

A COMPREHENSIVE GLANCE ON THE MARINE, AVIATION
& TRANSPORT WORLD

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno XI Numero 4
Year XI, No. 4

Ottobre 2021
October 2021

LA CONFERENZA IUMI DI SEOUL

di CRISTINA CASTELLINI
Marine & Aviation Manager, ANIA



Rubrica di
Paolo Quercia



Overview

Dal 2 al 15 settembre si è svolta - online come "Stoccolma 2020" - la 148ª Conferenza dello IUMI, l'Unione Internazionale degli assicuratori e riassicuratori del settore *Marine*.

I lavori sono iniziati lunedì 2 settembre con i saluti di rito e il *workshop* di presentazione del Presidente IUMI, Richard Turner, che ha introdotto il tema comune "*Pathways to a Sustainable, Resilient and Innovative Future*".

Anche quest'anno l'organizzazione è stata superba e ha seguito il percorso vincente tracciato a Stoccolma (evento diluito in 14 giorni; doppi turni dei *panelist* per agevolare al meglio la partecipazione delle centinaia

di *underwriters*, salvaguardia, ancorché in via virtuale, di alcune aspetti social grazie alla chat e alla cerimonia di ringraziamento degli sponsors in un *web Conference centre* allestito di tutto punto).

Nel suo discorso di apertura il Presidente ha sottolineato come, nell'attuale contesto di cambiamento, il settore delle assicurazioni *Marine* non possa permettersi il lusso di rimanere inattivo. La stessa scelta del titolo della conferenza alludeva ad alcune possibili opzioni per incrementare l'attività di sottoscrizione nel *Marine* in futuro. Tuttavia, nessuna di queste opzioni sarà probabilmente facile da perseguire.

Molte sono state le difficoltà che hanno avuto impatto sul settore.

Articolo di

Carla Bonacci e
Anna Masutti





LA CONFERENZA IUMI DI SEOUL *segue*

In primis, la pandemia Covid-19 che come noto ha messo in crisi la catena di approvvigionamento mondiale, causando ritardi e interruzioni indesiderate. È pur vero, per contro, che la crisi pandemica ha accelerato il passaggio verso i collocamenti *online*, lo sviluppo di perizie a distanza e il maggior impiego della digitalizzazione. Cambiamenti, questi, che sono destinati a rimanere.

Volgendo uno sguardo al lungo termine, Turner ha rimarcato l'importanza della tutela dell'ambiente e della sostenibilità.

L'aumento della frequenza e della gravità degli eventi *Nat-Cat* degli ultimi anni (uragani, tifoni, piogge torrenziali senza precedenti nella maggior parte dei continenti, gravi incendi boschivi) costituiscono un forte campanello d'allarme per gli assicuratori *Marine*, considerando l'elevata esposizione dei carichi che transitano nei porti e nelle zone costiere. Ha poi fatto riferimento all'evoluzione dei parchi eolici *offshore*, che consentiranno un progressivo abbandono dell'uso di combustibili fossili, e alla decarbonizzazione generale del trasporto marittimo.

Nuovi metodi di propulsione per le navi sono destinati a cambiare gli attuali profili di rischio

ma richiedono una approfondita comprensione in vista dello sviluppo di prodotti assicurativi adeguati. Ha aggiunto che i dati e la digitalizzazione avranno un impatto sempre maggiore nella sottoscrizione *Marine*, in particolare sulla selezione e quotazione del rischio. La futura sottoscrizione sarà una combinazione di analisi umane (peculiari dei professionisti del mondo assicurativo) e informatiche (implicanti un'apertura verso figure esperte di *big data* e di ingegneri informatici).

Le statistiche

In base ai dati statistici raccolti presso le Associazioni nazionali, i premi globali Trasporti nel 2020 sono stati pari a 30 miliardi di dollari, con un incremento dello 6,1% rispetto al 2019. Tale *global income* è ripartito tra le seguenti zone geografiche: Europa 47,7%, Asia/Pacifico 29,3%, America Latina 9,3%, Nord America 7,7%, Altro 6,0 %.

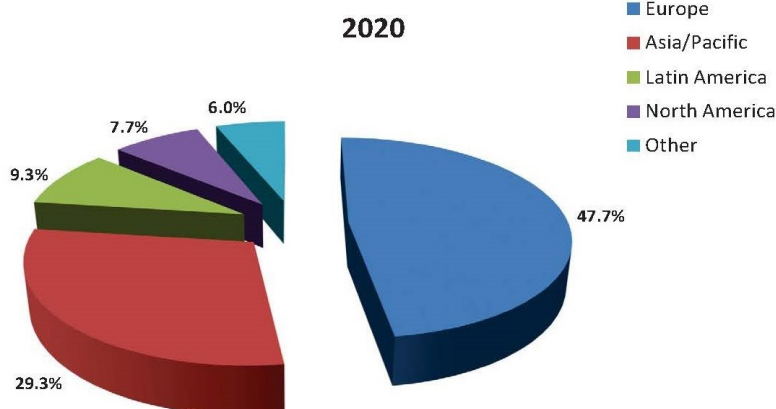
Per l'Europa, dopo anni di riduzione nella raccolta premi, si segnala una leggera tendenza al rialzo nel 2020. In generale, le statistiche hanno registrato lo sviluppo positivo della maggior parte delle linee assicurative, tranne quella dei

Marine premiums 2020 – by region

2021 SEUL
2 - 15 September, Online



Total: 30.0 USD billion



NB: Some figures changed retrospectively, graph not directly comparable with previous presentations.



LA CONFERENZA IUMI DI SEOUL *segue*

P&I, e nella gran parte delle aree del mondo: ciò è principalmente dovuto ad un incremento della base premi, ad una frequenza sinistri straordinariamente bassa (da leggersi in relazione alla ridotta attività in alcuni segmenti dello *Shipping*, quali quello crocieristico e containerizzato, come reazione alle misure anti COVID) e ad una ripresa economica migliore del previsto rispetto agli effetti iniziali della pandemia.

Ma come sottolineato dal *Chairman* del Comitato *Facts & Figures*, Philip Graham, occorre cautela. Con le previsioni oltremodo positive di ripresa del commercio mondiale e, in parallelo, l'aumento delle attività marittima e *offshore*, è probabile che anche la frequenza e la gravità dei sinistri aumenteranno di nuovo. Gli *Underwriters* dovranno essere vigili e monitorare che la probabile inversione di rotta dell'attuale tendenza al ribasso dei sinistri marittimi non intacchi i progressi fatti di recente nel rafforzamento della base premi complessiva.

Con riguardo alle aree di attività, le Merci continuano a rappresentare la principale *line of business* in termini di raccolta premi con una quota del 57,2% nel 2020; seguono i Corpi con il 23,8%, l'Energy/Offshore con il 12,1% e le Maritime Liability (escluse quelle dei P&I Club) con il 6,8%.

Settore Merci

I premi per l'assicurazione Merci sono stati stimati in 17,2 miliardi di dollari per il 2020, con un aumento del 5,9% rispetto al 2019. La crescita nel mercato cinese continua ad essere forte, mentre resta moderata in altre regioni.

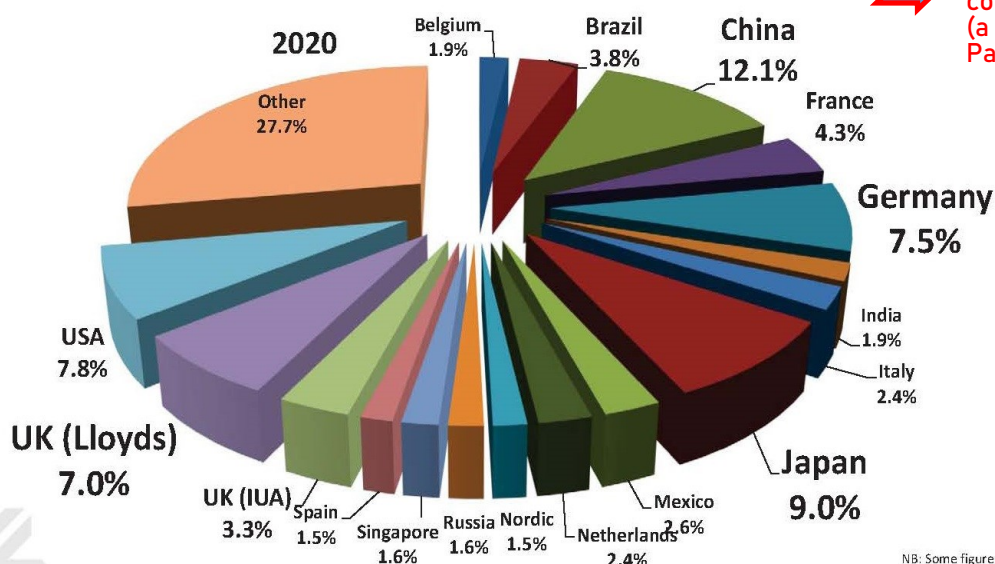
Le fluttuazioni dei tassi di cambio hanno un impatto più marcato su questo settore rispetto agli altri e quindi i confronti con gli anni precedenti devono tener conto di tale fattore. Le sorti del mercato *Cargo* seguono le tendenze del commercio mondiale e le previsioni del Fondo Monetario Internazionale sono ottimistiche.

Cargo premiums 2020 – by markets

2021 SEOUL
2 - 15 September, Online



Total estimate: 17.2 USD billion



➡ L'Italia: è al 4° posto come mercato europeo (a parimerito con i Paesi Bassi)

NB: Some figures changed retrospectively, graph not directly comparable with previous presentations.



