

PRIMO PIANO

Clima, danni miliardari in Germania

Gli eventi climatici che un tempo erano considerati "normali" e che oggi sono estremi sono un problema comune di tutta l'Europa. In Italia lo si è toccato con mano lo scorso anno a maggio con l'alluvione in Emilia Romagna (danni complessivi per 9 miliardi di euro, meno di un miliardo assicurato), a luglio con le piogge in Lombardia (5 miliardi di danni) e con un'altra alluvione, a novembre, in Toscana (altri 2 miliardi di danni, solo 500 milioni coperti da polizze).

Ora in Germania, paese in cui la penetrazione assicurativa è decisamente superiore a quella italiana, il mercato delle polizze si appresta a dover risarcire danni miliardari. Tra il 31 maggio e il 4 giugno una serie di piogge torrenziali, e le successive inondazioni, che hanno colpito il Baden-Württemberg hanno infatti provocato perdite assicurate che secondo la stima della Gdv (l'associazione degli assicuratori tedeschi) dovrebbero aggirarsi intorno ai 2 miliardi di euro. Le inondazioni hanno danneggiato case, aziende, infrastrutture e terreni agricoli in alcune parti della Germania meridionale, provocando l'evacuazione di migliaia di persone. Secondo la Gdv, circa il 47% degli edifici in Baviera è assicurato contro tutti i pericoli naturali, e nel Baden-Württemberg questa cifra sale al 94%.

Beniamino Musto

RICERCHE

Marine, poche perdite ma tanti rischi

In uno scenario che vede sinistri in diminuzione in tutto il mondo, un nuovo rapporto di Allianz Commercial invita a non abbassare troppo la guardia. Sono tante infatti le minacce che stanno attraversando le rotte marittime a livello globale: conflitti armati, guerre commerciali, il fenomeno della pirateria e gli effetti del cambiamento climatico

Le perdite nel settore del trasporto marittimo non sono mai state così basse. Nel 2023 sono infatti andate completamente perdute soltanto 26 imbarcazioni di grandi dimensioni: praticamente nulla a confronto delle circa 200 navi mercantili adibite al trasporto di merci che mediamente ogni anno sono naufragate o finite irrimediabilmente danneggiate nel corso degli ultimi tre decenni. Quasi un paradosso se si considerano le ormai innumerevoli fonti di rischio e incertezza che attraversano le rotte marittime a livello globale: le tensioni geopolitiche, i conflitti armati, le guerre commerciali, il fenomeno della pirateria e gli effetti del cambiamento climatico.

Ecco perché, secondo l'ultima edizione del rapporto *Safety and Shipping Review* di **Allianz Commercial**, non bisogna comunque abbassare la guardia.

"La velocità e la portata con cui sta evolvendo lo scenario di rischio per le imprese del settore è senza precedenti nella nostra epoca", ha commentato il capitano **Rahul Khanna**, global head della divisione *Marine risk consulting* di Allianz Commercial. "Conflitti come quelli in corso a Gaza e in Ucraina – ha proseguito – stanno rimodellando il settore del trasporto marittimo mondiale, con ripercussioni sulla sicurezza di equipaggi, imbarcazioni, catene di fornitura e infrastrutture, così come sull'ambiente. Il fenomeno della pirateria è in crescita, con un preoccupante ritorno al largo del Corno d'Africa. E i continui disagi provocati dalla siccità nella zona del Canale di Panama mostrano quanto il cambiamento climatico stia influenzando il settore, il tutto proprio mentre l'industria è impegnata nella sua sfida più grande, ossia la decarbonizzazione".

INCIDENTI E INCENDI A BORDO

Il numero complessivo di incidenti registrati a livello globale nel 2023, stando ai numeri del rapporto, si è fermato poco sotto la soglia dei 3.000 episodi, in diminuzione rispetto ai 3.036 sinistri dell'anno precedente. In calo anche il numero di incendi a bordo, seppur su livelli che, per la portata della minaccia e per l'entità dei costi solitamente connessi a questo genere di danni, il rapporto continua a considerare comunque preoccupanti. È uno dei fattori, scrivono i curatori della ricerca, che "contribuisce alla crescita a lungo termine del costo dei grandi sinistri nell'ambito dell'assicurazione marittima".

