

PRIMO PIANO

Mediobanca, assemblea rinviata

Rinvio per l'assemblea degli azionisti di Mediobanca che oggi avrebbe dovuto dare il suo via libera all'ops su Banca Generali. Piazzetta Cuccia ha comunicato ieri che il cda ha disposto il posticipo dell'assemblea al prossimo 25 settembre. Alla base della decisione, come illustra una nota, la presa d'atto che "alcuni soci, titolari di un investimento sia in Mediobanca sia in Assicurazioni Generali, hanno sottolineato l'esigenza di conoscere le valutazioni e l'orientamento di Generali rispetto alla proposta di Mediobanca". Una prima richiesta di rinvio era arrivata a inizio giugno con una lettera alla Consob firmata da Francesco Gaetano Caltagirone, azionista rilevante delle due società, in cui si rimarcava la mancanza di chiarezza sui termini economici dell'ops e sugli accordi commerciali previsti fra le diverse realtà coinvolte nell'operazione. Preoccupazioni analoghe erano state manifestate anche da Delfin, la holding della famiglia Del Vecchio, altro azionista rilevante sia di Mediobanca sia di Generali.

Piazzetta Cuccia ha comunicato che i termini dell'offerta restano validi, compresa "la conclusione attesa per settembre/ottobre 2025". L'operazione, secondo il documento di offerta, prevede un corrispettivo unitario di 1,7 azioni ordinarie di Generali per ogni titolo di Banca Generali.

Giacomo Corvi

RICERCHE

Geopolitica, l'impatto sul business marine

L'ultima edizione del tradizionale rapporto di Allianz Commercial fotografa uno scenario di mercato in cui, oltre ai tradizionali rischi del settore, emergono minacce a conflitti e tensioni commerciali. Preoccupano gli attacchi ai vettori marittimi, così come il ricorso a flotte fantasma e navi spia

L'ultima edizione del report annuale *Safety and Shipping Review*, curato da **Allianz Commercial**, fotografa un panorama di rischio in rapida evoluzione per il settore del trasporto marittimo internazionale. Alle tradizionali minacce (incendi, collisioni, incagli, inabissamenti) si sommano sempre di più anche attacchi alle imbarcazioni, fermi navali e possibili sanzioni. Molto per un'industria che negli ultimi anni, come ben testimoniato dalle difficoltà innescate dalla pandemia di coronavirus, si è rivelata estremamente fragile e sensibile agli shock esterni. E molto quindi anche per il commercio internazionale, visto che attualmente, stima Allianz Commercial, il 90% delle merci passa attraverso mari e oceani.

E pensare che negli ultimi tempi lo scenario era parecchio migliorato. Lo scorso anno, stando ai numeri del rapporto, sono andate perdute appena 27 imbarcazioni, il 20% in meno rispetto al 2023 e praticamente nulla in confronto alla media di oltre 200 navi che si era registrata nel corso degli anni '90. A testimonianza del fatto che l'industria aveva nel tempo imparato a prevenire e gestire i rischi tipici del settore. Peccato però, come visto, che lo scenario si sia oggi arricchito di minacce. "Il peso del rischio politico e delle guerre come causa potenziale di perdite marittime sta crescendo con l'aumento delle tensioni geopolitiche", ha commentato **Rahul Khanna**, global head of marine risk consulting di Allianz Commercial. "Le perdite complessive dovute a cause tradizionali saranno pure in diminuzione, ma siamo in una situazione – ha proseguito – in cui questo trend positivo potrebbe essere annullato da guerre e altre esposizioni a rischi di natura politica".

(continua a pag. 2)



© Nicolas IZERN - Pixabay



INSURANCE
REVIEW

è su Facebook

Segui la nostra pagina



(continua da pag. 1)

LA GUERRA ANCHE IN MARE

Gli effetti di un simile scenario sono già oggi ben evidenti in snodi cruciali del trasporto marittimo internazionale. Il rapporto, a tal proposito, cita a più riprese il caso della guerra in Palestina e, più in generale, delle tensioni in Medio Oriente. “I transiti attraverso il canale di Suez si sono ridotti in maniera significativa a seguito degli attacchi che gli Houthi hanno condotto contro le imbarcazioni nel Mar Rosso”, si legge nello studio. Dalla fine del 2023, la milizia ribelle dello Yemen avrebbe lanciato oltre 200 missili e droni verso le navi in transito nella regione, provocando danni a oltre 40 imbarcazioni e mettendo in grossa difficoltà il traffico marittimo nel Mar Rosso: si stima che i transiti siano diminuiti del 50%, cosa che avrebbe provocato una perdita calcolata in 800 milioni di dollari al mese per le casse dell’Egitto.

Simili difficoltà si sono registrate anche in altre zone marittime divenute teatro di tensioni internazionali. È il caso del Mar Cinese Meridionale, da sempre al centro di dispute territoriali fra la Cina e i paesi del Sud-Est asiatico, o delle nuove rotte che si sono aperte con lo scioglimento dei ghiacciai nel Mar Glaciale Artico. “Per gli assicuratori che forniscono polizze sul rischio di guerra alle imbarcazioni che transitano in zone ad alto rischio – si legge nella ricerca – uno scenario di conflitti multipli potrebbe rivelarsi estremamente impegnativo”.

