

 SHIPPINGITALY.IT

 SUPPLYCHAINITALY

 AIRCARGOITALY

 24
SUPER YACHT



Click
AND
read

PDF

interattivo



RISCHI E ASSICURAZIONI NEI TRASPORTI

NICOLA CAPUZZO
DIRETTORE RESPONSABILE

EDIZIONE 2022
© RIPRODUZIONE RISERVATA



INDICE

Introduzione	PAG. 3
Più aumento scorte che reshoring: il ridisegno delle supply chain alla prova dei fatti	PAG. 4
Risk management e logistica: il caso del Gruppo Ferrero	PAG. 5
Larizza: "Attenzione alle deroghe nella assicurazioni per trasporti Atp"	PAG. 6
La sicurezza nella logistica secondo GM International	PAG. 7
L'allarme del Copasir sui porti italiani e sulla flotta mercantile	PAG. 9
Da Sace ecco la Mappa dei rischi 2022 per gli scambi commerciali mondiali	PAG. 10
Che cos'è una due diligence assicurativa	PAG. 12
Spedizioni e mercato del lavoro: aumentano i rischi ma anche il potere contrattuale per i lavoratori	PAG. 13
Mediterranea Underwriting: "Un incubatore di competenze ed esperienze a vantaggio dei nostri Assicurati"	PAG. 14
Buone notizie dal mercato delle assicurazioni marittime anche se preoccupano le grandi portacontainer	PAG. 16
Trasporti marittimi e decarbonizzazione: anche le assicurazioni faranno i conti con i Poseidon Principles	PAG. 18
Cyber, digital & safety: il mondo dei trasporti è ancora troppo esposto ai rischi	PAG. 19
L'allarme di Merlo: "Logistica e porti nel mirino della pirateria informatica"	PAG. 21
Rischi cyber da assicurare nel mondo dei trasporti: Marine Insurance Agency e HDI Global Specialty già al lavoro	PAG. 22
Attacchi cyber sulle navi: per Aceti (Sababa) l'automazione può diventare un rischio	PAG. 23
Minacce informatiche e rischi della supply chain	PAG. 24
Trasporto aereo tra nuovi rischi e contratti in evoluzione	PAG. 26
Come e quanto il conflitto in Ucraina sta impattando sui trasporti marittimi	PAG. 27
Allianz: diminuiscono le perdite totali nel settore marittimo ma la guerra e le grandi navi preoccupano	PAG. 28
Emsa ha pubblicato i dati sugli incidenti marittimi in Europa nel 2021	PAG. 31
Scenario internazionale della grande nautica	PAG. 33
I rischi catastrofali nel contesto delle assicurazioni "marine"	PAG. 35
Mostre d'arte: rischi e profili assicurativi	PAG. 35
Statistica Corpi Marittimi	PAG. 36
Statistica Merci Trasportate	PAG. 37

INTRODUZIONE

C *ryber security, gigantismo navale, instabilità politica e criticità delle catene logistiche. Sono questi i maggiori rischi con cui si trovano a dover fare i conti in questo momento le aziende italiane e internazionali attive nel mondo dei trasporti e della logistica.*

*Instabilità politica (con al centro il conflitto in Ucraina) e pirateria informatica (con la Russia baricentro di molti attacchi) sono diventate due facce della stessa medaglia. Una medaglia che tiene costantemente in apprensione il settore dei trasporti e che richiede nuove attenzioni, servizi e competenze specializzate. A questi temi il gruppo editoriale Alocin Media e le redazioni di **SHIPPING ITALY, SUPER YACHT 24, AIR CARGO ITALY** e **SUPPLY CHAIN ITALY** hanno dedicato un inserto speciale raccogliendo in un'unica pubblicazione alcuni dei migliori contributi pubblicati nel corso degli ultimi mesi.*

Contenuti che raccontano e approfondiscono come le grandi aziende stiano affrontando i principali fattori d'incertezza e di insicurezza per le proprie produzioni e catene logistiche, le minacce per le spedizioni merci e per la navigazione e i trasporti.

Nell'inserto trovano spazio anche i suggerimenti, i servizi e le contromisure esistenti oggi sul mercato e che vengono messe a disposizione delle aziende dalle compagnie assicurative e dai broker attivi nel comparto.

Tra i vari approfondimenti trovano spazio le parole del Group insurance manager di Ferrero, del presidente di Federlogistica, Lugi Merlo, l'annuale Safety & Shipping Review 2022, un'analisi sui Poseidon Principles, sulla geopolitica mondiale e molti altri contenuti su cargo aereo, nautica, shipping e logistica.

Buona lettura!



DIRETTORE RESPONSABILE
NICOLA CAPUZZO

Più aumento scorte che reshoring: il ridisegno delle supply chain alla prova dei fatti

Cosa resta del dibattito sulla regionalizzazione delle supply chain e sulla gestione dei rischi a due anni dallo scoppio della pandemia di Covid-19 che in qualche modo lo ha generato? Molto, anche se le ambizioni rivoluzionarie dei supply chain director in questo senso si sono dovute spesso scontrare con la realtà.

Sul tema è **tornata McKinsey&Company** che, dopo avere intervistato un campione di manager nel 2020, ne ha risentito un altro di analoghe caratteristiche nel 2021 per capire se e quali strategie per mettere in sicurezza o rendere più flessibili le supply chain siano state davvero implementare. Nella prima indagine, il 93% dei dirigenti dell'area supply chain intervistati aveva dichiarato di voler rendere le proprie filiere più flessibili, agili e resilienti. Un anno dopo il 92% degli interpellati ha affermato di averlo fatto davvero, ma gli interventi attuati sono stati diversi rispetto a quelli immaginati. Se nel 2021 la maggior parte delle aziende programmava di voler intervenire su più fronti – aumentando le scorte di prodotti, componenti e materiali e regionalizzando le forniture – la prova dei fatti ha mostrato che le azioni hanno riguardato perlopiù il primo aspetto.

“Le aziende inizialmente avevano pianificato di aumentare il nearshoring dei fornitori per aumentare la resilienza, ma hanno finito per incrementare le scorte” è la sintesi del report.

Le iniziative sono state diverse a seconda del settore considerato. I più attivi sono stati gli operatori di quello sanitario, che hanno applicato in modo più ampio le misure (il 60% degli intervistati ha detto di avere regionalizzato le proprie catene di approvvigionamento e il 33% di aver avvicinato la produzione ai mercati finali). Solo il 22% degli intervistati dei settori automotive, aerospaziale e difesa ha regionalizzato la produzione, nonostante più di tre quarti di loro avesse dato la priorità a questo punto nel sondaggio del 2020. Le aziende di prodotti chimici e materie prime sono infine quelle che hanno modificato meno le loro catene di approvvigionamento durante l'ultimo anno. A spiegare le differenze secondo McKinsey sono le caratteristiche strutturali delle industrie coinvolte (quelle chimiche ad esempio necessitano di siti di produzione grandi e costosi e quindi di investimenti che richiedono anni per essere completati) ma anche le difficoltà nel trovare fornitori per i propri progetti di re/nearshoring.

Ciononostante, **la regionalizzazione delle filiere resta una priorità e il 90% degli intervistati ha detto di voler perseguire questo obiettivo nei prossimi tre anni** (la totalità degli appartenenti al settore sanitario e a quello di infrastrutture e costruzioni ingegneristico in particolare lo ritiene fondamentale).

Un ambito su cui questi due anni hanno inciso molto è inoltre quello della gestione del rischio, diventata tra le prime preoccupazioni delle aziende. Per la prima volta, la maggior parte degli intervistati (95%) ha detto di avere al suo interno processi di questo tipo per gli approvvigionamenti e il 59% di averne approntati di nuovi negli ultimi 12 mesi. Se il 4% ha istituito da zero una nuova funzione di gestione del rischio, la maggior parte degli intervistati ha però rafforzato capacità già esistenti.

Le iniziative avviate sono state differenti a seconda dell'esperienza già conseguita dalle aziende in questo ambito: le organizzazioni più mature hanno sviluppato nuove pratiche, i 'nuovi' hanno acquistato software dedicati.

Secondo McKinsey, anche tra chi effettua un monitoraggio dei rischi della propria supply chain restano però alcune criticità.

Meno della metà degli intervistati conosce infatti l'ubicazione dei fornitori di primo livello e solo il 2% conosce quella dei supplier di secondo o ulteriore livello.

Un altro ambito toccato dalla ricerca riguarda la digitalizzazione. La stragrande maggioranza degli intervistati ha detto di avere investito in tecnologie per la supply chain, e per molti settori tali investimenti sono stati nel 2021 superiori a quelli pianificati inizialmente. In particolare, gli operatori dell'automotive erano riluttanti a impegnarsi in questa direzione nel 2020, ma il 100% di loro alla fine lo ha fatto. Quasi tutte le aziende prevedono anche ulteriori investimenti digitali in futuro.

Le iniziative in corso e quelle pianificate si stanno concentrando soprattutto sulla visibilità. Ad esempio, dal maggio 2020, il 30% degli intervistati ha implementato nuovi sistemi di gestione e monitoraggio delle performance ma, nonostante l'esperienza degli ultimi due anni, solo il 39% delle aziende sta investendo in strumenti specifici per monitorare i rischi e le disruption. Un limite continua a essere la **(scarsa) presenza di competenze digitali all'interno delle aziende**, certificato dagli stessi intervistati dato che solo l'1% di loro pensa che la sua azienda ne abbia in misura "sufficiente".



Risk management e logistica: il caso del Gruppo Ferrero



Digitalizzazione, cyber security e logistica: i motivi di preoccupazione per le aziende che operano nei trasporti sono molti. Il tema del risk management nel settore della logistica e della distribuzione merci è stato al centro di un webinar organizzato da Assiteca (società di brokeraggio assicurativo) e Bonelli Erede (studio legale) al quale ha preso parte anche Alessandro Cavallini, group insurance manager del colosso dolciario Ferrero.

Spiegando che già da quattro anni l'azienda piemontese ha creato un'organizzazione interna dedicata al risk management nel campo dell'it, Cavallini ha raccontato che per i loro fornitori di servizi (anche di trasporti e logistica) sono stati predisposti dei 'minimum insurance requirement'. "A conferma di quanto alta sia l'attenzione verso i potenziali rischi cyber, il dipartimento ad hoc per la sicurezza informatica del Gruppo Ferrero ha adottato alcuni precisi strumenti informatici e alcune policy interne mirate" ha spiegato durante il webinar Cavallini. Nell'occasione, alla domanda su cosa chiederebbe al mercato in termini di miglioramenti da raggiungere, ha risposto citando l'esigenza di servizi integrati da parte dei fornitori terzi della logistica (e non solo): "Mi riferisco in particolare al rafforzamento dei network in ambito peritale, legale ma anche di spedizionieri al fine di poter essere il più possibile tempestivi e capillari in caso di necessità d'intervento".

A proposito di digitalizzazione e logistica, il group insurance manager di Ferrero ha richiamato l'attenzione sul fatto che non tutto il mondo corre alla stessa velocità. "Grandi gruppi della logistica e vettori marittimi - ha detto - offrono in effetti interessanti soluzioni di tracciamento del carico ma un gruppo come il nostro, quando esporta ad esempio cacao dalla Costa d'Avorio verso l'Europa, spesso in Africa fatica persino a trovare container isotank, figurarsi quindi i container reefer. Bene che si parli di smart container e di tutte le modernissime funzioni proposte ma se poi le condizioni non sono le stesse in tutte le parti del mondo limitare lo sguardo solo ad alcuni paesi o continenti serve a poco".

Negli ultimi anni il Gruppo Ferrero, com'è naturale, si è trovato a dover affrontare diverse situazioni di risk management per questioni che hanno riguardato direttamente vettori marittimi o altri player del settore della logistica (attacco informatico a Maersk, blocco del canale di Suez, ecc.) con tutto ciò che normalmente consegue in casi come questo in termini di ritardi delle spedizioni e conseguenti danni economici. A conferma di quanto sia tenuto in considerazione il risk management in ambito it, il colosso dolciario piemontese ha negli ultimi tempi raddoppiato i massimali delle proprie coperture nel campo della cybersecurity.

Durante il webinar intitolato "Cyber, Digital & Safety: il Risk Management nella Logistica 4.0", Emanuele Capra, Responsabile cyber security & business continuity di Assiteca, ha raccontato: "Rileviamo in media un attacco informatico alla settimana ma ancora oggi sono poche le aziende che dedicano un budget specifico alla sicurezza informatica. Il backup dei dati, dei server e della rete da parte di ogni azienda dovrebbe essere ormai un qualcosa di scontato ma purtroppo così non è". Capra ha inoltre sottolineato il fatto che "molte aziende italiane sono sotto attacco anche perché vengono sottratte informazioni importanti sul know how e documentazione riservata, oltre a contatti e database". Insomma a rischio è il made in Italy.

Fra i vari temi sollevati dall'avvocato Enrico Vergani (Bonelli Erede) anche quello delle criticità riconducibili alla contrattualistica, ai riscatti (spesso in criptovalute), allo sviluppo tecnologico collegato alla necessaria formazione del personale e all'organizzazione interna delle aziende. "La trasparenza dev'essere condivisa" ha sottolineato l'esperto legale genovese, richiamando l'importanza ad esempio della certificazione Iso 27001: "Quante sono le aziende del settore trasporti che la hanno?" ha domandato in maniera provocatoria. Non molte è la risposta scontata, eppure secondo i legali questo sarebbe già un primo prerequisito importante per le società al fine di dimostrare la propria 'innocenza' di fronte a eventuali richieste di risarcimento danni. Anche perché, come evidenziato da Matteo Berlingieri (Assiteca), "le compagnie assicurative stanno rapidamente evolvendo e accrescendo le proprie competenze in materia anche di cybersecurity", in molti casi dopo essere rimaste scottate da sinistri importanti, con la conseguenza che "ora i massimali offerti sono stati notevolmente abbassati rispetto a qualche tempo fa".

Larizza: “Attenzione alle deroghe nella assicurazioni per trasporti Atp”

Rischio guerra, estensioni specifiche per le carni per evitare casi di salmonella o per contenitori non elettrificati.

Sono diversi gli elementi da tenere in considerazione se si vogliono stipulare delle polizze per il trasporto refrigerato “consapevoli”, e cioè che permettano di evitare brutte sorprese nei casi in cui qualcosa non vada per il verso giusto.

“Prendiamo il caso di una azienda che produca latticini e li spedisca negli Usa per via aerea assicurandoli con una copertura per il caso del ‘mancato freddo’, ricevendo pertanto un certificato con clausola all risk. Poi però la merce arriva avariata per un errore di impostazione del termostato del vettore. L’assicurazione pagherà? La risposta è: dipende” ha esemplificato Franco Larizza, presidente del Cda di Larizza Consulting Insurance Broker.

Intervenuto in chiusura della sessione dedicata al trasporto e alla logistica refrigerata Atp del convegno Shipping, Forwarding and Logistics meet Industry, l’esperto di assicurazioni ha dedicato il suo intervento a sottolineare quindi la necessità di prevedere adeguate deroghe alle polizze standard, prestando attenzione alle limitazioni e prescrizioni che queste prevedono abitualmente. In genere, ha spiegato Larizza, le assicurazioni coprono guasti o rotture accidentali, eventi occorsi durante il trasporto (alle merci o ai mezzi), a condizioni però stabilite. Ovvero che gli stessi mezzi siano forniti di impianti idonei, che abbiano un sistema di rilevazione delle temperature (con sistemi per segnalare le anomalie) e così via.

Di contro, sono solitamente esclusi i casi di errata regolazione del termostato, di errata circolazione dell’aria per errori nello stivaggio a cura del mittente, di mancata prerrefrigerazione (se necessaria), di mancata rispondenza alle disposizioni dei vari Stati (di origine, transito e destinazione), di mancata indicazione della temperatura, oltre che i casi di guerra, scioperi e terrorismo. Fortunatamente però “per esperienza, l’assicuratore accetta delle estensioni, ma bisogna chiedere delle opportune deroghe, ricordando che parliamo di un contratto privato”. Secondo Larizza, proprio sulla base di quanto osservato negli anni, sono solitamente accettate variazioni sui tempi di breakdown, che possono così ad esempio “essere ridotti a 4-6 ore per prodotti refrigerati o freschi”. Per quel che riguarda il trasporto delle carni, l’assicuratore suggerisce di estendere la copertura al periodo di conservazione per evitare i casi di salmonella. Accorgimenti specifici vanno poi considerati in ragione della modalità di trasporto. “Nella traversata marittima, bisogna fare attenzione alle eventuali interruzioni elettriche”, mentre nelle spedizioni aeree bisogna prevedere ad esempio una clausola specifica che preveda l’impiego di un certo contenitore non elettrificato che consenta la temperatura costante per 72 ore (ovvero la massima durata prevedibile di un trasporto di questo tipo” e molti altri elementi a seconda della specificità del trasporto e della merce.

“L’inserimento e il rispetto di queste clausole aggiuntive - conclude Larizza- è fondamentale per poter star tranquilli circa la copertura”,



Franco Larizza



La sicurezza nella logistica secondo GM International



La sicurezza nella logistica è un tema ampio, che copre diversi aspetti e differenti ambiti di competenza.

GM International vanta oltre 50 anni di esperienza nel settore ed ha quindi sviluppato al suo interno tutte le capacità necessarie per affrontare questo tema in tutta la sua complessità.

Un primo ambito relativo alla sicurezza è quello della gestione fisica delle merci in magazzino, che si declina in diversi punti.

Per prima cosa, occorre che il magazzino sia un luogo di lavoro sicuro, ovvero dove non ci siano rischi inerenti alla sicurezza e la salute dei lavoratori.

Può sembrare una cosa ovvia o scontata, ma non è così: lo scorso anno, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, ha creato una “task force” con personale ispettivo ordinario e tecnico dell’Ispettorato Nazionale del Lavoro, dei Carabinieri per la Tutela del Lavoro, dell’Inps, dell’INAIL, della Guardia di Finanza, del MISE e la collaborazione dell’Agenzia delle Entrate, allo scopo di porre in essere controlli incrociati sugli operatori logistici. Una prima ispezione su 90 aziende ha portato alla sospensione dell’attività di 4 aziende per lavoro nero e di 15 aziende per motivi di salute e sicurezza; inoltre circa la metà delle aziende ispezionate presentava irregolarità proprio sulla sicurezza.

Da sempre GM International mette la salute e la sicurezza al primo posto nei suoi obiettivi aziendali. Il Sistema di Gestione della Qualità certificato, attesta questo impegno. Il nuovo magazzino, inaugurato nel luglio 2021, rispecchia questi principi. In un’area di 5.500 metri quadrati, le merci sono stoccate sia a terra che in verticale a seconda del tipo di prodotto e del tempo di permanenza in magazzino.

