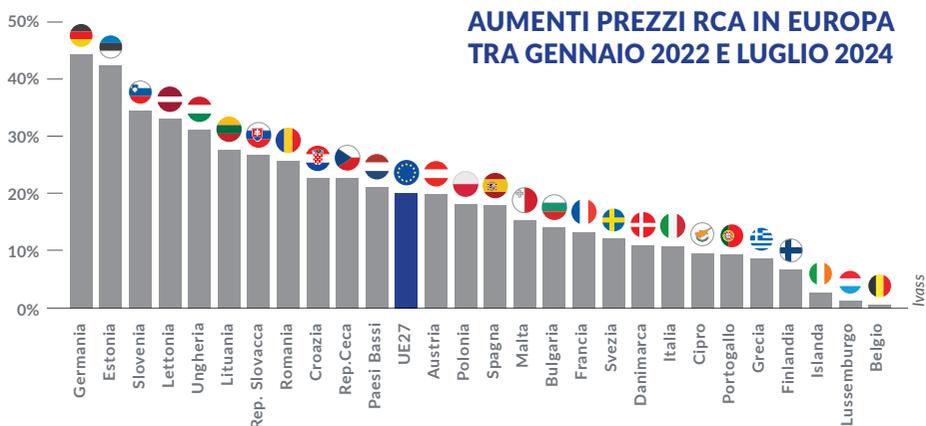
1.2 Il monitoraggio dell'Ivass

I dati Federtrasporti sono in linea con l'andamento rilevato dall'Ivass nel Quaderno 33 «Analisi delle dinamiche dei premi R.C. auto», pubblicato a marzo

2025, in cui l'Istituto per la vigilanza delle assicurazioni esamina le performance del premio medio dell'RCA per tutte le categorie di veicoli, dall'utilitaria al camion.

Il rapporto evidenzia che in Italia dal 2022 al 2024 i premi sono saliti in media del 10,1% seguendo un'onda inflattiva che investe il settore con un ritardo di circa 9 mesi, causato dal rinnovo dei contratti e dalle aspettative di aumento dei servizi in caso di sinistri da parte delle compagnie assicurative. Gli aumenti, però, puntualizza il rapporto, arrivano dopo che nel periodo 2014-2021 il premio medio per l'RCA era sceso del 25,3% in termini nominali e del 29,7% in termini reali. «Dopo questa lunga fase di contrazione – si legge nel rapporto – il premio medio risulta in aumento da fine 2022, con incrementi nel 2023 e 2024 pari rispettivamente al 6,1% e al 5% in termini nominali. L'incremento complessivo del premio medio pagato a luglio 2024 rispetto a gennaio 2021 è del 12,6%». Risultato che, secondo l'organismo, si attesterebbe comunque sotto la media Ue che, nello stesso periodo, ha visto aumenti del 19,6%, con la Germania in testa spinta da rialzi vicini al 45% e l'Italia posizionata dopo i maggiori paesi europei.

Sui premi assicurativi hanno influito le aspettative sui costi dei sinistri da parte delle compagnie: a fronte di prospettive rialziste, i premi aumentano per soddisfare future richieste di risarcimento. In contesti di inflazione crescente, secondo l'Ivass, l'incremento del premio è correlato all'aumento dei prezzi al consumo tramite due canali: l'incremento degli indici dei costi dei pezzi di ricambio e di manutenzione che incide sul costo medio dei sinistri; i prezzi crescenti dei risarcimenti per danni non patrimoniali (lesioni), spinti dalla rivalutazione inflattiva delle tabelle usate per determinare i risarcimenti.



1.3 Come aumenta la copertura per merci trasportate

Anche i premi per polizze che coprono i rischi legati alle merci trasportate seguono un trend di crescita. Secondo la rilevazione annuale dell'Ania, associazione delle imprese assicuratrici, l'ammontare complessivo dei premi pagati per questo tipo di copertura è stato nel 2024 di 407 milioni di euro, in rialzo dell'1,7% sul 2023, con un totale di premi raccolti pari a 399 milioni di euro, in crescita del 12% sul 2022, quando la lievitazione sul 2021 era stata del 18,2%.

