

PDF

interattivo



Click
—AND—
read



RISCHI E ASSICURAZIONI NEI TRASPORTI

NICOLA CAPUZZO
DIRETTORE RESPONSABILE

EDIZIONE 2023
© RIPRODUZIONE RISERVATA

INDICE

UN 2024 STABILE PER IL MERCATO ASSICURATIVO ITALIANO NEL MARINE	PAG. 3
IL MERCATO ASSICURATIVO MARINE E LE COPERTURE ASSICURATIVE SUL CREDITO COMMERCIALE	PAG. 4
LE PERDITE TOTALI DI NAVI SCESE AL NUMERO PIÙ BASSO NEGLI ULTIMI 12 ANNI	PAG. 5
ASSEMBLEA IUMI: ANNO POSITIVO PER LE NAVI, RECUPERANO LE MERCI E CAMBIAMENTI IN VISTA PER L'OFFSHORE	PAG. 8
SETTORE MERCI IN RIPRESA E RESILIENTE MA CON UN FUTURO COMPLICATO	PAG. 9
SETTORE MARITTIMO E CYBERSICUREZZA: CRESCONO GLI ATTACCHI, E INSIEME, I PERICOLI	PAG. 10
MONITO DI ALLIANZ: "MANCANO NAVI SPECIALIZZATE PER L'EOLICO OFFSHORE"	PAG. 12
OFFSHORE ENERGY A +7,3% DI BASE PREMI NEL 2022 MA ARRIVANO NUOVI RISCHI	PAG. 14
NUOVI CARBURANTI, VEICOLI ELETTRICI E "DARK FLEET" I FUTURI RISCHI PER IL SETTORE CORPI ASSICURAZIONI TROPPO LENTE SULLA DIGITALIZZAZIONE	PAG. 16
RISCHI CYBER: GLI EPISODI DI RANSOMWARE SONO IN AUMENTO	PAG. 17
LE TENSIONI IN MEDIO ORIENTE AUMENTERANNO I RISCHI PER LA SICUREZZA MARITTIMA	PAG. 19
PER GLI SCAMBI COMMERCIALI CRESCONO I RISCHI POLITICI NELLA MAPPA 2023 DI SACE	PAG. 21
BOZZELLI (MSC CROCIERE): "GLI ASSICURATORI DEVONO ESSERE CREATIVI"	PAG. 21
VEICOLI ELETTRICI E TRASPORTO SU NAVI, ECCO I RISCHI	PAG. 21
IN AUMENTO NEL 2023 GLI EPISODI DI PIRATERIA	PAG. 21
L'IMPORTANZA DEL MARINE SURVEYOR AL CENTRO DEL DIBATTITO AL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA	PAG. 22
INVERSIONE DI TENDENZA NEGLI AUMENTI DEI PREMI DEI P&I CLUBS	PAG. 22
ALLARME DI SPEDIPORTO SUI CONTROLLI ALLE SOSTANZE CHIMICHE: "RISCHIO PARALISI NEI PORTI"	PAG. 22
IL PORTO DI GENOVA SI È ASSICURATO CONTRO I RISCHI CYBER	PAG. 22
AIPAM: "NON AVERE PAURA DELLE BATTERIE AL LITIO"	PAG. 23
REVO SCEGLIE GENOVA PER LE ASSICURAZIONI MARITTIME	PAG. 23
GUERRE E SHIPPING: "FLOTTA ITALIANA PENALIZZATA"	PAG. 23
NUOVA JOINT VENTURE PER CAMBIASO RISSO CON I TEDESCHI DI LEONHARDT & BLUMBERG	PAG. 23
INSURANCE BROKER	



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



Lo prevedono
armatori
e compagnie
assicurative
nonostante
l'instabilità
geopolitica

UN 2024 STABILE PER IL MERCATO ASSICURATIVO ITALIANO NEL MARINE

Un 2024 “stabile” per il mercato assicurativo navale nonostante l'instabilità geopolitica e maggiore consapevolezza dei rischi per lo shipping (anche cyber).

Questi alcuni degli spunti emersi dal confronto fra mondo armatoriale e assicurativo durante la serata conviviale del Propeller club – Port of Genoa organizzata il 9 ottobre a Villa Lo Zerbino, a conclusione della prima giornata della Genoa Shipping Week: l'incontro, curato dal vicepresidente del Propeller genovese Enrico Molisani, era intitolato “Shipping e assicurazioni marittime, due sfide in parallelo”.

In apertura il presidente di Asarmatori Stefano Messina ha riconosciuto alle compagnie assicurative una certa “fedeltà” al comparto dello shipping, rimarcando la significativa quota di aziende italiane impegnate nel marine. “Non prevedo grandi scossoni nell'immediato futuro, per il 2024 il mercato probabilmente resterà stabile, anche per l'eccesso di capacità” ha sintetizzato il vicepresidente del Gruppo Messina, ricordando anche le grandi professionalità del settore espresse dalla città di Genova, comprese figure come broker, avvocati e periti.

Le compagnie assicurative negli ultimi anni hanno guadagnato

“una montagna di soldi” nel marine, ha aggiunto enfaticamente Messina, favorite anche dal numero tutto sommato modesto di sinistri navali e questo nonostante persino i volumi dei traffici nelle zone più a rischio siano cresciuti.

Alessandra Corsi e Paolo Tagliabue, rispettivamente Associate Client Advisor e Head of Finpro & Pema di Marsh, hanno fatto notare la maggiore consapevolezza che tutto il cluster marittimo ha maturato negli ultimi anni nei confronti del rischio cyber, “anche perché oggi i legislatori lo impongono, specie sul fronte della tutela ambientale”.

Gli attacchi cyber avvenuti dal 2017 in avanti a grandi compagnie armatrici, con conseguenze negative notevoli, avevano attirato l'attenzione del comparto, che si è progressivamente dotato di strumenti idonei a coprirsi da questo tipo di minacce: “I danni che gli attacchi cyber possono causare sono anche di tipo materiale, concreto e mi riferisco in particolare alle navi” ha specificato Corsi. Oggi per una protezione adeguata le aziende dello shipping dovrebbero contestualizzare bene il rischio e studiare il prodotto assicurativo più adatto alle proprie esigenze insieme alle compagnie assicuratrici. In pratica, secondo gli esperti di

Marsh, servono polizze “su misura”.

È stata poi la volta di Martyn Locke, client director di Xenia Broking Group, il quale ha centrato il proprio intervento sull'assicurazione del credito. “È difficile capire quale sarà la prossima area di crisi internazionale, l'industria marittima non è stata ancora colpita in modo significativo dalle ultime ma resta vulnerabile alle insolvenze dei clienti, all'aumentare delle quali crescono naturalmente i premi”. Proteggere i propri investimenti resta cruciale per le aziende dello shipping, sia armatoriali che terminalistiche, ma fare previsioni sulle prospettive future resta complesso. Una conoscenza approfondita del proprio cliente può aiutare a mitigare i rischi, ha concluso Locke.

A questo proposito è intervenuto nuovamente lo stesso Messina, rilevando come l'attuale politica aziendale del suo gruppo, aiutata certamente da un momento di mercato molto favorevole, preveda una rigida selezione della clientela, senza dotarsi di assicurazione sul credito: questa strategia sta pagando per l'armatore, che gode di un tasso di soddisfazione dei pagamenti vicino al 100%.

In chiusura Jean-Louis Jaumin, partner di Strongroom-Intelligence Sagl, ha evidenziato come l'industria finanziaria in questo momento si concentri molto su temi come il rischio di credito, l'antiriciclaggio e le sanzioni. “Le controparti delle compagnie dello shipping però sono sempre più numerose e spesso sconosciute e sono poche le società che offrono servizi di informazione e analisi del rischio su questi nuovi soggetti corretti e aggiornati” ha avvisato l'esperto, invitando le aziende a uno sforzo maggiore nel controllo della catena di comando per evitare di incorrere in problemi successivi. ■



*Managing
Partner at Wegal,
Shipping
and Insurance
Division

IL MERCATO ASSICURATIVO MARINE E LE COPERTURE ASSICURATIVE SUL CREDITO COMMERCIALE

L'evoluzione delle transazioni commerciali, la fluidità dei confini delle stesse transazioni e la complessità del mondo finanziario rendono sempre più necessario per l'industria la necessità di stipulare idonee garanzie assicurative contro il rischio di insolvenza delle terze parti.

