

PRIMO PIANO

Npv in calo ad aprile

Lo scorso aprile la nuova produzione di polizze vita individuali raccolta in Italia dalle compagnie nazionali e dalle rappresentanze di imprese extra-UE, comprensiva dei premi unici aggiuntivi, si è attestata a quota 5,3 miliardi di euro. Si tratta, come specifica l'Ania nella sua indagine, dell'ammontare "più contenuto da inizio anno". La performance, prosegue il rapporto dell'associazione, risulta inoltre "in calo dell'11,5% rispetto ad aprile 2022, quando il volume di nuovi affari registrava a sua volta una contrazione annua del 19%". Dall'inizio dell'anno i nuovi premi vita emessi sono stati pari a 25,4 miliardi di euro, il 7,3% in meno rispetto all'analogo periodo del 2022.

Ad appesantire il risultato complessivo è principalmente il -45,7% fatto segnare dalle polizze di ramo III rispetto alla performance messa a bilancio nell'aprile del 2022: la raccolta si ferma a 1,1 miliardi di euro, il dato più contenuto dal giugno del 2020. Bene invece le soluzioni di ramo I, che totalizzano nuovi premi afferenti a polizze individuali per 4,1 miliardi di euro e arrivano così a coprire il 78% dell'intera nuova produzione vita, mettendo a segno un balzo del 64% su base annua. In positivo anche la raccolta di nuovi premi per le polizze di ramo V, in crescita dell'82,7% rispetto al risultato di aprile del 2022.

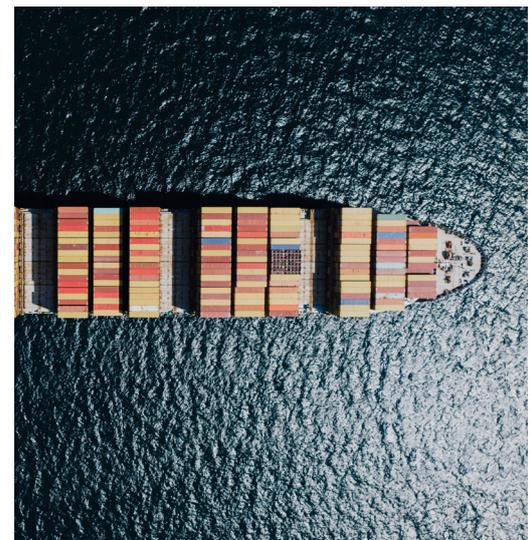
Giacomo Corvi

RICERCHE

Settore marine, nel 2022 perdite al minimo storico

Secondo l'ultimo Safety & shipping review 2023 di Allianz sono state solo 38 le grandi navi perse nel mondo (il numero più basso da quando esiste il report). Tuttavia il comparto dovrà ancora affrontare molti ostacoli nei prossimi 12 mesi: dal rischio di incendio alle nuove minacce causate dagli effetti del conflitto in Ucraina, dalla decarbonizzazione all'incertezza economica, fino all'aumento del costo degli indennizzi

Sebbene siano sempre meno le grandi navi andate perse, sul mondo della navigazione continuano a gravare rischi complessi e interconnessi. È questa, in estrema sintesi, la foto che emerge dalla nuova edizione del Safety & shipping review 2023 pubblicata recentemente da Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs) per fare il punto su un settore che provvede a circa il 90% del commercio mondiale. Sebbene lo studio rilevi come nell'ultimo decennio si siano registrati miglioramenti significativi, tanto che le perdite del 2022 hanno toccato il minimo storico (da quando viene realizzato il report), il settore dovrà ancora affrontare molti ostacoli nei prossimi 12 mesi: dal rischio di incendio alle nuove minacce causate dagli effetti del conflitto in Ucraina, dalla decarbonizzazione all'incertezza economica, fino all'aumento del costo degli indennizzi.



PIÙ DI 800 PERDITE TOTALI NELL'ULTIMO DECENNIO

Ogni anno Agcs analizza le perdite e i sinistri 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 rappresenta un calo del 65% in 10 anni (109 nel 2013). Trent'anni fa, la flotta mondiale perdeva oltre 200 imbarcazioni all'anno. Secondo il rapporto, ci sono state più di 800 perdite totali negli ultimi dieci anni (807). (continua a pag. 2)



INSURANCE
REVIEW

è su Twitter

Seguici cliccando qui



(continua da pag. 1)

La regione marittima che comprende la Cina meridionale, l'Indocina, l'Indonesia e le Filippine è la zona dove si contano più perdite, sia nell'ultimo anno, sia nel decennio (204 perdite totali). Nel 2022 qui si è registrata una perdita su cinque (10) a causa di fattori quali l'alta concentrazione del commercio, porti congestionati, vetustà delle flotte e condizioni meteo avverse.

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).