Insomma, la tendenza è generalizzata, in linea con l'aumento di altri rami danni, che a fine 2024 – secondo l'Ania – hanno contabilizzato premi in crescita del 7,5% sul 2023, per un volume vicino ai 41 miliardi di euro. Risultato dovuto all'aumento dei premi RCA (+6,5%) e a una crescita significativa di altri rami danni (+7,9%) che – secondo l'associazione – «confermano una forte accelerazione del settore, segno di un crescente interesse degli italiani verso la protezione contro i rischi legati alla persona, ai beni e al patrimonio». I rami assicurativi a maggiore crescita sono: Assistenza (+8,2%); Incendio (+11,2%); Malattia (+12,1%); Corpi veicoli terrestri, di cui fa parte la protezione delle merci trasportate (+14,0%); Perdite pecuniarie (+14,6%). Tassi di crescita positivi, ma inferiori alla media si registrano per: Credito e Cauzione (+2,3%); Infortuni (+2,9%); RC Generale (+3,4%); Altri danni ai beni (+5,0%); Tutela legale (+6,3%).

1.4 Sicurezza: l'effetto ADAS riduce il rischio sinistri

I morti in incidenti stradali tra gli occupanti un autocarro diminuiscono del 32,5%. Il dato, riferito al 2023, è l'ultimo rilevato dall'Istat, ma fa comunque intravedere una tendenza molto positiva che si andrà ancor più concretizzando con l'introduzione degli ADAS, dispositivi di sicurezza resi obbligatori sui mezzi pesanti dal luglio 2024, ma già disponibili da anni sui nuovi modelli. Così, sul fronte della sicurezza stradale il buon risultato dell'autotrasporto è confermato anche da dati di fonti non istituzionali, come quelli di Scania Financial Services che ad aprile 2025 ha ricevuto 84 denunce di sinistro, di cui solo 17 relative a incidenti stradali riferiti alla circolazione. L'80% delle denunce, quindi, riguarda altre coperture. Trend che pone il traffico pesante in una posizione favorevole anche rispetto ad altri mezzi di trasporto: se nel 2023 sono stati 3.039 i morti in incidenti stradali in Italia (-3,8% sul 2022), le vittime tra i conducenti di monopattini e di biciclette e biciclette elettriche sono aumentate (+3,4%), tra i pedoni sono stabili, tra gli occupanti di vetture sono 1.332 in diminuzione del 3,1%, tra i motociclisti 734 (-6,0%), tra i ciclomotoristi 68 (-2,9). Tra gli occupanti di autocarri, appunto, si registrano 112 deceduti, pari al calo del 32,5%, il più elevato tra le categorie dei veicoli.

Anche le dinamiche degli incidenti (*si veda tabella a p.11*) vede i mezzi pesanti (autocarri,

autotreni, autosnodati e simili) protagonisti di neanche il 10% degli eventi. In particolare, va sottolineato il dato relativo all'investimento di pedoni da parte di camion, pari a neanche un decimo rispetto all'impatto con automobili.

INCIDENTI, QUALI E QUANTI SONO		
TIPO DI INCIDENTE	CATEGORIA DEL VEICOLO	
	autovetture private e pubbliche	autocarri, autotreni, autosnodati e simili
INCIDENTI A VEICOLI ISOLATI		
Investimento di pedone	13.655	1.124
Urto con veicolo in sosta	838	30
Urto con ostacolo accidentale	7.381	419
Urto con treno	3	1
Fuoriuscita	7.989	646
Frenata improvvisa	30	5
Caduta da veicolo	57	6
Totale	29.953	2.231
INCIDENTI TRA VEICOLI		
Autovetture private e pubbliche	49.691	4.704
Autobus e filobus	458	45
Tram	31	2
Autocarri, autotreni, autosnodati e simili	4.628	1.085
Velocipedi	10.721	827
Ciclomotori	3.706	228
Motocicli	19.814	1.439
Motocarri e motofurgoni	79	5
Quadricicli	134	12
Altri veicoli	416	33
Totale	89.678	8.380

Istat

1.5 La distrazione e le altre cause dietro i sinistri

Anche gli incidenti su strade urbane ed extraurbane sono in aumento. Le vittime, però, diminuiscono sul 2022 in tutti gli ambiti stradali: del 19% sulle autostrade, dello 0,3% sulle strade urbane e del 3,9% sulle extraurbane.

A causare gli incidenti sono soprattutto distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità elevata: i tre gruppi costituiscono in complesso il 36,5% dei casi (80.057).