Le transazioni economiche sono oggi esposte a rischi commerciali nonché geopolitici che possono determinare insolvenze e ritardi da parte delle controparti commerciali. Le coperture del credito operano appunto a tutela dell'Assicurato in caso di fallimenti, di una modifica di normativa sull'importazione o esportazione, etc.

Le garanzie sul credito, c.d. Credit Risk, permettono all'Assicurato di mantenere il flusso di cassa, evitano il rischio di inesigibilità dei crediti e migliora la redditività. Ciò determina anche il mantenimento della competitività dell'azienda assicurata sul mercato e, quindi, supporta la crescita sul mercato.

Anche nel settore di industria dello shipping e della logistica in generale è quanto mai impor-

tante la valutazione del rischio di impresa legata alle transazioni finanziarie.

Mai come negli ultimi anni, senza tralasciare le evoluzioni finanziarie, si è assistito alla necessità di strumenti di tutela per l'industria nell'operare le transazioni quotidiane garantite da strumenti non solo di credit risk ma anche di credit insurance adeguati con particolare focus al commercio internazionale ed alle sue peculiarità.

La prima di tali peculiarità è la conoscenza della propria controparte commerciale e l'analisi di quanto questa entità sia realisticamente affidabile nel sostenere una transazione economica a cinque, sei o sette zeri.

Ciò determina l'importanza della verifica del credito del cliente, la sua credibilità sul mercato, eventuali referenze, la visibilità o meno delle informazioni finanziarie della controparte commerciale, l'analisi delle informazioni operative, della struttura societaria, degli azionisti, dei beneficiari economici, delle banche con cui normalmente opera, delle società collegate e/o controllate. Questi alcuni esempi delle molteplici analisi di credit risk.

Da non dimenticare l'aspetto delle sanzioni e delle eventuali inibizioni commerciali.

Spesso non basta un KYC (ndr Know Your Client) per quanto approfondito ma è fondamentale una analisi molto accurata e nella specificità del monto dei trasporti e della logistica – soprattutto nel mondo dello shipping – vi sono delle fattispecie, per esempio controparti residenti in regimi fiscali ove non vi sono obblighi di trasparenza di bilancio e neppure degli effettivi beneficiari economici o azionisti, che rendono

estremamente difficile percorrere una transazione economica con la dovuta serenità.

Le coperture assicurative del credito commerciale accompagnano le aziende che aderiscono a questa tipologia di garanzie sia nella preliminare analisi del credito del cliente analizzando la stabilità e la solvibilità delle controparti commerciali, sia nel calcolare un limite di credito massimo a cui l'azienda assicurata si può esporre nella transazione.

Le Compagnie Assicuratriche che operano nel settore delle garanzie del credito offrono altresì la costante analisi dei limiti di trading ove, a seconda delle condizioni economiche e/o di condizioni collaterali come scenari geopolitici, tali limiti potrebbero essere incrementati o ridotti a seconda delle situazioni.

Le aziende strutturate con coperture assicurative del credito commerciale possono determinare anche una maggior rassicurazione delle terze parti anche nell'accesso a strumenti di finanziamento e, conseguentemente, un mercato più solido con un maggior monitoraggio rispetto alla salute finanziaria.

Ferma l'opportunità per le aziende operanti nel commercio e, quindi, anche nel mondo dello shipping e della logistica mondiale, di valutare garanzie assicurative relative al credito commerciale è altrettanto essenziale focalizzare risorse e professionalità nell'ambito dell'analisi del rischio con il supporto di provider di tali servizi che operano a livello internazionale per l'industria in un mercato globale che mai come ora richiede trasparenza e quanto più possibile conoscenza di tutta la filiera economica e logistica. ■



Secondo Allianz preoccupante la combinazione di fattori che riguardano il rischio di incendio, le continue e nuove minacce causate dagli effetti a catena del conflitto in Ucraina, le sfide della decarbonizzazione, l'incertezza economica e l'aumento del costo degli indennizzi

LE PERDITE TOTALI DI NAVI SCESE AL NUMERO PIÙ BASSO NEGLI ULTIMI 12 ANNI

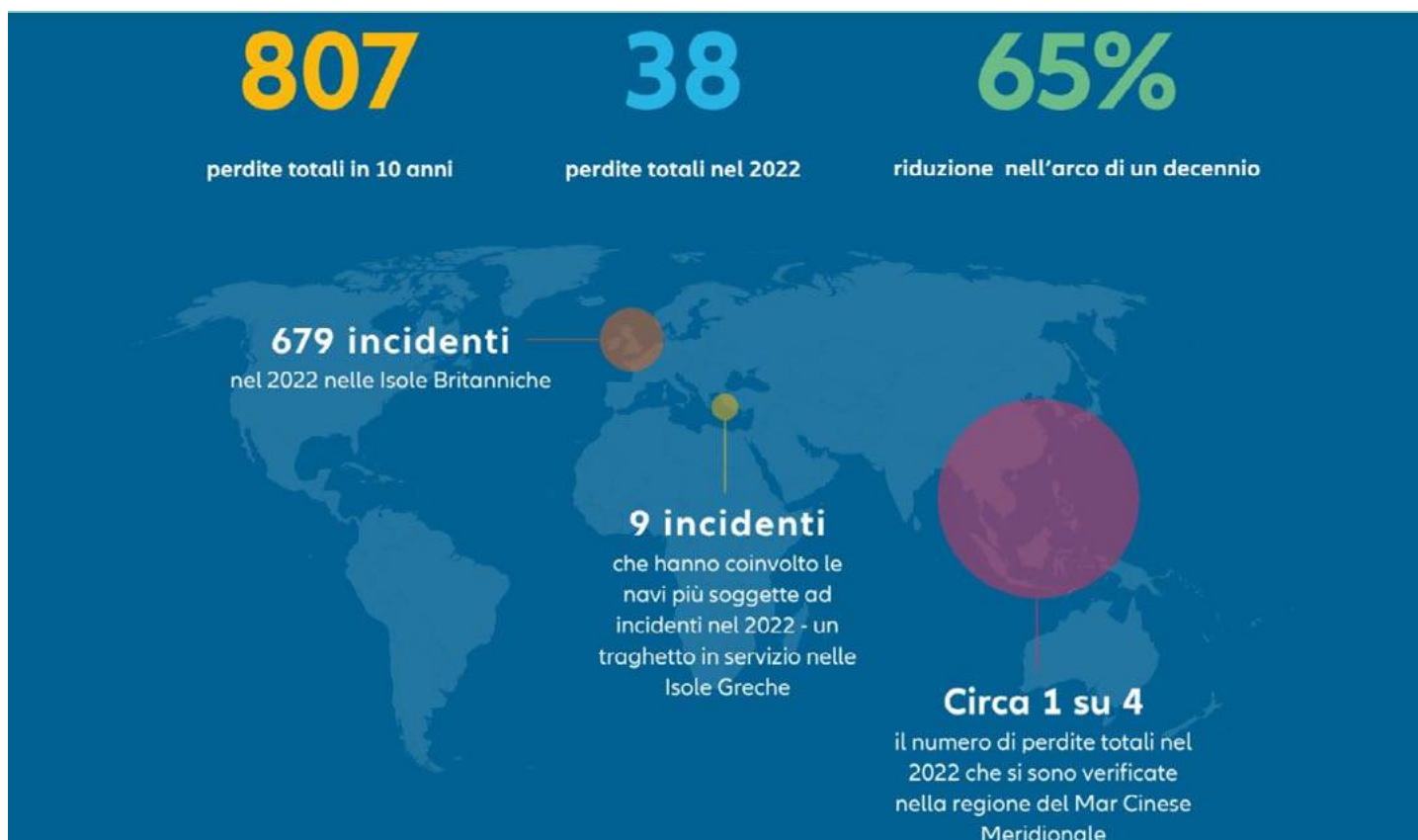
Nell'ultimo decennio si sono registrati miglioramenti significativi che hanno portato il settore del trasporto marittimo a registrare il minor numero di perdite di grandi navi nell'ultimo anno. Tuttavia, secondo la Safety & Shipping Review 2023 di Allianz Global Corporate & Specialty SE, una combinazione di fattori che riguardano il rischio di incendio, le continue e nuove minacce causate dagli effetti a catena del conflitto in Ucraina, le sfide della decarbonizzazione, l'incertezza economica e l'aumento del costo degli indennizzi indicano che il settore dovrà ancora affrontare molti ostacoli nei prossimi 12 mesi e oltre.