A livello geografico, il maggior numero di incidenti, circa 700, si è verificato nelle acque che bagnano le isole britanniche. L'area della Cina meridionale, dell'Indocina, dell'Indonesia e delle Filippine si è confermata invece quella più soggetta a perdite totali di imbarcazioni di grandi dimensioni, con ben otto vascelli andati completamente persi durante la navigazione. Le condizioni climatiche estreme hanno contribuito alla perdita di almeno otto imbarcazioni di questo genere, con il dato che potrebbe tuttavia, secondo il rapporto, essere di gran lunga più elevato. (continua a pag 2)



(continua da pag 1)

GUERRE, PIRATI E FLOTTE OMBRA

La sicurezza delle flotte resta dunque una priorità per le imprese del trasporto marittimo. E pure, più in generale, per un sistema economico mondiale che affida circa il 90% del commercio internazionale a navi cariche di merci che si trovano a solcare oggi oceani di rischio e incertezza. Se n'è avuto prova di recente, con lo scoppio della guerra a Gaza e con le conseguenti tensioni esplose in tutto il Medio Oriente. "Più di 100 imbarcazioni sono state prese di mira solo nel Mar Rosso dai miliziani Houthi", si legge nel rapporto. "I disagi per la navigazione all'interno e nei pressi della regione sono persistenti ed è probabile – prosegue la ricerca – che resteranno tali anche nel prossimo futuro". Nella stessa area pesa poi il fenomeno dei pirati somali, tornato recentemente alla ribalta con il primo caso di dirottamento di un'imbarcazione dal 2017.

A tutto ciò si sommano poi le ripercussioni delle guerre commerciali, come ben testimoniato dal caso del conflitto in corso in Ucraina. Il rapporto, a tal proposito, evidenzia che "il graduale inasprimento delle sanzioni internazionali sulle esportazioni russe di petrolio e gas ha contribuito alla crescita di una considerevole flotta ombra di petroliere, compresa tra 600 e 1.400 imbarcazioni". Per flotta ombra si intende un insieme di navi che operano senza assicurazione e al di fuori dei regolamenti marittimi: il rapporto stima che imbarcazioni di questo genere siano state coinvolte finora in almeno 50 incidenti, fra cui collisioni e fuoriuscite di petrolio.

IL COSTO DI NUOVE ROTTE MARITTIME

Gli attacchi alle imbarcazioni nelle acque del Medio Oriente hanno avuto effetti devastanti anche sui transiti attraverso il Canale di Suez, scesi di più del 40% all'inizio del 2024. Disagi che si sommano a disagi, visto che un altro snodo fondamentale per il commercio marittimo mondiale, ossia il Canale di Panama, è ancora alle prese con la siccità che ha colpito la regione alla fine del 2023. Il risultato è che le imprese del settore si trovano sempre più costrette a cercare nuove rotte. Peccato però che le alternative si traducano, illustra il rapporto, in "lunghe deviazioni e costi aumentati, con effetti anche sui clienti". Evitare il Canale di Suez e deviare per il Capo di Buona Speranza, per esempio, richiede 3.000 miglia nautiche e dieci giorni di navigazione.

Nuove rotte marittime significano poi anche nuovi rischi. "Tempeste e mari agitati possono essere ancora più impegnativi per imbarcazioni studiate per navigare lungo la costa, mentre le infrastrutture solitamente predisposte per il soccorso in caso di incidente a grandi navi mercantili, come porti adeguati e sofisticati sistemi di salvataggio, possono non essere disponibili nelle nuove rotte marittime", spiega il rapporto.

L'IMPATTO SUL CAMBIAMENTO CLIMATICO

La ricerca di nuove rotte marittime può avere infine effetti negativi anche sulla lotta al cambiamento climatico. In fondo, come visto, le deviazioni comportano tempi di navigazione più lunghi. E per cercare di ridurli le imprese del settore possono essere spinte a incrementare la velocità delle proprie imbarcazioni, generando, oltre che nuovi rischi per la sicurezza dei mari, anche maggiori emissioni di CO2. "Le deviazioni dal Mar Rosso sono già state citate come uno dei fattori principali nella crescita del 14% nelle emissioni che si è registrata quest'anno nel mercato europeo del trasporto marittimo", illustra il rapporto.

L'industria contribuisce già oggi a circa il 3% delle emissioni globali causate dall'uomo. Il settore si è impegnato a ridurre la propria impronta di carbonio, ma ciò richiederà "un mix di strategie che includono misure di efficientamento energetico, l'adozione di carburanti alternativi e innovativi design e metodi di propulsione". Difficile in uno scenario in cui l'intero mercato, seppur fra perdite ai minimi storici, deve confrontarsi con un simile panorama di rischio.