LA CONFERENZA IUMI DI SEOUL *segue*

Il commercio globale sembra essere tornato più forte del previsto dopo l'epidemia di COVID, il che offre nel futuro una prospettiva positiva per le opportunità commerciali all'interno del mercato delle merci.

Le *loss ratio* sono migliorate nel 2019/2020 riportando il settore *Cargo* in pareggio tecnico per la prima volta dopo molti anni. L'ultimo decennio è stato caratterizzato da una serie di grandi sinistri causati da eventi meteorologici e di navigazione e questo ha avuto un impatto negativo sulla sinistrosità. Sebbene l'impatto dei sinistri sia stato relativamente basso nel 2019/2020 (il che ha contribuito, come detto, a riportare il settore a un pareggio tecnico), esiste ancora la possibilità che un contesto di sinistri più elevato torni nel 2021 e negli anni a seguire. Richiedono una attenta valutazione sia la tendenza al rilascio di coperture più estese, sia i fenomeni di cumulo di rischi. La tendenza a stoccare grandi quantità di merci in singoli siti o su singole navi espone valori elevati a eventi naturali o causati dall'uomo che potrebbero facilmente comportare sinistri costosi.

Settore Corpi

I premi relativi al settore Corpi sono aumentati

nel 2020 del 6% a 7,1 miliardi di dollari. La crescita è stata particolarmente forte nel *Nordic Pool*, ma molto più debole nel mercato del Regno Unito (in particolare dovuto al calo persistente dei Lloyd's negli ultimi anni).

Permane, anche se appare in riduzione, il divario (iniziato nel 2014) nella correlazione tra le dimensioni della flotta mondiale e il valore dei premi assicurativi globali che resta, proporzionalmente, basso. I valori assicurati sembrano in aumento ma l'incognita è legata al permanere di questo trend. In generale anche l'età della flotta mondiale è in crescita, il che riduce il valore complessivo della base patrimoniale.

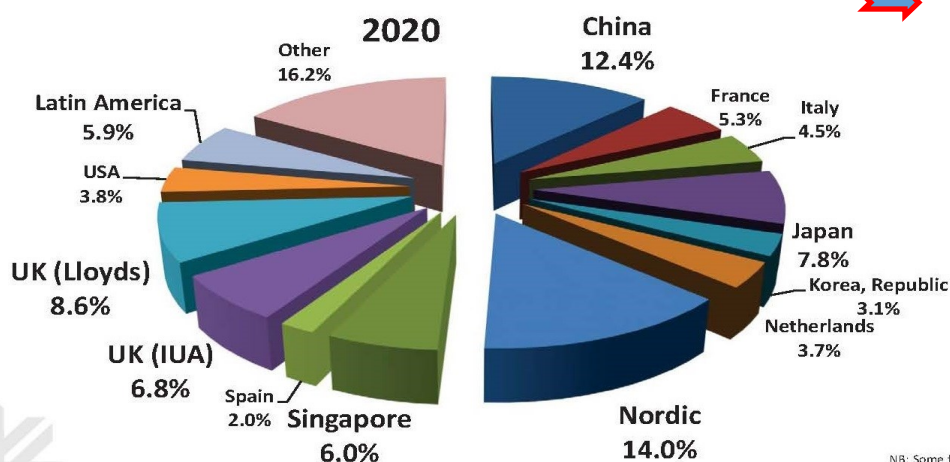
Sul fronte sinistri, invece, si registra una tendenza al ribasso nella frequenza da lungo tempo. Il 2020 è stato l'anno di punta di questo calo, ovviamente dovuto all'impatto del COVID-19 che ha fortemente ridotto, se non azzerato, le attività di *Shipping* in alcuni settori. Con riguardo ai *major loss*, nel primo semestre 2021 si sono verificati alcuni eventi, ma il trend resta al di sotto del livello degli anni precedenti. In generale, gli indici di perdita per il 2019/2020 sono migliorati in tutte le regioni riportando il mercato Corpi in una posizione di pareggio tecnico dopo aver registrato molti anni di risultati

Hull premium 2020 – by markets

2021 SEOL
2 - 15 September, Online



Total estimate: 7.1 USD billion



L'Italia: è al 4 posto assoluto come mercato europeo

NB: Some figures changed retrospectively, graph not directly comparable with previous presentations.



LA CONFERENZA IUMI DI SEOUL

insostenibili. Tuttavia, il ritorno dei trasporti alla piena attività potrebbe influire negativamente su tale posizione. Occorre peraltro tenere presente che – come per il settore *Cargo* – la frequenza degli incendi a bordo non diminuisce contrariamente alla frequenza complessiva dei sinistri. Questo vale soprattutto per le grandi navi container. Statisticamente, queste navi sono più soggette a incendi a causa delle grandi quantità e variazioni del carico trasportato, alle maggiori sfide insite nella lotta contro un incendio a bordo di navi di tali dimensioni e in mare aperto. Gli incendi delle portacontainer colpiscono i marittimi, l'ambiente, il carico, lo scafo e l'assicurazione di responsabilità civile e devono essere affrontati con urgenza.

L'impegno nell'ESG (Environmental, Social & Governance)

In tema ESG, IUMI sta monitorando anche una serie di iniziative e dati per aiutare i propri membri a comprendere appieno e a rimanere allineati con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

In particolare, le aree monitorate riguardano: le attività di pesca illegali, non dichiarate e non re-

golamentate, per la protezione in futuro dell'industria della pesca globale; l'industria del riciclaggio delle navi per formare i sottoscrittori sulla demolizione responsabile e sostenibile degli scafi; ovviamente la decarbonizzazione del settore marittimo che, insieme all'implementazione di nuove normative, è in cima alla lista delle tematiche che avranno il maggior impatto nel prossimo decennio per il mondo industria marittima.

Sotto quest'ultimo profilo l'industria assicurativa intende affiancare e sostenere gli armatori nel passaggio a combustibili a basse o zero emissioni di carbonio ma poiché i nuovi tipi di carburante sono in gran parte non testati, ha bisogno prima di conoscerne – oltre che i sicuri benefici – anche i potenziali rischi. In particolare, servono norme regolamentari dell'IMO (*International Maritime Organisation*) e regole delle società di classifica per garantire la sicurezza dell'equipaggio e consentire ai sottoscrittori *Marine* di valutare e offrire la protezione finanziaria necessaria per questo nuovo profilo di rischio.

La Conferenza si è conclusa con il passaggio della bandiera agli Stati Uniti, prossimo paese che ospiterà la conferenza.





ARE BAD WEATHER, STRIKES, CYBER ATTACKS AND COVID-19 DELAYS FORCE MAJEURE EVENTS?

MÁXIMO LÜCKE, *Europe Manager*
TOMÁS APPELYARD, *Global Recovery Manager*
At BARBUSS



The idea of this article is to give a very general overview regarding a long-standing debate existing around the so-called 'Force Majeure Events' and its impact on the loss minimisation process. Through the next lines, we will try to discover why not all *bad weather; strikes; Cyber Attacks;* and latest and most "fashion" one, *COVID-19* related losses constitute Force Majeure Events.

But first, what is a Force Majeure event? In a simple and straightway, we can define it as events or effects that can be neither anticipated nor controlled, that either by virtue of a contract or as imposed by law, exonerates the party that is entitled to rely on said provisions from complying with their legal obligations.

Without entering into a long and romantic story about the Marine industry, it is fair to recognise that the business has been developing really fast in the past years. Margins are always becoming thinner, and on the head of every single player in this lovely industry, the idea of increasing profitability (reducing costs or bringing cashback) is always present. Under this scenario, loss minimisation strategies (coordination of surveys and/or recoveries) are becoming more and more fundamental in every single account that is handled.

A wider interpretation of what it is understood for the Loss minimisation process comprises - among other subjects - attempts to salvage any ill-fated merchandise, legal recovery, proper claims coordination, effective cost management, but above all, foreseeability. Decisions taken in this sense will define the profita-

bility of the whole underwriting process (i.e. balance between premium and risk and loss ratio control).

But how do we handle foreseeability when dealing with events that - at first glance - seems to be out of the scope of control of those facing a 'Force Majeure Event'? To give a very preliminary overview one can validly state that nowadays access to information can give to those being placed at the 'coal face' of the risk sufficient ability to prevent the undesired consequences of any such events or at least a fairly decent chance of anticipating or controlling its effects.

It, therefore, turns absolutely relevant, evaluating what has been done by those invoking a Force Majeure defence, before, during and after the events giving rise to it:

1. Before: Planning and Foresight of risks. Suitable Procedures. Due diligence in preparing voyages and means of transportation to make any transportation a successful one.
2. During: Implementation and execution of Procedures.
3. After: Loss minimisation.

Bad weather

Any reputable carrier would carry onboard weather tracking reports issued prior to the commencement of any voyage and suitable weather routing provided by companies such as WNI, AWT or WRI or SPOS. Reports given by these companies would allow planning speed,



ARE BAD WEATHER, STRIKES, CYBER ATTACKS AND COVID-19 DELAYS FORCE MAJEURE EVENTS? *segue*

fuel consumption and above all safe routes for any desired voyage. This information, accompanied by up-to-date coastal and satellite reports, would help any diligent owners to plan and execute an intended passage with safety and within desired or at least forecasted times.

The quandary lies in knowing how all this information is being used by those entrusted to understand it and above all to take care of cargo. Knowing the expected weather during a certain passage would allow giving accurate information on the Estimated Time of Arrival (ETA) and therefore knowing if said passage plan is suitable for a specific type of cargo. Adverse weather means less speed, de-routing or even additional stays at intermediate ports. All these would give owners good information on how to execute a certain voyage, considering the nature of the cargo.

Gathering all necessary evidence during the preliminary stages of a loss, by means of a swift Claims Coordination process, would enhance recovery chances.