“Le perdite nel settore marittimo sono scese al numero più basso mai registrato nei

12 anni di storia del nostro studio annuale, riflettendo l'impatto positivo che hanno avuto nel tempo i programmi relativi alla sicurezza, la formazione, i cambiamenti nella progettazione delle navi e le normative” afferma il capitano Rahul Khanna, global head of marine risk consulting di Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs). “Sebbene questi risultati siano incoraggianti, ci sono nubi all'orizzonte. A più di un anno dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, l'aumento delle 'flotte ombra' di petroliere è la più recente conseguenza che minaccia gli armatori, il loro equipaggio e gli assicuratori. La sicurezza antincendio e il problema delle false dichiarazioni di carichi pericolosi devono essere risolti se si vuole

che il settore tragga vantaggio dall'efficienza di navi sempre più grandi. L'inflazione fa lievitare il costo delle richieste di indennizzo per danni allo scafo, macchinari e carico. Nel frattempo, malgrado gli sforzi di decarbonizzazione dell'industria stiano progredendo, questa rimane di gran lunga la sfida più grande per il settore. Le pressioni economiche potrebbero mettere a rischio gli investimenti essenziali per le strategie delle aziende e per le iniziative in ambito di sicurezza”.

Ogni anno Allianz analizza le perdite e i sinistri (incidenti) di navigazione che coinvolgono navi di oltre 100 tonnellate lorde. Nel 2022 sono state riportate 38 perdite totali a livello globale, rispetto alle 59 dell'anno precedente. Ciò rap-



presenta un calo del 65% in 10 anni (109 nel 2013). Trent'anni fa, la flotta mondiale perdeva oltre 200 scafi all'anno. Secondo il rapporto, ci sono state più di 800 perdite totali negli ultimi dieci anni (807).

La regione della Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine è la zona dove si contano più perdite, sia nell'ultimo anno che nel decennio (204 perdite totali). Nel 2022 qui si è registrata una perdita su cinque (10) a causa di fattori quali alta concentrazione di commercio, porti congestionati, vetustà delle flotte e condizioni meteo avverse. Il Golfo Arabico, le Isole Britanniche e le acque del Mediterraneo occidentale si posizionano al secondo posto per numero di perdite (3). Circa un quarto delle navi perse nel 2022 erano da carico (10). Il naufragio (affondamento/sommersione) è stata la principale causa di perdita totale per tutti i tipi di imbarcazione (20), con oltre il 50%. L'incendio/esplosione è stata la seconda causa di danno (8). La collisione è al terzo posto (4).

Mentre le perdite totali sono diminuite nell'ultimo anno, il numero di sinistri o incidenti marittimi segnalati è rimasto costante (3032 nel 2022 rispetto ai 3000 del 2021). Le Isole britanniche ne hanno visto il numero maggiore (679). I danni o i guasti ai macchinari hanno rappresentato quasi la metà di tutti gli incidenti a livello globale (1478). Nel 2022 sono stati segnalati più di 200 incendi (209), il numero più alto da un decennio a questa parte, il che rende questo fenomeno la 3° causa a livello globale, con un aumento del 17% rispetto all'anno precedente.

I rischi di incendio dello scafo e del carico restano preoccupanti

Sono diversi fattori che contribuiscono a far crescere il rischio di incendi in mare e a terra. La decarbonizzazione comporta il trasporto di nuovi tipi di merci sulle navi, come i veicoli elettrici (EV) e le merci alimentate a batteria. Le batterie agli ioni di litio (Li-ion), potenzialmente altamente infiammabili, rappresentano un rischio crescente per il tra-

sporto marittimo di container e auto. Si prevede che il mercato delle batterie crescerà di oltre il 30% all'anno nel [prossimo decennio](#).

Uno dei principali pericoli delle batterie agli ioni di litio è il "thermal runaway", un rapido auto-riscaldamento che può causare un'esplosione. Le cause primarie degli incendi delle batterie agli ioni di litio sono la produzione scadente o il danneggiamento delle celle o dei dispositivi della batteria, il sovraccarico e il cortocircuito. Gli incendi nei veicoli elettrici con batterie agli ioni di litio sono difficili da estinguere e possono divampare spontaneamente. "La maggior parte delle navi non dispone delle adeguate capacità di protezione, rilevamento e lotta antincendio per affrontare questi incendi in mare", afferma Khanna. L'attenzione deve concentrarsi sia sulle misure preventive sia sui piani di emergenza per contribuire a mitigare questo pericolo, come ad esempio un'adeguata formazione dell'equipaggio e l'accesso ad attrezzature antincendio appropriate o il miglioramento dei sistemi di rilevamento precoce". Sarebbe opportuno che le navi fossero costruite appositamente per il trasporto di veicoli elettrici".

Allo stesso tempo, i carichi pericolosi vengono trasportati da navi sempre più grandi. La capacità di trasporto dei container è raddoppiata negli ultimi 20 anni. I 10 maggiori operatori di container hanno ordinativi per più di 400 nuove navi e la maggior parte sarà più grande delle navi che sostituiscono. Pertanto, gli effetti degli incendi sono moltiplicati, con perdite potenzialmente più gravi. Gli incendi sono già una delle cause più frequenti di perdite totali in tutti i tipi di navi, con 64 navi perse solo negli ultimi cinque anni. L'analisi di AGCS su circa 250.000 sinistri del settore marittimo mostra che l'incendio è stato anche la causa di indennizzo più costosa, pari al [18% del valore di tutti gli indennizzi analizzati](#).

[I sistemi di reporting del settore](#) imputano circa il 25% degli incidenti gravi, che avvengono a bordo delle navi portacontai-

ner, a merci pericolose non dichiarate correttamente, come prodotti chimici, batterie e carbone, anche se molti ritengono che il numero sia più alto. "La mancata dichiarazione, documentazione e imballaggio corretto di un carico pericoloso può contribuire a provocare incendi o a ostacolare le operazioni di spegnimento", spiega Khanna. "Etichettare un carico pericoloso è più costoso. Per questo motivo, alcune aziende cercano di aggirare il problema identificando, ad esempio, i fuochi d'artificio come giocattoli o le batterie agli ioni di litio come parti di computer". Diverse grandi compagnie di trasporto container utilizzano la tecnologia per affrontare questo problema, servendosi di software di controllo del carico per individuare registrazioni e dettagli del carico sospetti e i grandi operatori di container stanno cominciando ad imporre sanzioni. "Sarebbero auspicabili requisiti e sanzioni uniformi per i carichi pericolosi dichiarati in modo improprio", afferma Khanna.

Ucraina e sanzioni sul petrolio: l'aumento delle "flotta ombra" preoccupa per la sicurezza

A più di un anno dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, gli effetti sulla navigazione continuano a farsi sentire. Resta alta la minaccia di danni collaterali alla navigazione civile nell'area a rischio di guerra o nelle sue vicinanze, che potrebbero derivare, ad esempio, da mine galleggianti. Le sanzioni sul petrolio hanno portato la Russia e i suoi alleati a creare una flotta di navi cisterna "ombra" per il trasporto e la vendita di petrolio. Le stime sulle sue dimensioni variano: si parla di circa 600 navi. "È probabile che la flotta "ombra" sia composta da navi più vecchie, che operano sotto bandiere di comodo e con standard di manutenzione inferiori", spiega Justus Heinrich, Global Product Leader Marine Hull di AGCS. "L'aumento del loro numero è preoccupante e minaccia la flotta mondiale e l'ambiente. Un incidente grave può causare la perdita di vite umane, oltre a danni non assicurati o inquinamento". Nel

maggio del 2023 una petroliera del 1997, non assicurata e senza carico - la Pablo -, è esplosa nel sud-est asiatico, causando la morte dell'equipaggio.

La decarbonizzazione è la sfida più grande del settore

Il trasporto marittimo produce ogni anno circa il 3% delle emissioni globali di gas a effetto serra (GHG) e gli operatori del settore si sono impegnati a raggiungere obiettivi severi per ridurle. Il ritmo e i progressi di questi sforzi dipendono dagli sviluppi tecnologici, dall'adozione di combustibili efficienti dal punto di vista energetico, dalle normative e dalle forze di mercato. Le compagnie di navigazione e gli operatori del trasporto merci stanno già passando a navi alimentate a gas naturale liquefatto e stanno impiegando e sperimentando carburanti alternativi come biocarburanti, metanolo, ammoniaca e idrogeno, oltre a navi completamente elettriche alimentate a energia solare e a batteria, sistemi di propulsione assistiti dal vento, eliche

più efficienti e design di prua a bulbo.