La sicurezza dell’intera area è certificata, sia per quanto riguarda la tipologia e la capacità di carico delle scaffalature, che per quanto riguarda aerazione ed illuminazione. Tutto il personale viene costantemente coinvolto in **percorsi di formazione sulla sicurezza** relativa sia alla movimentazione delle merci a mano e con transpallet, sia alla gestione delle delicate fasi di carico e scarico dei pallet dai camion. Tutti gli operatori utilizzano i necessari dispositivi di protezione personale. Inoltre dall’insorgenza dell’emergenza Covid-19 sono state messe in atto ulteriori misure a garanzia sia del personale di GM International, che degli autotrasportatori esterni.

Il magazzino di GM International è magazzino doganale: merci in transito; magazzino estero di temporanea (A3) e diretta custodia (A4), così come deposito IVA. Le merci possono quindi essere detenute “allo stato estero”, fino a che i Clienti non hanno la necessità di utilizzarle, beneficiando così del differimento del pagamento dell’IVA e dei diritti doganali. Questo significa che il magazzino di GM International è sottoposto a controlli periodici da parte delle autorità doganali, laddove **l’accezione di sicurezza si estende al rispetto delle norme relative all’ingresso delle merci nel nostro Paese.**

In questo senso, GM International può vantare due importanti certificazioni: sistema per l’ottenimento dello status di “AEOC” (Operatore Economico Europeo) per la gestione della compliance doganale e sistema per l’ottenimento dello status di “Agente Regolamentato” nelle spedizioni sicure di merci aeree. GM International è infatti riconosciuta a livello globale tramite un codice identificativo IATA, che attesta la qualità del trasporto aereo e il **soddisfacimento degli standard di qualità su tutte le operazioni svolte con le oltre 250 compagnie aeree membri di IATA.** Non si tratta di certificazioni “di facciata”, ma di un serio impegno a garantire la sicurezza dei trasporti in tutte le sue fasi.

Sicurezza significa anche corretta gestione dei prodotti, soprattutto quando si tratta di merci pericolose, deperibili o soggette a restrizioni. Nel corso degli anni GM International ha richiesto e ottenuto diverse certificazioni, che attestano l’idoneità

al deposito di merci quali farmaci e principi attivi. In particolare la certificazione GDP (Good Distribution Practice) e il nulla osta da parte dell'UOC Vigilanza Farmaceutica, certificano che lo stoccaggio dei prodotti avviene in luoghi idonei al mantenimento delle caratteristiche dei medicinali e delle sostanze attive.

Nel magazzino di GM International è prevista infatti un'area "Pharma" a temperatura controllata per lo stoccaggio e la conservazione dei farmaci e dei principi attivi, dotata di sistema di monitoraggio continuo di temperatura, luminosità e umidità, mentre il trasporto

da Malpensa a Lainate dei

prodotti e delle sostanze attive viene eseguito in furgoni isoterme con temperature impostate a seconda delle esigenze specifiche di ogni carico.

Come previsto dalle linee guida Europee in tema di Good Distribution Practice (GDP) il magazzino è gestito in logica FEFO (First Expiry, First Out), con controlli periodici dell'inventario, in modo da prevenire ogni rottura, perdita, contaminazione tra i prodotti. Il magazzino è inoltre dotato di sistemi anti intrusione e controllo degli accessi, per garantire l'integrità dei prodotti e dello stock.

GM International è inoltre specializzata nei servizi di logistica per l'industria elettronica ed informatica, che comprendono l'organizzazione dei trasporti dei componenti - prevalentemente dai Paesi asiatici -, lo sdoganamento delle merci stesse e la gestione dello stock.

Nel magazzino di GM International è quindi presente una partizione dedicata ai prodotti elettronici, in particolare quelli soggetti a controlli o restrizioni perché classificati come "merce pericolosa" o infiammabili, come le batterie. La gestione dello stock di merci pericolose richiede costanti corsi di aggiornamento secondo le normative vigenti ed una scrupolosa condotta da parte di tutti gli addetti, per questo vengono svolti periodicamente corsi di formazione specifici e ispezioni per il controllo della qualità.

Infine il magazzino di GM International è certificato HACCP, può quindi gestire anche i prodotti chimici per l'industria alimentare e nutrizionale in totale sicurezza e nel rispetto delle normative italiane ed europee.

Come si vede, in una attività complessa come è quella di spedizioniere internazionale, che deve gestire tutte le diverse fasi del "viaggio" di un prodotto, sono molteplici i sistemi da mettere in atto per garantire che tutte queste fasi siano gestite in sicurezza e nel rispetto delle normative in essere. Inoltre ogni tipologia di prodotto presenta criticità specifiche ed è per questo che negli anni GM International ha ottenuto tante importanti certificazioni.

Da ultimo, GM International, attraverso i suoi consulenti e con il coinvolgimento di tutto lo staff, ha deciso di intraprendere il processo teso a integrare la responsabilità sociale e la sostenibilità nelle strategie in tutti i processi aziendali, in modo da potersi fregiare entro l'anno del titolo di Green Company. In questo senso, l'obiettivo di GM International è partecipare con comportamenti individuali e di impresa allo sforzo collettivo per la tutela dell'ambiente, un tema che è sempre più al centro del dibattito di tutti gli operatori logistici.



GM INTERNATIONAL
 A Freight Forwarding Company
 www.gminternational.net

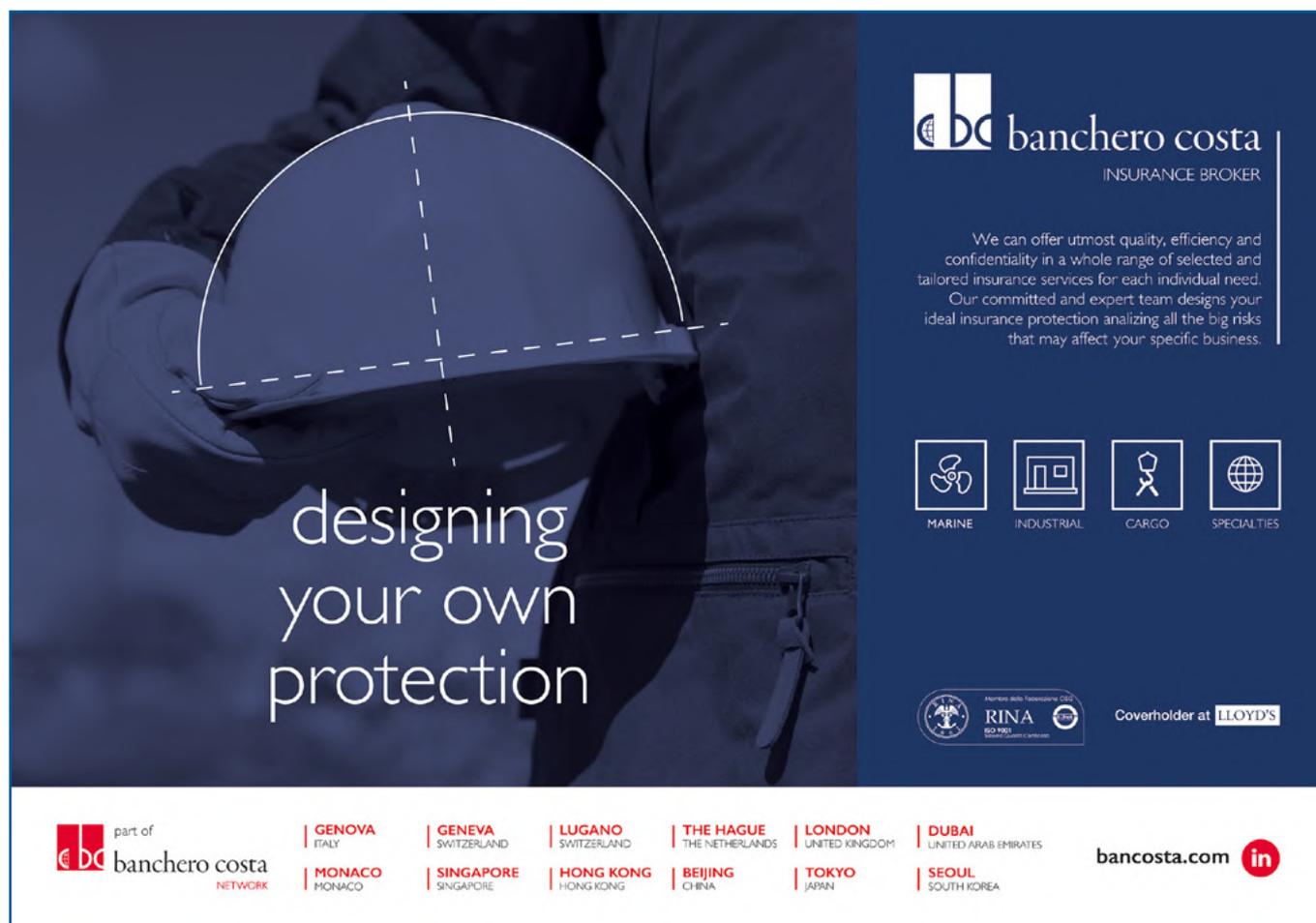
GM INTERNATIONAL
 via J.M. Fangio 11 Edificio C5
 Comparto D 20045 Lainate (MI)
 sales@gminternational.net
 www.gminternational.net

 gm-international-s-r-l-

L'allarme del Copasir sui porti italiani e sulla flotta mercantile

Nella **relazione annuale sulla sicurezza nazionale italiana**, il Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica (Copasir) invita le autorità a prestare attenzione alla penetrazione economica di governi stranieri, come la Francia o la Cina, in settori strategici. Un paragrafo è espressamente dedicato alle infrastrutture portuali e "alla minaccia estera nel Mediterraneo". Questo è quanto viene riportato dal Copasir:

"Un altro ambito strategico su cui si è soffermata l'attenzione del Comitato, anche in virtù di quanto emerso nel corso di alcune audizioni, è quello del controllo sui trasporti marittimi. In quest'ambito, negli ultimi anni, si è registrata una intensa attività da parte di attori extra UE volta all'acquisizione di quote di partecipazione, in taluni casi anche di controllo, nei principali terminal portuali europei e mediterranei e nei confronti delle più importanti compagnie di navigazione. Emblematico è il caso del colosso COSCO, controllato dal Governo cinese, il quale non solo ha acquisito la partecipazione e in taluni casi la gestione di diversi terminal portuali europei ma risulta anche, attraverso una propria controllata, il principale produttore mondiale di container. In tale ambito, si evidenzia l'importanza sul piano internazionale delle flotte mercantili italiane come attori di rilevanza globale sia nel settore dei container che in quello delle crociere; proprio la crescente rilevanza delle nostre filiere potrebbe attirare l'interesse di soggetti extraeuropei, con il rischio di una futura potenziale dipendenza da questi ultimi. Si coglie, pertanto, l'occasione per rilevare il peso della flotta italiana e delle navi porta container, tanto più a fronte di un'integrazione con il trasporto aereo che accentua la natura strategica di tale settore. Le principali infrastrutture portuali italiane, sono già state oggetto di attenzione da parte di attori stranieri. Si pensi ad esempio al caso delle interlocuzioni con il Governo cinese in occasione della sottoscrizione del Memorandum sulla Via della seta, che ha registrato anche un interesse per i porti di Savona-Vado Ligure, Venezia, Trieste, Napoli, Salerno e Taranto. Pur non essendo avvenuto un trasferimento del controllo all'estero di queste infrastrutture, esse costituiscono certamente degli asset strategici a rischio. Ciò anche in considerazione della collocazione geografica e della conformazione del territorio italiano che rendono il nostro Paese un ponte strategico tra l'Europa e il resto del Mediterraneo in particolare con i Paesi che si affacciano sulla sua sponda meridionale. La tutela delle infrastrutture portuali - che non può prescindere dal preservare e rafforzare la presenza della flotta italiana - è necessario che si collochi nell'ambito di una più ampia strategia e politica italiana di sicurezza sul Mediterraneo."



designing your own protection

banchemo costa
INSURANCE BROKER

We can offer utmost quality, efficiency and confidentiality in a whole range of selected and tailored insurance services for each individual need. Our committed and expert team designs your ideal insurance protection analyzing all the big risks that may affect your specific business.

MARINE INDUSTRIAL CARGO SPECIALTIES

RINA
Numero della Federazione CIG
ISO 9001
ISO 14001
Coverholder at LLOYD'S

part of **banchemo costa** NETWORK

GENOVA ITALY	GENEVA SWITZERLAND	LUGANO SWITZERLAND	THE HAGUE THE NETHERLANDS	LONDON UNITED KINGDOM	DUBAI UNITED ARAB EMIRATES
MONACO MONACO	SINGAPORE SINGAPORE	HONG KONG HONG KONG	BEIJING CHINA	TOKYO JAPAN	SEOUL SOUTH KOREA

bancosta.com 

Da Sace ecco la Mappa dei rischi 2022 per gli scambi commerciali mondiali

Publicata l'analisi con tutti i profili di rischio per le imprese che esportano e operano in 194 mercati esteri

Il contesto macroeconomico globale è in fase di progressivo consolidamento e prosegue la crescita del commercio internazionale di beni che è tornato su volumi superiori a quelli pre-crisi, ma i rischi all'outlook globale restano comunque significativi. A due anni dalla diffusione della pandemia, le dinamiche di ripresa dei Paesi, sia

avanzati sia emergenti, riflettono anche l'andamento delle campagne vaccinali. La Mappa dei Rischi 2022 evidenzia una generale stabilità del quadro dei rischi del credito globali, senza mostrare tuttavia l'auspicata inversione di tendenza dopo i marcati incrementi dello scorso anno. Continua, infatti, a pesare la dinamica di crescita del debito a livello globale degli ultimi anni, accentuata dalle necessità di spesa legate all'epidemia, la cui sostenibilità può, specie in alcuni Paesi emergenti, essere messa in discussione in una fase di riorientamento delle politiche monetarie. Sotto il profilo dei rischi politici si registra un ulteriore peggioramento rispetto al 2021, soprattutto nella determinante della violenza politica in alcune aree emergenti.

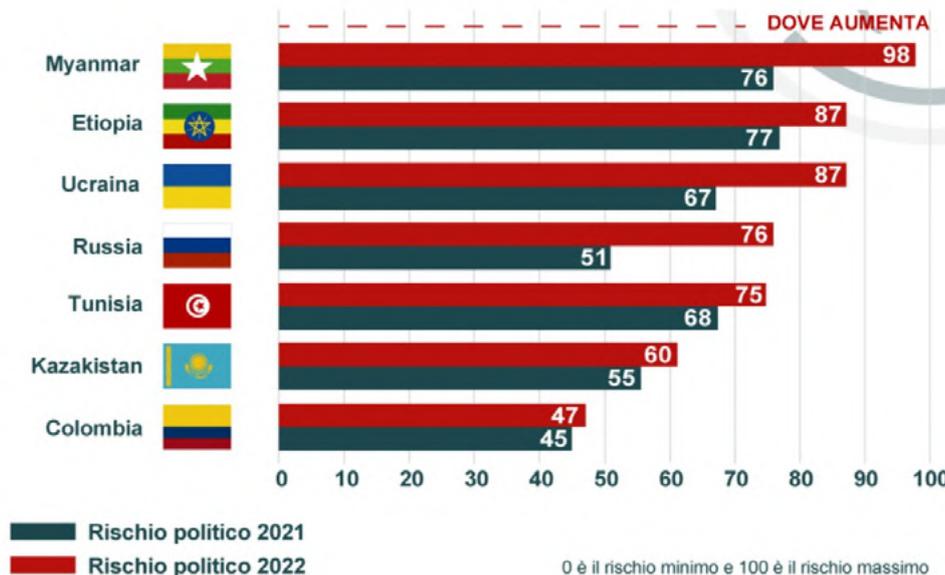
È la fotografia scattata dal **Focus On sulla Mappa dei Rischi 2022 – “Rischi (in)soliti per tempi insoliti: il mondo nel 2022”** di Sace, il cui mappamondo interattivo **online**, giunto quest'anno alla XVI edizione, delinea i profili di rischio per le imprese che esportano e operano in 194 mercati esteri. Uno strumento che per il secondo anno consecutivo si avvale di un set aggiornato di indicatori che valutano, insieme ai tradizionali fattori di rischio di credito e rischio politico, anche aspetti di sostenibilità ormai imprescindibili.

“La Mappa dei Rischi di SACE rappresenta una bussola a supporto delle imprese italiane per orientarsi in un contesto internazionale, oggi più che mai, sempre più fluido e incerto. Sono passati due anni dall'inizio della pandemia e il contesto macroeconomico globale è in progressivo miglioramento, seppur in maniera differenziata tra i Paesi” ha dichiarato Pierfrancesco Latini, Amministratore delegato di Sace. “Tuttavia il 2022 sarà un anno caratterizzato ancora da rischi significativi, in particolare politici, soprattutto alla luce del conflitto russo-ucraino. La strategia per l'internazionalizzazione delle imprese deve tenere conto, quindi, delle criticità sotto il profilo multidimensionale dei rischi e anche delle opportunità offerte dalla transizione energetica. In questo modo le nostre imprese potranno continuare a crescere sui mercati in maniera competitiva, sana e sostenibile”.

Di seguito gli highlights:

Pil mondiale. Dopo il forte rimbalzo del Pil mondiale nel 2021(+5,8%, ben oltre la contrazione del 3,5% registrata nel 2020), **nel 2022 la crescita è attesa al 4,2%**. Nonostante il contesto sia stato condizionato dal protrarsi dell'emergenza sanitaria, la progressiva implementazione dei programmi vaccinali ha consentito l'adozione di misure di contenimento dei contagi più circoscritte e limitate, rispetto a quelle generalizzate adottate all'apice della crisi, che hanno avuto un impatto negativo relativamente più contenuto sull'attività economica globale.

Inflazione e commercio internazionale. La ripresa dell'attività economica mondiale è stata trainata da solide condizioni di domanda a cui si sono contrapposte criticità dal lato dell'offerta. Tali squilibri hanno generato pressioni al rialzo sui prezzi. Nonostante le difficoltà delle catene di fornitura globali, a cui si sommano prezzi dei beni energetici ancora elevati, il volume di scambi internazionali di beni è in forte espansione. Il volume del **commercio mondiale** di beni è andato oltre il recupero della perdita dello scorso anno, superando i livelli pre-pandemici e, nel 2022, **è atteso crescere del 4,8%** (dopo il +11% in media stimato per il 2021), mentre per i servizi la crescita prevista di circa il 15% non consentirà il pieno recupero della “perdita” del biennio 2020-21. Sullo sfondo di questo scenario in cui resta un clima di incertezza ancora elevata, non passano inosservati l'aumento della povertà e delle disuguaglianze sociali e acquistano sempre più rilevanza le tematiche relative alla lotta al cambiamento climatico e alla connessa sfida della transizione energetica.