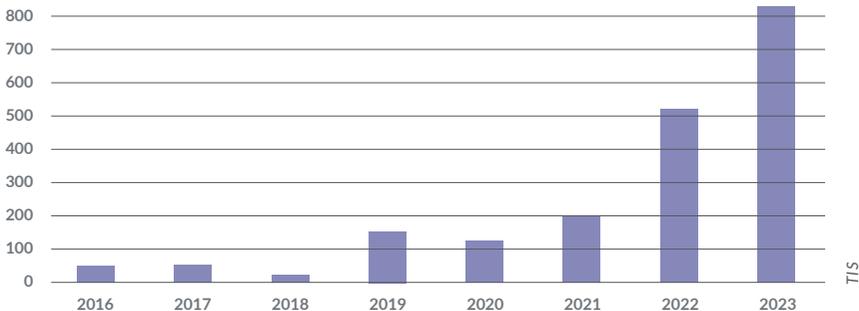
La guida troppo veloce è il comportamento più sanzionato dopo la sosta vietata e rappresenta il 37% del totale delle violazioni del codice della strada.

1.6 Allarme sicurezza sul lavoro: 131 decessi nel trasporto

Trasporto e magazzino è il secondo settore più esposto in Italia quando si parla di incidenti mortali sul lavoro. Lo attesta l'Inail che, nel bollettino semestrale di ottobre 2024, registra nel trasporto 131 decessi nel 2023, pari al 17,2% del totale dei lavoratori che hanno perso la vita lavorando. Risultato pesante, secondo soltanto all'edilizia con il 24,5%, mentre al terzo posto compaiono le attività manifatturiere (15,3%) e il commercio (circa il 10%).

Ci sono però altri dettagli statistici di rilievo. Per esempio, nel periodo esaminato dall'Inail la mortalità nel trasporto e magazzino ha registrato andamento altalenante. Nel 2019 le morti sono state 110, il 14,6% del totale; nel 2020, anno del Covid, si salta a 191 decessi con un incremento del 73,6%; nel 2021 si torna a 165, nel 2022 ci si attesta a 142 (ma sul totale sono quasi il 18% dei decessi), nel 2023 si scende a 131. Meno drammatica, ma comunque seria, la situazione degli infortuni sul lavoro. Secondo l'Inail le denunce diminuiscono tra il 2019 e il 2023 del 9,8%, ma le 36.971 denunce attuali rappresentano quasi il 10% delle totali.

FREQUENZA DELLE RIVENDICAZIONI DEI FURTI 2016-2023





1.7 Furti e rapine: l'Italia tra i paesi più esposti

L'Italia è tra i paesi europei a maggior rischio per furti delle merci. Secondo l'ultimo rapporto 2024 di TT Club, BSI e TAPA EMEA (rispettivamente, compagnia assicurativa specializzata in trasporto e logistica, società di consulenza e certificazione e associazione mondiale per la protezione del trasporto), il numero di furti nel 2023 risultava quadruplicato rispetto a due anni prima.

Come nel resto del mondo, le merci più esposte a furti e rapine sono i generi alimentari, seguiti solo nel Belpaese da abbigliamento, moda e prodotti farmaceutici. Secondo il rapporto, a sfavore dell'Italia, che si è guadagnata uno degli indici più alti in Europa nella classifica OCI (Organised Crime Index), giocherebbero due fattori: diverse infiltrazioni mafiose e camorristiche nella logistica, in grado di facilitare furti, rapine e sottrazione di merci; la posizione geografica dell'Italia, porta d'ingresso in Europa tramite i porti per

diverse catene logistiche provenienti da altri continenti e dirette verso il Nord Europa. Questo produrrebbe una concentrazione di crimini, in particolare nelle zone a maggiore densità industriale e logistica. Tanto che l'area milanese è sul podio per i furti del carico, mentre le autostrade A50, A64, A1 e A4 sono quelle dove avvengono più rapine e sottrazioni.