La transizione per uscire dal trasporto marittimo a base di carbone comporterà un periodo di cambiamento impegnativo e un investimento significativo di circa 1,4 trilioni di \$. È probabile che per i prossimi 5-10 anni esisterà un mix di combustibili, con sfide da affrontare per gli armatori, gli operatori ed i porti. Dal punto di vista dei danni, l'industria non ha ancora assistito ad alcuna richiesta di indennizzo derivante dall'utilizzo di tecnologie o carburanti alternativi. Tuttavia, con l'introduzione su larga scala di questi nuovi prodotti, potrebbero emergere altri problemi. "La collaborazione è fondamentale e lo scambio regolare di informazioni e dati derivanti da test ed esperienze tra le società e gli assicuratori, sarà essenziale per contribuire a ridurre i rischi della transizione", afferma Heinrich.

Le pressioni economiche tornano alla ribalta

Dopo il boom post-pandemia nel trasporto marittimo di con-

tainer, l'incertezza economica e geopolitica e il calo della domanda hanno influito sulle tariffe. Il costo della spedizione di un container tra l'Asia e gli Stati Uniti o l'Europa nell'aprile del 2023 era inferiore di oltre l'80% rispetto all'anno precedente. "La domanda è se questo calo, insieme alla prospettiva di una recessione economica, avrà un impatto sui bilanci e dunque sui fondi disponibili per la manutenzione e la gestione del rischio. Le precedenti recessioni hanno avuto un impatto importante su questi aspetti, causando perdite e un aumento degli incidenti con danni ai macchinari", afferma Heinrich.

Fattori che incidono sul costo dei sinistri

L'aumento dei prezzi delle materie prime, l'incremento del costo del lavoro e l'interruzione delle supply chain hanno avuto un impatto significativo sugli indennizzi delle assicurazioni trasporti, in particolare per quanto riguarda lo scafo e i macchinari. "Il prezzo dell'acciaio, un fattore di costo fondamentale per i sinistri, è aumentato notevolmente dopo la pandemia, così come i pezzi di ricambio. "Una tipica richiesta di risarcimento per un'elica o un macchinario costa oggi circa tre volte di più rispetto a prima della pandemia", spiega Régis Broudin, Global Head of Marine Claims di AGCS. "La penuria e i ritardi nell'ottenere i pezzi di ricambio hanno causato anche una permanenza più lunga nei cantieri di riparazione o il ricorso a un trasporto aereo più costoso per accelerare la consegna. Anche la carenza di manodopera ha aumentato i costi. A questo si aggiunge l'aumento delle spese per le navi di grandi dimensioni, che devono sostenere costi più elevati per le riparazioni, il recupero e il rimorchio". Il boom post-pandemia del trasporto di container ha avuto anch'esso un impatto. I valori dei carichi sono aumentati di pari passo con l'aumento del prezzo delle merci e delle materie prime. "Anche le società con la migliore gestione del rischio subiranno l'impatto dell'inflazione sul costo degli indennizzi", conclude Broudin. ■



Total losses by year

Vessels over 100GT only



Source: Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics

Data Analysis & Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty

Dal consueto appuntamento annuale emerge uno scenario di mercato alle prese con diverse tempeste e sfide globali

ASSEMBLEA IUMI: ANNO POSITIVO PER LE NAVI, RECUPERANO LE MERCI E CAMBIAMENTI IN VISTA PER L'OFFSHORE

L'assemblea annuale di Iumi (International Union of Marine Insurance), andata in scena a Edimburgo dal 17 al 20 settembre, è stata l'occasione per l'industria del trasporto marittimo di fare il punto sull'andamento del mercato assicurativo che, a giudicare dagli interventi di molti relatori, è nel suo complesso molto sfaccettato, con rilevanti differenze tra i vari sottosettori. Il presidente di Iumi, Frédéric Denèfle, ha descritto la situazione parlando di "forza e stabilità in mari turbolenti". Per definizione il comparto è abituato a gestire imprevisti ed eventi distruttivi per navi e porti come incidenti o catastrofi naturali (terremoti, uragani, ecc). Anche turbolenze di tipo geopolitico

sono all'ordine del giorno, per quanto la guerra in Ucraina abbia esacerbato la situazione. Eppure le compagnie assicurative hanno attivamente supportato la creazione di un "corridoio del grano" per assicurare la continuità delle esportazioni dell'Ucraina secondo quanto sottolineato dal portavoce di Iumi. Ora che l'accordo è stato interrotto, le aziende del comparto stanno discutendo con il governo ucraino per fornire copertura alle navi che trasportano le merci del paese.

Anche la frammentazione è stata una criticità, secondo Denèfle. Dal punto di vista commerciale la pandemia ha evidenziato una serie di "dipendenze strategiche", che hanno portato a una generale riduzione della domanda di alcuni beni e un ricollocamento delle attività, in luoghi più vicini ai consumatori. Come conseguenza dell'inflazione, causata dal Covid e dalla guerra in Ucraina, si è manifestato un incremento del costo dei risarcimenti. Ad aggiungere altri elementi di instabilità sono infine le tendenze della tecnologia verso energie e propulsioni pulite e le navi senza equipaggio, anche se Iumi si è detta favorevole alle nuove tecnologie e alle misure volte a favorire la decarbonizzazione.

"Come settore più antico dell'industria assicurativa, quello marittimo ha dimostrato la capacità di adattarsi alle nuove condizioni e ai bisogni" ha affermato il massimo rappresentante dell'International Union of Marine Insurance, che prevede un ritorno delle compagnie di assicurazione all'impiego di team più esperti e appositamente dedicati al marine.

Entrando più nel dettaglio dei mercati, l'analisi Iumi sulle merci riporta per il 2022 una base premi di 20,5 miliardi di dollari, pari all'8,3% in più sull'anno precedente, con tutte le macroregioni globali a segnare incrementi tranne l'Asia. Gli analisti prevedono però tempi bui in vista, con una generale contrazione del commercio mondiale, dovuta al rallentamento della crescita e all'attività delle banche centrali, molto impegnate a combattere l'inflazione.

Positivo l'andamento del segmento Offshore Energy, con una base premi assestata a 4,1 miliardi di dollari nel 2022 (+7,3%), un riflesso dell'andamento del prezzo del greggio e del corrispondente aumento dell'attività offshore, particolarmente delle navi autosollevanti e di quelle per acque profonde. L'evoluzione dei sistemi di produzione di energia tuttavia è destinata a dar vita a una serie di nuove tecnologie con nuovi rischi da assicurare secondo Melanie Raven, vice presidente del comitato Offshore Energy di Iumi.

Nel segmento 'scafi' invece la base premi nel 2022 è stata di 8,4 miliardi di dollari, cresciuta del 5,7% sull'anno precedente. Il dato è il risultato della combinazione di più fattori, dall'aumento complessivo dell'attività, all'accresciuto valore della flotta e alla ridotta capacità del mercato. I risarcimenti nel 2022 sono stati "moderati" anche se nei primi mesi dell'anno in corso si è visto un modesto aumento. Ilias Tsakiris, presidente del comitato Ocean Hull di Iumi stima che l'inflazione giocherà un ruolo significativo nell'immediato futuro. ■



Previste difficoltà
dovute a
rallentamento
della crescita
globale e inflazione

SETTORE MERCI IN RIPRESA E RESILIENTE MA CON UN FUTURO COMPLICATO

Luci e ombre per il segmento cargo delle assicurazioni a giudizio di Iumi - International Union of Marine Insurance.

Le luci sono riferite al 2022, anno oggetto dell'analisi statistica dell'associazione, che per le merci ha visto la base premi raggiungere i 20,5 miliardi di dollari a livello globale, un incoraggiante +8,3% rispetto all'anno precedente: il dato oltretutto giunge dopo altri anni di crescita, a conferma di un mercato attivo e vivace.

Tutte le macroregioni mondiali hanno registrato aumenti di volumi, dice l'associazione, a eccezione dell'Asia: questo a causa dell'indebolimento di alcune economie di quel continente e soprattutto delle loro monete nei confronti del dollaro americano. Le ombre potrebbero venire nel prossimo futuro, invece. Isabelle Therrien, a capo del co-

mitato Cargo di Iumi, prevede infatti che una serie di fattori possa impattare negativamente le compagnie assicuratrici: "Il nostro segmento nel 2022 si è trovato all'incrocio di venti contrari dovuti a fattori economici, geopolitici e altri più specifici. Il mercato delle assicurazioni merci segue per lo più i destini del commercio globale, sia pure con un lieve ritardo nel tempo. La pandemia ha rallentato il commercio ma poi è stata seguita da una bella ripresa, ora c'è molta incertezza sul futuro e questo avrà conseguenze sui risultati del settore".