I trend per aree geografiche, tra rischi di credito, politici e di sostenibilità

La Mappa 2022, come quella dello scorso anno, mostra colori dei rischi più accesi e una diffusa stabilità nei livelli di rischio globale, senza mostrare tuttavia l'auspicata inversione di tendenza dopo i marcati incrementi dello scorso anno. Il profilo di rischio del credito delle varie aree geografiche è rimasto sostanzialmente invariato, mostrando una generale continuità con il 2021 e confermando il divario tra le fragilità dei Paesi emergenti e la maggiore solidità di quelli avanzati. Di seguito un'analisi per geografie: ad ogni Paese, per ciascun indicatore, è associato un punteggio da 0 a 100 (0 è il rischio minimo e 100 il rischio massimo).

Rischio del credito. Si tratta del rischio che la controparte estera (sovrana, bancaria o corporate) non sia in grado o non sia disposta a onorare le obbligazioni derivanti da un contratto commerciale o finanziario. L'analisi resta pressoché immutata rispetto al 2021, anche se aumentano i Paesi con uno score di rischio inferiore e gli stabili. Infatti, dei 194 Paesi analizzati, in 45 diminuisce il livello di rischio, 78 Paesi restano stabili, mentre in 71 aumenta.

Le principali geografie avanzate presentano un profilo creditizio sostanzialmente invariato. Il protrarsi della pandemia non consente ai Paesi di muoversi in una direzione di consolidamento dei conti pubblici, seppure alcuni tra quelli più fragili nel 2021 presentino una timida inversione di marcia come la **Grecia**. Il Covid-19 per le società non finanziarie di alcuni Paesi rende ancora difficile la ripresa come in **Austria, Irlanda e Israele**. Resilienti **Regno Unito e Spagna**, grazie anche al rafforzamento delle politiche macro prudenziali, con risultati visibili anche nei contesti a maggiore incertezza nella fase pre-pandemica.

La regione Subsahariana anche quest'anno presenta casi in cui il quadro delle finanze pubbliche si riflette negativamente sugli score come, ad esempio, il **Kenya** (da 71 a 75) che si avvicina alle incerte elezioni presidenziali del prossimo agosto con un'economia colpita dagli effetti della pandemia sul settore turistico, una situazione debitoria deteriorata e dei conti fragili con l'estero. Il **Ghana** (stabile a 70), con un debito pubblico ai limiti della sostenibilità, paga una difficile governabilità del Paese, con un esecutivo che manca di un pieno supporto della maggioranza parlamentare e che quindi è rallentato nel processo di un adeguato consolidamento dei conti pubblici. Il conflitto tra forze governative e i secessionisti in **Etiopia**, che sale da 75 a 88, sta determinando impatti negativi sull'economia, sulla popolazione e sulle già deboli finanze pubbliche, interrompendo di fatto i progressi della ristrutturazione del debito estero delineato in sede G20; mentre la **Costa d'Avorio** è tra le realtà più vivaci grazie anche alla riforma fiscale che incentiva l'afflusso di capitali esteri nei settori strategici.

La regione del Medio Oriente e Nord Africa ha registrato un generale miglioramento grazie ad alcune situazioni economiche piuttosto resilienti. È il caso dell'**Arabia Saudita**, che pur vivendo in un contesto teso dal punto di vista delle relazioni internazionali mantiene una traiettoria positiva (da 37 a 33), grazie al consolidamento dei conti pubblici e alle disponibilità finanziarie rilanciate dall'incremento dei prezzi delle commodity energetiche. Il timido recupero dei flussi turistici, favoriti anche da Expo Dubai 2022, è all'origine del miglioramento degli **Emirati Arabi Uniti** (da 38 a 36), ma permane ancora qualche fragilità nel settore corporate e nell'immobiliare dell'emirato di Dubai. Stabile a 60 è il **Marocco** grazie alla solidità istituzionale e alla ripresa economica con prospettive positive sul turismo e sull'andamento al rialzo dei prezzi dei fertilizzanti. Inoltre, il piano del nuovo Governo punta all'attrattività degli investitori esteri, ma allo stesso tempo del "Made in Marocco". Stabile a 78 e pronto a cogliere opportunità di ripresa l'**Egitto** grazie al recupero della domanda globale, alla ripresa degli scambi commerciali e un timido ritorno del turismo. In controtendenza la **Tunisia**, che sale a 90 da 86: la crisi istituzionale ha acuito le fragilità collegate all'elevato debito.

In Europa emergente e CSI il rischio di credito risente della pesante escalation della crisi russo-ucraina. Nonostante un solido quadro fiscale e di riserve valutarie, le sanzioni imposte da numerosi Paesi a seguito della crisi con l'Ucraina ostacolano i pagamenti nelle relazioni commerciali con l'estero, impattando di conseguenza il rischio di credito delle controparti pubbliche e private della **Russia** (passata da 62 a 70). Gli effetti della crisi in corso si riflettono in maniera altrettanto evidente anche sul rischio di credito dell'**Ucraina** (da 81 a 90). Soffrono un deterioramento del rischio di credito la **Bielorussia** (da 82 a 88) e la **Turchia** (da 82 a 83): la prima per via della repressione delle manifestazioni di dissenso verso l'assetto politico autoritario e le sanzioni internazionali; la seconda per alcune criticità strutturali del Paese acuite da un contesto geopolitico di tensione. L'intera economia turca, pubblica ma soprattutto privata, presenta un elevato grado di indebitamento con l'estero e la lira, come noto, ha subito un notevole deprezzamento. Infine il **Turkmenistan**, che scende da 90 a 87, ma sconta la scarsa diversificazione economica e la chiusura verso i mercati esteri, ulteriormente acuita dalla pandemia.

Gli effetti economici della pandemia non hanno risparmiato una delle aree più dinamiche a livello globale come l'Asia. Peggiora lo **Sri Lanka** (da 86 a 96) per via dell'incremento rapido dell'onere debitorio che sta mettendo a rischio la capacità di rimborsare le passività nel breve termine; e anche le **Filippine** (da 48 a 50), Paese per il quale l'attrazione di capitali stranieri resta un elemento chiave di sostenibilità finanziaria, a causa degli ampi deficit fiscali e del mancato rinnovamento del contesto operativo. Seppure con dinamiche diverse e partendo da livelli di rischio del credito molto più contenuti, la presenza di un debito in crescita è alla base del deterioramento del rischio sovrano della **Cina** (da 44 a 48), insieme agli eventi di default che hanno interessato alcuni importanti gruppi immobiliari cinesi negli ultimi mesi del 2021. Una situazione politica tesa continua ad affossare le prospettive economiche del **Myanmar** (da 88 a 97), dove il persistente scontro tra forze democratiche e militari ha generato una crisi, anche umanitaria. L'**India** migliora da 65 a 63 ed è più preparata alla convivenza con nuove varianti del virus grazie a un forte incremento della copertura vaccinale. Elementi a favore di un outlook positivo provengono dall'incremento degli incentivi fiscali del Governo in settori chiave, come l'automotive, con l'obiettivo di orientare sempre più produzione e consumo verso veicoli elettrici, prodotti elettronici, farmaceutica e tessile.

In America Latina resta complessa la situazione della **Bolivia** (da 79 a 81), che ha affrontato la pandemia all'indomani di tornate elettorali convulse e con un assetto istituzionale fragile. Ancora in chiaroscuro le prospettive del **Messico** (da 47 a 46) e del **Brasile** (invariato a 57), Paesi che mantengono una crescita inferiore al potenziale: il primo, infatti, ha adottato misure anticicliche troppo limitate; il secondo registra una nuova recessione tecnica inaspettata, complice l'impennata dell'inflazione e una politica monetaria aggressiva da parte della Banca Centrale che ne hanno indebolito la domanda. Le dinamiche del debito pubblico rimangono al centro anche della delicata situazione dell'**Argentina** (da 87 a 84) e che si trova di fronte a un nuovo snodo cruciale alla luce dell'accordo con il Fmi. Resta invece pressoché stabile il **Perù**, che già prima della pandemia presentava conti pubblici in ordine e politiche economiche assennate.

Rischio politico. Gli indicatori di rischio politico – che comprendono i rischi di guerra, disordini civili e violenza politica, i rischi di esproprio e di violazioni contrattuali e i rischi di restrizioni al trasferimento e alla convertibilità valutari – hanno segnato un aumento, anche se differenziato tra Paesi emergenti e avanzati. Dei 194 Paesi analizzati, 38 migliorano, 74 sono stabili e 82 in peggioramento. Tale deterioramento deriva dalla violenza politica nella quasi totalità delle aree geografiche. Tendenza che non stupisce se si pensa all'ampia lista di conflitti di varia natura occorsi tra il 2021 e l'inizio del 2022.

Nell'Europa emergente e CSI, il contesto politico in **Russia** non può non risentire del quadro sanzionario, attuale e atteso, e delle possibili risposte del Cremlino. In particolare, l'incremento del rischio di trasferimento è dovuto alle limitazioni alla disponibilità delle ingenti riserve valutarie del Paese, che potrebbero ulteriormente acuirsi a seguito dell'esclusione dal canale SWIFT del sistema finanziario russo. In aggiunta, pesa sul rischio di convertibilità la recente adozione da parte russa di misure di controllo sui movimenti di capitali in valuta estera. Parimenti, il rischio di esproprio aumenta sulla scia delle eventuali possibili ritorsioni sugli investitori internazionali per le sanzioni imposte a Mosca, traducendosi in azioni di confisca, senza adeguate compensazioni, o in eventi di *creeping expropriation*. L'**Ucraina** sconta in maniera evidente l'intervento militare della Russia. I reali impatti sull'economia non sono chiaramente noti, trattandosi di un evento attualmente in corso e in continua e repentina evoluzione, ma non è difficile immaginare che anche in presenza di una risoluzione rapida del conflitto, le controparti nel Paese saranno più in difficoltà a onorare i propri debiti. A parziale mitigazione di questo aspetto, va considerato il supporto finanziario internazionale a favore di Kiev. In **Kazakistan** le rivolte popolari contro il governo e la connessa instabilità politico-istituzionale hanno condotto al rialzo dei punteggi della violenza politica. Molto frastagliato il quadro del rischio di violenza politica in Africa, che tra il 2021 e l'inizio del 2022 ha contato cinque colpi di Stato militari: **Ciad, Guinea, Mali, Sudan, Burkina Faso**. L'**Etiopia**, a oltre un anno dall'inizio del conflitto tra Addis Abeba e il partito dell'etnia Tigrè, resta il principale focolaio di crisi umanitaria nel continente africano. In **Tunisia** si è assistito a un aumento delle proteste a causa del peggioramento degli standard di vita esacerbato dalla pandemia. I Paesi che si affacciano sul Golfo Persico mostrano una diffusa stabilità politica, sebbene sia sporadicamente aumentato il rischio di attacchi terroristici, per lo più provenienti dallo **Yemen**. In America Latina, non è da escludere una nuova ondata di proteste nel corso del 2022: il calendario delle elezioni di quest'anno prevede due appuntamenti di grande rilievo: le presidenziali in **Colombia** nella tarda primavera e quelle in **Brasile** a ottobre, tradizionalmente caratterizzate da una forte polarizzazione interna e dal rischio di una riacutizzazione di tensioni politiche.

L'area asiatica riporta un livello di violenza politica relativamente contenuto, sul cui peggioramento tuttavia ha pesato la persistente conflittualità del **Myanmar** e le violente proteste che hanno caratterizzato **Hong Kong** nell'ultimo biennio. In un'ottica più di medio termine, sarà importante vedere il proseguo del confronto internazionale tra **Cina e Stati Uniti**: sebbene si registri un indubbio ritorno al multilateralismo non mancano contrasti tra i due grandi attori in diversi ambiti internazionali. Con l'instabilità del contesto politico in **Tunisia** resta alto il rischio di trasferimento e convertibilità valutaria, mentre in **Argentina** e Sri Lanka si rilevano problemi di natura macroeconomica per scarsa liquidità.

Per scaricare il Focus clicca qui.

Che cos'è una due diligence assicurativa

La società bancario costa Insurance Brokers spiega che per "Due Diligence" assicurativa si intende il processo che valuta i rischi e verifica l'adeguatezza del programma assicurativo in essere rispetto agli obiettivi precedentemente condivisi con i vertici dell'azienda (risk manager).

Il fine è pertanto reperire e proporre gli strumenti e le soluzioni più efficaci per individuare e contrastare quei rischi reali o potenziali cui sempre sono soggette le imprese e trasformarli insieme in opportunità di successo.

Questo tipo di approccio:

- Rende consapevoli dei rischi che possono ostacolare l'attività aziendale e/o coinvolgere le figure apicali che l'amministrano
- Evidenzia le possibili contromisure e le difese in grado di arginare il rischio (loss prevention / business continuity plan / crisis management plan)
- Migliora la comunicazione verso gli stakeholders (azionisti e portatori di interesse)
- Protegge nel lungo periodo il brand e facilita la creazione di valore per l'impresa
- Garantisce la conformità alle normative nazionali e internazionali

Spedizioni e mercato del lavoro: aumentano i rischi ma anche il potere contrattuale per i lavoratori

“Uno studio di Fedespedi individua fra i problemi principali da affrontare, oltre a quello noto della carenza degli autisti nell’autotrasporto, il progressivo calo di importanza entro 3/5 anni – se non addirittura il rischio di sparizione – di alcune funzioni operative rispetto a quelle di ‘natura informatica’.”



Il grande cambiamento portato dal Covid-19 nel mondo della logistica e delle spedizioni internazionali ha spinto la federazione nazionale degli spedizionieri Fedespedi a elaborare uno studio che rappresenta il punto di vista della categoria sulle competenze e sulla

loro evoluzione. A parlarne, nel panel dedicato al fattore umano dei convegni inseriti nel palinsesto di Port&Shipping Tech andati in scena a Genova nei giorni scorsi, è stato Guglielmo Davide Tassone, presidente della divisione ‘training & development advisory board’ di Fedespedi, nonché managing director di Rhenus Italia.

“C’è un forte gap dal punto di vista delle competenze nel settore, ma anche una grande differenza rispetto a quella che è la percezione del mondo del lavoro riguardo al mestiere degli spedizionieri e le competenze effettivamente in campo” ha detto Tassone, aggiungendo che “è assolutamente necessario lavorare come sistema sia con gli Istituti tecnici superiori sia con le altre parti coinvolte per poter creare una cultura del mondo delle spedizioni e di tutte le sue componenti, marittime in primis, che possano essere di continuità e di supporto per il futuro del settore”.

Lo studio, che Fedespedi aveva già avviato prima della crisi pandemica, individua fra i problemi principali da affrontare, oltre a quello noto della carenza degli autisti nell’autotrasporto, il progressivo calo di importanza entro 3/5 anni – se non addirittura il rischio di sparizione – di alcune funzioni operative rispetto a quelle di ‘natura informatica’, più allineate alla tendenza di forte aumento dell’automazione industriale.

Altro elemento emerso dallo studio è il cambiamento del rapporto di forza tra le aziende e il mondo del lavoro che evidenzia la sempre maggiore incidenza di casi in cui sono i candidati a selezionare le aziende in cui lavorare e non il contrario. Un cambio di assetto questo che per la prima volta crea l’esigenza per tutte le aziende di tutti i settori di essere attrattive verso i nuovi candidati attraverso attività di marketing e branding.

Tassone ha infine sottolineato che la pandemia ha comunque dato un’enorme visibilità mediatica al settore della logistica dimostrandone, come da tempo era ritenuto necessario, la propria importanza e strategicità. “Restano ancora alcuni problemi da risolvere, in primis gli incredibili livelli raggiunti dai noli marittimi così come la carenza di personale viaggiante dal lato camionistico” ha affermato, concludendo come risulti necessario “ripensare tutti insieme le nostre assunzioni e investire nella complessità del nostro settore, sempre più fondamentale, per raggiungere una continuità in termini di competenze che sia in grado di garantire un futuro all’intero sistema”. C.G.

Mediterranea Underwriting: “Un incubatore di competenze ed esperienze a vantaggio dei nostri Assicurati”

Per cominciare, ci può dire qualche parola su MUW?

MUW è una MGA (managing general agency) specializzata nei rischi marine ed aviazione. Siamo nati nel 2018 su impulso di Cattolica Assicurazioni (oggi parte del Gruppo Generali) che, attraverso la controllata CattRe, ha deciso di investire con convinzione nei rischi specialty, tra i quali proprio le assicurazioni trasporti. In qualità di MGA forniamo quindi al mercato italiano ed internazionale, una vasta gamma di soluzioni assicurative in linea con le esigenze di brokers e clienti per tutti i tipi di rischi marittimi ed aviazione. Nel corso di questi 4 anni il team di sottoscrizione è cresciuto molto, siamo ora in 15, ed è composto da professionisti altamente specializzati, con un'esperienza anche pluridecennale nel settore delle assicurazioni marittime presso le principali Compagnie di Assicurazione. Ad oggi hanno deciso di affidarsi a noi, oltre a Cattolica, anche altre società assicurative, tra le quali le più recenti Tokio Marine HCC e Nobis Compagnia di Assicurazioni.

Quanti sono i vostri clienti e, se possibile, come sono distribuiti per linee di business?

MUW ad oggi conta più di 100 brokers attivi e oltre 2.000 clienti, in Italia e nel resto del mondo. Abbiamo chiuso il 2021 con un portafoglio di circa 40M€ e questo certifica come il nostro posizionamento sul mercato italiano sia ormai consolidato e riconosciuto. Le linee assicurative su cui operiamo sono i corpi commerciali, yacht, merci trasportate, cantieri di riparazione e costruzione, terminalisti, auto-trasportatori, aviazione generale ed operatori aeroportuali. La nostra missione quotidiana è offrire una risposta assicurativa valida, garantita dai migliori assicuratori, per ogni nuova esigenza di clienti e broker. Per questo la nostra realtà è in continua evoluzione con l'obiettivo di acquisire quelle competenze sempre più specifiche che il mercato ci richiede e mantenere un alto livello di competitività nel settore in cui operiamo.

Qual è l'aspetto di MUW che più le piace?

La pandemia ha chiaramente evidenziato come le persone siano in grado di fare la differenza e mi fa molto piacere aver constatato che nella nostra azienda il livello di “innamoramento del lavoro” dei nostri senior è molto alto, così come sono alte la passione e la curiosità verso il mondo dei trasporti che stanno dimostrando i nostri junior. A volte le aziende si concentrano troppo sui risultati economici senza dedicarsi con entusiasmo alle persone incaricate di raggiungere questi risultati, dimenticando che la cura delle risorse umane è sempre un fattore essenziale in un'azienda. In MUW, i futuri managers, sottoscrittori e liquidatori sono formati in casa con grande impegno e di conseguenza saremo sempre in grado di comprendere chiaramente le necessità reali dei nostri clienti e tradurle in soluzioni assicurative innovative, moderne e snelle, nel più breve tempo possibile.

Lei considera MUW una realtà nuova, forse unica, del mercato assicurativo trasporti genovese: perché?