Giacomo Corvi



INSURANCE
REVIEW

è su Facebook

Segui la nostra pagina



Protection & indemnity insurance (P&I)

È un'assicurazione che protegge gli operatori marittimi includendo tutte le ipotesi di danni e responsabilità che incombono sugli armatori: queste coperture sono anche definite polizze della responsabilità armatoriale

L'assicurazione P&I (*Protection & indemnity insurance*) è nata nel mercato di Londra per proteggere gli operatori marittimi (armatori, spedizionieri, etc.), attraverso associazioni mutualistiche definite *clubs*. Tali *clubs* stipulano coperture assicurative a favore dei propri partecipanti: i membri del club saranno dunque gli assicurati e questi, per partecipare, verseranno un premio chiamato *call*.

Le polizze P&I fanno capo alla disciplina dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale, introdotta dal legislatore europeo con la direttiva 2009/20/CE, cui il legislatore italiano ha dato attuazione con il decreto legislativo 28 giugno 2012, numero 111. L'introduzione dell'obbligo assicurativo è mutuata dalla necessità di proteggere tutti i soggetti terzi che avessero subito danni riconducibili alla responsabilità di un armatore e fa diretto riferimento alla Convenzione *Llmc* (*Limitation on liability for maritime claims*), che contribuisce a definire la fattispecie di rischio da responsabilità armatoriale oggetto della direttiva stessa.

Le garanzie offerte

La protezione offerta dai P&I clubs, dunque, include praticamente tutte le ipotesi di danni e responsabilità che incombono sugli armatori e per tale ragione queste coperture sono anche definite polizze della responsabilità armatoriale.

Esse comprendono, ad esempio:

- malattia, infortunio o morte dei membri dell'equipaggio e relativo rimpatrio;
- indennizzi dovuti a terzi per salvataggio di vite umane;
- infortuni a persone a bordo di altre imbarcazioni;
- danni arrecati ad altra imbarcazione in caso di collisione;
- danni a oggetti fissi, mobili o flottanti per contatto;
- inquinamento (marino o atmosferico);
- responsabilità derivanti da eventuali attività acquatico-sportive;
- responsabilità derivanti dall'uso dei tender e mezzi ricreativi, registrati con la nave da diporto;
- danni arrecati a terzi a seguito di moto ondoso provocato dall'imbarcazione iscritta;
- spese di rimozione relitto in caso di naufragio, quando la rimozione sia obbligatoria per legge o sia ordinata dalle Autorità competenti;
- responsabilità nei confronti dei passeggeri e di altre persone trasportate a bordo;



- danni alla proprietà di terzi;
- avaria comune;
- assistenza e salvataggio;
- eventuali spese di quarantena;
- responsabilità per perdita o avaria delle merci trasportate;
- spese di deviazione della rotta della nave;
- spese per sbarco e rimpatrio di clandestini e rifugiati;
- multe, ammende, sanzioni;
- spese legali e di difesa.

Storicamente legati alla navigazione commerciale, i P&I clubs sono ormai utilizzati anche nel settore del diporto, proprio per il gran numero di coperture che offrono, dai danni occorsi in navigazione, all'ormeggio, alla permanenza a terra in giacenza, ai lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione, senza contare i danni subiti dai membri dell'equipaggio.

Organizzazione dei P&I clubs: la regola del *pay to be paid*

Data l'ampiezza e la tipologia delle coperture offerte, le polizze P&I assicurano massimali altissimi, ripartiti tra i partecipanti dei clubs stessi e spesso riassicurati sul mercato globale. Per fare un esempio, **The International Group** è un'associazione senza scopo di lucro di 12 P&I clubs che forniscono copertura di responsabilità marittima per il 90% del tonnellaggio oceanico mondiale.

(continua a pag 4)

(continua da pag 3) I clubs che ne fanno parte, pur competendo individualmente, condividono tra loro le eventuali perdite e le rispettive competenze su questioni relative alla responsabilità armatoriale e all'assicurazione e riassicurazione dei danni che ne possono derivare.

Per essere in grado di gestire un così vasto numero di coperture in ogni angolo del mondo, i P&I clubs dispongono di una rete capillare di corrispondenti, periti e avvocati, che possano immediatamente intervenire in aiuto dell'armatore, in caso di necessità, previo accordo con gli assicuratori stessi, che li nominano direttamente e sostengono le relative spese.