A livello macroeconomico il comparto merci secondo Iumi dovrà fare i conti con una generale contrazione della crescita dell'economia globale, abbinata all'attività delle banche centrali, impegnate a combattere l'inflazione in modo aggressivo: questo causerà una riduzione dei

volumi del commercio mondiale. La frammentazione geopolitica è destinata poi ad accrescersi, ponendo nuove criticità agli assicuratori.

A livello locale gli assicuratori di merci devono gestire altre problematiche specifiche: l'inflazione ha un impatto diretto sul valore dei beni trasportati e, di conseguenza, sui risarcimenti loro associati. L'accumulo del rischio in certe strutture a terra o a bordo di navi sempre più grandi continua a essere una criticità, così come la guerra in Ucraina e altre tensioni a livello geopolitico hanno aggiunto imprevedibilità alle supply chain mondiali.

"Ci sono dei segnali di ripresa e resilienza per il cargo, ma guardando avanti le compagnie probabilmente dovranno bilanciare l'esigenza di mantenere un certo rigore e gli obiettivi di crescita" conclude Therrien. ■



* amministratore
delegato
Hwg Sababa

SETTORE MARITTIMO E CYBERSICUREZZA: CRESCONO GLI ATTACCHI, E INSIEME, I PERICOLI

L'odierno settore marittimo si affida sempre più alla digitalizzazione, all'integrazione operativa e all'automazione, con i principali costruttori e operatori navali che investono nell'innovazione utilizzando tecnologie e sistemi all'avanguardia per creare navi con capacità avanzate di controllo remoto, comunicazione e connettività. Una digitalizzazione che si estende anche alle strumentazioni portuali, che sono sempre più avanzate, ma soprattutto connesse.

Finora questo settore era considerato sicuro a causa della mancanza di connettività Internet e della natura isolata delle navi in mare, ma, secondo il report "Cybersecurity Challenges in the Maritime Sector", sta registrando un

aumento del 900% delle violazioni di cybersicurezza sulla tecnologia operativa.

Le navi, tra le infrastrutture che utilizzano servizi digitali, sono fra le più critiche poiché l'interruzione dolosa delle loro operazioni può portare a danni finanziari, ambientali o addirittura mettere in pericolo la sicurezza delle persone. Sebbene siano state condotte alcune ricerche in questo settore, la cybersicurezza marittima non è stata ancora studiata a fondo. I sistemi automatizzati complessi integrati nelle navi moderne e autonome hanno reso il mare un luogo molto più sicuro rispetto al passato. Tuttavia, alcuni di questi sistemi sono spesso insicuri e vulnerabili dal punto di vista informatico perché considerati meno critici per la sicurezza e

le prestazioni, offrendo nuove opportunità agli hacker e agli attori malevoli. Di fatto, negli ultimi anni sono stati molti gli attacchi che hanno avuto successo.

Le principali motivazioni di questi attacchi sono l'acquisizione del controllo remoto di navi e imbarcazioni, il furto di informazioni importanti e riservate che possono essere utilizzate per sferrare ulteriori attacchi, o l'interruzione delle operazioni navali mettendo fuori uso componenti importanti e rendendo indisponibili i sistemi automatizzati. Negli anni, diversi attacchi hanno portato alla collisione tra imbarcazioni, alla deviazione del loro percorso, all'alterazione della posizione GPS della nave che diventava così irrintracciabile, o addirittura alla compromissione dell'intero sistema di gestione della nave, fino ad arrivare a compromettere quello dell'intero porto.

I numerosi incidenti informatici riportati e le loro conseguenze dimostrano chiaramente che ogni nave, imbarcazione, o porto, è a rischio di attacchi informatici se i sistemi informativi chiave non sono adeguatamente protetti.

Per questo motivo è necessario che ci sia un grande investimento da parte di ogni attore coinvolto, un investimento che non è inizialmente tecnologico, ma di governance, procedure e processi. È necessario che ci siano procedure di cybersecurity stabilite e ben conosciute da tutti, procedure di incident response, regole chiare per i fornitori in ambito cyber e sistemi che siano ben configurati e aggiornati.



La prima cosa da fare è una gap analysis, misurando così l'adeguatezza della propria infrastruttura rispetto ai requisiti previsti dagli standard di riferimento. Da qui si definiscono una serie di interventi da mettere in atto ed è solo in questo momento che entrano in gioco le tecnologie.

Da un punto di vista pratico l'integrazione tecnologica sulle navi si scontra con un problema molto specifico: lo spazio, un bene molto prezioso che pone sfide considerevoli in termini di collocazione delle infrastrutture, in navi di tutte le dimensioni. Pensando ad esempio alle navi da crociera, ci troviamo di fronte a vere e

proprie smart city galleggianti che combinano tecnologie all'avanguardia, comfort e rispetto dell'ambiente. Al centro di questo mondo in movimento si trovano dei Data Center, cuori digitali della nave. I sistemi IoT, la registrazione dei passeggeri, la gestione delle cabine, le telecamere di sorveglianza e molto altro passano attraverso questo hub. Tecnologie ad alta efficienza e hardware più performanti, devono aver chiaro anche l'obiettivo di minimizzare l'ingombro fisico dell'infrastruttura del Data Center.

Infine, elemento fondamentale, sono i training accompagnati da vere e proprie simulazioni

di attacchi, con il personale di bordo. L'obiettivo è quello di valutare il comportamento del personale, e non la resilienza dell'infrastruttura IT, di fronte a un attacco ransomware. Tutta l'organizzazione, a seconda del ruolo, deve essere consapevole dei rischi cyber e delle eventuali conseguenze di una disattenzione.

Solo portando a termine questo processo che include gap analysis, training e implementazione tecnologica, si può avere una struttura sicura, che, in caso di attacco, protegga personale, passeggeri, materiali trasportati e informazioni, minimizzando il rischio di ipotetiche catastrofi. ■



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.



Un report sottolinea che la crescita esponenziale di un settore decisivo per la transizione ecologica necessita di investimenti anche da parte degli armatori

MONITO DI ALLIANZ: “MANCANO NAVI SPECIALIZZATE PER L'EOLICO OFFSHORE”

C'è anche l'insufficienza della flotta specializzata nei lavori di costruzione in mare fra le preoccupazioni sullo sviluppo dell'industria dell'eolico offshore declinate da un report di Allianz sul tema.

Il gruppo assicurativo tedesco sostiene che “le potenzialità dell'eolico offshore come fonte di energia pulita per la transizione energetica siano indiscutibili”. Ma “i progettisti e i loro assicuratori devono gestire una serie di rischi per garantire il successo dell'eolico offshore a livello globale, tra cui tecnologia prototipica,

pressioni economiche, condizioni meteorologiche più estreme, danni ai cavi e rischi di collisione, nonché criticità ambientali”.

Nel suo nuovo report “[Un punto di svolta per l'eolico offshore](#)”, Allianz analizza tutto ciò, dedicando anche un capitolo al problema “stringente della disponibilità di navi specializzate. È necessaria una flotta più grande a livello globale, che vada oltre l'Europa, attuale area principale, e che comprenda navi da installazione, jack-up e di supporto. Inoltre le collisioni di imbarcazioni con turbine e infrastrutture

offshore possono causare perdite significative e negli ultimi anni si è registrato un aumento degli incidenti. Sebbene finora questi incidenti abbiano coinvolto in genere imbarcazioni più piccole, spesso a causa di un errore umano, si sono verificati anche episodi che hanno coinvolto navi più grandi, situazione ancora più preoccupante se si considera che solo nel Mare del Nord si prevede l'installazione di 2.500 turbine eoliche entro il 2030”.

Un tema che si lega a quello dell'espansione territoriale dell'eolico offshore: “Anche se il settore offshore in Europa



ha una notevole esperienza nella gestione delle operazioni in ambienti marini pericolosi, con la sua espansione nel mondo ci saranno nuovi insediamenti più lontani dalla costa, in territori soggetti a diversi tipi di condizioni meteorologiche e catastrofi naturali. Sulla costa orientale degli Stati Uniti o a Taiwan, ad esempio, la velocità del vento e l'azione delle onde saranno molto più significative. Resta da vedere se il cambiamento climatico aumenterà il rischio, dato che il rialzo delle temperature della superficie del mare può intensificare la forza degli uragani” ha spiegato Adam Reed, Global Leader Offshore Renewables and Upstream Energy, Allianz Commercial.