Genova è la principale piazza italiana delle assicurazioni trasporti, sede di numerose Compagnie assicurative, brokers ed agenti specializzati. Fino al 2018, però, non esisteva una realtà come la nostra, ovvero una MGA di proprietà di una società assicurativa importante come Cattolica Assicurazioni. Cattolica ha scelto di investire a Genova attraverso la creazione di MUW per una serie di motivi che oggi ci rendono unici e distintivi rispetto al mercato assicurativo tradizionale. Uno di questi è stato voler rendere più ampia e flessibile l'offerta di soluzioni assicurative, mettendo a disposizione dei propri clienti, vecchi e nuovi, una gamma più vasta di prodotti. Inoltre, con la creazione di MUW, Cattolica si è dotata di un veicolo efficiente, fortemente specializzato nel settore di riferimento, in grado di attrarre non solo i migliori talenti ma anche, e questo è un punto fondamentale del nostro modello innovativo, altre Compagnie Assicurative interessate a sviluppare il proprio business marine facendo leva su un team professionale, senza dover fare ulteriori investimenti. Senza dimenticare che unire più assicuratori internazionali nel proprio panel arricchisce il valore dell'Agenzia stessa, accelerando lo sviluppo di capacità sempre più specifiche in nicchie di mercato



Francesco Dubbioso

molto settoriali. Siamo per definizione un incubatore di competenze ed esperienze a vantaggio dei nostri clienti che così hanno accesso, attraverso i nostri underwriters che ormai conoscono personalmente e di cui si fidano, ad una varietà di soluzioni assicurative supportate da diversi assicuratori. In breve, in MUW il cliente sceglie la qualità dell'Underwriting, delle persone e della loro esperienza; poi insieme scegliamo tra le Compagnie assicurative che rappresentiamo.

Quali sono le maggiori criticità che notate sul mercato dei trasporti e dello shipping?

La situazione pandemica prima e la situazione geopolitica attuale hanno avuto imponenti ricadute sui temi legislativi, legali, di compliance a sfondo internazionale che hanno posto sfide molto complesse a noi assicuratori. A maggior ragione per i trasporti che operano su base mondiale. In passato i problemi di compliance, di Money Laundering e di attenzione ai rischi di finanziamento al terrorismo non avevano un'importanza che oggi è decisiva sulle assunzioni dei rischi. Quando, negli anni scorsi, si assicurava una spedizione in Cina occorreva solo preoccuparsi della qualità del mezzo di trasporto, ora è necessario analizzare il percorso, l'ambiente politico e soprattutto giuridico in cui si va ad operare per essere in compliance con il complesso insieme di norme che devono essere verificate, soppesate in base a molteplici fattori e quindi applicate. In un mercato globale, pertanto, la libertà assicurativa ne esce profondamente limitata dall'applicazione sempre più stringente di sanzioni internazionali, con conseguente incremento dei controlli da parte delle Autorità, che rendono il contesto in cui operiamo multi-disciplinare, direi tecnico-legale. Oggi, quindi, risulta molto più complicato assicurare i rischi ed è necessario sviluppare nuove competenze trasversali per affrontare il futuro con una maggiore attenzione alla geopolitica, a garanzia della reputazione della Compagnia che si rappresenta.

Un commento sul trend del mercato assicurativo in Italia nel mondo dei trasporti e dello shipping?

Il settore dei beni trasportati, a causa della pandemia e delle più recenti turbolenze politiche, sta vivendo senz'altro giorni molto difficili con conseguenti tensioni commerciali regionali e complessità legate alla fornitura di beni e relativa domanda di trasporto. Sono giorni davvero complessi per i nostri clienti e le loro attività e i loro traffici che comunque stanno dimostrando una grande capacità di adattamento al contesto attuale, reinventandosi, convertendo il proprio naviglio, trovando nuove rotte e modalità, specializzandosi nel trasporto di merci diverse e trovando nuove vie per mantenere sane e profittevoli le loro aziende. Gli assicuratori devono fare la loro parte, sostenendoli e offrendo soluzioni con la stessa velocità con la quale i propri assicurati sono costretti a cambiare, ad affrontare sempre nuovi imprevisti. Tutto questo ha però un grande costo, sia per gli assicuratori che per gli assicurati, che si traduce in un irrigidimento generalizzato del mercato assicurativo alla ricerca di un break even premi/rischi più sostenibile per entrambe le parti e che possa lasciare ad entrambe le categorie quella marginalità necessaria a continuare ad investire, innovare, crescere. Un mercato assicurativo in cui solo una categoria sorride, ha davvero poche speranze di sopravvivere a lungo. Occorre equilibrio. Detto questo, nonostante esista ancora grande incertezza su quello che potrebbe essere il prossimo futuro, non possiamo smettere di guardare con grande ottimismo ad un recupero del commercio mondiale e ad una sostenibilità generale del nostro settore.

Nuovi progetti e/o iniziative particolari a cui MUW sta lavorando?

L'obiettivo di MUW è continuare ad ampliare lo spettro di servizi che offriamo. Nel 2019 abbiamo aperto i corpi, nel 2020 gli yacht, nel 2021 le merci, nel 2022 è stata la volta del desk aviazione: siamo partiti con il supporto di Cattolica ed oggi rappresentiamo 4 Compagnie che presto diventeranno 6, tutte rating A. Abbiamo costruito tutto questo sulla base di un denominatore comune: avviamo progetti solo se possiamo diventare i migliori in quella materia, potendo contare sulle persone più competenti ed il loro amore per il nostro settore. E' anche per questo che abbiamo aspettato un po' prima di uscire sul mercato con MUW Fast, la piattaforma di quotazione ed emissione veloce di MUW dedicata ad i nostri broker e clienti, per instaurare con loro un rapporto ancora più facile, evoluto, intelligente ma soprattutto... fast, veloce. Abbiamo ancora tanto da fare e da migliorare, perfezionando quello che abbiamo appena concluso. Come spesso dico: drums never stop at MUW.



MUW MEDITERRANEA UNDERWRITING
Salita Santa Caterina, 4
16123 Genova, Italia
info@muwmarine.com
www.muwmarine.com

Linkedin: [company/mediterranea-underwriting-muw/?originalSubdomain=it](https://www.linkedin.com/company/mediterranea-underwriting-muw/?originalSubdomain=it)

Buone notizie dal mercato delle assicurazioni marittime anche se preoccupano le grandi portacontainer

lumi ha segnalato uno sviluppo positivo del mercato per la maggior parte dei rami assicurativi, ad eccezione del P&I, e per la maggior parte delle regioni geografiche, per effetto di un aumento della base dei premi, da una frequenza dei sinistri straordinariamente bassa e da un rimbalzo economico migliore del previsto rispetto agli effetti inizialmente attesi della pandemia.



L Unione Internazionale delle Assicurazioni Marittime lumi (International Union of Marine Insurance) ha presentato, nel corso della sua annuale conferenza annua-

le che si sta tenendo per questa edizione in streaming da Seul, in Corea del sud, la sua analisi delle ultime tendenze sul mercato assicurativo marittimo.

In generale, lo lumi ha segnalato uno sviluppo positivo del mercato per la maggior parte dei rami assicurativi, ad eccezione del P&I, e per la maggior parte delle regioni geografiche, per effetto di un aumento della base dei premi, da una frequenza dei sinistri straordinariamente bassa e da un rimbalzo economico migliore del previsto rispetto agli effetti inizialmente attesi della pandemia. I premi sottoscritti per il 2020 sono stati stimati a 30 miliardi di dollari, una cifra che rappresenta un aumento del 6,1% rispetto al 2019 e che risulta così suddivisa a livello globale: Europa 47,7%, Asia/Pacifico 29,3%, America Latina 9,3%, Nord America 7,7%, Altro 6,0%. Guardando alle diverse linee di business, le assicurazioni merci continuano a rappresentare la quota maggiore con il 57,2% nel 2020, le coperture corpi e macchine il 23,8%, l'energia offshore 12,1% e la responsabilità civile marina (esclusa IGP&I) il restante 6,8%.

Polizze merci

Affrontando più nel dettaglio il segmento delle coperture merci lumi spiega che il totale dei premi a livello globale per il mercato cargo nel 2020 è stimato in circa 17,2 miliardi di dollari, un valore in aumento del 5,9% rispetto al 2019. La crescita del mercato cinese continua a essere forte, con una crescita moderata in altre regioni. Le fluttuazioni dei tassi di cambio hanno un impatto maggiore su questo settore e quindi i confronti con gli anni precedenti non possono essere fatti con precisione.

“Le fortune del mercato assicurativo cargo tendono a seguire le tendenze del commercio mondiale e le previsioni del Fondo Monetario Internazionale sono ottimistiche” rileva l’associazione. “Il commercio globale sembra essere tornato più forte del previsto dopo lo scoppio della pandemia di Covid, il che dà una prospettiva positiva per le opportunità di business all’interno del mercato nel futuro”.

Gli indici di perdite (*loss ratio*) sono migliorati nel 2019/2020 riportando il settore al pareggio tecnico per la prima volta in molti anni. “Lo scorso decennio è stato caratterizzato da una serie di grandi sinistri causati da eventi meteorologici e di navigazione e questo ha avuto un impatto negativo sugli indici di perdita” aggiunge lumi. “Sebbene l’impatto dei sinistri sia stato relativamente basso nel 2019/2020 (il che ha contribuito a riportare il settore al pareggio tecnico), c’è ancora il potenziale per il ritorno in un ‘ambiente’ di sinistri più elevato nel 2021 e oltre.

In particolare, l’accumulo di rischi crescenti continua a destare preoccupazione. La tendenza a imbarcare grandi quantità

di carico in singoli siti o su singole navi espone valori elevati a eventi che potrebbero facilmente tradursi in costose richieste di risarcimento.

Coperture Corpi e Macchine

I premi globali relativi al settore 'corpi' sono aumentati nel 2020 del 6% a 7,1 miliardi di dollari secondo l'International Union of Marine Insurance. La crescita è stata particolarmente forte nella regione nordica, ma molto più debole nel mercato del Regno Unito (Lloyd's), dove prosegue il declino degli ultimi anni.

Il divario tra la dimensione media delle navi e il valore assicurato, che ha iniziato ad ampliarsi nel 2014, sembra ora ridursi leggermente. Allo stesso modo, il divario tra la dimensione della flotta mondiale e i premi globali, che era in aumento dal 2012, permane ancora ma sembra essersi leggermente ridotto. Se il trend proseguirà questa sarà una buona notizia per il mercato corpi. Altre buone notizie arrivano dal livello sempre basso della frequenza dei sinistri e delle perdite totali. Nonostante un leggero aumento nel 2021, l'impatto dei sinistri rimane straordinariamente basso. I lumi teme tuttavia che questi bassi livelli siano il risultato di una ridotta attività di navigazione in relazione all'emergenza Covid, in particolare nel settore delle crociere, e che l'attuale ripresa potrebbe vedere i sinistri tornare a livelli più normali nel prossimo futuro.

In generale, gli indici di perdita per il 2019/2020 sono migliorati in tutte le regioni riportando il mercato degli scafi delle navi a una posizione di pareggio tecnico dopo aver sperimentato molti anni di risultati insostenibili. Come detto, però, il ritorno alla piena attività dello shipping potrebbe avere un impatto negativo su questa posizione.

Particolarmente preoccupante, invece, è il fatto che la frequenza degli incendi a bordo non diminuisca, contrariamente alla casistica generale dei sinistri, tanto più per le grandi navi portacontainer. Statisticamente quest'ultime sono più soggette a incendi a causa delle grandi quantità e variabilità del carico trasportato e i sinistri colpiscono i marittimi, l'ambiente, il carico, lo scafo e l'assicurazione di responsabilità civile: un'emergenza da affrontare con urgenza.

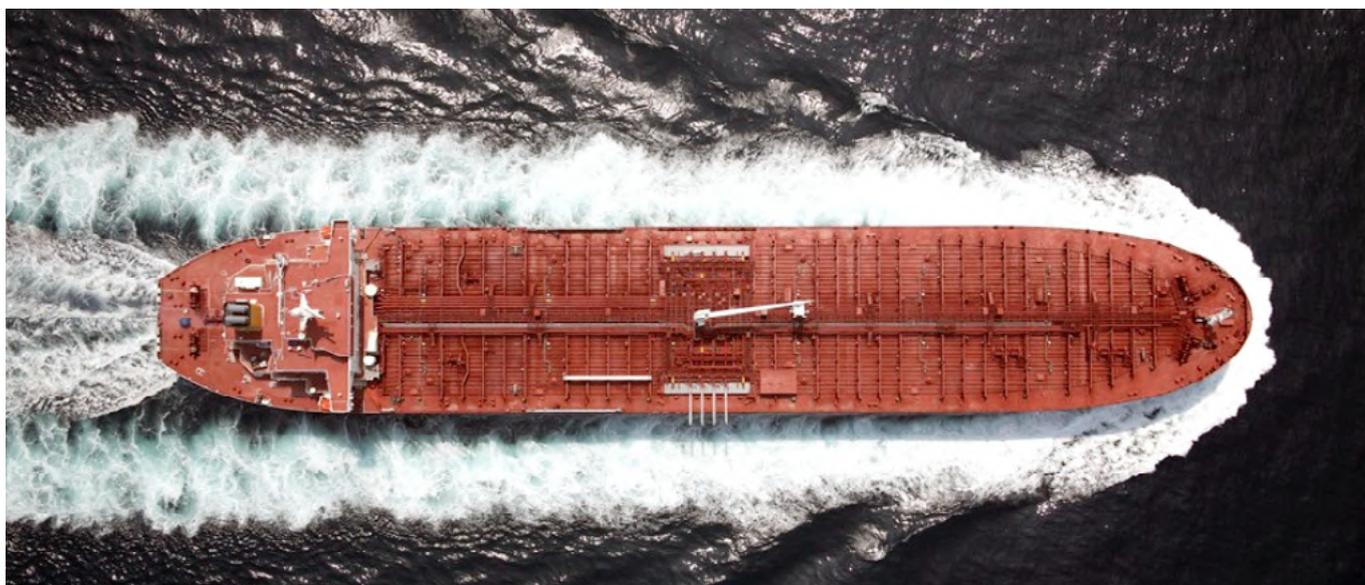
Il passaggio del trasporto marittimo alla decarbonizzazione – pur lodevole e pienamente sostenuto da lumi – avrà anche un impatto sul mercato 'corpi e macchine'. "Con l'introduzione di nuovi carburanti e metodi di propulsione innovativi, è probabile che si verifichino sempre più richieste di risarcimento e i sottoscrittori dovranno comprendere appieno questi nuovi rischi e coprirli di conseguenza" conclude l'associazione degli assicuratori.



Trasporti marittimi e decarbonizzazione: anche le assicurazioni faranno i conti con i Poseidon Principles

Contributo a cura di Alberto Scala - managing director P.L. Ferrari & Co - Ferrara office

Abbiamo letto in un recente articolo intitolato "Finanziamenti navali e sostenibilità: Sace aderisce ai Poseidon Principles" che, al di là del curioso nome, questi principi rappresentano un'iniziativa in base alla quale un gruppo di banche e società [...]



Abbiamo letto in un recente articolo intitolato "Finanziamenti navali e sostenibilità: Sace aderisce ai Poseidon Principles" che, al di là del curioso nome, questi principi rappresentano un'iniziativa in base alla quale un gruppo di banche e società finanziarie agevolano il credito nel settore navale e dei trasporti per promuovere una sempre maggiore decarbonizzazione.

In aggiunta alla finanza anche al settore assicurativo è stato assegnato un ruolo per incrementare la sensibilità e la responsabilità verso l'ambiente in tutto il processo di distribuzione e produzione collegati all'attività e allo sviluppo nel trasporto marittimo. Nel 2021 infatti è stato creato il PPMI (Poseidon Principles for Maritime Insurance) di cui fanno parte alcuni P&I Clubs, l'International Group of P&I Clubs e diversi assicuratori marittimi.

Lo scopo principale dei firmatari dei Poseidon Principles è quello di creare un sistema che sia in linea con le politiche e le ambizioni dell'Imo (International Maritime Organization) che, come agenzia dell'Onu, non è soltanto l'autorità internazionale che si occupa in generale della sicurezza, ma anche della difesa e valutazione dell'impatto ambientale nello shipping internazionale. In particolare si fa riferimento alle emissioni Ghg (Greenhouse Gas/gas serra) che dovranno essere ridotte di anno in anno fino a raggiungere nel 2050 almeno il 50% in meno di quelle che erano nel 2008, nonché ridurre le emissioni di CO2 del 40% entro il 2030 sempre in riferimento alla flotta globale in attività.

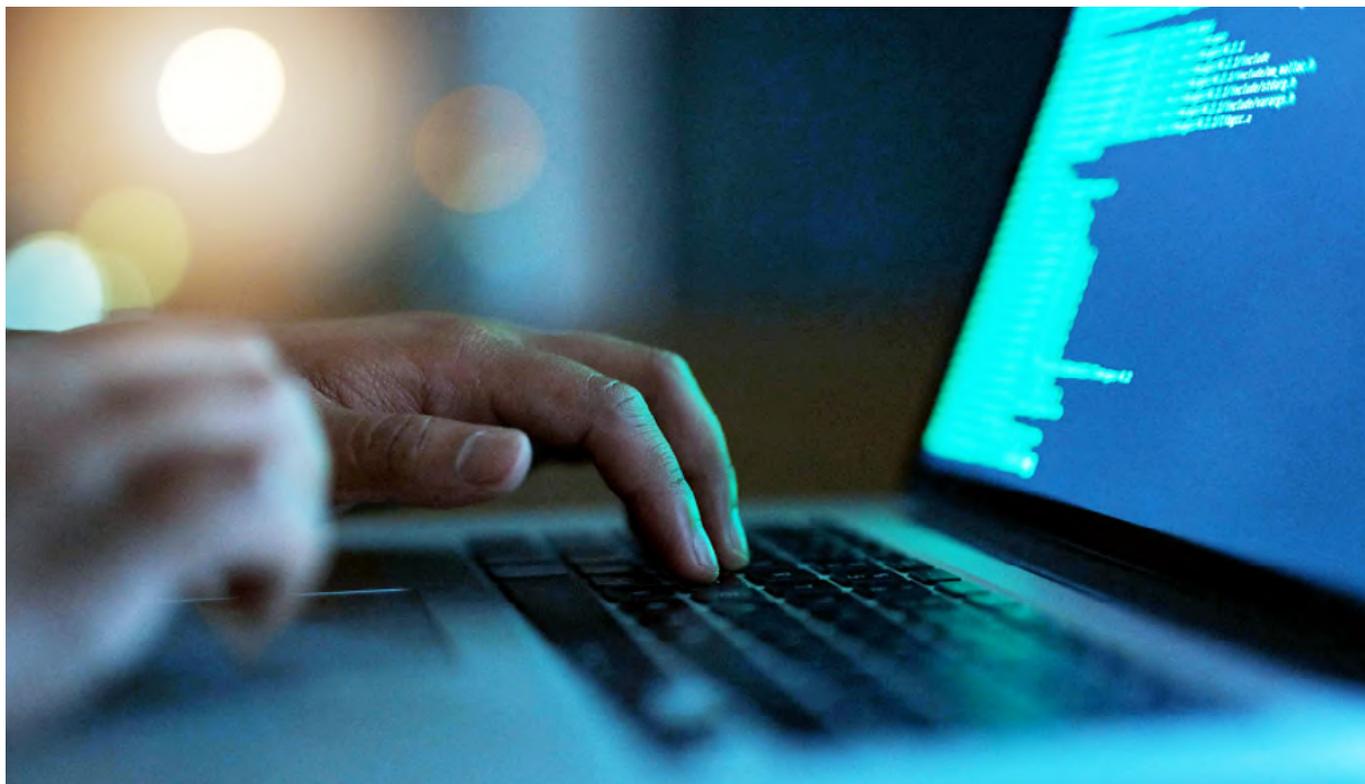
Per capirci: tutto questo rientra nel più ampio progetto previsto dagli accordi di Parigi di contenere il riscaldamento globale a 1,5 gradi Celsius entro il 2050. Anche il recente COP26 di Glasgow ha confermato questo obiettivo pur con qualche eccezione sui tempi di attuazione da parte di Cina e India.