Strikes

Blank Sailing is a well-known phrase among liners (i.e. Large Shipping Lines). It basically means that a liner is omitting certain ports of call for planning reasons.

Strikes are normally regarded as one of the main reasons for omitting a port. Any strike by stevedores, pilots or any coastal personnel are seldom executed without giving sufficient prior notice to Port and Harbour Authorities. These Authorities would inform all agents and sailors on the whereabouts of any Port about any such event by means of daily bulletins normally named 'Notice to Mariners'.

When receiving any such notices, carriers can decide whether to omit certain ports or, instead, to wait until any said strike has been lifted. It is ultimately up to the degree of certainty that a carrier would have about the likelihood of the termination of any such strike. If a

carrier has no certainty about the latter, then they can simply de-route a ship for the most proximate port, or even to the next port of call, informing all clients about the reasons for omitting any certain port of call.

Ultimately omitting a port of call is not the end of the world. It happens all the time and Carriers, and especially liners (who are frequently dealing with these sorts of issues), know how to deal with it.

Not giving out the appropriate notices to cargo interests (either prior to the commencement of a voyage or during the course of it) it's clearly a mistake that would ultimately make any Force Majeure Statement fail.

Cyber Attacks

Was the system well prepared to avoid the attack? When suffered, which was the contingency plan in place? After the attack, if the security system was well prepared, why did that Company change it? These are some of the questions one would normally ask when dealing with a Cyber Attack event.

IMO (International Maritime Organization) has issued Guidelines on Cyber Maritime Risk Management (MSC-FAL.1/Circ.3) which set out a basic risk management framework for Owners based on the following parameters:

1. Identifying Roles.
2. Protect: Implement Ship control measures to assure the continuity of operations.
3. Detect Risk factors.
4. Respond (against any potential or actual threat).
5. Recover (identifying ways of restoring operations).

These guidelines should be followed by any diligent carrier. Testing carrier's due diligence in this sense is among the challenges we face when dealing with losses related to these sorts of events.



ARE BAD WEATHER, STRIKES, CYBER ATTACKS AND COVID-19 DELAYS FORCE MAJEURE EVENTS?

COVID-19

COVID-19 has definitely changed the life of everyone around the world in one way or another. And the Marine business is not an exception.

While some companies have been struggling and suffering the effects of the spreading of the virus, some others have managed to grow in a considerable way. Besides the increasing or reduction of each particular business, the transport chain has gone through several challenges: port congestions, vessels entering into quarantine, reduction of personnel, borders closed are only some examples that the majority of the countries experience.

There are several aspects to look after when facing losses related to COVID-19, which basically are stated above:

- When the transport was entrusted, was the COVID-19 situation already known?
- Did the carrier confirm that knowing the worldwide situation, they were capable of delivering in perfect conditions?
- When after departing COVID-19 affected initial plans (any change in port restrictions,

crew member infected, border closed, etc), which was the reaction from the carrier?

As you can easily see, it is difficult from our perspective to believe that a Force Majeure event is a valid defence per se from the responsible party's perspective.

When and where the loss happened, which origin as well as which destination the transport had, which measures have been taken into place to prevent/reduce/avoid any possible loss, are just some examples of things to be questioned.

Bad Weather, Strikes, Cyber Attacks and Covid-19 delay related losses are difficult situations to face and difficult claims to handle (from any side of the street). But definitely, we are in a very dynamic world in which many times reality moves quicker than the legal systems. Challenging these situations is nothing further than putting the cases in an objective reality where every party involved must show/prove their interpretation of the event.

Whether any of these events constitute a proper Force Majeure Event is a totally different question.





I RISCHI CATASTROFALI NEL CONTESTO DELLE ASSICURAZIONI "MARINE"

di ALESSANDRO MORELLI

Marine Consultant



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

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

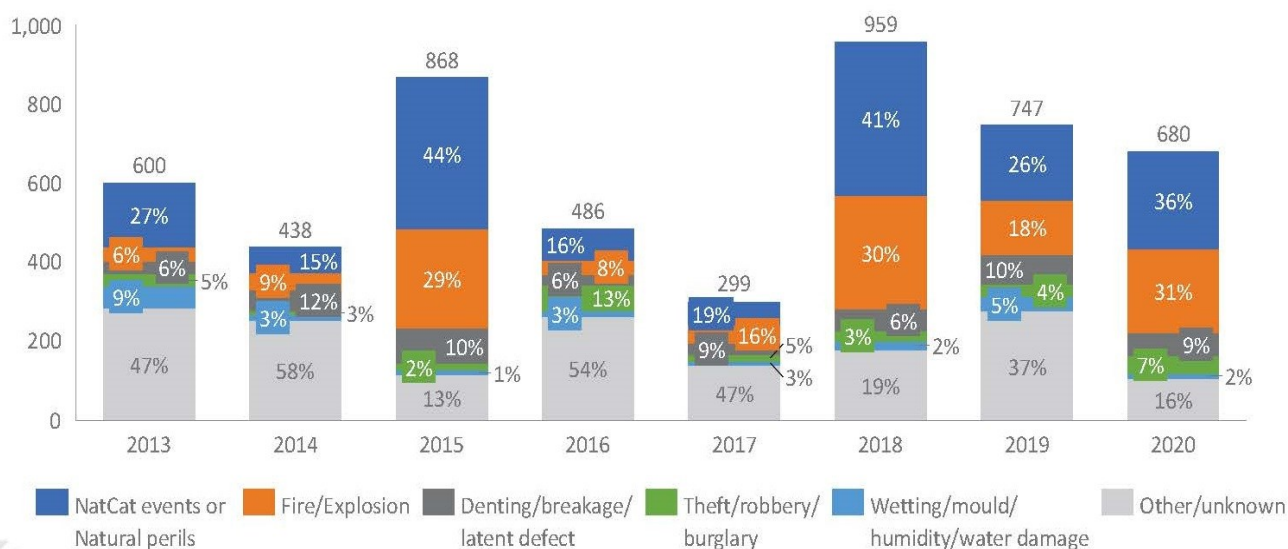
Secondo i dati forniti da Swiss Re Institute nel suo studio periodico Sigma (N. 1/2021), nel 2020 si sono registrati 189 eventi "Nat-cat" contro 85 "Man-made" e soprattutto in termini di perdite economiche nel 2020 i "Nat-cat" hanno rappresentato il 94% delle perdite economiche totali derivanti da eventi catastrofici (190 miliardi di

dollari su un totale di 202 miliardi) ed il 91% se si fa riferimento ai danni assicurati (81 miliardi di dollari da "Nat-Cat" contro 8 miliardi di dollari da "Man-made"). È evidente un aumento nella frequenza degli eventi meteorologici caratterizzati da *high severity* e si nota anche un livello ancora limitato di propensione all'assicurazione contro tali eventi, posto che - guardando alle cifre del 2020 - secondo lo studio Swiss Re Institute citato, su un totale di perdite economiche per 202 miliardi, solamente 89 miliardi (cioè il 44% circa) risulterebbero coperti da assicurazione.

Dalla prospettiva degli Assicuratori *Marine* risulta peraltro confermata la forte incidenza delle *natural catastrophes*. Durante la Conferenza IUMI 2021 è stata infatti presentata un'analisi dei *major loss Cargo* che evidenzia una forte incidenza dei "Nat-cat" che - negli ultimi 3 anni - rappresentano la causale più importante di *major loss*.

\$M

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





I RISCHI CATASTROFALI NEL CONTESTO DELLE ASSICURAZIONI *MARINE segue*

La forte incidenza della causale “Nat-cat” non deve tuttavia far dimenticare la potenziale analoga rilevanza di eventi “Man-made”: basti pensare all’esplosione nel porto di Beirut nell’agosto 2020 – che se non ha inciso in modo rilevante sul piano assicurativo ha certamente rappresentato un disastro in termini di perdite economiche – ed anche all’incaglio della portacontainer Ever Given nel canale di Suez nel marzo di quest’anno – che non ha dato luogo a danni materiali importanti a carico degli Assicuratori *Marine* ma certamente ha prodotto pesanti effetti in termini di costi consequenziali.

In particolare, l’evento della Ever Given ha evidenziato come i rischi catastrofici – siano essi “Nat-cat” o “Man-made” non solo diano luogo a danni e perdite materiali ma anche – e spesso soprattutto – a costi e spese consequenziali, con ripercussioni molto rilevanti sul commercio internazionale e quindi sull’economia globale; in altre parole, con conseguenze rilevanti sulla fluidità della *supply chain* elemento questo particolarmente cruciale nell’odierna economia globalizzata.

Al riguardo occorre evidenziare come il ruolo degli Assicuratori *Marine* – ed in particolare *Cargo* – in relazione agli impatti degli eventi catastrofici sulla *supply chain* risulti delimitato dal fatto che le polizze merci coprono i danni materiali e diretti mentre escludono i costi consequenziali e specificamente quelli causati da ritardo, con l’unica eccezione delle spese addizionali incorse per l’inoltro delle merci a destino (cd *Forwarding charges*), a condizione che queste siano indotte dall’interruzione del viaggio assicurato a causa del manifestarsi di un rischio coperto.

Una parallela problematica evidenziatasi in concomitanza con la maggior frequenza degli eventi catastrofici è quella delle aumentate esposizioni a causa di accumuli di valori nei porti o nelle aree di terminal e, più in generale, la concentrazione di valori nelle aree costiere.