Ma ci sono anche altre criticità da considerare: “Nonostante il suo inestimabile contributo alla transizione verso il net-zero, il settore dell'eolico offshore deve prestare attenzione allo sviluppo responsabile e alla gestione dell'ambiente. Ciò include la gestione dell'im-

patto sulla biodiversità e sulla fauna marina o l'utilizzo delle materie prime necessarie, come le 'terre rare' o il litio”. Inoltre, si spiega nel report, “i costi dei materiali e il noleggio delle navi sono aumentati e la fornitura di materiali e la disponibilità di appaltatori continuano a rappresentare una sfida. I colli di bottiglia delle catene di approvvigionamento, le lunghe procedure di autorizzazione e i ritardi nelle connessioni alla rete elettrica costituiscono un'ulteriore pressione”. Sul fronte più prettamente assicurativo, il report di Allianz evidenzia come “i cavi sono la causa principale dei sinistri. Il rischio legato ai cavi è cruciale e quindi la qualità del servizio è fondamentale. Le imprese appaltatrici devono garantire di avere le competenze necessarie per rimediare agli incidenti e di essere in grado di procurarsi rapidamente parti di ricambio per contenere le perdite subite durante i tempi di inattività. Dal punto di vista assicurativo, con i lavori di cablaggio sotto-

marino le compagnie assicurative prestano molta attenzione al tipo di cavo utilizzato, al tipo di imbarcazioni coinvolte, alla comunicazione tra il cliente e l'appaltatore e alla frequenza con cui gli ingegneri esperti del rischio effettuano visite in loco per supervisionare i lavori”.

Ad oggi, oltre il 99% del totale delle installazioni eoliche offshore si trova in Europa e nell'area Asia-Pacifico, ma gli Stati Uniti stanno investendo molto in questo settore e la Cina ha superato l'Europa diventando il mercato più grande del mondo, con la previsione che nel 2023 la metà delle installazioni eoliche offshore si troverà in questo paese. Nel 2022 sono stati aggiunti alla rete 8,8GW di nuova capacità eolica offshore e la potenza installata globale ha raggiunto i 64,3GW. Secondo la previsione del Global Wind Energy Council, nei prossimi 10 anni si aggiungeranno circa 380GW di capacità offshore in 32 mercati. ■

**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
 Member of the Federation 2007
 ISO 9001
 International Certificate

Coverholder at **LOYD'S**

La crescita dell'eolico e le nuove tecnologie cambieranno gli scenari per gli assicuratori

OFFSHORE ENERGY A +7,3% DI BASE PREMI NEL 2022 MA ARRIVANO NUOVI RISCHI

I dati IUMI - *International Union of Marine Insurance* riferiti all'ultima assemblea annuale tenuta ad Edimburgo riguardo il settore Offshore Energy dipingono un quadro tutto sommato positivo anche se con diversi cambiamenti in vista, alcuni annunciati altri meno, destinati a influenzare il mercato in maniera decisa nei prossimi anni.

Nel suo complesso il segmento Offshore Energy nel 2022 è valso una base premi pari a 4,1 miliardi di dollari (+7,3%) a livello globale, dato che, secondo l'associazione, è dovuto principalmente all'andamento del prezzo del greggio e all'aumento dell'attività offshore, con particolare riguardo alle navi autosollevanti e quelle per acque profonde, ma anche l'inflazione ha influito, naturalmente.

Melanie Raven, vice presidente del comitato Offshore Ener-

gy di Iumi, prevede che per i prossimi anni questo segmento sia destinato a modificare le sue dinamiche in maniera più marcata rispetto ad altri del comparto assicurativo marine. "Con l'aumento del prezzo del greggio, la crescita delle tecnologie di produzione di energia a basso impatto ambientale è destinato ad accelerare. Gli investimenti nell'eolico faranno aumentare esponenzialmente la capacità di questi impianti e modificheranno le scelte degli assicuratori in ambito offshore" sottolinea Raven.

L'evoluzione delle forme di produzione di energia darà vita a una serie di nuove tecnologie, con nuovi rischi che dovranno essere previsti. Ma gli assicuratori, sottolineano da Iumi, potranno fare tesoro delle esperienze del passato.

"Anche se ci troviamo di fronte a un futuro nuovo non dobbiamo inventarci nulla. Gli im-

pianti di cattura e stoccaggio di anidride carbonica diventeranno più grandi e numerosi, ma gli assicuratori nel nostro segmento sono abituati a coprire i rischi di strutture sotterranee, non sarà un grande problema gestire questi nuovi impianti" commenta la manager.

La capacità del settore upstream è ancora elevata e l'oil&gas rappresenta per molti assicuratori ancora un business importante secondo quanto fa notare l'analisi Iumi.

"È incoraggiante notare come ci siano nuovi e positivi sviluppi in corso su progetti come l'elettrificazione di piattaforme offshore attraverso l'uso di fonti di energia rinnovabile: il nostro lavoro come assicuratori è andare anche oltre queste innovazioni e favorire la transizione verso un futuro più pulito" conclude Raven. ■

R.M.



L'International Union of Marine Insurance registra un 2022 positivo con un +5,7% di base premi

NUOVI CARBURANTI, VEICOLI ELETTRICI E "DARK FLEET" I FUTURI RISCHI PER IL SETTORE CORPI

Il segmento dell'assicurazione degli scafi di navi (Hull & Machinery) ha chiuso il 2022 in modo positivo secondo IUMI - International Union of Marine Insurance, che ha registrato un aumento della base premi del 5,7% con un totale premi salito a 8,4 miliardi di dollari su scala mondiale. Viceversa i risarcimenti lo scorso anno sono stati "moderati", anche se nei primi mesi del 2023 si è visto un modesto aumento.

Più fattori hanno contribuito ad arrivare al dato complessivo citato, dall'aumento complessivo dell'attività, all'accresciuto valore della flotta e alla ridotta capacità del mercato.

Ilias Tsakiris, presidente del comitato Ocean Hull di Iumi, prevede che l'inflazione giocherà un ruolo significativo nell'immediato futuro. Guardando indietro, Tsakiris nota come nel periodo post-Covid sia stata registrata una scarsità di materiali come ad esempio l'acciaio, a dispetto di un incremento della sua domanda che ha seguito la ripartenza del settore dello shipping. Questo fenomeno è stato esacerbato dall'aumentata pressione dell'inflazione, che ha fatto schizzare verso l'alto i costi di materiali, cantieristica navale e forza lavoro.

"Dal punto di vista delle imprese assicuratrici, l'inflazione non solo è stata applicabile alle riparazioni delle navi e ai risarcimenti, ma anche alle spese generali. Le compagnie per lo più non hanno applicato aumenti alla base premi e questo potrebbe portare a un calo della redditività nei prossimi 1-2 anni" ha dichiarato Tsakiris.

Oltre all'inflazione sono altri tre gli elementi che attirano l'attenzione delle imprese assicuratrici

in ottica futura secondo l'associazione delle assicurazioni marittime.

In primis ci sono i nuovi carburanti: gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG (green house gas), insieme ai sistemi di propulsione dual-fuel per le navi di nuova costruzione e alle linee guida dell'Imo saranno i fattori chiave per la ricerca da parte dell'industria di nuove soluzioni fattibili per carburanti alternativi. Nel mentre saranno verosimilmente impiegate tecnologie ibride come idrogeno/combustibili fossili o ammoniaca/combustibili fossili, in attesa di soluzioni completamente "pulite". Secondo Tsakaris l'applicazione di queste tecnologie più sofisticate implicherà un aumento del valore della flotta globale e, di conseguenza, maggiori rischi da coprire. Anche l'adozione di nuove normative, comprese quelle per il personale che utilizzerà queste tecnologie (e la sua formazione) contribuirà a far salire i costi.

Il secondo fattore è l'aumento degli incendi a bordo di navi che trasportano veicoli elettrici e batterie al litio, diventati comuni sia su car carrier che su portacontainer: Tsakiris ha citato il caso della Freemantle Highway, andata a fuoco col suo carico di 3.700 auto, di cui 500 elettriche. Il rischio maggiore qui è dato dal cosiddetto "thermal runaway", la reazione chimica che porta a surriscaldamento, incendi e a volte esplosioni. Sebbene i rischi di incendio su veicoli elettrici non siano tanto più elevati di quelli da combustione delle auto tradizionali, un fattore critico da tenere sotto controllo sono le ricariche di veicoli elettrici a bordo di navi ro-pax.