Se 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 terza causa a livello globale, con un aumento del 17% rispetto all'anno precedente.

IL RISCHIO CONNESSO ALLE BATTERIE AGLI IONI DI LITIO

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 e le merci alimentate a batteria. Le batterie agli ioni di litio (Li-ion), altamente infiammabili, rappresentano un rischio crescente per il trasporto marittimo di container e auto. Il report 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. Secondo Khanna, "la maggior parte delle navi non dispone delle adeguate capacità di protezione, rilevamento e lotta antincendio per affrontare questi incendi in mare".

Allo stesso tempo, i carichi pericolosi sono 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 250mila 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 portacontainer, a merci pericolose non dichiarate correttamente, come prodotti chimici, batterie e carbone, anche se molti ritengono che il numero sia più alto.

L'AUMENTO DELLE "FLOTTA OMBRA"

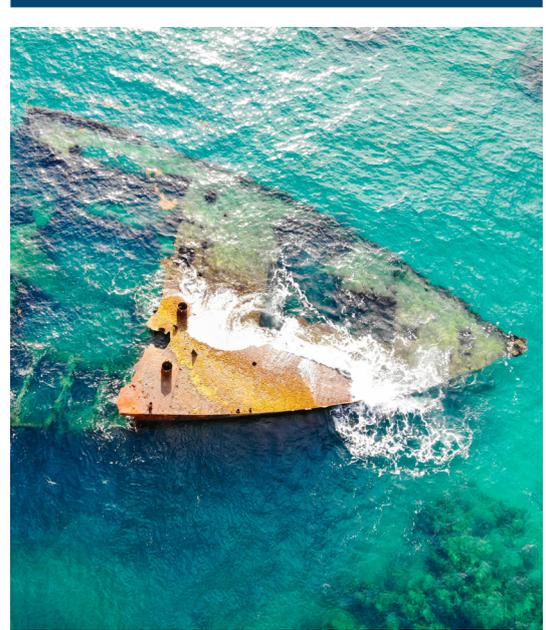
A più di un anno dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, gli effetti sulla navigazione continuano a farsi sentire. Resta alta la minaccia di danni collaterali alla navigazione civile nell'area a rischio di guerra o nelle sue vicinanze, che potrebbero derivare, ad esempio, da mine galleggianti.

In questo contesto, si aggiungono i nuovi rischi legati alla guerra. 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: il report parla di circa 600 navi. Secondo **Justus Heinrich**, global product leader marine hull di Agcs, "è probabile che la flotta ombra sia composta da navi più vecchie, che operano sotto bandiere di comodo e con standard di manutenzione inferiori". Un incidente grave può causare la perdita di vite umane, oltre a danni non assicurati o inquinamento.

LA DECARBONIZZAZIONE, LA SFIDA PIÙ GRANDE

Ad ogni modo, secondo il capitano **Rahul Khanna**, global head of marine risk consulting di Agcs, sarà la decarbonizzazione quella che "di gran lunga è 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", ha affermato. Il trasporto marittimo produce ogni anno circa il 3% delle emissioni globali di gas a effetto serra e gli operatori del settore si sono impegnati a raggiungere obiettivi severi per ridurle.

(continua a pag. 3)





(continua da pag. 2)

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 dollari. È probabile che per i prossimi cinque-dieci anni esisterà un mix di combustibili, con sfide da affrontare per gli armatori, gli operatori e i porti.

COSA INCIDE SUL COSTO DEI SINISTRI

E poi c'è il tema riguardante l'incertezza economica e geopolitica e il calo della domanda. Agcs spiega che 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. Di contro, tuttavia, 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. Come osserva **Régis Broudin**, global head of marine claims di Agcs, il prezzo dell'acciaio, 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 – spiega – costa oggi circa tre volte di più rispetto a prima della pandemia". 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". Pertanto, conclude Broudin, "anche le società con la migliore gestione del rischio subiranno l'impatto dell'inflazione sul costo degli indennizzi".

Beniamino Musto



IL PUNTO SU...

Conferma dalla Cassazione sugli oneri probatori in tema salute

La sentenza n. 13107 in materia di malpractice medica riafferma la posizione della Suprema Corte sul fatto che non basta allegare il contratto sociale, ma occorre dare prova del nesso di causa tra la condotta del medico che si ritiene imperita e il danno



Con la pronuncia n. 13107 del 12 maggio 2023, la Suprema Corte di Cassazione torna a ridelineare e precisare quali sono i contenuti e i limiti degli oneri probatori gravanti sulle parti processuali in materia di malpractice medica.

La vicenda concerne una azione da responsabilità medica incardinata da dei genitori convinti che la grave tetraplegia spastica e disartria grave con invalidità permanente all'80% di cui era affetto il figlio fosse riconducibile alle mancate cure somministrategli subito dopo il parto.