1.8 Un carico fermo è un carico a rischio

Il rischio furti cresce in modo esponenziale quando il veicolo carico si ferma: su strada, per le pause dell'autista, o in prossimità di Ce.Di e di centri logistici in attesa dell'apertura. E qui si annida il rischio: il 20% dei furti di merce avviene dal container, un altro 40% dalla struttura in cui è depositata, il 18% riguarda anche il mezzo su cui viaggia la merce. I dati del TT Club per il 2023 mostrano che il 31% dei furti di merci in Italia è riconducibile a veicoli parcheggiati, in aree non custodite o lungo la strada. «Purtroppo, l'Italia - nota il rapporto - ha uno dei numeri più bassi di parcheggi sicuri in Europa e le aziende hanno poche alternative, nel tentativo di limitare i rischi e proteggere la sicurezza». Il rapporto di TAPA cita un numero di *Uomini e Trasporti* del 2023, in cui la rivista calcola l'esistenza di un parcheggio in aree di sosta sicure ogni 289 camion circolanti.

La criminalità ha messo in atto diverse strategie per arrivare al carico: si va dal blocco del mezzo con altri veicoli sulle autostrade a sistemi più raffinati legati all'identità degli autisti, sostituiti con criminali pronti a sottrarre il carico oppure infiltrati nei magazzini per facilitare l'accesso ai malfattori.

1.9 Più che raddoppiati i furti dei commerciali

Nel 2024 la categoria dei veicoli commerciali ha vissuto un vero e proprio boom di furti: ben 1.310 episodi, +112% rispetto ai 619 casi del 2023. È quanto emerge dal Dossier sui Furti di veicoli 2025, elaborato da LoJack Italia, società del Gruppo CalAmp, che ha raccolto i dati del ministero dell'Interno sul 2024 e li ha integrati con quelli provenienti da elaborazioni e report nazionali e internazionali sul fenomeno. Un autentico cambio di passo nelle strategie criminali, che sembrano aver preso di mira in modo sistematico questi mezzi, testimoniata anche dal contestuale calo della percentuale di recuperi dal 50% del 2023 al 41% del 2024. Le regioni in cui sono stati rubati più veicoli sono state Sicilia (223) e Lazio (197), mentre rispetto ai modelli è il brand Iveco, con 948 sottrazioni, a esprimere il 72% del totale dei furti nel settore. Una precisazione: rispetto al totale dei furti di veicoli commerciali, quelli oltre le 3,5 tonnellate, sono circa l'1% del totale.

1.10 Il trasporto, un settore sotto attacco informatico

Anche trasporti e magazzini sono nel mirino dei criminali informatici. E se l'Italia spicca

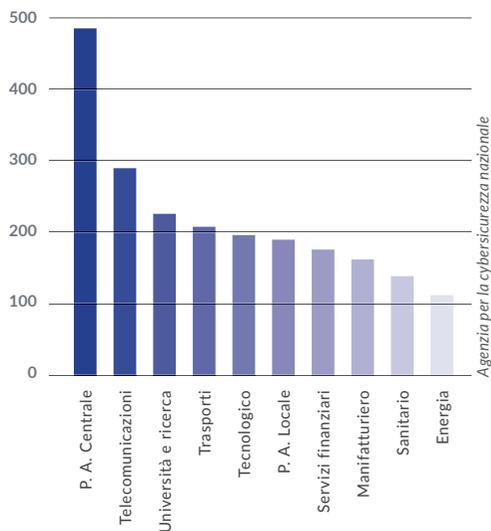
per numero di incidenti, trasporti e magazzini nostrani attraggono il 26% degli attacchi cyber nel mondo in questo settore (dati 2024), in particolare dovuti a malware (pari al 38% delle minacce) e DDoS (21%). L'analisi è stata condotta da Clusit, associazione per la sicurezza informatica che ogni anno pubblica un rapporto (l'ultimo a maggio 2025) in cui si analizza la situazione mondiale a confronto con quella italiana.

Anche l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale mette i trasporti ai primi posti tra i settori più colpiti: nel 2024, secondo la relazione presentata in Parlamento il 13 maggio 2025, i trasporti sono stati vittima di 214 eventi, su un totale di 1.979, pari all'11% degli attacchi.

1.11 I dati dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale

Secondo la relazione dell'ACN, nel 2024, il CSIRT, ovvero l'hub nazionale delle notifiche obbligatorie e volontarie di incidenti cibernetici, ha registrato 1.979 eventi cyber, circa 165 al mese di media con un picco di 283 a maggio e una crescita sul 2023 del 40%. Gli incidenti veri e propri, invece, sono stati 573, in crescita del 90% sul 2023, ma l'incremento si deve in buona parte all'obbligo di notifica introdotto dalla direttiva NIS 2. Il Nord Italia è l'area più colpita da questo tipo di crimine, in particolare Milano e Torino e Roma, a conferma di una concentrazione delle attività ostili in contesti con elevata densità di insediamenti industriali, di infrastrutture critiche e di sedi di rilevanza istituzionale.