All’accumulo di valori esposti concorre, d’altro lato, anche l’incessante fenomeno del gigantismo navale, in particolare nel settore delle navi portacontainer, dove si stima che le navi di ultima generazione con capacità oltre 24.000 TEUs possano potenzialmente accumulare a bordo fino ad un miliardo di dollari. A questo si aggiunga la particolare attuale contingenza di vigorosa ripresa economica seguita al rallentamento delle economie mondiali causato dalla pandemia da Covid-19: la forte ripresa della domanda e quindi del commercio internazionale – per la gran parte svolto a mezzo di navi portacontainers – non sta trovando adeguata risposta nelle capacità logistiche delle aree portuali e delle reti di trasporto ferroviario e camionistico ed il conseguente collo di bottiglia nella *supply chain* dà luogo ad incremento dei valori di merci in attesa di inoltro, a bordo delle grandi navi portacontainers in rada o nei terminal container portuali.

Gli Assicuratori Merci si trovano quindi esposti ad una combinazione di aumento di valori in rischio e di maggiore frequenza e gravità di eventi catastrofici, soprattutto di tipo “Nat-cat”. In questo contesto di per sé problematico, frequente è la richiesta da parte della clientela di garantire – con le polizze Trasporti – le merci durante la giacenza.

Come noto, le polizze merci coprono la merce assicurata durante l’ordinario corso del viaggio – secondo l’impostazione “da magazzino a magazzino” ovvero “*from warehouse to warehouse*” – includendo quindi le giacenze in corso di transito. I clausolari merci non stabiliscono un termine temporale per la giacenza in transito; nella clausola “*Duration*” delle *Institute Cargo Clause* viene fissato un termine di 30 giorni come limite massimo per la giacenza al porto di destino in attesa della consegna, mentre nessuna indicazione viene fornita per le giacenze in porti intermedi o comunque durante le varie fasi del trasporto.



I RISCHI CATASTROFALI NEL CONTESTO DELLE ASSICURAZIONI *MARINE segue*

Se da un lato le giacenze intermedie rientrano pienamente nella garanzia merci sarà onere dell'assicurato provare che tali soste sono funzionali al regolare svolgimento del trasporto e quindi rientrano nell'ambito della validità spazio-temporale della polizza che – occorre ricordare – è comunque una polizza Trasporti, nella quale il rischio di giacenza dovrebbe quindi essere ancillare al rischio principale del trasporto.

E' tuttavia frequente la richiesta da parte della clientela di estendere la garanzia Trasporti anche alle giacenze statiche (*"other than in the ordinary course of transit"* o *"beyond the ordinary course of transit"*); in questi casi l'assicuratore Trasporti si trova di fatto ad invadere il campo dell'assicuratore Property, cosa possibile naturalmente, purché vi sia l'adeguata consapevolezza delle diversità nel rischio che si va ad assumere.

E' interessante notare che i sottoscrittori Property seguono alcune linee guida nella sottoscrizione dei rischi di giacenza statica delle merci, che includono in particolare i seguenti punti:

- prestare la copertura esclusivamente per magazzini o località di giacenza identificati in polizza;
- stabilire un limite assicurato per evento e/o per anno;
- prestare la copertura su base rischi nominati, con sotto limiti per rischi particolarmente critici (ad es. la *misappropriation* nel campo delle *commodities*);
- effettuare *surveys* sui luoghi garantiti e stabilire misure di *loss prevention* relative;
- applicare premi e franchigie adeguati.

Gli assicuratori Trasporti non sempre adottano analoghe misure quando includono le coperture di giacenza statica nell'ambito delle polizze trasporti (le cosiddette polizze *Stock & Transit* o *Stock Throughput*); in particolare non sempre limitano la garanzia a magazzini identificati,

non richiedono *survey* sulle locations (a maggior ragione se accettano di garantire magazzini non identificati) e non fissano limiti specifici per evento o per anno, rimanendo così esposti alla possibilità di accumuli di esposizioni a fronte di uno stesso avvenimento.

Un'ulteriore criticità per il settore *Marine* in relazione alle coperture di giacenza statica è che non sempre premi e sinistri vengono tenuti distinti dalla copertura più tipicamente Trasporti, non consentendo quindi di acquisire gli opportuni dati per valutare la redditività o meno delle coperture di giacenza e di conseguenza l'adeguatezza dei termini praticati. L'accumulo di esposizioni è inoltre elemento che dovrebbe essere prudentemente tenuto in considerazione in tutte le polizze merci – a prescindere dall'estensione o meno alla giacenza statica – o tramite l'applicazione della *"Cargo Accumulation Clause JC2012/010"* (che fissa un limite di esposizione sulla polizza pari al 200% del massimale fissato per mezzo di trasporto) o, più semplicemente, mediante inserimento in polizza di un massimale per evento che non esponga l'assicuratore al rischio che un unico evento, manifestatosi in un porto dove si sia verificata una concentrazione di merci assicurate sotto la medesima polizza e trasportate da diverse navi, si traduca nella responsabilità dell'assicuratore merce per "n" volte il massimale per nave stabilito in polizza.

La crescente frequenza e gravità delle catastrofi naturali può naturalmente aumentare il rischio del loro impatto in situazioni di accumulo e la identificazione delle località di giacenza garantite in polizza può consentire la creazione di mappe indicative della concentrazione territoriale dei rischi e la quantificazione di possibili cumuli di esposizione che, oltre che a livello di massimale di polizza, possono essere gestite dall'assicuratore mediante il ricorso ad adeguata protezione riassicurativa.

In tali valutazioni l'assicuratore dovrebbe altresì, in qualche modo, tenere conto dei possibili



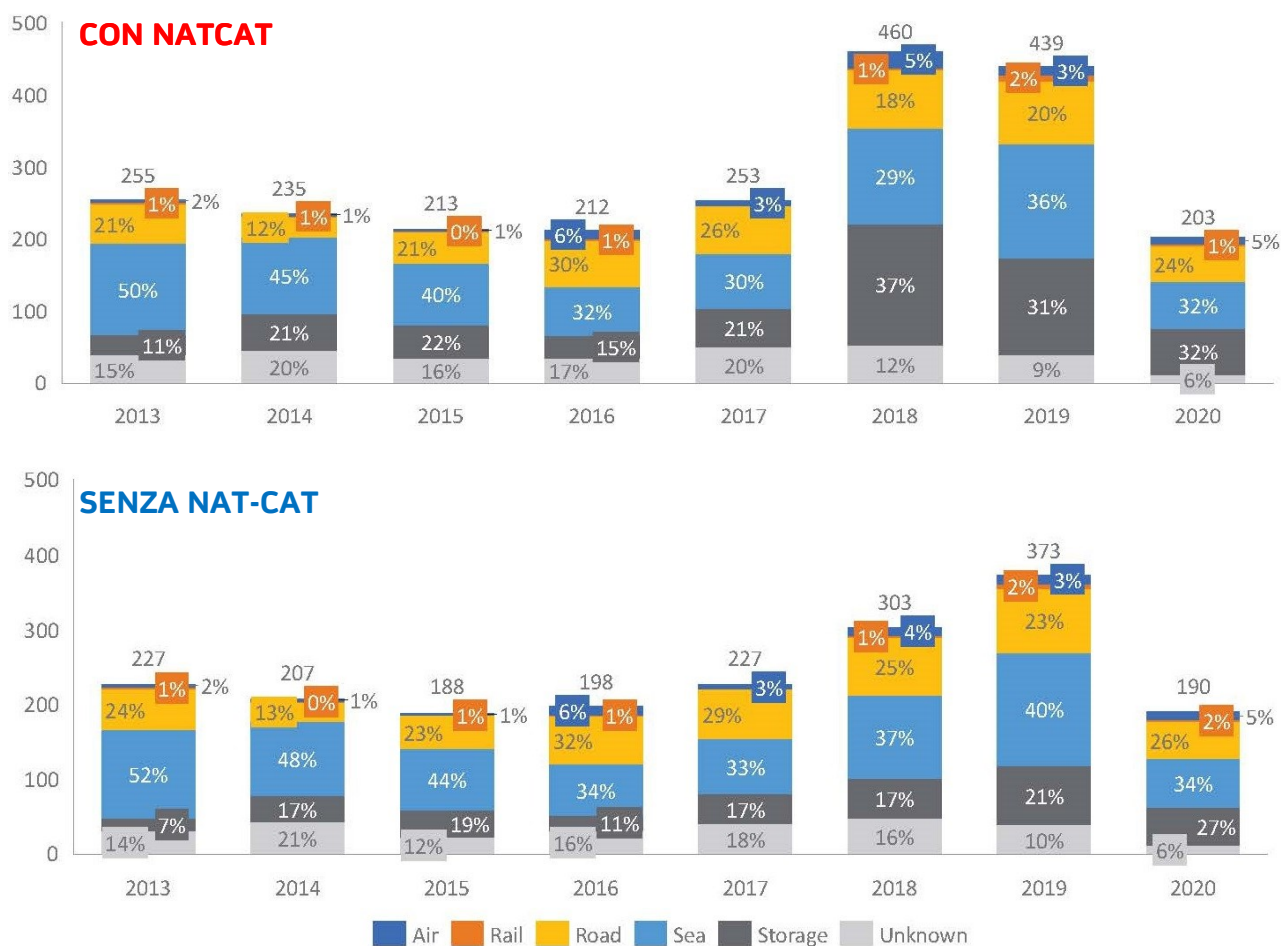
I RISCHI CATASTROFALI NEL CONTESTO DELLE ASSICURAZIONI *MARINE segue*

aggravamenti dei fenomeni naturali che sono anticipati come conseguenza del progressivo riscaldamento globale indotto dal rilascio dei gas serra nell'atmosfera. La criticità della giacenza in contrapposizione al momento del trasporto è stata evidenziata dallo IUMI durante la già citata Conferenza 2021: nelle figure che seguono, si può notare che l'incidenza dello *Storage* nell'analisi dei *major loss cargo* assume sempre maggiore rilievo, in particolare per l'effetto delle catastrofi naturali e questo sia in relazione al numero dei sinistri (figura della presente pagina) sia, a maggior ragione, in re-

lazione all'importo degli stessi (figura nella pagina successiva).