FLOTTE FANTASMA E NAVI SPIA

Gli effetti della guerra sul trasporto marittimo possono essere anche meno evidenti ed eclatanti di un attacco armato contro un’imbarcazione. Nel caso della guerra in Ucraina, per esempio, il rapporto cita il rischio portato dalle cosiddette “flotte fantasma”, ossia gruppi di navi, spesso vecchie e in pessime condizioni, che sono usate per il commercio illegale di petrolio: battono bandiere di comodo, disattivano i sistemi di identificazione ed effettuano operazioni rischiose di trasferimento del greggio da un’imbarcazione all’altra. Costituiscono una minaccia concreta e tangibile per il settore del trasporto marittimo internazionale, nonché per la salvaguardia ambientale, con la possibilità di incendi, guasti, collisioni, incagli e sversamenti in mare. Inutile dire che queste imbarcazioni sono del tutto sprovviste della pur minima copertura assicurativa. “La crescita di queste flotte è legata alle sanzioni imposte sul petrolio della Russia: alcune stime affermano che il 17% della flotta globale di petroliere è fatto di flotte fantasma”, illustra la ricerca.

Altra fonte di rischio è poi data da quelle che il rapporto definisce “navi spia”, vale a dire imbarcazioni utilizzate per il danneggiamento di infrastrutture critiche come i cavi sottomarini. Episodi di questo genere si verificano da sempre, ma in passato erano legati soprattutto all’attività dei pescherecci o all’utilizzo di ancore. Negli ultimi anni, seppur in assenza di rivendicazioni specifiche, il danneggiamento di cavi sottomarini nel Mar Baltico, nel Mar Rosso e nel Mar Cinese Meridionale è stato spesso collegato a scopi militari.

L’IMPATTO SULLA GESTIONE SINISTRI

L’incertezza dello scenario ha già spinto numerose imprese di navigazione a rivedere le rotte marittime delle proprie imbarcazioni. L’obiettivo è chiaramente quello di evitare le zone a maggior rischio, ma ciò porta con sé nuove minacce. Riprendendo il già citato caso delle tensioni nel Mar Rosso e nel canale di Suez, il report evidenzia che il mercato del trasporto marittimo mostra da 18 mesi la tendenza a prediligere il passaggio da Capo di Buona Speranza e, di conseguenza, la circumnavigazione dell’Africa per raggiungere il Mar Mediterraneo dall’Oceano Indiano. Tutto ciò limita il rischio di attacchi alle imbarcazioni, ma espone navi ed equipaggi a viaggi più lunghi, per di più lungo rotte che in passato non erano molto battute, in acque quasi sconosciute, in cui scarseggiano infrastrutture di assistenza e salvataggio.

Tutto ciò influirà anche sul mercato assicurativo. E non tanto (o non solo) per l’esposizione dei clienti a nuovi rischi, quanto piuttosto per gli effetti che il rallentamento del commercio marittimo internazionale potrà avere sul più generale scenario macroeconomico del pianeta. Il rapporto si sofferma in particolare sull’impatto che la dinamica potrà avere sulla gestione sinistri. In un quadro segnato anche dall’incertezza dettata dalla politica di dazi commerciali annunciata dal presidente degli Stati Uniti **Donald Trump**, la ricerca si concentra sul possibile aumento del costo dei sinistri. “L’inflazione si sarà pure stabilizzata nell’ultimo anno, ma la prospettiva adesso è incerta”, illustra il rapporto. I sinistri marittimi sono già oggi più costosi rispetto a due anni fa, a causa dei più elevati costi riparazione, dell’aumento del prezzo del petrolio, dei ritardi nelle catene di fornitura, della scarsa capacità dei cantieri, dell’età media avanzata delle imbarcazioni e della complessità dei macchinari più moderni. “La politica dei dazi potrebbe esacerbare questo scenario”, si legge nelle battute conclusive del rapporto.



Invecchiamento, va cambiato l'approccio alla protezione

Di fronte all'aumento della popolazione anziana e non autosufficiente, è fondamentale pensare a un aggiornamento del diritto assicurativo che aumenti le tutele per questa fascia d'età. Come per altri temi di criticità sociale, sarebbe auspicabile pensare a una collaborazione strutturata tra il welfare pubblico e privato

Diversamente da quello che si è verificato per i minori, dove esiste una loro definizione e uno statuto giuridico che li tutela, l'ordinamento giuridico privatistico stenta a elaborare strumenti che proteggano adeguatamente gli anziani quali soggetti vulnerabili dalle numerose insidie che incontrano nella loro vita familiare, sociale e contrattuale.

Cionondimeno, da numerosi anni il tema della tutela dei diritti degli anziani è entrato nel linguaggio e nel dibattito giuridico.

Gli anziani e il diritto comunitario

Ecco qualche esempio. Gli articoli 21 e 24 della Carta di Nizza sanciscono il divieto di atti discriminatori nei confronti degli anziani e il loro diritto a condurre una vita dignitosa e indipendente, nonché a partecipare alla vita sociale e culturale.