I DIECI SETTORI PIÙ COLPITI DA ATTACCHI INFORMATICI



PER ORIENTARSI

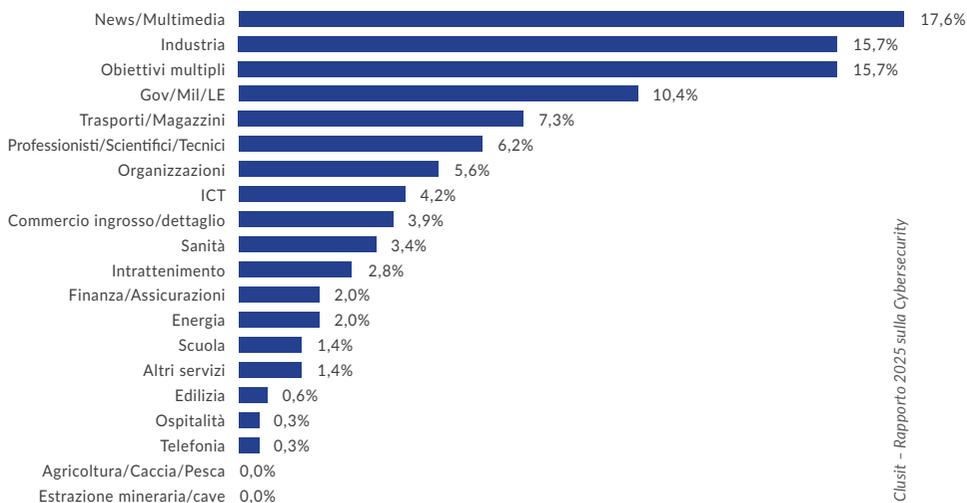
MALWARE abbreviazione di malicious software, è un termine generico che si riferisce a qualsiasi software progettato con l'intento di causare danni a un sistema informatico.

DDoS - Distributed Denial-of-Service è un attacco informatico che sovraccarica un server o un servizio con traffico proveniente da una rete infetta rendendo il servizio inaccessibile per gli utenti.

1.12 L'Italia nel contesto internazionale

Nel mondo dal 2020 al 2024 si sono registrati 12.732 incidenti cyber, 3.541 nel solo 2024, con un incremento del 27,4% rispetto al 2023. Secondo un rapporto Clusit, nel mirino dei cyber criminali ci sarebbero soprattutto istituzioni, governi e organizzazioni legate alla sanità. A livello globale, trasporti e magazzinaggio rappresentano il 2,8% degli eventi, di cui il 26% interessano l'Italia. Infatti, tra 2020 e 2024 Clusit ha censito 973 incidenti di particolare gravità che hanno preso di mira realtà italiane. Di questi, 357, quasi il 39% del totale, sono avvenuti nell'ultimo anno, con una crescita sul 2023 del 15,2%, inferiore rispetto al dato globale (27,4%), invertendo la tendenza dello scorso anno in cui si registrava un aumento degli incidenti in Italia (65%) più significativo rispetto a quello internazionale (11,7%). Transportation/Storage rappresentano il 7,3% delle vittime, ma in Italia nel 2024 sono avvenuti il 26% degli incidenti mondiali registrato in questo settore. Nel 2024 le minacce malware occupano la prima posizione con il 38% degli eventi, mentre i DDoS con il 21% cedono il primo posto occupato nel 2023 con il 36% del totale. C'è un'altra novità significativa: al terzo posto si trovano gli incidenti basati su vulnerabilità, con il 19%, una quota storica per l'Italia. Questo incremento è giustificato dall'influenza degli incidenti che hanno colpito il settore dell'editoria particolarmente rilevante nel corso del 2024. Infine, l'11% dei casi riguarda il Phishing, tecnica prediletta per accedere ai sistemi passando per il fattore umano attraverso messaggi o mail.

LE VITTIME PIÙ GRAVI DI CYBERATTACCHI



Clusit - Rapporto 2025 sulla Cybersecurity