Si è sin qui concentrata l'attenzione sulle problematiche relative alle merci in giacenza, ma – seguendo il filo conduttore delle esposizioni degli assicuratori *Marine* agli eventi catastrofici – è opportuno un cenno relativo al comparto dell'assicurazione Corpi, posto che una criticità di accumulo valori può derivare dalle forti concentrazioni di yachts all'ormeggio in aree geografiche esposte ad uragani (tipici della regione caraibica e delle coste orientali degli USA) e tifoni (coste dell'Asia sull'Oceano Pacifico).

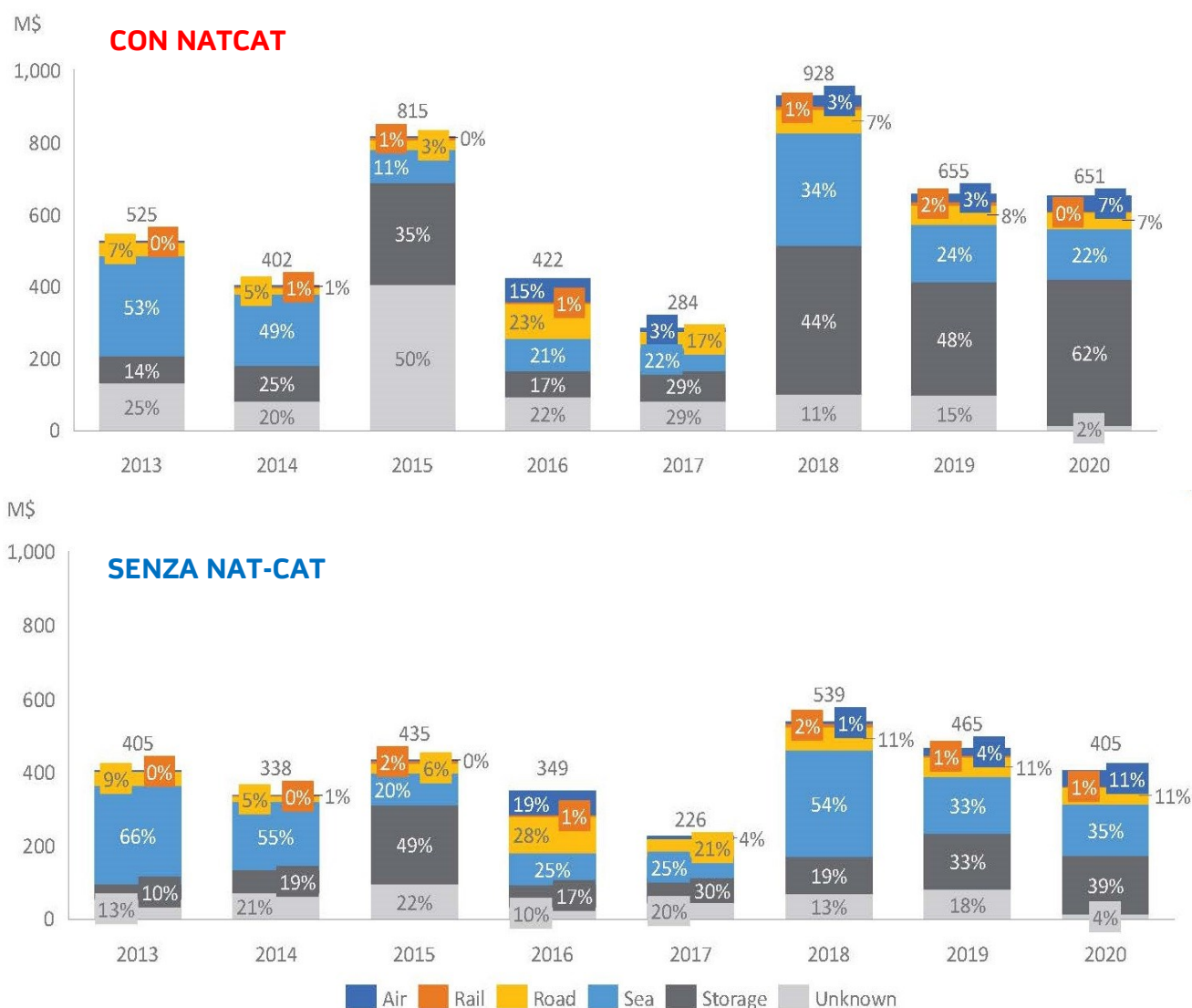
Cargo: Number of losses by mode of transport in the period 2013-2020 (dati IUMI 2021)





I RISCHI CATASTROFALI NEL CONTESTO DELLE ASSICURAZIONI *MARINE segue*

Cargo: Number of losses by mode of transport in the period 2013-2020 (dati IUMI 2021)



La problematica si riferisce in particolare agli yachts di piccola e media taglia, ormeggiati in gran numero nelle marine senza alcun equipaggio o presidio a bordo, con l'impossibilità quindi di metterli rapidamente in salvo all'approssimarsi dell'evento meteorologico.

Il mercato assicurativo internazionale degli yacht per proteggersi da tali concentrazioni di esposizioni tende a richiedere – soprattutto sulle barche di stazza inferiore alle 500 GT,

cioè facendo salvi i Mega Yachts – una clausola nota come “*Named hurricanes/Windstorms Clause*” che esclude dalla copertura i danni causati appunto da “*named hurricanes*” (si pensi ai ricorrenti uragani che flagellano quasi ogni anno la regione caraibica e gli USA), salvo che la barca non si trovi in navigazione con osservanza delle norme di sicurezza ovvero sia presidiata da equipaggio professionale o si trovi in una marina protetta, comunque con la



I RISCHI CATASTROFALI NEL CONTESTO DELLE ASSICURAZIONI MARINE

capacità di prendere il mare entro 24 ore; è inoltre richiesto all'assicurato di predisporre un adeguato "Response Plan" per far fronte all'evento naturale.

Si può dunque concludere che gli Assicuratori *Marine* sono sempre più esposti all'impatto degli eventi catastrofici, soprattutto quelli prodotti da eventi naturali che, come ormai ampiamente discusso a livello mondiale, sono resi più frequenti e catastrofici nei loro effetti dai cambiamenti climatici e, in particolare, dall'aumento delle temperature indotte dal rilascio dei gas serra nell'atmosfera.

L'aumento del rischio di eventi catastrofici – come visto, prevalentemente "Nat-cat" senza comunque poter dimenticare i disastri "Man-

made" – associato alle concentrazioni di valori di merci soprattutto nelle aree costiere, rende più critico per gli Assicuratori – in particolare quelli Merci – il rilascio di garanzie di giacenza che vadano al di là delle giacenze in corso di transito normalmente connaturate alle polizze Trasporti.

La vendita di polizze *Stock & Transit* richiede quindi all'Assicuratore Merci l'adozione delle buone pratiche seguite dagli Assicuratori Property per la valutazione e copertura dei rischi statici per loro consuetudinari, accompagnata anche dall'esigenza di mantenere ben distinti premi e sinistri delle coperture Stock, in modo da poter costruire una statistica premi e sinistri che consenta di valutare il risultato tecnico di tali coperture.





AVIAZIONE CIVILE 2021: ANNO DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA

di DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



In base alla risoluzione 40-11 adottata dalla 40^a sessione dell'Assemblea dell'ICAO si è stabilito di designare il 2020 come *Year of Security Culture* (YOSC) e, in seguito al grave impatto sull'aviazione civile mondiale causato dalla pandemia di COVID-19, il Consiglio di quell'organizzazione ha deciso di estendere lo YOSC al corrente anno durante il quale, peraltro, viene commemorata la ricorrenza del ventennale dal tragico attacco alle Torri gemelle dell'11/9, il più distruttivo atto di interferenza illecita consumato ai danni del trasporto aereo internazionale che, evidentemente, deve far riflettere ancora sulla necessità imperativa di comprendere l'attualità della minaccia.

Infatti, in occasione del 4th *Global Aviation Security Symposium*, l'ICAO, attraverso la dichiarazione del suo Segretariato Generale Fang Liu, ha proclamato il 2021 l'anno della *security culture*, ovvero sia il progetto volto ad accrescere sensibilità e consapevolezza sul significato correlato, giustappunto, alla cultura della sicurezza attraverso la promozione di *"azioni positive ed eventi"* mirati soprattutto ad incoraggiare il rafforzamento delle migliori pratiche e dei comportamenti ispirati al principio irrinunciabile secondo cui la *security*, in ultima analisi, costituisce diretta responsabilità di ciascuno.

Nel corso della predetta riunione è stato altresì esteso l'invito a tutti gli Stati partner e, in generale alla intera *"famiglia delle Nazioni Unite"*, ad una partecipazione attiva per la riuscita dell'iniziativa, tenuto conto che trattasi di un traguardo ambizioso e di proporzioni globali rispetto al quale ogni ente, organizzazione e soggetto coinvolto deve assumere l'impegno di integrare la filosofia della *security culture* nella *routine* quotidiana dell'aviazione civile.

A tale scopo, l'intendimento dell'ICAO è proteso a fornire ogni utile supporto ai paesi membri e agli stakeholder, mettendo a disposizione una ricca produzione di materiale, inclusi documenti e linee guida, video, articoli, link divulgativi e mezzi di *e-learning* inseriti sul proprio sito internet nella pagina web dedicata al peculiare argomento.