La terza minaccia per gli assi-

curatori di navi secondo Iumi è la "flotta fantasma" (dark fleet), un fenomeno aumentato negli ultimi tempi con la guerra in Ucraina e le conseguenti sanzioni imposte alla Russia. Lo shipping deve fare i conti con la proliferazione di navi vecchie, navi di proprietà di soggetti poco chiari e società di classificazione sospette, spesso usate per operazioni criminali e riciclaggio di denaro. Resta un'ampia incertezza sulle responsabilità e la tracciabilità di queste navi, così come sulla rimozione dei relitti, l'inquinamento causato, il trasferimento di petrolio da nave a nave e il risarcimento delle vittime. Secondo molti osservatori, la Russia riesce a bypassare le normative sulle assicurazioni, con una percentuale del 20% della flotta tanker mondiale in grado di sfuggire alle sanzioni.

"Nel 2022 si sono registrati otto incidenti in cui sono state coinvolte petroliere sottoposte a sanzioni, incluso l'incendio alla aframax Pablo in Malesia: la nave faceva parte della dark fleet e i soccorritori pertanto non sono saliti a bordo. Fortunatamente l'incendio non ha coinvolto altre navi ma se l'incidente fosse stato una collisione o un trasferimento da nave a nave sarebbe stata una storia ben diversa. Così il relitto incendiato è rimasto all'ancora e non era possibile contattare i proprietari della nave: un bel problema per le autorità" ha chiuso Tsakiris.

Secondo i calcoli del Comitato legale dell'IMO la "flotta fantasma" conta su un numero fra 300 e 600 petroliere a livello globale, quasi sempre vetuste, senza copertura assicurativa e di proprietà incerta, che operano aggirando le sanzioni e aumentando i rischi di sversamenti o incidenti. ■

Sprone alle compagnie a farsi trovare più pronte alle nuove sfide: il caso delle polizze di carico digitali

ASSICURAZIONI TROPPO LENTE SULLA DIGITALIZZAZIONE

Proprio nei giorni dell'assemblea dell'International Union of Marine Insurance (Iumi) in Scozia (17-20 settembre) la Digital Container Shipping Association (Dcsa) ha comunicato la novità della prossima adozione della polizza di carico interamente digitale. Ma le compagnie assicuratrici sono pronte alla sfida della digitalizzazione?

Se lo è chiesto Patrizia Kern-Ferretti, presidente del Big Data and Digitalisation Forum della stessa Iumi, intervenendo a Edimburgo: "È gratificante vedere che il nostro settore continua ad andare avanti sulla strada verso la digitalizzazione, ma c'è preoccupazione riguardo al fatto che ci stiamo muovendo troppo lentamente. La bill of lading interamente digitale

sarà una grande novità per tutta la supply chain e gli assicuratori devono essere pronti".

I membri della Dcsa rappresentano il 70% del commercio globale di container e si sono impegnati a rilasciare il 50% delle polizze in formato digitale entro i prossimi cinque anni, per arrivare al 100% entro il 2030. I benefici stimati da questa novità, destinata a cambiare le modalità di business attuali, sono enormi, con un recupero di efficienza che da solo potrebbe valere miliardi di dollari.

Di questi cambiamenti positivi potrebbero trarre vantaggio anche gli assicuratori, sostiene la Kern-Ferretti. "L'industria delle assicurazioni marine conta molto sulla disponibilità di dati di buona qualità. Digitalizzare

le polizze dà agli assicuratori la possibilità di avere accesso a dati di tipo comportamentale, abbinati a opportunità di tipo predittivo che derivano dall'intelligenza artificiale. In sintesi, quanto più saranno i dati accessibili, tanto più approfondite saranno le nostre analisi e le nostre conoscenze, il che si tradurrà in migliore determinazione dei prezzi, gestione dei risarcimenti e prevenzione delle perdite".

I documenti di assicurazione del carico di solito sono trasferiti insieme alle polizze di carico, in un unico set. La digitalizzazione potrà rendere più fluido questo processo, garantendo maggiore efficienza e riducendo costi ed errori.

Come risponderanno le compagnie? La sfida è aperta. ■



Le priorità delle aziende in materia di sicurezza informatica dovrebbero includere il potenziamento delle capacità di rilevamento e risposta

RISCHI CYBER: GLI EPISODI DI RANSOMWARE SONO IN AUMENTO

Dopo due anni caratterizzati da perdite elevate ma stabili, il 2023 ha visto una ripresa preoccupante delle richieste di indennizzo per ransomware ed estorsione, vista la continua evoluzione delle minacce informatiche. A indicare questo trend il nuovo report di Allianz Commercial intitolato “Cyber security trends 2023: The latest threats and risk mitigation best practice – before, during and after a hack”, un’analisi sui grandi sinistri cyber che mostra come il numero di casi in cui i dati vengono esfiltrati aumenti ogni anno, raddoppiando dal 40% nel 2019 a quasi l’80% nel 2022, con un incremento significativo nel 2023.

Gli hacker colpiscono sempre più spesso le supply chain digitali e fisiche, sferrando attacchi cyber di massa e trovando nuo-

vi modi per estorcere denaro alle grandi e piccole imprese. La maggior parte degli attacchi ransomware oggi prevede il furto di dati personali o commerciali sensibili a scopo di estorsione, il che aumenta il costo e la complessità dei danni oltre a comportare un maggiore potenziale di danno reputazionale.

“Sulla base di quanto emerge nella prima metà del 2023, prevediamo un aumento del 25% circa del numero di sinistri entro la fine dell’anno. Gli hacker sono tornati e si concentrano di nuovo sulle economie occidentali, con strumenti più potenti, metodi e meccanismi di attacco avanzati” afferma Scott Sayce, Global Head of Cyber, Allianz Commercial.

I cosiddetti kit “Ransomware-as-a-Service (Raas)”, i cui prezzi partono da un minimo di 40 \$, rimangono un fatto-

re chiave nella frequenza delle aggressioni. Le bande di ransomware sono in grado di effettuare più attacchi in tempi più rapidi: il numero medio di giorni necessari per eseguirne uno è sceso da circa 60 nel 2019 a soli quattro.

L’esfiltrazione dei dati può incidere notevolmente sui costi di un danno o di un risarcimento. La risoluzione di questi incidenti può richiedere più tempo e le indagini legali e informatiche possono essere estremamente costose. In caso di furto di dati, le aziende devono sapere esattamente quali dati sono stati sottratti e dovranno probabilmente informare i clienti, che potrebbero chiedere un risarcimento o minacciare un’azione legale.

In passato il numero di attacchi informatici che diventavano di dominio pubblico



era basso. Oggi la situazione è diversa: con l'esfiltrazione dei dati, gli hacker minacciano di pubblicare online i dati sottratti. L'analisi di Allianz Commercial sui grandi sinistri cyber (1 milione di € e oltre) mostra che la percentuale di casi che diventano pubblici è aumentata da circa il 60% nel 2019 all'85% nel 2022 e nel 2023 sarà ancora più alta. Con conseguenze finanziarie e reputazionali potenzialmente costose, le aziende possono sentirsi spinte a pagare un riscatto in caso di furto di dati. Il numero di chi paga aumenta di anno in anno, da appena il 10% nel 2019 al 54% nel 2022, di nuovo sulla base di analisi dei grandi sinistri cyber (1 milione di euro e oltre). Chi viene colpito è infatti due volte e mezzo più propenso a pagare un riscatto in caso di sottrazione dei dati. Tuttavia il pagamento di un riscatto non risolve sempre il problema. L'azienda potreb-

be comunque andare incontro a cause legali da parte di terzi per la violazione dei dati, soprattutto negli Stati Uniti. In effetti, sono pochi i casi in cui un'azienda ritiene che non ci sia altra soluzione se non quella di pagare per poter accedere nuovamente ai propri sistemi o ai propri dati. Le parti coinvolte dovrebbero sempre informare e collaborare con le autorità. L'analisi di Allianz su oltre 3.000 sinistri degli ultimi cinque anni mostra che la manipolazione esterna dei sistemi è la causa di oltre l'80% di tutti gli incidenti. Gli autori delle minacce stanno studiando il modo per sfruttare l'intelligenza artificiale per automatizzare e accelerare gli attacchi, creando malware, phishing e simulazioni vocali sempre più efficaci. Insieme al boom dei dispositivi mobili connessi - Allianz Commercial ha riscontrato un numero crescente di incidenti causati da una scarsa sicurezza

informatica in questo settore - le vie di aggressione sembrano destinate ad aumentare. Prevenire un attacco cyber diventa sempre più difficile e la posta in gioco più alta. Ecco perché le capacità e gli strumenti di rilevamento e risposta precoce stanno diventando sempre più essenziali. Circa il 90% degli incidenti viene arginato tempestivamente. Tuttavia, se un attacco non viene bloccato nelle prime fasi, si riducono notevolmente le probabilità di evitare che si trasformi in qualcosa di più grave e molto costoso. Il report evidenzia che le frodi informatiche non individuate e contenute tempestivamente possono essere fino a 1.000 volte più costose delle altre e l'analisi di Allianz Commercial dimostra che individuazione e risposta immediate possono impedire che una perdita di 20.000 euro si trasformi in una di 20 milioni di euro. ■