In particolare, il nato prematuro veniva sottoposto per tre minuti a ossigenoterapia e veniva poi trasferito all'ospedale pediatrico per il ricovero in terapia intensiva per un mese e mezzo, quindi dimesso con diagnosi di sofferenza neurologica perinatale, affetto da quadriplegia spastica quale esito di encefalopatia ipossico ischemica. (continua a pag. 4)

(continua da pag. 3)

Essendo la partoriente ad altissimo rischio, i ricorrenti sono convinti che, se trasferita subito dopo il ricovero e già prima del parto in una struttura attrezzata per la cura dei grandi prematuri, dove sarebbe stato possibile sottoporre immediatamente il neonato a terapia intensiva, evitandone il trasporto subito dopo il parto, il figlio non avrebbe subito conseguenze patologiche irreversibili conseguenti alla ipossia cerebrale.



Alla base del ricorso la ripartizione della prova

La domanda nei due gradi di merito veniva rigettata sulla scorta della disposta Ctù, ritenendo i giudicanti che la spiegazione causale più probabile delle patologie riportate subito dopo la nascita fosse quella del verificarsi, già prima del parto, di uno stato infiammatorio infettivo che aveva reso necessario il parto prematuro ed escludendo, pertanto, ogni responsabilità dell'ente convenuto per mancanza di prova del nesso causale tra l'evento lesivo e il comportamento dei sanitari.

I ricorrenti lamentano la violazione e falsa applicazione dell'articolo 2697 C.c., in quanto i giudicanti avrebbero applicato erroneamente le regole sulla ripartizione dell'onere probatorio perché, in tema di responsabilità contrattuale della struttura sanitaria e di responsabilità professionale del medico, l'attore, ovvero il paziente danneggiato, deve limitarsi a provare l'esistenza del contratto o contatto sociale e l'insorgenza o l'aggravamento della patologia, allegando l'inadempimento del debitore, mentre rimarrebbe a carico del debitore la prova della insussistenza dell'inadempimento o che esso, pur esistendo, non è stato rilevante da un punto di vista causale. Inoltre, quando all'esito del giudizio permarrrebbe il dubbio sull'esistenza del nesso causale tra condotta del medico e danno, il rischio dell'incertezza dovrebbe ricadere sul debitore della prestazione.

Spetta al paziente dimostrare il nesso di causalità materiale

Il ricorso viene ritenuto infondato e rigettato.

Rammentano gli Ermellini, infatti, che in tema di re-

sponsabilità sanitaria, il paziente è tenuto a provare, anche attraverso presunzioni, non solo l'esistenza del rapporto contrattuale ma anche il nesso di causalità materiale tra condotta del medico in violazione delle regole di diligenza ed evento dannoso, consistente nella lesione della salute (ovvero nell'aggravamento della situazione patologica o nell'insorgenza di una nuova malattia), non essendo sufficiente la semplice allegazione dell'inadempimento del professionista.

Nel caso di specie, pertanto, il giudice del merito aveva fatto corretta applicazione dell'art. 2697 C.c. e della regola di distribuzione degli oneri probatori in essa contenuta in quanto, a seguito di una analisi accurata e di una rinnovata e approfondita indagine istruttoria a mezzo di consulenza medica, poi integrata dalla partecipazione di un neonatologo, ritenne che la causa del danno riportato fosse più probabilmente riconducibile a un insulto iposico-ischemico verificatosi già in epoca prenatale, alcune settimane prima della nascita, ritenendo appropriati i trattamenti praticati al bambino subito dopo la nascita.

Legittimamente, sulla base di tale analisi dei fatti, la corte d'appello ha concluso escludendo che fosse stata fornita la prova che il danno permanente riportato dal bambino fosse da porre in rapporto causale con il comportamento dei medici durante il parto.

Una decisione coerente

La Corte dà dunque seguito al suo recente orientamento in materia di oneri probatori in materia di malpractice medica.

Sempre la Terza Sezione Civile della Suprema Corte di Cassazione, con la sentenza n. 25884 del 2 settembre 2022, aveva precisato come il negare che incomba sul paziente creditore l'onere di provare l'esistenza del nesso di causalità fra l'inadempimento e il pregiudizio alla salute, come si assume nel motivo, significherebbe espungere dalla fattispecie costitutiva del diritto l'elemento della causalità materiale, mentre il creditore, al contrario, è tenuto a provare, anche mediante presunzioni, il nesso eziologico fra la condotta del debitore, nella sua materialità, e il danno lamentato. Solo successivamente, allora, sorgeranno gli oneri probatori del debitore.

Avv. Mauro De Filippis,
Studio THMR



Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl – Via Montepulciano 21 – 20124 Milano

T: 02.36768000 E-mail: redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 7 giugno di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577