In particolare, al fine di garantire il successo dello YOSC, l'ICAO si concentrerà su precise attività preminenti nel novero delle quali emerge l'esecuzione di una campagna in favore della cultura per una sicurezza omnicomprensiva, resa possibile mediante la programmazione di manifestazioni regionali, nazionali, e mondiali nel campo dell'aviazione, l'intensificazione della collaborazione tra la sfera pubblica e l'industria, la predisposizione di orientamenti pertinenti su strategie e tecniche comunicative funzionali e, da ultimo, l'offerta di formazione e d'assistenza ai soggetti compartecipi alla progettualità *de qua*.

Quanto alla genesi dello YOSC conviene richiamare il *Global Aviation Security Plan* (GASeP), vale a dire il piano che enuncia la definizione delle priorità per l'aviazione civile a livello statale e internazionale prospettando un quadro di interventi all'interno del quale l'ICAO, gli Stati e le parti interessate cooperano insieme per raggiungere un numero considerevole di obiettivi condivisi.

Infatti, il GASeP, rivolto a sostenere l'iniziativa *"No Country Left Behind"* per affrontare le sfide comuni e che fattivamente indirizza ogni energia profusa in questa direzione per potenziare ulteriormente la sicurezza dell'aviazione, conta tra i cinque proponimenti basilari per la propria *mission* una crescita effettiva delle capacità



AVIAZIONE CIVILE 2021: ANNO DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA *segue*

umane, affermando, *inter alia*, che proprio *“una forte cultura della sicurezza deve essere sviluppata dal top management all'interno e all'esterno di ogni organizzazione e l'esistenza di una forza lavoro ben addestrata, motivata e professionale è un prerequisito essenziale per un'efficace sicurezza aerea.”*

In sintesi, la cultura della sicurezza comprende un insieme di norme, valori, atteggiamenti e presupposti saldamente insiti nel normale funzionamento delle singole realtà aeroportuali che si rispecchiano, nel contempo, nella condotta del personale che ne fa parte integrante.

Ciò chiarito, diremmo - per accennare solo ad alcuni esempi - che dagli *screeners* agli *handler*, dai dirigenti aeroportuali responsabili di vertice agli impiegati al check-in, dai *crew member* agli spedizionieri, ognuno dovrà assumere un ruolo fondamentale per il miglioramento della sicurezza nel quotidiano esercizio delle proprie competenze e mansioni con il risultato che ciò si tradurrà certamente in una maggiore soddisfazione dell'utenza e in un formidabile deterrente contro gli atti di natura criminale e terroristica.

Pertanto, in tale prospettiva la *security* aerea deve auspicabilmente essere allineata agli obiettivi aziendali principali e la sua articolazione va considerata quale valore precipuo piuttosto che come obbligo o onere gravoso.

Sotto il profilo normativo, rileva l'interessamento delle istituzioni europee che, *in subjecta materia*, tramite il regolamento di esecuzione (UE) 2019/103 della Commissione, hanno apportato modifiche salienti che concernono misure di sicurezza nelle aerostazioni e la revisione di norme senz'altro incisive in materia di controllo dei precedenti personali allo scopo sostanziale di rafforzare la cultura della sicurezza incrementando la resilienza.

Nello specifico, il prefato strumento normativo prevede che dal 31 dicembre 2021, per fronteggiare la minaccia interna, il programma di sicurezza dei gestori, dei vettori e degli altri soggetti aeroportuali contempli un'adeguata stra-

tegia interna e misure correlate volte a migliorare la sensibilizzazione del personale e a promuovere una solida cultura della sicurezza sul posto di lavoro presso gli scali aerei.

Sempre a decorrere dalla fine di quest'anno, in vista del medesimo proposito di realizzare una *security culture*, il predetto testo regolamentare dispone che le *“persone che vengono selezionate per effettuare - o essere responsabili dell'attuazione di - screening, controlli dell'accesso o altri controlli di sicurezza in una zona diversa da un'area sterile o che hanno accesso senza scorta alla merce e alla posta aerea, alla posta e al materiale del vettore aereo, alle provviste di bordo e alle forniture per l'aeroporto che sono stati oggetto dei controlli di sicurezza prescritti devono aver superato un controllo rafforzato o standard dei precedenti personali”*.

Si aggiungano, inoltre, alla lista di coloro che saranno sottoposti a uno dei citati nuovi controlli le *“persone che dispongono di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile”*.

Del resto, il controllo rafforzato dei precedenti personali diverrà comunque obbligatorio dal 2022 nel caso di rilascio del tesserino di membro dell'equipaggio dipendente di un vettore aereo dell'Unione e del tesserino di ingresso in aeroporto, nonché per alcune figure professionali, come gli istruttori certificati e i validatori di sicurezza.

Nel panorama dei contributi disponibili sulla propria piattaforma informatica, l'ICAO in collaborazione con il *working group* sulla formazione dell'AVSEC Panel ha pubblicato lo *“Starter Pack”* contenente un apposito *toolkit* (ed. 7/2021), che identifica, con una serie di consigli e pareri di *expertise*, appropriate azioni per sostenere una cultura della sicurezza positiva a beneficio dell'intera forza lavoro del settore.

Notiamo spiccare tra le prime questioni formanti oggetto della disamina di cui si discute



AVIAZIONE CIVILE 2021: ANNO DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA

segue

quella consacrata all'ambiente ove si estrinsecano le attività aeroportuali (*work environment*) per le quali, grazie ad una policy chiara e coerente, deve essere sostenuta una cultura positiva della sicurezza che sia in grado di assicurare ai dipendenti informazioni accessibili e agevoli da assimilare.

Qui è raccomandato l'impiego di metodi di comunicazione interna che prevedano, ad esempio, l'adozione di avvisi, l'istituzione di caselle dei suggerimenti, l'uso di e-mail, app, postazioni telefoniche e intranet, poster, newsletter, volantini e pubblicità, nonché attrezzature aggiuntive di screening, macchinari IT confacenti, spazi e risorse vantaggiose per il raggiungimento di elevate prestazioni a tutela e protezione degli scali aerei.

A seguire non viene trascurata la legittima aspettativa delle organizzazioni del trasporto aereo ad ottenere da parte dello staff prestazioni altamente performanti che dovranno, ergo, essere sottoposte a processi di valutazione permanente comprendenti feedback, riconoscimenti *ad personam* (anche con il ricorso a messaggistica sotto la forma di blog), informative sugli eventuali riscontri positivi ottenuti o sulle sanzioni nel caso di mancato rispetto delle norme applicabili di *security*.

Leggiamo, poi, che viene convenientemente richiamata l'attenzione su due punti chiave:

- la assoluta indispensabilità di erogare a tutti i dipendenti una formazione iniziale e periodica capace di fornire conoscenze, abilità e idoneità sulla evoluzione dei rischi per la sicurezza aerea, enfatizzando i vantaggi di una risposta rapida e corretta ai relativi incidenti;
- la rilevanza delle segnalazioni delle situazioni imprevedibili che impattano sull'andamento della security (*response and reporting*), avvalendosi, in tal caso, di messaggi sms o servizi di testo per la diramazione delle informative del caso, in modo discreto e anonimo, nell'arco dell'intera giornata alle competenti istanze aeroportuali (*i. e. autorità designate, forze di polizia, vettori e altri operatori*).

Ma vi è di più. Si fa riferimento testuale anche ai contenuti didattici opportunamente orientati, da un lato, alla acquisizione di una familiarità nel rilevamento delle vulnerabilità e nelle metodologie per il riconoscimento dei comportamenti sospetti e insoliti nelle aree sterili o pubbliche aeroportuali mentre, dall'altro, all'affinamento dei programmi sul controllo della qualità e allo studio sulle reazioni agli atti di interferenza illecita contro il trasporto aereo.

In parallelo, seguendo un approccio sistematico che incorpori la gestione della sicurezza a livello manageriale nelle quotidiane attività organizzative, il *toolkit* propone, a conforto del suddetto training, l'effettuazione di sessioni coordinate di briefing di sensibilizzazione, esercitazioni e corsi di aggiornamento sulle minacce emergenziali, non disgiunte dall'apprendimento delle eventuali, corrispondenti implicazioni operative, finanziarie e reputazionali.

In ordine ai programmi di addestramento dobbiamo rimarcare, come valore aggiunto ed elemento di indiscussa novità valido ai fini di un potenziamento della *security culture*, l'inclusione delle cognizioni sui preminenti obblighi legali e sulla conoscenza della materia del terrorismo, segnatamente, del fenomeno della "radicalizzazione" intesa, secondo l'interpretazione letterale (p. 11.0.8 allegato al regolamento 103/19/UE), quale "*socializzazione all'estremismo*" che "*vede persone abbracciare opinioni, teorie e idee che potrebbero condurre ad atti terroristici*".

A tale riguardo, tra le risorse conoscitive della prefata pubblicazione denominata "*Starter pack*", ci appare interessante l'approfondimento indirizzato, nell'ampio contesto della cultura della sicurezza, all'ulteriore tema, dell'"*Insider threat*", che viene ritenuta, *à juste titre*, una fonte di pericolo per il trasporto aereo concretamente serio ed insidioso da mitigare e che, conseguentemente, diviene suscettibile di essere oggetto di monitoraggio da eseguire con idonei strumenti, quali gli indicatori comportamentali e le caratteristiche motivazionali personali.



