

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Allianz: diminuiscono le perdite totali nel settore marittimo ma la guerra e le grandi navi preoccupano

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 10th, 2022

Allianz Global Corporate & Specialty SE ha appena pubblicato il consueto Safety & Shipping Review 2022 dal quale emerge che l'anno scorso il settore del trasporto marittimo ha mantenuto il suo trend positivo in materia di sicurezza a lungo termine, ma l'invasione russa dell'Ucraina, il crescente numero di problematiche dai costi importanti che coinvolgono le grandi navi, le sfide per gli equipaggi e la congestione dei porti derivante proprio dall'incremento dello shipping, insieme alla gestione degli impegnativi obiettivi di decarbonizzazione, non lasciano spazio alla tranquillità.

“Il settore dei trasporti ha dimostrato un'enorme capacità di resilienza nel corso di questi ultimi difficili anni, come testimonia il boom a cui assistiamo oggi in diversi settori dell'industria”, dichiara il capitano Rahul Khanna, global head of marine risk consulting di Allianz. “Le perdite totali sono ai minimi storici, ovvero circa 50-75 all'anno negli ultimi quattro anni rispetto alle oltre 200 all'anno degli anni '90. Tuttavia, la tragica situazione in Ucraina ha causato problemi diffusi nel Mar Nero e altrove, aggravando la situazione delle supply chain già sotto pressione e anche i disagi già esistenti provocate della pandemia di Covid-19, la congestione dei porti e i problemi relativi al cambio degli equipaggi. Allo stesso tempo, alcune delle risposte messe in campo per sostenere l'incremento del trasporto via mare, come modificare l'utilizzo o estendere la vita lavorativa delle navi, sollevano alcune perplessità. I crescenti problemi posti dalle grandi navi, come incendi, incagli e complesse operazioni di salvataggio, continuano a rappresentare una sfida per gli armatori e i loro equipaggi”.

Lo studio annuale di Agcs analizza le perdite e i sinistri (incidenti) di navigazione segnalati per navi oltre le 100 tonnellate lorde. **Nel 2021 sono state riportate 54 perdite totali di navi a livello mondiale**, rispetto alle 65 dell'anno precedente. Questo rappresenta un calo del 57% in 10 anni (127 nel 2012), mentre durante i primi anni '90 la flotta mondiale perdeva più di 200 navi all'anno. La riduzione delle perdite totali nel 2021 è resa più impressionante dal fatto che oggi esistono circa 130.000 navi nella flotta mondiale rispetto alle circa 80.000 di 30 anni fa. “Tale progresso riflette la maggiore attenzione alle misure di protezione attraverso programmi di formazione e sicurezza, il miglioramento del design delle navi, la tecnologia e la regolamentazione” spiega il rapporto.

Si sono verificate quasi 900 perdite totali negli ultimi dieci anni (892). La regione marittima della **Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine è la zona dove si registra il maggior numero di total loss**, con una su cinque nel 2021 (12) e una su quattro nell'ultimo decennio (225),

conseguenza dell'alta concentrazione di commercio in quelle aree, porti congestionati, flotte più vecchie e condizioni meteorologiche estreme. A livello mondiale, le navi da carico (27) rappresentano la metà delle navi perse nell'ultimo anno e il 40% nell'ultimo decennio. Il naufragio (affondamento/sommersione) è stata la causa principale delle perdite totali nell'ultimo anno, pari al 60% (32).

Mentre le perdite totali sono diminuite nell'ultimo anno, il numero di incidenti di navigazione segnalati è aumentato e le Isole britanniche ne hanno registrato la maggior parte (668 su 3.000). I danni ai macchinari hanno rappresentato più di un incidente su tre a livello globale (1.311), seguiti da collisioni (222) e incendi (178), con un aumento del numero di questi ultimi di quasi il 10%.

### **Impatto dell'Ucraina: sicurezza e coperture assicurative**

L'industria marittima è stata colpita su più fronti dall'invasione russa dell'Ucraina, con la perdita di vite umane e di navi nel Mar Nero, l'interruzione del commercio e il crescente peso delle sanzioni. Ma deve affrontare anche le sfide per le operazioni quotidiane, con effetti a catena per l'equipaggio, il costo e la disponibilità del combustibile e il potenziale e crescente rischio cyber.