In termini pratici i firmatari di questi principi dovranno misurare l'intensità e la proiezione della decarbonizzazione del loro portafoglio clienti nel settore dello shipping, utilizzando le informazioni che l'Imo raccoglierà dagli armatori. Attraverso Imo Dcs (Data Collection System) le navi superiori a 5.000 gross tonnage, impiegate in traffici internazionali, dovranno periodicamente indicare diversi parametri quali per esempio: il consumo totale dei vari tipi di combustibile utilizzati, le miglia percorse, le ore in viaggio e in porto ed altre caratteristiche tecniche della nave che permetteranno all'Imo di calcolare l'intensità di emissioni di carbonio per nave e la relativa efficienza Aer (Average Efficiency Ratio) che porterà a configurare un grafico con la proiezione di decarbonizzazione di ogni nave.

Tutto questo insieme di informazioni daranno modo ai partecipanti ai Poseidon Principles di allineare il proprio portafoglio agli obiettivi predisposti dall'Imo per le navi e valutare di conseguenza l'esposizione della propria clientela ai rischi di non conformità a questi principi che sono uno dei tanti tasselli per raggiungere dei risultati concreti in tema di riduzione delle emissioni di CO2 e decarbonizzazione graduale. Non mancheremo di aggiungere, a breve, ulteriori notizie su queste importanti trasformazioni che incideranno notevolmente anche nel settore navale, per ora Kaitiakitanga!

Cyber, digital & safety: il mondo dei trasporti è ancora troppo esposto ai rischi

Il mondo dei trasporti e della logistica in Italia ha ancora molta strada da fare in tema di sicurezza informatica e risk management, soprattutto da un punto di vista della percezione e delle contromisure da adottare, ma le aziende farebbero meglio a prendere in seria considerazione il potenziale rischio di subire danni economici e organizzativi [...]



Il mondo dei trasporti e della logistica in Italia ha ancora molta strada da fare in tema di sicurezza informatica e risk management, soprattutto da un punto di vista della percezione e delle contromisure da adottare, ma le aziende farebbero meglio a prendere in seria considerazione il potenziale rischio di subire danni economici e organizzativi particolarmente rilevanti. Si parla di danni diretti, danni indiretti e perfino di sottrazione di know how e 'segreti industriali'. È questa una delle considerazioni più evidenti emerse dal webinar intitolato "Cyber, Digital & Safety: il Risk Management nella Logistica 4.0" organizzato dal broker assicurativo Assiteca e dallo studio legale BonelliErede (in collaborazione con SHIPPING ITALY) con la partecipazione, in rappresentanza del mondo delle imprese, di Alessandro Cavallini, group insurance manager di Ferrero.

Quattro i temi posti sul tavolo della discussione: 1) Blockchain, track & trace, smart contract; 2) Cyber security e resilienza: incidenti, prevenzione e mitigazione; 3) Aspetti critici nei contratti con clienti e fornitori; 4) Sicurezza, salute e vaccini nelle aziende di logistica. La squadra dei relatori era formata per Assiteca da Matteo Berlingieri ed Emanuele Capra mentre BonelliErede ha schierato gli avvocati Enrico Vergani, Francesco Sbisà e Chiara Pederzoli.

Di particolare impatto è stata la fotografia degli scenari attuali scattata da Capra: "Come Assiteca noi rileviamo tra i nostri clienti (alcune migliaia) in media un attacco informatico alla settimana ma ancora oggi sono poche le aziende che dedicano un budget specifico alla sicurezza informatica. Il backup dei dati, dei server e della rete da parte di ogni azienda dovrebbe essere ormai un qualcosa di scontato ma purtroppo così non è". Il Responsabile cyber security & business continuity di Assiteca ha sottolineato il fatto che "molte aziende italiane sono sotto attacco anche perché vengono sottratte informazioni importanti sul know how e documentazione riservata, oltre a contatti e database". Insomma è a rischio il made in Italy.

Cavallini (Ferrero), a proposito di digitalizzazione e logistica, ha richiamato l'attenzione sul fatto che non tutto il mondo sta correndo alla stessa velocità. "Grandi gruppi della logistica e vettori marittimi - ha detto - offrono in effetti interessanti soluzioni di tracciamento del carico ma un gruppo come il nostro, quando esporta ad esempio cacao dall'Africa, spesso in alcuni paesi fatica persino a trovare container isotank, figurarsi quindi i container reefer. Possiamo benissimo parlare di smart container, dunque, ma se poi le condizioni non sono le stesse in tutte le parti del mondo limitare lo sguardo solo ad alcuni paesi o continenti serve a poco".

Spiegando che Ferrero ha già da quattro anni creato un'organizzazione interna dedicata al risk management nel campo dell'it, Cavallini ha poi raccontato che anche per i fornitori di servizi (anche di trasporti e logistica) sono stati predisposti dei 'minimum insurance requirement'. "A conferma di quanto alta sia l'attenzione verso i potenziali rischi cyber, il dipartimento ad hoc per la sicurezza informatica del Gruppo Ferrero ha adottato alcuni precisi strumenti informatici e alcune policy interne mirate". Quello che però Cavallini si sente di chiedere ancora ai fornitori terzi della logistica (e non solo) sono servizi integrati: "Mi riferisco in particolare al rafforzamento dei network in ambito peritale, legale ma anche di spedizionieri al fine di poter essere il più possibile tempestivi e capillari in caso di necessità d'intervento".

Fra i vari temi sollevati da Enrico Vergani c'è stato quello delle criticità riconducibili alla contrattualistica, ai riscatti (spesso in criptovalute), allo sviluppo tecnologico collegato alla necessaria formazione del personale e all'organizzazione interna delle aziende. "La trasparenza dev'essere condivisa" ha sottolineato l'esperto avvocato genovese, richiamando l'importanza ad esempio della certificazione Iso 27001: "Quante sono le aziende del settore trasporti che la hanno?" ha domandato in maniera provocatoria. Non molte è la risposta scontata, eppure secondo i legali questo sarebbe già un primo step importante per le società al fine di dimostrare la propria 'innocenza' di fronte a eventuali richieste di risarcimento danni. Anche perché, come evidenziato da Matteo Berlingieri, "le compagnie assicurative stanno rapidamente evolvendo e accrescendo le proprie competenze in materia anche di cybersecurity", in molti casi dopo essere rimaste scottate da sinistri importanti, con la conseguenza che "ora i massimali offerti sono stati notevolmente abbassati rispetto a qualche tempo fa". A questo proposito Ferrero ha fatto sapere di aver invece provveduto ad aumentare i propri massimali previsti dalle coperture assicurative.

Si parla di assicurazioni cyber e e-crime ma non solo, anche perché oltre ai danni diretti conseguenti a un incidente (o attacco) informatico bisogna tenere poi in seria considerazione tutti i possibili danni indiretti (propri e verso i terzi). A partire dai mancati guadagni.

Agli avvocati Chiara Pederzoli e Francesco Sbisà è spettato il compito di fornire infine un'ampia panoramica su sicurezza, salute e vaccini nelle aziende di logistica, un tema estremamente attuale sia per l'ampia diffusione nell'ultimo anno dello smart working ma, soprattutto, per l'imminente campagna di vaccinazione all'interno delle imprese che prenderà il via a breve e che vedrà proprio il comparto della logistica e del trasporto merci in cima all'elenco dei comparti da cui si partirà. Considerazioni di risk management e di responsabilità per le imprese nel campo della salute sono, mai come oggi, argomenti all'ordine del giorno per i decision maker.



L'allarme di Merlo: "Logistica e porti nel mirino della pirateria informatica"

Federlogistica, la federazione nazionale delle imprese di logistica e trasporti aderente a Confrtrasporto-Confercommercio, chiede il coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per evitare azioni di pirateria informatica contro i terminal portuali e un piano di formazione per disporre delle figure professionali oggi praticamente inesistenti. "La minaccia è esplicita - spiega l'associazione - fra i siti nel mirino del collettivo russo di haker Killnet figurano in primo piano le aziende di trasporto e logistica, le dogane, il trasporto ferroviario, gli aeroporti e i terminal portuali. E per gli aeroporti la minaccia è già diventata realtà".

Secondo il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, che per primo aveva denunciato il rischio di cyber attacchi al sistema italiano dei trasporti, non c'è tempo da perdere: "Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile deve farsi immediatamente carico delle funzioni di regia e supporto sia alle strutture pubbliche sia a quelle imprese del settore trasporti/logistica/shipping che svolgono un ruolo strategico, come i terminal portuali, coordinandosi con l'Agenzia nazionale per la cybersicurezza". Federlogistica nelle scorse settimane aveva evidenziato i pericoli derivanti dalla fragilità di "sistemi troppo vulnerabili" per i quali è oggi indispensabile e urgente "accelerare le azioni di protezione preventiva, utilizzando le risorse per la digitalizzazione in via preventiva proprio per proteggere il sistema logistico e portuale italiano".

Merlo è tornato anche a richiedere la messa "a punto in tempi rapidissimi un progetto di formazione che consenta al sistema di disporre di quelle figure professionali di alto livello che sono indispensabili per una mappatura e un aggiornamento costante sui pericoli cyber e sulle misure di reazione agli stessi".

Il presidente di Federlogistica conclude con un allarme nell'allarme: "Se ai ritardi derivanti dal black out dei porti cinesi dovessero sommarsi le conseguenze di un cyber attack efficace ai nodi strategici del nostro sistema logistico e portuale, l'economia dell'intero Paese subirebbe un colpo mortale, in un momento già caratterizzato da una estrema fragilità e debolezza".

Secondo Luigi Merlo è ora il momento di formare figure professionali necessarie per sviluppare le misure di difesa intervenendo con fondi stanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che dovrebbero però coinvolgere non solo le autorità portuali e gli enti pubblici, ma anche gli operatori privati, dai terminal alle aziende marittime, delle spedizioni e doganaliste. Investimenti che potrebbero consentire di inserire nell'organico il cyber manager, di assumere nuove figure che peraltro non si trovano ancora facilmente. A testimoniare la difficoltà di reperire queste risorse ci sono due casi emblematici citati da Merlo: il gruppo armatoriale Msc ha aperto un centro di cybersecurity a Torino prospettando un organico di 650 unità e fatica a completarlo tanto che ne mancano ancora 250, mentre la stessa Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale sta cercando il suo personale nelle aziende private.

Al fine di colmare queste carenze Merlo si è rivolto in primis alla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, per invitarli a valutare al più presto l'avvio anche di corsi professionalizzanti per rispondere alle esigenze del mondo portuale e logistico.



Luigi Merlo

Rischi cyber da assicurare nel mondo dei trasporti: Marine Insurance Agency e HDI Global Specialty già al lavoro

Sul mercato italiano e mediterraneo delle assicurazioni marittime da un paio d'anni ha fatto il proprio ingresso, cogliendo un timing particolarmente azzeccato, la società Marine Insurance Agency che si propone come sottoscrittore di coperture assicurative nel settore navale per conto del gruppo assicurativo tedesco Talanx AG.

Partecipata dal gruppo Cambiaso Riso e da alcuni manager, fra cui l'amministratore delegato Sergio Revello, Marine Insurance Agency è nata per offrire capacità assicurativa da proporre al mondo marine. Questa capacità è stata trovata nel gruppo HDI Global Specialty SE e i segmenti d'attività in cui l'azienda opererà sono principalmente quello Hull & Machinery, unitamente a quello Cargo delle merci trasportate. Il Gruppo era già presente in Italia con la propria controllata HDI Global Specialty SE creata per gestire i rischi speciali del gruppo e per poter operare con le underwriting agency, conseguentemente la nuova agenzia partecipata da Cambiaso & Riso ha ricevuto il mandato che le ha permesso di poter operare sul mercato mettendo a segno i primi affari e dunque sottoscrivendo rischi.

Proprio Sergio Revello insieme a Paolo Volpi, General Manager & Legal Representative presso HDI Global Specialty SE, tracciano un primo bilancio d'attività svolta in due anni sottolineando che il portafoglio di rischi sottoscritti ha quasi raggiunto i 10 milioni di euro e per l'80% riguarda il segmento Hull & Machinery con una predominanza dell'armamento italiano e greco. "L'esposizione al momento è principalmente concentrata sulle coperture Corpi e Macchine ma vogliamo ora cercare di crescere anche nel comparto merci; il timing di ingresso sul mercato assicurativo marine è stato giusto, abbiamo potuto sviluppare un portafoglio da gestire con tranquillità e i budget prefissati sono stati raggiunti in anticipo rispetto al cronoprogramma previsto" ha spiegato Revello.

In un mercato, come quello del navale, che ha visto una riduzione dei player assicurativi e dove i Lloyd's di Londra negli ultimi anni avevano ridotto le loro partecipazioni, Marine Insurance Agency e HDI Global Specialty SE hanno avuto la possibilità di selezionare e valutare con attenzione quali rischi assicurare evitando di dover sottoscrivere necessariamente coperture per raggiungere i target prefissati. "Siamo entrati sul mercato quando importanti player stavano uscendo e i premi stavano salendo" ricorda Volpi per sottolineare il timing molto positivo di questo esordio in Italia. "I dati che arrivano dal mercato assicurativo marine sono in questo momento molto rassicuranti, anche la sicurezza della navigazione è infatti migliorata tantissimo. Anche i Lloyd's di Londra stanno tornando ad affacciarsi a questo mercato" prosegue il General Manager di HDI Global Specialty SE "nonostante importanti cambiamenti geopolitici stiano stravolgendo sia i mercati di approvvigionamento che i traffici e di conseguenza l'impiego dei mezzi di trasporto. Il mercato invece delle assicurazioni merci storicamente si dimostra più stabile". In termini di nuovi prodotti il prossimo futuro per la compagnia assicurativa e la sua agenzia sarà si sta avvicinando al settore dei rischi Specialty, con particolare attenzione alla cyber security relativamente ai rischi connessi al mondo dei trasporti: "Prevediamo che per molte aziende, in particolare grandi gruppi quotati ma anche società che necessitano di particolari certificazioni di sicurezza per operare sul mercato, la copertura assicurativa sui rischi cyber diventerà pressoché obbligatoria. Per noi quello è un progetto a cui stiamo già lavorando e che entrerà nel vivo nei prossimi mesi" hanno spiegato ancora Volpi e Revello. Sarà da capire, però, come poter affrontare il fatto che alcuni dei maggiori provider di prodotti e servizi assicurativi in materia di sicurezza digitale sono russi e quindi in questo particolare momento storico considerati come controparti con cui non sarà possibile lavorare.



Sergio Revello



Paolo Volpi



HDI Global Specialty SE
Rappresentanza Generale per l'Italia

SEDE AMMINISTRATIVA: Via Franco Russoli, 5
20143 Milano MI - Telefono +39 02 84790937
EMAIL: contact_Italy@hdi-specialty.com
WEBSITE: www.hdi-specialty.com



MARINE
INSURANCE
AGENCY S.R.L.

Via Delle Casaccie 1 - 16121 GENOVA (IT)
TEL +39 010 0994200

Attacchi cyber sulle navi: per Aceti (Sababa) l'automazione può diventare un rischio

La presenza e il sempre maggiore apporto della tecnologia a bordo della navi può rivelarsi una seria minaccia alla sicurezza della navigazione stessa. Come e perché lo ha spiegato Alessio Aceti, amministratore delegato della società Sababa che si occupa di advising nel campo della cyber security e che da qualche tempo ha iniziato a collaborare anche con Fincantieri nel mondo dello shipping.

Intervenendo al **workshop organizzato a Genova da Liguria International e intitolato "Crisi Ucraina: impatto sul trasporto marittimo"**, Aceti ha raccontato ad esempio come sia stato scoperto che "un sistema di green piloting collegato a internet e installato a bordo possa rappresentare su una nave un cavallo di Toria per un attacco cyber", con conseguenze anche importanti: "Potrebbe generarsi un incendio a bordo o fermare una nave ad esempio". Per questo ha lanciato un consiglio agli addetti ai lavori: "Anche se vi dicono che sono sistemi digitali passivi meglio effettuare dei test, un'analisi cyber e altre verifiche preventive". Il numero uno di Sababa ha sottolineato come la minaccia di 'attentati digitali' coinvolga sia il mondo assicurativo che la gestione dei rischi e gli effetti negativi possono comportare costi particolarmente elevati: "Nel caso del gruppo Maersk si era trattato di un wiper NotPetya ma dietro c'era in realtà molta geopolitica perchè a posteriori si è scoperto che tutto nasceva dalla vulnerabilità del sistema Microsoft e dall'intenzione della Russia di colpire sistemi informatici dell'Ucraina. Partendo da lì l'attacco si è propagato indirettamente a molte altre aziende fra cui anche il gruppo danese attivo sia nel trasporto marittimo che allora nell'oil&gas". Fra le conseguenze ci furono rallentamenti nelle spedizioni e sospensioni di attività estrattive per alcuni giorni: "Maersk a proposito di questo attacco aveva detto che le è costato 300 milioni di dollari di perdite e 27 punti di market cap (capitalizzazione azionaria, ndr)".

Un esempio chiaro ed evidente, dunque, di quanto "i rischi cyber vadano considerati fra le variabili da tenere oggi attentamente in considerazione" ha evidenziato Aceti, ripetendo che "spesso un'azienda può rivelarsi vulnerabili anche semplicemente con una mail di phishing ma talvolta può capitare di ricevere una minaccia 'di rimbalzo' a seguito di un attacco ad altri sistemi con cui si è collegati".