AVIAZIONE CIVILE 2021: ANNO DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA

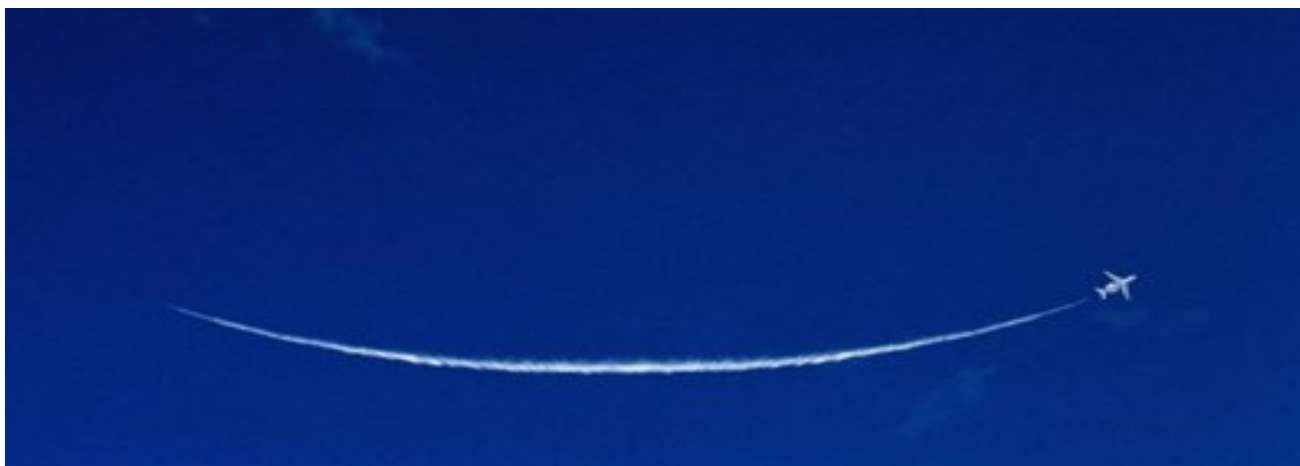
Alla stregua di quanto precede va detto, altresì, che l'ICAO durante la già menzionata 40^a Assemblea ha preso in esame (doc. A 40 WP/3441 EX 145) la possibilità di istituire un sottogruppo di lavoro, in seno al sistema AVSEC, finalizzato a uno scambio di esperienze tra gli Stati partner che possa consentire la formulazione di proposte atte ad elevare la cultura della sicurezza non soltanto tra gli addetti ai lavori, ma persino tra il pubblico e i passeggeri fruitori dei servizi aeroportuali.

In merito agli appuntamenti maggiormente significativi riguardanti l'iniziativa della *security culture*, va annotato che nei giorni 8, 9 e 10 settembre 2021 si è tenuto il *Global Aviation Security Symposium* con una sessione riservata al dibattito *in agenda* sui nuovi meccanismi classificatori tra cui la "tabella di mappatura delle funzioni AVSEC dell'ICAO" e alla condivisione delle *best practices* di formazione che rinforzano la cultura della sicurezza del personale, con particolare *focus* sull'importanza del fattore umano nell'aviazione civile.

Sul versante nazionale l'ENAC, aderendo all'iniziativa promossa dall'ICAO, "*intende garantire agli Enti, alle Organizzazioni ed Associazioni*" del comparto il supporto necessario "*mettendo a disposizione una ricca produzione di materiale*", inclusi filmati, manuali in varie lingue, arti-

coli e link divulgativi sul proprio sito istituzionale ed approvando corsi *ad hoc* corredati da spazi didattici improntati alla *security culture*¹. Difatti, risulta oltremodo degno di menzione il documento LG-2021/001-SEC-ENAC-DG del 3 agosto 2021 che, introducendo apposite "*linee guida sulla ripresa del trasporto aereo e la sicurezza alla luce delle conseguenze derivate dal COVID-19*" puntualizza aspetti afferenti alla valutazione dei rischi, all'impatto sul personale, al *background check*, all'attività di vigilanza e, *last but not least*, alla *security culture* intesa come un solido pilastro validamente sostenuto - come ribadito dall'ICAO - dai tradizionali metodi di controllo, dalle campagne di sensibilizzazione e, infine, dalla formazione del personale.

Nell'ottica di un ampliamento della diffusione specialistica della cultura della sicurezza, in linea con le crescenti esigenze che la *security aerea* impone in termini di espansione a soggetti qualificati e professionalmente impegnati nel sistema aeroportuale, si è svolto, sotto l'egida dell'ENAC, un corso di aggiornamento dall'8 al 10 giugno 2021, intitolato "*La sicurezza e le nuove minacce*", con la partecipazione di un nutrito numero di istruttori certificati estesa anche a personale con incarichi di responsabilità in ambito aziendale a livello nazionale e locale².



(1) Sul punto, Si veda la nota ENAC (agg. 30 marzo 2021).

(2) Riconoscimento del Corso di aggiornamento professionale a cura della *Security & Training* per Istruttori Certificati e Security Manager, 8^a ed. (Provvedimento del 18/04/2019 ENAC).

LA NUOVA IDENTITA' DEL MIMS E IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

CARLA BONACCI
Associate R&P LEGAL

ANNA MASUTTI
Partner R&P LEGAL



Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del D.P.C.M. n. 190 del 2020¹ è entrata ufficialmente in vigore la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), che cambia denominazione diventando il nuovo Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS).

Un cambiamento, quello del MIMS, non solo formale ma anche sostanziale: l'obiettivo del Dicastero sarà quello di promuovere la ripresa economica del Paese attraverso politiche che favoriscano la sostenibilità e l'innovazione delle infrastrutture e dei trasporti, sia dal punto di vista ambientale che sociale.

Dall'analisi della redistribuzione delle competenze del MIMS, emerge che al Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici sono affidati, ad esempio, l'identificazione delle linee fondamentali dell'assetto infrastrutturale del territorio, la pianificazione e la programmazione delle infrastrutture e dell'interoperabilità ferroviaria.

Tra i compiti affidati al Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali, si evidenziano le competenze in materia di regolazione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, la sorveglianza e il monitoraggio sulla costruzione e sulla gestione delle opere pubbliche e la programmazione delle risorse statali in materia di grandi eventi.

Al nuovo Dipartimento per la mobilità sostenibile spetta, invece, la pianificazione e regolazione in materia di trasporto intermodale, l'attività di indirizzo e di monitoraggio con riferimento ai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS), la programmazione in ambito di aviazione civile e la gestione dei rapporti con gli organismi internazionali, europei e nazionali competenti per il trasporto terrestre, marittimo ed aereo.

In tal senso, la riorganizzazione del MIMS rappresenta un'opportunità per favorire l'evoluzione verso forme sostenibili di gestione del territorio e dei trasporti, con la volontà di collaborare al raggiungimento dei diversi obiettivi posti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)² e, in particolare, dalle azioni finalizzate allo sviluppo delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Come noto, il PNRR ha fissato gli ambiziosi interventi che saranno necessari per superare l'impatto economico della pandemia e per dotare il Paese degli strumenti per affrontare le sfide ambientali, tecnologiche e sociali del futuro.

(1) D.P.C.M. 190 del 23 dicembre 2020, *Regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, in G.U. 6 marzo 2021, n. 56 poi modificato dal DPCM 24 giugno 2021, n. 115

(2) Il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)*, il Recovery Plan italiano, racchiude la strategia nazionale per l'utilizzo dei finanziamenti che saranno erogati dall'Unione Europea tramite il NextGenerationEU.

LA NUOVA IDENTITA' DEL MIMS E IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA *segue*

Il Piano prevede, infatti, finanziamenti per un ammontare totale di € 235,14 miliardi, di cui € 191,5 miliardi erogati dall'Unione Europea come Recovery Fund, € 30,64 miliardi di fondo complementare derivante dalla programmazione nazionale aggiuntiva – risorse, queste, che dovranno essere impiegate entro il 2026 – e € 13 miliardi resi disponibili dal REACT-EU³, che dovranno essere spesi entro il 2023.

In particolare, il PNRR è costituito da sei missioni (digitalizzazione, rivoluzione verde, istruzione e ricerca, salute, inclusione e coesione, mobilità sostenibile) tra cui quella relativa alle “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” a cui sarà destinato un ammontare complessivo di risorse pari a € 25,40 miliardi.

Obiettivo di tale missione è rendere entro il 2026 il sistema infrastrutturale dei trasporti più moderno, digitale e sostenibile, così da rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea nell'ambito delle strategie connesse al *Green Deal* – in particolare, la Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente – e raggiungere gli obiettivi di sviluppo individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Nel dettaglio, tale missione “*pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno. Potenzia i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo. Punta a garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti*”⁴. La missione interverrà contribuendo a colmare il divario infrastrutturale fra Nord e Sud e fra le aree urbane, interne e rurali del Paese.

La missione è a sua volta articolata in due componenti:

- gli investimenti sulla rete ferroviaria, che saranno destinati al miglioramento delle linee ferroviarie ad alta velocità, all'integrazione fra queste e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera infrastruttura nazionale, con l'obiettivo principale di potenziare il trasporto su rotaia, migliorando capacità, connettività e qualità dei servizi offerti;
- gli interventi di ammodernamento del sistema logistico, finalizzati al potenziamento della competitività, al miglioramento della sostenibilità ambientale e alla resilienza ai cambiamenti climatici del sistema portuale italiano, alla digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo e alla riduzione delle emissioni connesse alla movimentazione delle merci.

Per contribuire al raggiungimento di tali ambiziosi risultati, 1° aprile 2021 il MIMS ha emanato la sua Direttiva per l'attività amministrativa e la gestione per il 2021 con la quale ha inteso adottare un nuovo approccio programmatico “*definendo i propri obiettivi verso l'attuazione dell'Agenda 2030 e il raggiungimento dei target fissati a livello europeo e connettendo i risultati attesi ai fondi stanziati dalle ultime leggi di bilancio e a quelli legati al PNRR*”.

A tal fine, la Direttiva espone gli obiettivi strategici del MIMS, tra i quali si evidenziano:

- lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR;

(3) In aggiunta al Recovery Fund, nell'ambito del NextGenerationEU, l'Unione Europea ha stanziato in favore degli Stati Membri ulteriori risorse, pari a € 47,5 miliardi erogabili a titolo di Assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d'Europa (*Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe*, REACT-EU).