Diverse direttive comunitarie, soprattutto di matrice consumeristica, come quella sulla sicurezza generale dei prodotti (2001/95), sulle pratiche commerciali sleali (2005/29) o sulle norme comuni per l'energia elettrica (2019/944), richiamano gli stati a legiferare tenendo conto dei rischi legati ad alcune categorie particolari di consumatori quali, appunto, le persone anziane. E il Regolamento sull'intelligenza artificiale, all'articolo 5, vieta l'immissione sul mercato di sistemi di IA che sfruttino la vulnerabilità di gruppi di persone dovute all'età o alla disabilità.

Gli anziani e la normativa nazionale

La legislazione socioassistenziale nazionale, come è noto, ha introdotto numerose politiche sociali ed economiche a tu-



tela delle persone anziane (tra le tante, la legge n. 112/2016 sul Dopo di noi e il dlgs n. 29 del 15 marzo 2024).

Ma è sul versante privatistico che il legislatore è ancora carente e devono essere compiuti molti sforzi per creare un corpo adeguato di norme a tutela dei diritti di questi soggetti vulnerabili.

La criticità delle polizze tradizionali

Restringendo l'ambito del mio scritto al diritto assicurativo, non si può far finta di ignorare che le tradizionali polizze dei rami vita, malattia e infortuni presentano criticità e limiti troppo rigorosi nei confronti degli anziani. Basti pensare, ad esempio, che la stragrande maggioranza delle polizze sanitarie presenti sul mercato non permettono di assicurarsi alle persone che abbiano superato i 70 anni di età. E per i soggetti già assicurati, con il raggiungimento di 70 o 75 anni, la copertura assicurativa cessa. (continua a pag. 4)



Hai già scaricato la nostra app?
È gratuita!



(continua da pag. 3)

Inoltre bisogna considerare che in genere l'assicuratore ha la facoltà di recedere dalla polizza sanitaria o infortuni sicché, anche per i soggetti non anziani e portatori di malattie invalidanti, vi è il rischio di ritrovarsi senza copertura assicurativa nel momento di maggior bisogno per effetto del recesso da parte della compagnia.

Le polizze long term care e dread diseases

Bisogna riconoscere però che il mondo assicurativo, consapevole dei limiti delle polizze tradizionali, è andato incontro alle esigenze assistenziali e di cura degli anziani e dei soggetti non autosufficienti con le polizze Ltc (long term care) e con le polizze Dd (dread diseases).

In queste polizze il rischio non è legato a un solo evento di danno (l'infortunio, la malattia), ma al verificarsi di determinati eventi correlati a infortuni o malattie che possono degenerare e impedire poi alle persone alcune attività elementari della vita quotidiana come vestirsi, nutrirsi e camminare.

Le polizze Ltc sono state riconosciute dal legislatore nell'art. 2 del codice delle assicurazioni e nel d.m. del 22 dicembre 2000.

Pur avendo come oggetto uno stato di sofferenza e vulnerabilità legato alla salute, rientrano nel ramo IV del settore vita quali contratti di lunga durata e non è consentito il recesso da parte dell'impresa decorso il periodo iniziale di garanzia.

Queste polizze possono essere temporanee e, in questa ipotesi, la rendita viene corrisposta solo al verificarsi della perdita dell'autosufficienza che si manifesta durante il periodo di validità del contratto, o a vita intera, e la rendita sarà corrisposta al verificarsi della perdita dell'autosufficienza a prescindere di quando tale perdita si verifichi.



© Sabine van Erp - Pixabay



© Eddie K - Pixabay

Come è noto, sino a oggi, queste importantissime coperture assicurative hanno avuto nel nostro paese una diffusione di gran lunga inferiore rispetto al fenomeno dell'invecchiamento e della non autosufficienza (le stime per il 2030 parlano di 5 milioni di persone) che è una delle sfide sociali, etiche, giuridiche ed economiche del nostro tempo.

Un impegno congiunto tra settore assicurativo e stato

Non è questa la sede per indagare le ragioni di questa scarsa diffusione. Quello che occorre evidenziare è che nel prossimo futuro sarà indispensabile procedere in due direzioni.

La prima è quella di un maggior sforzo culturale delle compagnie, che dovranno far diventare più appetibili queste garanzie rendendole più eque e trasparenti, soprattutto con riferimento alla definizione di non autosufficienza.

La seconda strada è quella di un intervento dello stato, che dovrà incentivare sul piano economico la diffusione di queste polizze con leggi che coinvolgano tutti i soggetti che erogano attività e servizi di assistenza e cura alle persone con disabilità.

Mi riferisco, in particolare, al vastissimo mondo del terzo settore, che dovrà avere un ruolo ancora più centrale e rilevante nell'erogazione di servizi di assistenza long term care.

Ci dovrà essere, dunque, una maggiore cooperazione tra il welfare pubblico e quello privato per affrontare l'emergenza sanitaria e sociale legata all'invecchiamento della popolazione con strumenti efficienti, equi e trasparenti.

Paolo Mariotti,
Avvocato del Foro di Milano

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