ALOCIN
MEDIA
SRL

IL GRUPPO EDITORIALE
SPECIALIZZATO
NELL'INFORMAZIONE B2B
SU SHIPPING,
CARGO AEREO,
LOGISTICA
E SUPER YACHT



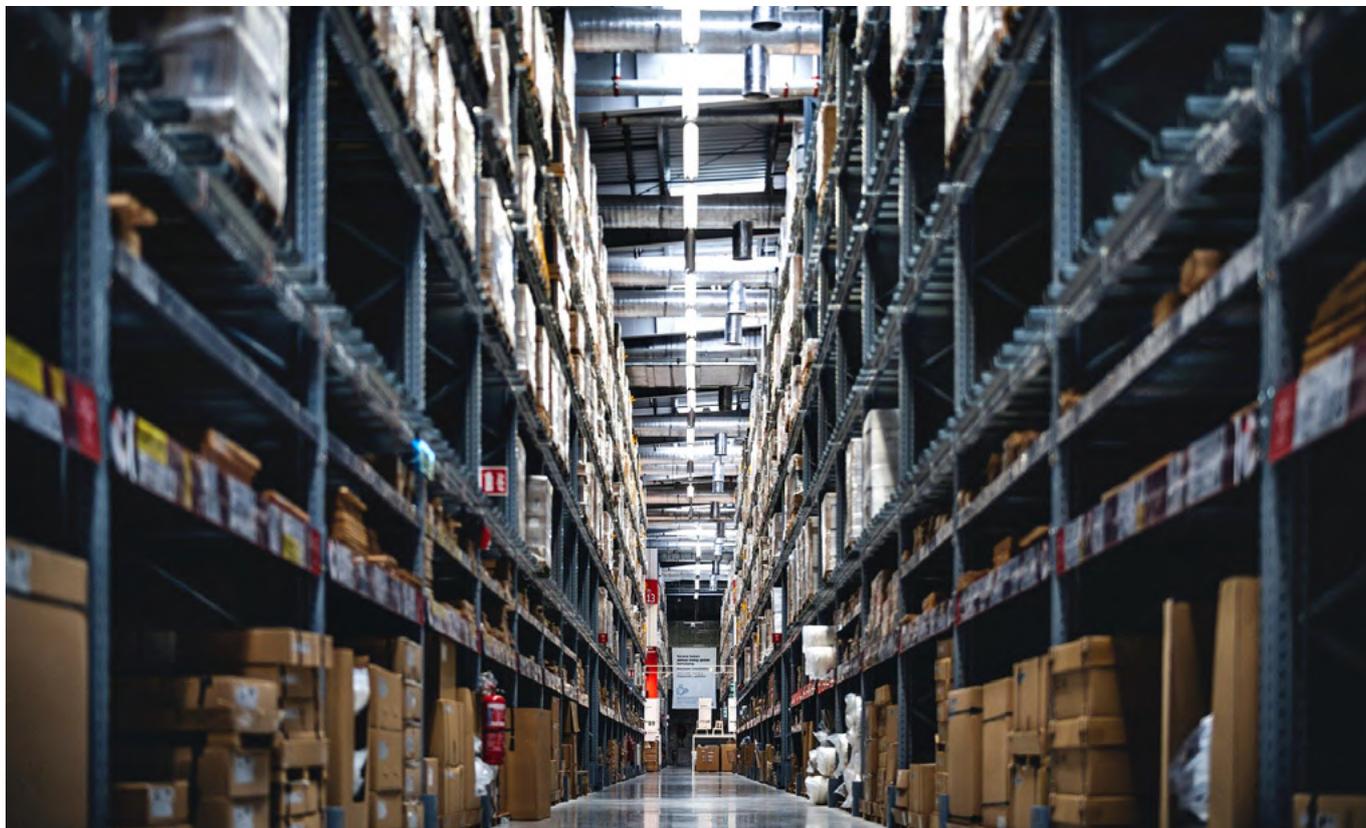


SCOPRI LA NOSTRA
PROPOSTA
DI CONTENUTI
VERTICALI SUL WEB,
SUI SOCIAL
E ISCRIVENDOTI
ALLE NEWSLETTER.
LE TUE NEWS
QUOTIDIANE
SONO
A PORTATA DI UN
CLICK SU PC E MOBILE.



Minacce informatiche e rischi della supply chain

Contributo a cura Di Bruno Filippelli - *Sales Director Italia, Semperis*



Le aziende sanno che i criminali informatici sono sempre in agguato. Ma oltre ai rischi diretti ai propri sistemi, ci sono quelli legati ai soggetti terzi che operano nella filiera. Più la catena di approvvigionamento è estesa, maggiore è la superficie di attacco. E con la diffusione dello smart working e il moltiplicarsi delle connessioni, il lavoro dei Chief Information Security Officer (CISO), i dirigenti a capo della sicurezza informatica, è diventato quasi impossibile. Le soluzioni sono tante, ma contro la complessità la prima difesa resta l'adozione di misure di sicurezza di base.

Quindici anni fa era facile, per così dire, rilevare un'anomalia nella rete e difendersi dagli attacchi. Il più delle volte i responsabili erano persone. Oggi invece gli attacchi sono perpetrati da reti di computer tramite vari punti di ingresso hardware e software. Nel frattempo, anche la supply chain è cambiata. In passato una PMI si serviva di pochi componenti per realizzare i suoi prodotti, oggi invece si rifornisce da centinaia di aziende sparse in tutto il mondo. Pensiamo agli smartphone, i componenti e l'assemblaggio vengono realizzati all'estero. Perciò l'azienda che li produce deve giocare forza fidarsi dei fornitori, con tutti i rischi che ne derivano.

Gli utenti malintenzionati sono consapevoli di come la supply chain sia l'anello debole e che tanto le aziende quanto gli Stati tendono a sottovalutare i rischi. Così sfruttano queste debolezze per colpire nel segno. Una falla può derivare, ad esempio, dalle backdoor, che vengono utilizzate da alcuni Stati per scopi legali o di intelligence e sono persino integrate in apparecchiature protette.

Valutazione e prevenzione dei rischi: un imperativo per i CISO

Alla luce di tutto ciò, è fondamentale valutare i rischi legati alla catena di approvvigionamento. È qui che entra in gioco la gestione dei rischi, con tutte le sue sfaccettature. Pensiamo alla produzione di computer, cellulari o altri dispositivi elettronici: chi controlla e valuta i terzi coinvolti nella filiera? Chi è in grado di verificare la conformità e l'integrità dei materiali in ciascun passaggio? Possiamo fare solo una cosa, fidarci di ogni soggetto che opera nella catena, con tutti i rischi che questo comporta. Ma oltre a fidarci, dobbiamo anche proteggerci.

Come gestire i rischi legati a terze parti: principi fondamentali

I rischi della supply chain coprono un ampio raggio e interessano diversi reparti, da quello legale per la conformità alle norme anti-corruzione, ai regolamenti di settore e agli standard internazionali (come l'ISO 37001) al reparto approvvigionamenti e ac-

quisti fino alle funzioni trasversali come l'IT e, naturalmente, il CISO. Per ogni livello di implementazione delle misure di gestione dei rischi, così come definiti nel NIST Cybersecurity Framework, come possiamo analizzare i rischi ed evitarne le conseguenze?

1. Valutare la reputazione del singolo fornitore e il rischio correlato al prodotto

È importante separare la reputazione del fornitore dal prodotto stesso. Ad esempio, una startup può avere una scarsa reputazione perché è attiva da poco nel settore, ma il suo prodotto può essere privo di rischi. Si possono svolgere degli audit per valutare la conformità del fornitore ai vari standard e regolamenti (ISO 27001, GDPR, PCI, FCRA, SOX, HIPAA e così via) e dei controlli Type I o II o SOC 2. Si tratta comunque di valutazioni che riguardano l'azienda, non il prodotto. Nel caso di aziende giovani, è importante avere accesso ai controlli sul prodotto. Anche le revisioni indipendenti del codice sorgente e i report sulle vulnerabilità delle applicazioni possono rivelarsi molto utili, perché prendono in esame sia il software che il grado di penetrabilità in situ.

2. Sottoporre il fornitore a un questionario esaustivo e personalizzato

Molte aziende hanno questionari uguali per tutti i fornitori. Ma il loro obiettivo è valutare il prodotto nell'ambiente di destinazione, per questo andrebbero differenziati. In altre parole, il questionario destinato ai provider di servizi cloud dovrebbe essere diverso da quello per le aziende che forniscono software per uso interno. Inoltre è importante accertarsi che le politiche di sicurezza interne siano utili per valutare la posizione di rischio e il prodotto del fornitore. Di conseguenza, il questionario deve essere personalizzato in base al tipo di prodotto e alle funzionalità che offre.

3. Attuare un programma di revisioni e valutazioni periodiche

Quando si ricorre a prodotti e materiali di terzi, non bisogna dare per scontato che saranno sempre adeguati. Un prodotto che non ha dato problemi nell'arco degli ultimi dieci anni va comunque sottoposto a una revisione periodica per evitare di esporsi a nuove vulnerabilità emergenti. È consigliabile valutare la sicurezza dei prodotti di terze parti almeno una volta l'anno per accertarsi che siano sempre pianificati e applicati patch e aggiornamenti. Questa revisione richiede un solido processo di test e implementazione in modo da scartare gli interventi inutili.

4. Gestire i cambiamenti in modo adeguato

La gestione dei cambiamenti è strettamente legata alla catena di approvvigionamento ed è essenziale per affrontare i rischi derivati da terzi. Dalla catena entrano nuovi componenti nell'organizzazione, che devono essere valutati da tutti i soggetti interessati. Se da un lato è necessaria la loro autorizzazione, dall'altro occorre renderli responsabili della valutazione dei nuovi prodotti, componenti o servizi che riguardano il loro ambito di lavoro. Ognuno di loro deve condurre una valutazione dei rischi diversa a seconda dell'offerta ricevuta. Una gestione ottimale dei cambiamenti, unita a una revisione periodica, è essenziale per scegliere i fornitori giusti e ridurre i rischi.

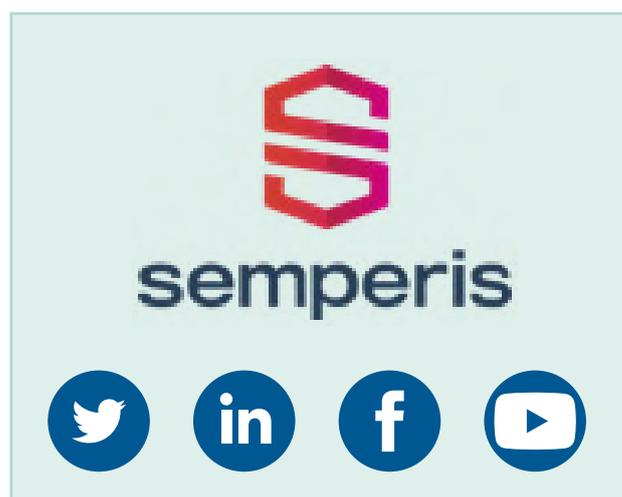
5. Considerare i rischi interni ed esterni

Oltre al prodotto, ci sono molti rischi aleatori che possono influire sulla supply chain, come i fattori umani e geopolitici. Nel primo caso, ad esempio, è difficile affidarsi a un fornitore che cambia spesso dirigenti: dietro a un prodotto di qualità c'è sempre un gruppo dirigenziale stabile. Sul fronte geopolitico, il rischio di uno Stato va monitorato con attenzione. Ad esempio, se un fornitore di software ha sede in un Paese dilaniato dalla guerra, è possibile che la valutazione della sicurezza sia ridotta a causa appunto del conflitto in corso.

Informazioni su Semperis

Semperis consente ai team di sicurezza incaricati di proteggere gli ambienti ibridi e multi-cloud di assicurare l'integrità e la disponibilità dei servizi critici per le directory aziendali in ogni fase della catena di annientamento delle minacce e, inoltre, riduce il tempo di ripristino del 90%. Creata appositamente per proteggere Active Directory, la tecnologia brevettata di Semperis protegge oltre 40 milioni di identità da cyberattacchi, violazioni di dati ed errori operativi. Le principali organizzazioni a livello mondiale si affidano a Semperis per rilevare vulnerabilità delle directory, intercettare i cyberattacchi in corso ed eseguire rapidamente il ripristino delle operazioni in seguito a ransomware e ad altre emergenze che compromettono l'integrità dei dati. Semperis ha sede nel New Jersey e opera a livello internazionale; il suo team di ricerca e sviluppo è distribuito tra San Francisco e Tel Aviv.

Semperis ospita la pluripremiata conferenza Hybrid Identity Protection (www.hipconf.com). L'azienda ha ricevuto i maggiori riconoscimenti del settore ed è stata recentemente inclusa al quarto posto tra le aziende in più rapida crescita dell'area dei tre stati (New York, New Jersey e Connecticut) e al trentacinquesimo posto assoluto nella classifica Technology Fast 500™ 2020 di Deloitte. Semperis è accreditata da Microsoft e riconosciuta da Gartner.



Trasporto aereo tra nuovi rischi e contratti in evoluzione



Il settore del cargo aereo è attraversato da diverse trasformazioni: la spinta dell'e-commerce, nuove tendenze legate al mercato, all'innovazione e anche a nuovi player. Una panoramica sulle tendenze in atto è stata offerta da Andrea La Mattina, of Counsel dello studio BonelliErede, nel corso dell'evento "Il cargo aereo, l'altro intermodale. Dai farmaci al food, un settore in piena evoluzione tecnologica e di mercato" che si è svolto la scorsa settimana nell'ambito di conferenze dell'ultima edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry.

Tre gli aspetti evidenziati dal legale durante l'intervento: multimodalità, cybersecurity e nuovi business model. "Lo sviluppo della multimodalità nel settore aereo subirà il forte impatto dell'attuale tensione geopolitica, anche in modo severo" ha affermato rispetto al primo punto La Mattina. Un fattore che condiziona anche i costi del secondo elemento cruciale, la cybersecurity, inevitabilmente legata al tema della digitalizzazione.

"Il caso di British Airways dimostra che la sicurezza è un elemento imprescindibile, questo si traduce in una gestione del rischio e, molto spesso, una trasformazione del rischio in certezza di sinistro, che impatta sui costi assicurativi" ha evidenziato il legale, ricordando l'attacco subito dalla compagnia nel 2018, un 'data breach' che portò alla sottrazione dei dati di migliaia di clienti nonché, in seguito, a una sanzione da parte del Information Commissioner's Office del valore di 20 milioni di sterline (circa 23 milioni di euro). A questo quadro già fosco si è aggiunta ora la guerra in Ucraina, che secondo La Mattina "non potrà che aggravare questo aspetto".

Nel settore però si affacciano anche tendenze inedite da parte dei player. Ai rapporti tradizionali, normati ad esempio dal classico contratto di trasporto (che vede una separazione di ruoli tra i tre soggetti di venditore, vettore e destinatario) e a strumenti già esistenti, come il *wet lease* e il *dry lease*, rispettivamente noleggio di un aeromobile con o senza equipaggio, si affiancano esperienze diverse che vedono ad esempio lo spedizioniere assumere il ruolo di compagnia aerea, assumendo su di sé il rischio dell'attività di trasporto. "L'esplosione dell'e-commerce e delle consegne rapide ha reso l'aereo sempre più importante, questo ha generato una corsa ad accaparrarsi capacità di stiva, spingendo alcuni soggetti che operavano come spedizionieri a trasformarsi in vettori, in alcuni casi in vere e proprie compagnie aeree, per recuperare marginalità e profitti" ha spiegato La Mattina. D'altra parte, "se la pandemia ha paradossalmente rafforzato il settore cargo, la crisi geopolitica ha messo fuori gioco i vettori russi, importantissimi per il settore, e fatto schizzare alle stelle il prezzo dei carburanti." Tutti questi fenomeni, secondo il legale, avranno riflessi sulle dinamiche contrattuali le quali peraltro si stanno anche adeguando a recepire, oltre ai fenomeni già elencati, anche le esigenze legate al rispetto dei parametri Esg.



La soluzione del problema assicurativo

LC srl - Larizza Consulting Insurance Broker
Via Monte Rosa 19, 20149 Milano - Italy
Phone +39 02.34.53.77.90 - Fax +39 02.34.53.76.95
E-mail: info@larizzaconsulting.it - www.larizzaconsulting.it



Come e quanto il conflitto in Ucraina sta impattando sui trasporti marittimi

L'attuale conflitto militare in Ucraina sta avendo ripercussioni particolarmente significative e impattanti sugli scambi commerciali e sui trasporti marittimi, la logistica delle merci è spesso limitata e quando può operare deve fare i conti con extra-costi che vengono infine scaricati sul consumatore finale. Nonostante ciò c'è ovviamente anche chi in questo momento riesce a fare ancora più soldi mentre per tutti incombe la minaccia crescente della cyber security. È questo il riassunto dello scenario descritto in occasione del workshop intitolato "Crisi ucraina: impatto sul comparto marittimo" organizzato da Liguria International.



Il primo importante fattore d'incertezza è rappresentato dalle sanzioni internazionali inflitte da Stati Uniti, Europa e Regno Unito: "Non c'è una normativa chiara in materia e questo allo shipping fa molto male. Quando per il trasporto marittimo un rischio non è assicurabile il comparto si pianta" ha affermato Enrico Vergani, avvocato dello studio Bonelli Erede. Il quale ha rilevato come, "dopo la pandemia, il mondo dello shipping si trova a dover fare i conti con dilemmi impossibili e ingiusti".

Fra i soggetti più interessati dal campo minato delle sanzioni internazionali ci sono gli armatori "che devono dimostrare di aver agito in maniera diligente, escludendo dai propri rapporti commerciali persone e aziende soggette a sanzioni" ha aggiunto Vergani, che ha consigliato "due diligence preventive e il supporto di consulenti specializzati". Advisor legali ovviamente ma anche consulenti assicurativi o altri specializzati in rischi sulla cyber security.

Francesco Ferrari, broker per la società First & P&I, ha offerto una panoramica attuale e piuttosto inquietante su ciò che avviene nel mercato assicurativo del trasporto marittimo con un focus particolare al settore Protection & Indemnity (P&I). "In questo momento i porti e i fiumi russi, il Mar d'Azov e il Mar Nero sono considerate aree ad alto rischio per le quali è richiesta una coperta extra (war risk) che costa ogni giorno fra il 2 e il 4% del valore della nave. Si parla di 350-500 mila dollari a nave per andare a operare in quei tratti di mare e per questo molti armatori stanno rinunciando a quelle rotte". Non i greci visto che alcuni di essi colgono proprio l'opportunità "di ottenere ritorni importanti dal fatto che i noi sono schizzati alle stelle e gli extra-costi vengono poi scaricati sul consumatore finale". Senza polizza war risk non si può però operare perché senza copertura P&I la nave verrebbe fermata al primo porto di scalo: chi vuole servire le rotte verso i porti russi e ucraini deve sostenere costi elevati e assumersi rischi importanti.

A proposito delle sanzioni internazionali Ferrari ha spiegato poi che gli underwriters (i sottoscrittori) invitano gli armatori a effettuare una due diligence preventiva sull'attività che andranno a svolgere. "Gli aspetti da esaminare con attenzione sono: in quale trading area opererà la nave, se il carico è soggetto a sanzioni, se le parti coinvolte nella spedizione sono soggette a sanzioni statunitensi, europee o britanniche e se vi possono essere restrizioni nella catena dei pagamenti". Il broker di First P&I ha puntualizzato inoltre che "se un soggetto viola le sanzioni la compagnia assicurativa o i P&I Club può immediatamente far terminare la copertura con conseguente cessazione degli effetti risarcitori". A queste criticità si aggiunge infine il fatto che larga parte del mercato riassicurativo è basato negli Stati Uniti con tutto ciò che ne consegue in termini di difficoltà a trovare disponibilità appunto a riassicurare certi rischi.