In pratica, una volta che si sia proceduto alla stima dei danni e individuato l'importo da risarcire, il pagamento alla parte danneggiata sarà effettuato dall'assicurato, che chiederà successivamente il rimborso al P&I club. Le cosiddette rules, ovvero i regolamenti interni dei P&I clubs, prevedono, come base generale, la clausola *pay to be paid*. In base a essa, l'assicurato, al fine di poter richiedere l'indennizzo da parte del proprio club, deve prima essere stato riconosciuto responsabile del sinistro e aver pagato il danno al terzo danneggiato. È tuttavia facoltà del club, senza che ciò comporti rinuncia espressa a tale clausola, provvedere a un anticipo dell'indennizzo, prima che il proprio assicurato abbia definito il sinistro.

La lettera di garanzia o letter of undertaking

Questa procedura si applica, ad esempio, nei casi in cui il P&I club abbia rilasciato una lettera di garanzia (*letter of undertaking*) a favore del terzo danneggiato, per evitare il sequestro della nave o per ottenerne il dissequestro, qualora la responsabilità del sinistro sia contestata dall'assicurato. In pratica, si tratta di un vero e proprio impegno contrattuale: la lettera di garanzia prevede l'impegno del club di pagare al terzo danneggiato la somma dovuta all'esito del giudizio. In ogni caso, se il risarcimento risultasse di importo particolarmente elevato, soprattutto in caso di danni alle persone, il P&I club può accettare di liquidare il danno direttamente.

C'è da notare, infine, che la copertura P&I può essere attivata dall'armatore già in fase di costruzione della nave o dello yacht, ossia per tutto il periodo in cui l'unità da assicurare si trovi in lavorazione presso il cantiere costruttore. È possibile stipulare una copertura P&I rivolgendosi ai broker italiani specializzati in questo genere di coperture, che fanno da tramite con i P&I clubs, storicamente ubicati a Londra.

Cinzia Altomare

INTERMEDIARI

Enrico Olivieri confermato alla presidenza del Gaz

Nono mandato per l'agente che guida il Gruppo Agenti Zurich ininterrottamente dal 2007. Il congresso elettivo si è svolto dal 6 all'8 giugno al Chia Laguna Resort in Sardegna



Enrico Olivieri (nella foto) sarà il presidente del Gruppo Agenti Zurich (Gaz) per un altro mandato (il nono) alla guida della rappresentanza. La rielezione è avvenuta al ventinovesimo congresso che si è svolto presso il Chia Laguna Resort in Sardegna dal 6 all'8 giugno.

Presidente ininterrottamente da 2007, Olivieri nel corso dell'evento ha fatto il punto sui risultati raggiunti nel corso del triennio appena concluso, e si è confrontato anche con i vertici della compagnia che hanno partecipato all'appuntamento, in particolare con Michele Colio, head of retail distribution di Zurich Italia. Alla kermesse è intervenuto anche l'amministratore delegato della compagnia, Bruno Scaroni, che ha parlato delle delle priorità da affrontare nell'immediato futuro.

A comporre il nuovo comitato esecutivo del gruppo agenti sono Fabio Vetrugno, Bruno Corda, Paola Brugo Magistri e Marco Manfredini, oltre ai delegati territoriali: Alessandro Giovane Laera (Area 1), Alessandra Bertasi (Area 2), Giuseppe Trombetti (Area 3) e Luigi Masucci (Area 4).

B.M.

#115
giugno 2024

INSURANCE REVIEW

Strategie e innovazione per
il settore assicurativo

Insurance Review

Strategie e innovazione per il settore assicurativo

La rivista che rende l'informazione specialistica
dinamica e immediata.
Uno strumento di aggiornamento e approfondimento
dedicato ai professionisti del settore.

**Abbonati su www.insurancereview.it
Abbonamento annuale € 80,00 (10 numeri)**

oppure scarica l'app Insurance Review



Puoi sottoscrivere l'abbonamento annuale nelle seguenti modalità:

- Compilando il form on line all'indirizzo www.insurancetrade.it/abbonamenti
- Inviando un'email a abbonamenti@insuranceconnect.it

Modalità di pagamento:

- On line con Carta di Credito all'indirizzo www.insurancetrade.it/abbonamenti
- Bonifico bancario Antonveneta IBAN IT 94 U 01030 12301 0000 0158 0865

UNA
ALL'ASCOI

PERITI 18 ATTUA

do i sinistri
quenza
complessi

Ardonagh,
di un broke
intraprend

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