*security and
risk manager
Monact Risk
Assessment
Services

LE TENSIONI IN MEDIO ORIENTE AUMENTERANNO I RISCHI PER LA SICUREZZA MARITTIMA

Per la sua stessa natura, il settore marittimo ha sempre dovuto affrontare un'ampia varietà di sfide alla sicurezza che vanno dai rischi di navigazione e collisione a crimini violenti come la pirateria.

Sfortunatamente, e soprattutto alla luce di una serie di considerazioni geopolitiche, ci sono ragioni per credere che non solo alcune di queste sfide aumenteranno, ma emergeranno ulteriori rischi.

Tra le sfide che dovranno essere affrontate ci sono i rischi di un aumento delle rapine a mano armata, la navigazione in acque contese, la minaccia del terrorismo, i passaggi attraverso aree di maggiore minaccia alla sicurezza come lo Stretto di Hormuz, e la minaccia di un aumento negli attacchi informatici e nelle interferenze dei sistemi di navigazione. Dato che le condizioni in mare

sono generalmente determinate dalle condizioni a terra, le crescenti tensioni geopolitiche determineranno il livello di minaccia di una serie di sfide nel breve e medio termine.

Al momento della pubblicazione le potenziali conseguenze della crisi Israele-Hamas non sono ancora state pienamente comprese. Non è possibile sapere se il conflitto rimarrà locale, diventerà regionale o si trasformerà in una crisi globale. Ciò obbliga ragionamenti in termini di preparazione per gli scenari peggiori.

Sebbene i potenziali sviluppi rimangano poco chiari, esistono tuttavia una serie di rischi per la sicurezza marittima che devono essere presi immediatamente in considerazione, compreso un aumento del rischio per le navi commerciali che operano nel Mediterraneo orientale.

Potenziali rischi includono, ma non sono limitati a:

- Atti di terrorismo compiuti su o contro navi, porti o infrastrutture marittime. Le azioni terroristiche progettate per causare danni o disagi possono assumere molte forme, dall'uso di piccole imbarcazioni all'interno o in prossimità del porto, ad atti di violenza contro i marittimi in licenza a terra. Questi attacchi possono o meno essere attribuibili a organizzazioni specifiche nello stesso modo in cui possono o meno essere direttamente collegati a un attore statale;

- La dipendenza sempre crescente dalle tecnologie digitali e dall'automazione aumenta la vulnerabilità ad attacchi informatici. Gli hacker possono prendere di mira i sistemi di controllo, le reti di comunicazione e i sistemi di navigazione, mettendo potenzialmente in pericolo la sicurezza del-

le navi, del loro equipaggio e del carico, nonché l'ambiente;

- I porti, già vulnerabili alle minacce alla sicurezza come il contrabbando di merci illegali e di narcotici, diventeranno più difficili da valutare. I protocolli ISPS rimarranno indicatori preziosi, tuttavia, non valutano completamente tutti i fattori che determinano il livello di rischio nei porti. Considerazione dovrà essere dato anche all'incolumità dei membri dell'equipaggio che potrebbero dover spostarsi oltre i confini del porto;

- Le minacce alla navigazione aumenteranno, l'esempio più evidente è la possibilità che l'Iran adotti ulteriori misure volte a disturbare le navi che transitano nello Stretto di Hormuz. Azioni che, oltre alle minacce dirette, causeranno un aumento dei premi assicurativi.

- Le minacce alla sicurezza marittima, come le rapine a mano armata, rimarranno questioni critiche in regioni diverse come il Golfo di Guinea e lo Stretto di Singapore, entrambi i quali, secondo gli ultimi dati dell'International Maritime Bureau, hanno assistito a un aumento degli incidenti dal 2022. Altre aree a rischio includono il Golfo di Aden, lo stretto di Malacca, ed alcune aree dell'America centrale e meridionale.

Tenendo conto di quanto sopra, è essenziale che le aziende non solo si impegnino in una valutazione approfondita e onesta delle loro conoscenze dei rischi, ma che venga condotto un audit teso ad accertare correttamente la loro comprensione dei rischi esistenti ed emergenti, la loro capacità di mitigare le sfide poste da questi rischi alla sicurezza e la loro capacità di gestire correttamente eventuali incidenti. ■





IL VOSTRO FUTURO È NELLA NOSTRA DIREZIONE

**Scegli Siat Assicurazioni, compagnia leader
del mercato italiano nel settore Merci.**

Affidati alla prima compagnia italiana interamente dedicata all'assicurazione trasporti.
Nata a Genova oltre cinquant'anni fa, Siat abbina elevata professionalità, consolidata esperienza ed una esclusiva componente tecnologica per garantire soluzioni su misura, fortemente innovative e digitali, appositamente studiate per aziende, spedizionieri e operatori logistici e dello shipping.

Per maggiori informazioni siat@siatass.com - www.siat-assicurazioni.it - Seguici su  



Unipol
GRUPPO

Siat
ASSICURAZIONI



PER GLI SCAMBI COMMERCIALI CRESCONO I RISCHI POLITICI NELLA MAPPA 2023 DI SACE



> **CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO**

VEICOLI ELETTRICI E TRASPORTO SU NAVI, ECCO I RISCHI



> **CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO**

BOZZELLI (MSC CROCIERE): "GLI ASSICURATORI DEVONO ESSERE CREATIVI"



> **CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO**

IN AUMENTO NEL 2023 GLI EPISODI DI PIRATERIA



> **CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO**

L'IMPORTANZA DEL MARINE SURVEYOR AL CENTRO DEL DIBATTITO AL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



ALLARME DI SPEDIPORTO SUI CONTROLLI ALLE SOSTANZE CHIMICHE: "RISCHIO PARALISI NEI PORTI"



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



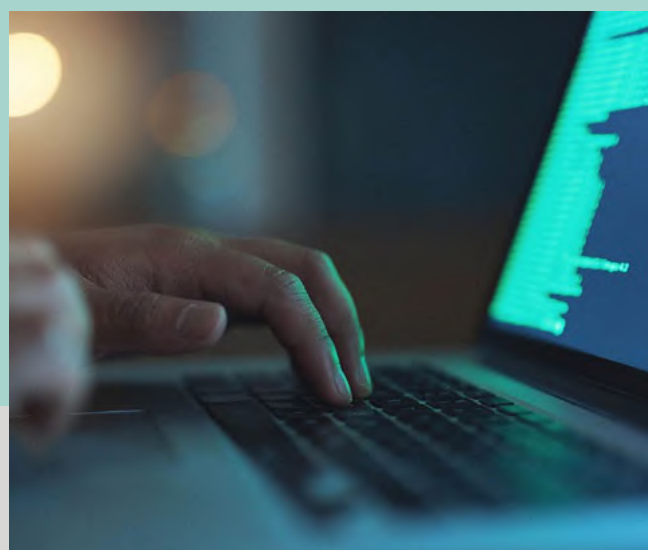
INVERSIONE DI TENDENZA NEGLI AUMENTI DEI PREMI DEI P&I CLUBS



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



IL PORTO DI GENOVA SI È ASSICURATO CONTRO I RISCHI CYBER



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



AIPAM: "NON AVERE PAURA DELLE BATTERIE AL LITIO"



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

GUERRE E SHIPPING: "FLOTTA ITALIANA PENALIZZATA"



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

REVO SCEGLIE GENOVA PER LE ASSICURAZIONI MARITTIME



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO

NUOVA JOINT VENTURE PER CAMBIASO RISSO CON I TEDESCHI DI LEONHARDT & BLUMBERG INSURANCE BROKER



> CLICCA E LEGGI
L'ARTICOLO



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