In occasione dello stesso workshop di Liguria International sono stati infine approfonditi, sempre con riferimento agli impatti del conflitto in Ucraina sullo shipping, il tema della sicurezza del personale (Mark William Lowe di Pyramid Temi Group ha parlato dei rischi in capo all'azienda per effetto degli standard Iso 31030 sul Travel Risk Management) e le nuove sfide imposte e minacce imposte dalla cyber security (di cui ha parlato Alessio Aceti, amministratore delegato di Sababa Security).

Allianz: diminuiscono le perdite totali nel settore marittimo ma la guerra e le grandi navi preoccupano

Allianz Global Corporate & Specialty SE ha appena pubblicato il consueto Safety & Shipping Review 2022 dal quale emerge che l'anno scorso il settore del trasporto marittimo ha mantenuto il suo trend positivo in materia di sicurezza a lungo termine, ma l'invasione russa dell'Ucraina, il crescente numero di problematiche dai costi importanti che coinvolgono le grandi navi, le sfide per gli equipaggi e la congestione dei porti derivante proprio dall'incremento dello shipping, insieme alla gestione degli impegnativi obiettivi di decarbonizzazione, non lasciano spazio alla tranquillità.

“Il settore dei trasporti ha dimostrato un'enorme capacità di resilienza nel corso di questi ultimi difficili anni, come testimonia il boom a cui assistiamo oggi in diversi settori dell'industria”, dichiara il capitano Rahul Khanna, global head of marine risk consulting di Allianz. “Le perdite totali sono ai minimi storici, ovvero circa 50-75 all'anno negli ultimi quattro anni rispetto alle oltre 200 all'anno degli anni '90. Tuttavia, la tragica situazione in Ucraina ha causato problemi diffusi nel Mar Nero e altrove, aggravando la situazione delle supply chain già sotto pressione e anche i disagi già esistenti provocate dalla pandemia di Covid-19, la congestione dei porti e i problemi relativi al cambio degli equipaggi. Allo stesso tempo, alcune delle risposte messe in campo per sostenere l'incremento del trasporto via mare, come modificare l'utilizzo o estendere la vita lavorativa delle navi, sollevano alcune perplessità. I crescenti problemi posti dalle grandi navi, come incendi, incagli e complesse operazioni di salvataggio, continuano a rappresentare una sfida per gli armatori e i loro equipaggi”.

Lo studio annuale di Agcs analizza le perdite e i sinistri (incidenti) di navigazione segnalati per navi oltre le 100 tonnellate lorde. **Nel 2021 sono state riportate 54 perdite totali di navi a livello mondiale**, rispetto alle 65 dell'anno precedente. Questo rappresenta un calo del 57% in 10 anni (127 nel 2012), mentre durante i primi anni '90 la flotta mondiale perdeva più di 200 navi all'anno. La riduzione delle perdite totali nel 2021 è resa più impressionante dal fatto che oggi esistono circa 130.000 navi nella flotta mondiale rispetto alle circa 80.000 di 30 anni fa. “Tale progresso riflette la maggiore attenzione alle misure di protezione attraverso programmi di formazione e sicurezza, il miglioramento del design delle navi, la tecnologia e la regolamentazione” spiega il rapporto.

Si sono verificate quasi 900 perdite totali negli ultimi dieci anni (892). La regione marittima della **Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine è la zona dove si registra il maggior numero di total loss**, con una su cinque nel 2021 (12) e una su quattro nell'ultimo decennio (225), conseguenza dell'alta concentrazione di commercio in quelle aree, porti congestionati, flotte più vecchie e condizioni meteorologiche estreme. A livello mondiale, le navi da carico (27) rappresentano la metà delle navi perse nell'ultimo anno e il 40% nell'ultimo decennio. Il naufragio (affondamento/sommersione) è stata la causa principale delle perdite totali nell'ultimo anno, pari al 60% (32).

Mentre le perdite totali sono diminuite nell'ultimo anno, il numero di incidenti di navigazione segnalati è aumentato e le Isole britanniche ne hanno registrato la maggior parte (668 su 3.000). I danni ai macchinari hanno rappresentato più di un incidente su tre a livello globale (1.311), seguiti da collisioni (222) e incendi (178), con un aumento del numero di questi ultimi di quasi il 10%.



Impatto dell'Ucraina: sicurezza e coperture assicurative

L'industria marittima è stata colpita su più fronti dall'invasione russa dell'Ucraina, con la perdita di vite umane e di navi nel Mar Nero, l'interruzione del commercio e il crescente peso delle sanzioni. Ma deve affrontare anche le sfide per le operazioni quotidiane, con effetti a catena per l'equipaggio, il costo e la disponibilità del combustibile e il potenziale e crescente rischio cyber. L'invasione ha ulteriori conseguenze su un'industria marittima mondiale che sta già affrontando varie carenze. I lavoratori marittimi russi rappresentano poco più del 10% della forza lavoro mondiale composta da 1,89 milioni di persone, mentre circa il 4% proviene dall'Ucraina. Questo personale potrebbe avere difficoltà a tornare a casa o raggiungere le navi alla fine dei contratti. Un conflitto prolungato potrebbe avere conseguenze più profonde, potenzialmente **rimodellando il commercio globale di energia e altre materie prime**. Un embargo esteso sul petrolio russo potrebbe contribuire a far aumentare il costo del combustibile e avere un impatto sulla sua disponibilità, spingendo gli armatori a utilizzare carburanti alternativi. Se questi fossero di qualità inferiore agli standard, si potrebbe arrivare ad avere in futuro richieste di risarcimento per guasti ai macchinari. In questo scenario, le agenzie di sicurezza continuano a mettere in guardia su un'**accresciuta prospettiva di rischi informatici per il settore marittimo** quali blocco dei GPS, spoofing del sistema di identificazione automatica (AIS), problemi alle comunicazioni e interferenze elettroniche.

"Il settore assicurativo vedrà probabilmente un certo numero di richieste di risarcimento nell'ambito delle polizze rischio guerra da parte di navi danneggiate o perse a causa di mine marine, attacchi missilistici e bombardamenti nelle zone di conflitto" spiega Justus Heinrich, global product leader - marine hull di Allianz. "Gli assicuratori potrebbero anche ricevere richieste di risarcimento nell'ambito di polizze marine con estensione al rischio guerra per navi e carichi bloccati o intrappolati nei porti e nelle acque costiere ucraine".

La serie di sanzioni contro gli interessi russi rappresenta una sfida considerevole. La violazione delle sanzioni può dar luogo a severe ripercussioni, ma anche la loro osservanza può rappresentare un onere considerevole. Può essere difficile stabilire il proprietario finale di una nave, di un carico o di una controparte. Le sanzioni si applicano anche a varie parti della supply chain dei trasporti, comprese banche e assicurazioni, e anche i servizi di supporto marittimo e tutto rende la conformità ancora più complessa.

Una questione scottante: gli incendi a bordo

L'anno scorso, gli incendi a bordo della nave roll-on roll-off (ro-ro) *Felicity Ace* e della nave container *X-Press Pearl* hanno portato a perdite totali. **Gli incendi delle merci sono un problema importante.** Il rapporto evidenzia che negli ultimi cinque anni sono stati segnalati più di 70 incendi solo su navi container. Gli incendi iniziano spesso nei container stessi e possono essere il risultato della mancata o errata dichiarazione di carichi pericolosi, come sostanze chimiche e batterie; circa il 5% dei container spediti sono composti da merci pericolose non dichiarate. L'incendio di una grande nave può diffondersi rapidamente ed essere difficile da controllare e spesso l'equipaggio è costretto ad abbandonare la nave cosa che può aumentare significativamente il costo finale di un sinistro.

Gli incendi sono diventati anche uno dei principali fattori di danno per i trasportatori di automobili. Di solito iniziano nelle stive e sono causati da malfunzionamenti o cortocircuiti elettrici nei veicoli e i ponti aperti possono lasciarli diffondere rapidamente. Il crescente numero di veicoli elettrici trasportati via mare provoca ulteriori rischi, dato che le contromisure esistenti potrebbero non rispondere efficacemente in caso di incendio del mezzo. Le perdite possono essere molto costose dato il valore del carico e il costo della rimozione del relitto e del disinquinamento.

Quando le grandi navi sono in difficoltà, la risposta di emergenza e la ricerca di un porto di rifugio possono essere difficili. Sono necessarie attrezzature di recupero specializzate, rimorchiatori, gru,



chiatte e infrastrutture portuali, il che aggiunge tempo e costi alla risposta. La X-Press Pearl, che è affondata a seguito di un incendio dopo che due porti hanno rifiutato il riparo (tali porti non erano in grado o non volevano scaricare un carico di acido nitrico) è uno dei tanti incidenti in cui le **navi container hanno avuto difficoltà a trovare un porto sicuro**. Il salvataggio della nave portarinfuse Golden Ray che si è ribaltata fuori dal porto statunitense di Brunswick nel 2019, ha richiesto quasi due anni e un costo di oltre 800 milioni di dollari.

“Troppo spesso, quello che dovrebbe essere un incidente gestibile su una grande nave finisce in una perdita totale. Il salvataggio è diventato una preoccupazione crescente. Le problematiche ambientali stanno contribuendo all'aumento dei costi di recupero e di rimozione dei relitti poiché ci si aspetta che gli armatori e gli assicuratori facciano di più per proteggere l'ambiente e le economie locali” dice Khanna. “In precedenza, un relitto poteva essere lasciato in loco se non rappresentava un pericolo per la navigazione, mentre adesso le autorità vogliono che i relitti siano rimossi e che l'ambiente marino sia ripristinato, indipendentemente dal costo”.

Spese di salvataggio più alte e in generale perdite più significative, sono costi sempre più sopportati dai proprietari del carico e dai loro assicuratori. “L'avaria generale, ovvero il processo legale attraverso il quale i proprietari del carico condividono proporzionalmente le perdite e il costo del salvataggio, è diventato un evento di frequenza, oltre che di gravità, con l'aumento del numero di grandi navi coinvolte in incendi, incagli e perdite di container in mare rispetto a cinque anni fa” spiega Régis Broudin, global head of marine claims di Allianz. L'avaria generale è stato dichiarato in entrambi gli incidenti della Ever Forward e della Ever Given. La grande nave portacontainer Ever Forward si è arenata negli Stati Uniti nel marzo 2022 ed è rimasta bloccata per più di un mese prima di essere liberata, quasi un anno dopo che la sua nave sorella, Ever Given, aveva bloccato il Canale di Suez.

Il mondo post-pandemico apre le porte a nuovi rischi

Se la pandemia Covid-19 ha provocato poche richieste di risarcimento dirette per il settore assicurativo marittimo, il successivo impatto sul benessere dell'equipaggio, l'esplosione del trasporto via mare e la congestione dei porti solleva potenziali preoccupazioni sulla sicurezza. La domanda di personale per gli equipaggi è alta, ma molti lavoratori marittimi qualificati ed esperti stanno lasciando il settore e si prevede una grave carenza di ufficiali entro cinque anni. Per chi rimane, il morale è basso perché le pressioni commerciali, i doveri di conformità alle regole e i carichi di lavoro sono invece molto alti. Queste condizioni di lavoro possono provocare errori e in effetti l'analisi di Allianz dimostra che il 75% degli incidenti di navigazione sono dovuti a errore umano. Il rimbalzo economico dopo i lockdown dovuti al Covid-19 ha creato un periodo di boom per il trasporto marittimo con aumenti record delle tariffe di trasporto e noleggi. Se questo aspetto è positivo per le compagnie di navigazione, le rate di nolo più alti e la carenza di capacità delle navi container stanno invogliando alcuni operatori a utilizzare navi portarinfuse e porta prodotti o convertire le petroliere per trasportare i container. In questo caso l'uso di navi non containerizzate solleva domande sulla stabilità, sui sistemi antincendio e sulla sicurezza del carico. Le navi portarinfuse non sono progettate per trasportare container, il che potrebbe avere un impatto sulle loro caratteristiche di manovra in caso di maltempo e l'equipaggio potrebbe non essere in grado di rispondere adeguatamente in caso di incidente.

La domanda di trasporto via mare è elevata e alcuni proprietari stanno estendendo la vita attiva delle navi. Già prima della pandemia, l'età media delle navi stava aumentando. Anche se ci sono molte flotte ben gestite e mantenute composte da navi più vecchie, l'analisi ha dimostrato che le navi container e cargo più datate (di età compresa tra i 15 e i 25 anni) hanno maggiori probabilità di provocare sinistri, poiché soffrono la corrosione e i sistemi e i macchinari sono più soggetti a guasti. L'età media di una nave coinvolta in una perdita totale negli ultimi 10 anni è di 28 anni.

Ostacoli nelle spedizioni e congestione dei porti

Le misure dovute al Covid-19 in Cina, un'impennata della domanda dei consumatori e l'invasione dell'Ucraina sono stati tutti fattori di una congestione dei porti senza precedenti che mette gli equipaggi, i gestori dei porti e le strutture sotto ulteriore pressione. “Caricare e scaricare le navi è un'operazione particolarmente rischiosa, per la quale anche piccoli errori possono avere grandi conseguenze. I porti per container sono sempre più affollati e hanno poco spazio, mentre la manodopera esperta necessaria per gestire correttamente i container scarseggia. Se si aggiungono i tempi di rotazione veloci, il risultato può essere un ambiente a rischio elevato” spiega Heinrich.

Cambiamento climatico: problemi di transizione

Il rapporto nota che lo slancio e gli sforzi internazionali che si stanno compiendo per affrontare il cambiamento climatico, mettono il settore marittimo sotto una crescente pressione per accelerare il suo impegno nella sostenibilità, dato che le relative emissioni di gas serra sono cresciute di circa il 10% tra il 2012 e il 2018.

La decarbonizzazione richiederà grandi investimenti in tecnologia verde e carburanti alternativi. Un numero crescente di navi sta già passando al gas naturale liquefatto (Gnl), mentre alcuni altri carburanti, tra cui ammoniac, idrogeno e metanolo, sono in fase di sviluppo, così come navi a propulsione elettrica. La transizione ai carburanti alternativi porterà probabilmente un aumento di richieste di risarcimento per guasti ai macchinari, mentre la nuova tecnologia si assesta e gli equipaggi si adattano alle nuove procedure.

Emsa ha pubblicato i dati sugli incidenti marittimi in Europa nel 2021

Secondo il report gli episodi nelle acque Ue sono stati 2.389 l'anno scorso: 42 seri e con perdita di 29 vite umane



Emsa, l'European Maritime Safety Agency, ha pubblicato nei giorni scorsi il bollettino annuale di sintesi della attività condotta nel 2021 **(lo trovate qui)**.

Safety e Security sono naturalmente i capitoli centrali. “L'Emsa – spiega il documento – lavora per sviluppare ulteriormente le capacità di indagine sugli incidenti degli Stati membri dell'UE e per migliorare la raccolta e l'analisi dei dati sugli incidenti a livello dell'UE. Lo fa attraverso due strutture principali: il quadro permanente di cooperazione degli organismi investigativi sugli incidenti (Aib – Accident Investigation Bodies), di cui l'Emsa è il segretariato; e la piattaforma europea di informazione sugli incidenti marittimi (Emcip – European Maritime Casualty Information Platform), popolata dall'Aib e i cui dati sugli incidenti possono essere successivamente analizzati e contribuire a una maggiore cultura della sicurezza in mare”.

Ruguardo a questo secondo strumento, “per valorizzare la ricchezza di dati archiviati in Emcip, l'Emsa ha applicato una metodologia dedicata attraverso la quale è stata analizzata la sicurezza delle navi ro-ro, dei pescherecci e delle navi portacontainer. Nel 2021 l'Agenzia ha iniziato ad applicare questa metodologia anche agli incidenti di navigazione. In collaborazione con gli utenti Emcip, sono state sviluppate diverse nuove funzionalità della piattaforma. In particolare, è stato progettato uno ‘Strumento di segnalazione degli incidenti per utenti non registrati’ al fine di facilitare la segnalazione di qualsiasi evento da parte di qualsiasi testimone o stakeholder”.

Un riepilogo di questa attività di raccolta dati per il periodo 2014-2020 è stato prodotto da Emsa con due **pubblicazioni rilasciate nel 2021**, mentre il report di questi giorni anticipa alcuni numeri del 2021, riassunti nella seguente tabella:

2021 MARITIME CASUALTIES KEY FIGURES (extracted in January 2022)





Un drone usato da Emsa per attività di sorveglianza

Quanto alla Maritime Security Emsa si occupa dell'adozione di misure per la protezione contro atti illeciti come la pirateria, la rapina a mano armata, il terrorismo e la violenza marittima. E fornisce supporto alla Commissione europea per monitorare l'attuazione del regolamento (CE) n. 725/2004 sul rafforzamento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali. "Nel 2021, l'Emsa ha condotto 15 missioni di ispezione, i cui rapporti dettagliano le misure, le procedure e le strutture di sicurezza marittima in atto nei paesi visitati. Questo numero è stato solo leggermente inferiore a quello pianificato a causa della pandemia. L'Agenzia ha anche fornito un contributo tecnico sulle future ispezioni all'esame della Commissione europea. Parallelamente, l'Emsa ha continuato a sostenere la Commissione europea e gli Stati membri in vari compiti, in particolare nell'ambito del comitato per la sicurezza marittima (Marsec) e del gruppo consultivo delle parti interessate sulla sicurezza marittima (Sagmas)".

Inoltre "su richiesta della Commissione Europea è stato condotto uno studio approfondito su rilievi, ispezioni e verifiche a distanza nel campo della sicurezza marittima. A sostegno della flotta mercantile dell'Ue in tutto il mondo, poi l'Esma ha fornito un servizio marittimo integrato (ImS) di sorveglianza satellitare dedicato all'operazione Atalanta dell'Eunavfor Somalia".



Scenario internazionale della grande nautica

(ESTRATTO DA NAUTICA IN CIFRE - MONITOR TREND DI MERCATO 2021/2022)

Il 2021, comunque anno della ripartenza nonostante la pandemia sempre in corso, grazie alla massiccia campagna vaccinale ha avuto un inaspettato buon recupero dell'economia mondiale. La ripresa economica e sociale,



minacciata dall'impennata dei contagi della variante Omicron a fine anno, è stata comunque disomogenea a livello mondiale: nelle economie meno avanzate l'insufficiente diffusione dei vaccini ha causato un fine 2021 critico con prospettive non buone per quello in corso. La disomogeneità si è comunque notata anche tra Paesi simili tra loro per livello di sviluppo ma con componenti vaccinali più (Italia) o meno (Austria) progredite.