(4) Si v. PNRR, p. 17.

LA NUOVA IDENTITA' DEL MIMS E IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

- l'attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari, al fine di attrarre il turismo ed incrementare la domanda di trasporto di viaggiatori e di merci;
- la realizzazione dei programmi per gli interventi di edilizia pubblica, necessari per la riqualificazione urbana del Paese;
- lo sviluppo di servizi di trasporto in grado di ridurre significativamente le esternalità negative e le emissioni inquinanti, trasferendo, ad esempio, una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità maggiormente sostenibili;
- e l'attuazione dei piani sviluppo dei porti realizzati dalle diverse autorità portuali.

Inoltre, per assicurare la tempestiva e corretta attuazione del Piano, è stato recentemente isti-

tuito all'interno del MIMS un Comitato PNRR, con il compito di monitorare ogni fase di realizzazione dei progetti e *“di valutarne gli effetti in termini occupazionali (in particolare per giovani e donne), di riduzione delle disuguaglianze socioeconomiche e di impatto sull'ambiente, in linea con le indicazioni europee”*.

Alla luce di quanto precede, è possibile ritenere che la riorganizzazione del MIMS, gli obiettivi fissati per la sua gestione amministrativa e operativa e la cooperazione sino ad ora manifestata, rappresentino un contributo imprescindibile per favorire il pieno raggiungimento degli obiettivi fissati nel PNRR, per la corretta destinazione degli investimenti relativi alla mobilità e alle infrastrutture, per lo sfruttamento ottimale delle risorse finanziarie erogate dall'Unione europea nell'ambito del Recovery Fund e, conseguentemente, per contribuire alla rivoluzione della mobilità sostenibile, innovativa e digitale all'interno del Paese.





RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia è docente di Studi Strategici all'Università di Perugia, Direttore scientifico del progetto AWOS – A World of Sanctions, Direttore del Centro di Studi Strategici CeNASS (Center for Near Abroad Strategic Studies). E' stato analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Esteri ed il Ministero degli Affari Esteri. www.paoloquercia.net
E' inoltre Direttore della rivista di geopolitica e commercio estero, GeoTrade



LE CRESCENTI SFIDE REGOLATORIE NEL MONDO DELLO SHIPPING

La compliance è un sistema di conformità che un'organizzazione adotta per garantire che essa sia in grado di agire nel rispetto di leggi, regolamenti o altre prescrizioni che sono poste da un'autorità che possiede anche un potere di farle applicare (*enforcement*).

Per le organizzazioni complesse essa è normalmente composta da due dimensioni, una interna e l'altra esterna. Quella interna è la conformità dell'operato del personale dell'organizzazione ai sistemi di controllo interno che la stessa organizzazione si è data; la compliance esterna è la conformità alle norme esterne applicabile su tutta l'organizzazione. La compliance poi può essere distinta in compliance nazionale o internazionale. Ovviamente quella internazionale, e ancora di più quella globale, pone le maggiori complessità, in quanto deve mettere assieme più sistemi giuridici differenti, che spesso pongono obblighi di conformità differenti alle imprese.

In particolare qui due sono le sfide che si presentano alle imprese: l'extraterritorialità e la polarizzazione delle legislazioni. Il primo è relativo al fatto che alcuni sistemi regolamentatori e di *enforcement* rivendicano un'applicabilità extraterritoriale, richiedono cioè anche alle imprese che non hanno legami territoriali o giuridici con il proprio sistema di conformarsi alle prescrizioni richieste. In questo caso la possibilità di *enforcement* è strettamente connessa all'*outreach* extragiudiziario del Paese che ha posto le regolamentazioni, che deve essere in grado di poter impiegare strumenti di pressione o di condizionamento.

Il secondo aspetto degno di nota è quello della polarizzazione delle legislazioni. Questo fenomeno avviene nel momento in cui la stessa impresa si trova oggetto di due diversi sistemi di regolamentazione che però sono auto-escludenti. La conformità all'uno comporta necessariamente la violazione dell'altro.

L'industria dello shipping è tradizionalmente regolata da un complesso mosaico di regolamentazioni nazionali ed internazionali, cioè basate su convenzioni internazionali. Questo sistema però è lungi dall'essere un sistema coerente ed integrato e presenta anzi numerose disomogeneità.

Sostanzialmente le misure restrittive che si applicano al settore marittimo sono identificabili in alcune categorie: quelle legate alla sicurezza (*safety*) della navigazione e alla protezione ambientale; quelle legate ai diritti di libertà di navigazione e ai poteri, diritti ed obblighi degli Stati nei confronti delle navi battenti altra bandiera; quelle legate ai rapporti commerciali, di competizione ed economici; ed infine quelle connesse alla sicurezza nazionale, di cui le sanzioni rappresentano l'aspetto più importante. Tutti questi ambiti regolamentatori del settore dello Shipping compongono il complesso quadro della compliance internazionale in un ambiente che, come quello delle acque internazionali, possiede peculiari caratteri di desovranizzazione dove spesso le azioni di controllo e di *enforcement* sono problematiche.

Ovviamente il funzionamento e gli standard di questi meccanismi regolatori e la loro effettiva



LE CRESCENTI SFIDE REGOLATORIE NEL MONDO DELLO SHIPPING

applicazione sono fondamentali per la competitività del settore in quanto il mancato rispetto di uno o più di questi standard può risultare nella realizzazione di forme sleali di concorrenza.

Questo ampio quadro regolatorio non è ovviamente un quadro stabile, ma in continua espansione, ponendo nuove sfide e complessità al mondo della compliance nel settore marittimo.

Da un lato si registra sul piano globale/multilaterale una forte tendenza all'aumento dei quadri regolamentatori legati agli standard ambientali, alla transizione energetica e alla lotta ai cambiamenti climatici.

Dall'altro lato, sul piano nazionale, crescono le azioni da parte degli Stati verso un aumento della regolamentazione dello sfruttamento degli spazi marittimi, attraverso la proclamazione, unilaterale o concordata con gli Stati limitrofi, di zone marittime a regimi speciali, ove alcune tipologie di attività possono essere ristrette o impedita.

Infine vi è il costante aumento anche della dimensione delle restrizioni legate al dominio della sicurezza nazionale che hanno visto, più o meno a partire dal 2010, un parallelo incremento delle sanzioni verso i traffici marittimi e la creazione di liste di controllo legate a navi. Ciò in particolare dovuto alla crescente attenzione del Tesoro americano che ha messo sotto costante pressione i traffici marittimi verso alcuni Paesi sanzionati, come l'Iran, la Corea del Nord, Venezuela, Cuba ed anche la Siria.

I prossimi anni vedranno una progressiva crescita delle tendenze regolatorie in tutti i principali campi normativi del settore dello shipping, da quello della competizione / anti-trust, a quello della sicurezza nazionale, a

quello degli standard ambientali ed energetici. Il tutto sarà reso più complesso dal fatto che si stanno progressivamente affacciando sulla scena normativa internazionale anche altri attori rendendo più complesso il quadro. Difatti l'elevato ricorso da parte degli USA agli strumenti della coercizione economica, di cui le sanzioni sono uno degli esempi, sta spingendo altri Paesi ad adottare dei cosiddetti meccanismi di blocco, sulla base di quanto l'Unione Europea aveva cercato di fare nel 1996 con Cuba e, più recentemente, nel caso dell'Iran.

Cina e Russia, in particolare, sono i due Paesi che si stanno da tempo attrezzando a questo confronto normativo e di compliance, ed entrambi i Paesi hanno recentemente varato delle normative nazionali anti-sanzionatorie, che le imprese che operano nei e con i loro Paesi devono applicare disattendendo le sanzioni americane. Ma anche la stessa Commissione europea sta adottando un *Anti-Coercion Instrument* che vedrà la luce nelle prossime settimane e che mira a proteggere le imprese europee da sanzioni extraterritoriali straniere.

Ecco alcuni elementi che fanno ritenere che, anche per il settore dello shipping, si stia ormai definitivamente entrando in una nuova era della compliance, con la necessità di gestire un ampio flusso informativo e normativo che si riverbererà, sotto forma di obblighi di fare o di non fare, sul settore.

Le imprese, banche e assicurazioni che lavorano in questo campo hanno una scelta davanti di quanto valorizzare questi cambiamenti sistemici e di collaborare, assieme anche alle istituzioni, per costruire una industria dello shipping che già preveda la funzione della compliance costruita (*built-in*) all'interno dei *business model*. Questo salto di qualità porterà in futuro vantaggi comparati in termini di competitività e reputazione.

MAT REVIEW



UN CONVENTION ON CLIMATE CHANGE (UNFCCC)
31 OCTOBER - 12 NOVEMBER 2021, GLASGOW, UK
<https://www.ukcop26.org>

AGORÀ 2021 CONFETRA - ASSEMBLEA PUBBLICA ANNUALE
#VERSOAGORA2021
16 NOVEMBRE 2021 - ORE 9,30 - ROMA, Tempio di Adriano, Piazza di Pietra
<https://agora.confetra.com>

ROMA DRONE CONFERENCE 2021
18 NOVEMBRE 2021 - ORE 9,30/17
AUDITORIUM UNIVERSITÀ EUROPEA DI ROMA (UER)
<https://www.romadrone.it>

COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Tomás Appleyard
Carla Bonacci
Máximo Lücke
Alessandro Morelli
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

A CURA DI
Cristina Castellini
ANIA Co-direzione Generale
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano tel. 02
77 64.290 - 02 77.64. 335
E-mail: matinsurancereview@ania.it