Il 2021 è stato anche l'anno del ritorno dell'inflazione, generata dal mismatch tra la nuova domanda 2021 e un'offerta insufficiente dovuta alle strozzature nelle catene di fornitura seguite alle ripetute chiusure e ai corti circuiti produttivi derivati, insieme al forte aumento dei prezzi internazionali dell'energia e delle materie prime.

Le stime del Fondo Monetario Internazionale, dato il contesto, stimano in un +5.9% la crescita dell'economia mondiale nel 2021, mentre per il 2022 la previsione di gennaio – dunque prima del conflitto russo-ucraino – era di un rallentamento fino al +4,4% da rivedere sempre più al ribasso al perdurare della guerra e dalle sempre più stringenti sanzioni.

Gli Stati Uniti e i principali Paesi europei hanno il portafoglio ordini in miglioramento, quando non su valori di massimo, mentre la giacenza nei magazzini di prodotti finiti è su livelli minimi. La ricchezza delle famiglie, aumentata in seguito al buon corso dei mercati finanziari e all'accumulo di risparmio nel lockdown potrebbe tradursi in ulteriori risorse per i consumi.

Il superamento della fase acuta dell'emergenza sanitaria nelle principali aree economiche del pianeta potrebbe dunque evitare il rinnovo di misure eccezionali quali quelle del 2020 e 2021 e migliorare i conti pubblici (anche se con rischio di impulso negativo alla crescita) come peraltro è avvenuto negli Stati Uniti e in Cina.

In Europa, invece, la politica di bilancio sosterrà la ripresa anche nel 2022, con interventi dei singoli Paesi e dei fondi europei. C'è il timore che la ripresa economica post pandemia rallenti con l'acuirsi del problema dell'aumento dei prezzi internazionali dell'energia e delle materie prime. A ciò si somma l'avvio di una pericolosa spirale prezzi-salari, conseguente all'aumento dell'inflazione e alle possibili richieste sindacali di aumenti delle retribuzioni; il problema dello sfilacciamento nelle reti globali delle forniture di componenti e semilavorati, con forti strozzature dal lato dell'offerta che stanno determinando rallentamenti in molte produzioni, soprattutto di massa, e carenze nelle forniture di beni finiti alle industrie e alle catene distributive; le possibili recrudescenze del coronavirus e delle sue varianti.

In Europa il peso dell'aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime è maggiore rispetto ad altre aree mentre minore è il rischio di una recrudescenza del virus grazie al successo delle campagne vaccinali. E mentre i colli di bottiglia nelle forniture di beni intermedi come conseguenza al Covid sono un problema globale, l'Unione europea per la sua dipendenza dall'estero per le forniture di gas appare più vulnerabile all'aumento dei prezzi dell'energia e ai rischi di inflazione che possono derivarne. Il blocco del gasdotto Nord Stream 2 che collega la Russia alla Germania ormai pronto per la fase del collaudo, che priverà l'Europa dei previsti ulteriori, e fondamentali per importanza, 55 miliardi di metri cubi di gas naturale all'anno a partire da questa primavera, acuirà ulteriormente il problema del prezzo del gas naturale che già penalizza i settori più energivori. Ma la guerra sta incidendo significativamente anche sul prezzo delle materie prime, tra cui soprattutto grano e alluminio. In definitiva, sono numerosi i fattori che minacciano la ripresa mondiale agganciata nel corso del 2021, da quelli di natura più economica, come il rincaro dei prezzi di materie prime ed energia, i ritardi nelle forniture di componenti, i forti aumenti del costo dei noli, il rialzo generalizzato dell'inflazione; a quelli di natura geopolitica, come la crisi tra Russia e Ucraina e le tensioni sul piano internazionale che ne sono derivate. Senza dimenticare i rischi legati a una possibile recrudescenza del Covid-19 che incorniciano il quadro estremamente complesso appena descritto. La previsione è dunque di un rallentamento del ciclo economico nel 2022 che

interesserà sia i Paesi industrializzati che quelli emergenti, Cina inclusa.

L'attuale difficile situazione sul piano internazionale ridurrà verosimilmente le previsioni di crescita per l'anno in corso, fatte in epoca immediatamente precedente l'escalation militare in Ucraina. Il Fondo Monetario Internazionale a gennaio stimava per gli Stati Uniti un +5,6% del Pil nel 2021, ma in rallentamento al 4% nel 2022 per via della presenza dei vincoli di offerta, della riduzione degli impulsi della politica di bilancio, del minore sostegno della politica monetaria, dell'esaurimento dell'effetto rimbalzo legato alla normalizzazione della situazione sanitaria e, non ultimo, per l'erosione del potere d'acquisto di famiglie e imprese conseguente alla più alta inflazione.

La crescita media annua 2022 della Cina era prevista in forte riduzione rispetto al 2021 (dal +8,1% al 4,8%) per quanto attestata su ritmi ancora molto elevati; la ripresa del Covid-19 verso fine anno ha influito sulla fiducia delle famiglie, mentre dal lato della produzione alle difficoltà già esistenti nelle catene produttive si è aggiunta la stretta governativa sui consumi energetici. Le esportazioni si confermano il più importante elemento di traino. Si registra qualche tensione sui prezzi, mentre la politica economica ha colpito il settore immobiliare con l'imposizione di regole che stanno ampiamente limitando l'accesso a nuovi finanziamenti. Il Pil dell'Eurozona, nelle Previsioni di inverno della Commissione europea, dopo il +5,3% del 2021 era previsto al +4,0% nel 2022, con elevata eterogeneità tra i Paesi dell'area: l'Italia crescerà del +6,5% nel 2021 per poi rallentare al +4,1% nel 2022; la Germania si fermerà al +2,8% nel 2021 per poi crescere del +3,6% nel 2022; la Francia è prevista in crescita del +7,0% nel 2021 e del +3,6% nel 2022; la Spagna crescerà del +5,0% nel 2021 e del +5,6% nel 2022. Previsioni che sono comunque già riviste al ribasso se non si giungerà in tempi rapidi a una soluzione diplomatica del conflitto. I principali Paesi europei nel 2021 grazie alla domanda interna - in particolare di spesa per servizi e turismo - hanno mantenuto un ritmo di espansione dell'attività economica piuttosto sostenuto. Questo rappresenta la sintesi di un incremento dei consumi delle famiglie e di una contrazione degli investimenti (con l'eccezione dell'Italia), sia strumentali che nelle costruzioni. Al contrario, nel settore dei servizi privati, le componenti del commercio e delle attività artistiche sono ancora al di sotto dei valori pre-pandemia. La domanda estera è stata in diminuzione sia nelle esportazioni che nelle importazioni di merci, a fronte di un incremento di quelle dei servizi dai quali ci si attendeva un proseguire del recupero, da adesso in discussione, mentre quello industriale, già superiore ai livelli pre-crisi, lotta con le difficoltà delle catene di approvvigionamento e dagli aumenti dei prezzi.

L'Unione europea nel suo complesso ha raggiunto il livello pre-pandemico di Pil nel terzo trimestre del 2021 e la previsione vedrebbe un suo superamento entro la fine del 2022 ma l'incertezza e i rischi rimangono alti, notevolmente aggravati dalle tensioni geopolitiche in Est Europa.



I rischi catastrofali nel contesto delle assicurazioni “marine”

L'aggravarsi dei fenomeni meteorologici e soprattutto la loro crescente intensità è fonte di preoccupazione e di riflessioni a più livelli, ivi compreso il settore assicurativo e - più specificamente - quello degli assicuratori *Marine*.

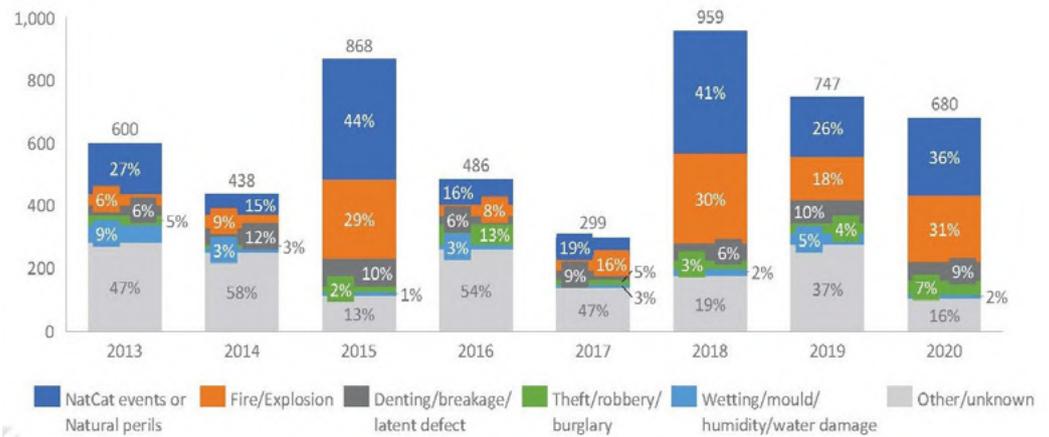
Nel parlare di eventi catastrofali, tradizionalmente si fa riferimento ai concetti di “Nat-cat” e “Man-made”, distinguendo quindi fra gli eventi catastrofali dovuti ad eventi naturali ed i disastri causati dall'uomo. Fino al primo decennio del secolo vi era una certa prevalenza dei “Man-made” rispetto ai “Nat-cat”, ma negli ultimi 10 anni si sta assistendo ad una crescente maggiore frequenza di questi ultimi.

MAT REVIEW

di ALESSANDRO MORELLI
Marine Consultant



\$M **Cargo: Top 5 major losses by type of loss in the period 2013-2020** (dati IUMI 2021)



LEGGI L'ARTICOLO AL SEGUENTE LINK: <https://www.ania.it/documents/35135/53765/MAT+REVIEW+October+2021.pdf/2b11f052-cf15-3ba1-42c8-43f009288a70?version=1.0&t=1635932076647>

Mostre d'arte: rischi e profili assicurativi

La necessità di protezione degli oggetti d'arte è *in re ipsa*, trattandosi di beni di per sé di grande valore - sia detto solo ad esempio - per loro unicità ed insostituibilità, importanza storica e/o per paternità dell'opera.

Ne consegue che la copertura assicurativa per tali beni deve rispondere a finalità e fronteggiare la possibilità del verificarsi (anche) di rischi specifici che non sono contemplati in genere nelle polizze merci diffuse sul mercato e/o che, seppure ivi previsti, in relazione a questo tipo di beni assumono comunque sfumature peculiari.

MAT REVIEW

di ALBERTA FRONDONI
Genoa Chambers



LEGGI L'ARTICOLO AL SEGUENTE LINK: https://www.ania.it/documents/35135/53765/MAT+REVIEW_JULY+2021+%281%29.pdf/8852b1f2-3041-a3ee-e479-efda464506a5?version=1.0&t=1627645393825

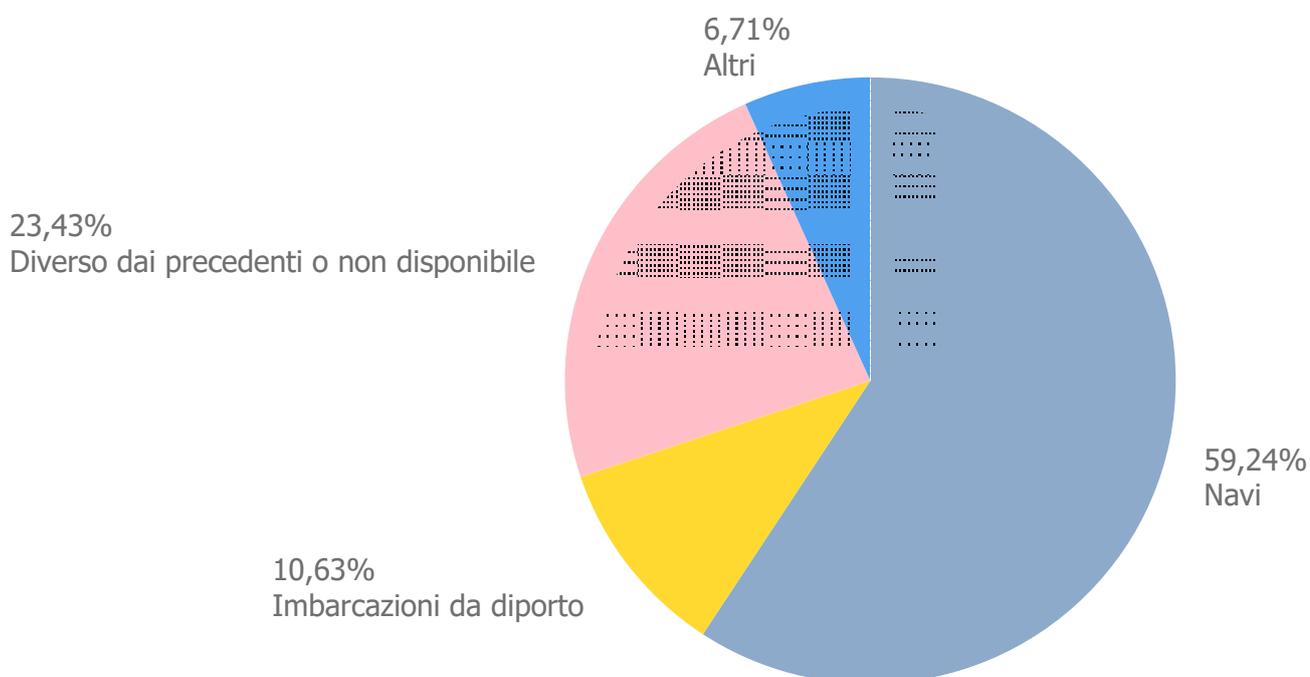
Statistica Corpi Marittimi

Dati aggiornati al 21 dicembre 2020

Ania
Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

Sottoramo	Premi Contab.	Distr. %
Navi	115.825.197	59,24%
Piattaforme	863.177	0,44%
Pescherecci	206.756	0,11%
Imbarcazioni da diporto	20.777.107	10,63%
Navi da diporto	498.154	0,25%
Rischi di costruzione o conversione	952.638	0,49%
Natanti portuali	7.601.739	3,89%
RC non obbligatoria	24.264	0,01%
Responsabilità legale cantieri	1.839.915	0,94%
Loss of hire/Cruise cancellation / perdite pecuniarie in genere	1.130.195	0,58%
Diverso dai precedenti o non disponibile	45.812.155	23,43%
	195.531.297	100,00%

descr_impr ● CAMPIONE DI MERCATO



LEGGI L'ARTICOLO AL SEGUENTE LINK:

www.ania.it/documents/35135/218735/Estratto+CORPI+2020.pdf/42ab03ed-7a38-3652-98fa-e53c37bb88ed?version=1.0&t=1636985131688

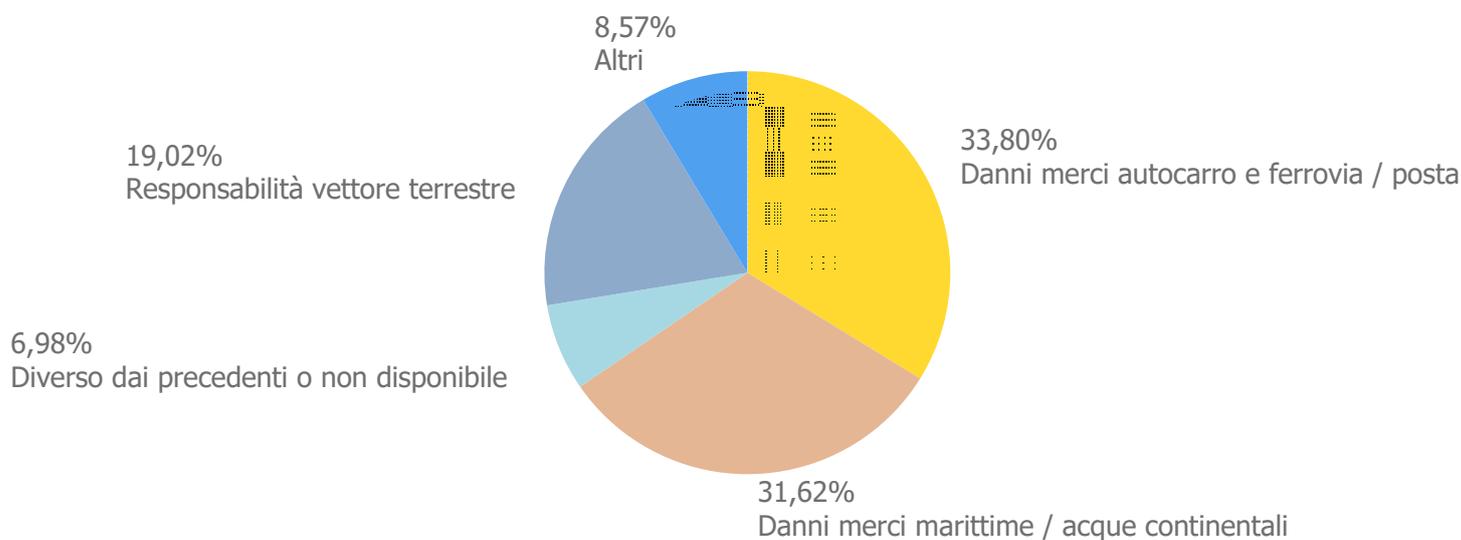
Statistica Merci Trasportate

Dati aggiornati al 31 dicembre 2020

Ania
Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

Sottoramo	Premi Contab.	Distr. %
Responsabilità vettore terrestre	25.898.207	19,02%
Responsabilità operatore multimodale terrestre o misto	2.597.163	1,91%
Responsabilità operatore multimodale aereo / marittimo	1.292.023	0,95%
Danni merci autocarro e ferrovia / posta	46.014.308	33,80%
Danni merci aereo	2.745.423	2,02%
Danni merci marittime / acque continentali	43.051.894	31,62%
Stock	3.198.931	2,35%
Mostre (sia in transito che in giacenza)	1.838.862	1,35%
Diverso dai precedenti o non disponibile	9.506.649	6,98%
	136.143.459	100,00%

descr_impr ● CAMPIONE DI MERCATO



LEGGI L'ARTICOLO AL SEGUENTE LINK:

www.ania.it/documents/35135/99860/Estratto+MERCI+2020.pdf/ad30c09f-cf9e-0ebc-c16d-66fc315548f1?version=1.0&t=1636985636424

ALOCIN



MEDIA^{SRL}

SHIPPING ITALY

SUPER YACHT 24

SUPPLY CHAIN ITALY

AIR CARGO ITALY



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl
Piazza Roberto Baldini 4/66
16149 Genova - Tel. +39 010 9703071
P.I./C.F. 02499470991



DIREZIONE & REDAZIONE
Nicola Capuzzo
cell: + 39 334 7889863
redazione@shippingitaly.it
capuzzo.nicola@gmail.com



PUBBLICITÀ
marketing@shippingitaly.it
Tel. +39 010 9703071
Cell: +39 350 0716304
Cell: +39 347 586551

“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e quattro le testate giornalistiche:
SHIPPING ITALY - AIR CARGO ITALY
SUPPLY CHAIN ITALY - SUPERYACHT24