L'invasione ha ulteriori conseguenze su un'industria marittima mondiale che sta già affrontando varie carenze. I lavoratori marittimi russi rappresentano poco più del 10% della forza lavoro mondiale composta da 1,89 milioni di persone, mentre circa il 4% proviene dall'Ucraina. Questo personale potrebbe avere difficoltà a tornare a casa o raggiungere le navi alla fine dei contratti. Un conflitto prolungato potrebbe avere conseguenze più profonde, potenzialmente **rimodellando il commercio globale di energia e altre materie prime**. Un embargo esteso sul petrolio russo potrebbe contribuire a far aumentare il costo del combustibile e avere un impatto sulla sua disponibilità, spingendo gli armatori a utilizzare carburanti alternativi. Se questi fossero di qualità inferiore agli standard, si potrebbe arrivare ad avere in futuro richieste di risarcimento per guasti ai macchinari. In questo scenario, le agenzie di sicurezza continuano a mettere in guardia su un'**accresciuta prospettiva di rischi informatici per il settore marittimo** quali blocco dei GPS, spoofing del sistema di identificazione automatica (AIS), problemi alle comunicazioni e interferenze elettroniche.

“Il settore assicurativo vedrà probabilmente un certo numero di richieste di risarcimento nell'ambito delle polizze rischio guerra da parte di navi danneggiate o perse a causa di mine marine, attacchi missilistici e bombardamenti nelle zone di conflitto” spiega Justus Heinrich, global product leader – marine hull di Allianz. “Gli assicuratori potrebbero anche ricevere richieste di risarcimento nell'ambito di polizze marine con estensione al rischio guerra per navi e carichi bloccati o intrappolati nei porti e nelle acque costiere ucraine”.

**La serie di sanzioni contro gli interessi russi rappresenta una sfida considerevole.** La violazione delle sanzioni può dar luogo a severe ripercussioni, ma anche la loro osservanza può rappresentare un onere considerevole. Può essere difficile stabilire il proprietario finale di una nave, di un carico o di una controparte. Le sanzioni si applicano anche a varie parti della supply chain dei trasporti, comprese banche e assicurazioni, e anche i servizi di supporto marittimo e tutto rende la conformità ancora più complessa.

## Una questione scottante: gli incendi a bordo

L'anno scorso, gli incendi a bordo della nave roll-on roll-off (ro-ro) Felicity Ace e della nave container X-Press Pearl hanno portato a perdite totali. **Gli incendi delle merci sono un problema importante.** Il rapporto evidenzia che negli ultimi cinque anni sono stati segnalati più di 70 incendi solo su navi container. Gli incendi iniziano spesso nei container stessi e possono essere il risultato della mancata o errata dichiarazione di carichi pericolosi, come sostanze chimiche e batterie; circa il 5% dei container spediti sono composti da merci pericolose non dichiarate. L'incendio di una grande nave può diffondersi rapidamente ed essere difficile da controllare e spesso l'equipaggio è costretto ad abbandonare la nave cosa che può aumentare significativamente il costo finale di un sinistro.

**Gli incendi sono diventati anche uno dei principali fattori di danno per i trasportatori di automobili.** Di solito iniziano nelle stive e sono causati da malfunzionamenti o cortocircuiti elettrici nei veicoli e i ponti aperti possono lasciarli diffondere rapidamente. Il crescente numero di veicoli elettrici trasportati via mare provoca ulteriori rischi, dato che le contromisure esistenti potrebbero non rispondere efficacemente in caso di incendio del mezzo. Le perdite possono essere molto costose dato il valore del carico e il costo della rimozione del relitto e del disinquinamento.

Quando le grandi navi sono in difficoltà, la risposta di emergenza e la ricerca di un porto di rifugio possono essere difficili. Sono necessarie attrezzature di recupero specializzate, rimorchiatori, gru, chiatte e infrastrutture portuali, il che aggiunge tempo e costi alla risposta. La X-Press Pearl, che è affondata a seguito di un incendio dopo che due porti hanno rifiutato il riparo (tali porti non erano in grado o non volevano scaricare un carico di acido nitrico) è uno dei tanti incidenti in cui le **navi container hanno avuto difficoltà a trovare un porto sicuro.** Il salvataggio della nave portarinfuse Golden Ray che si è ribaltata fuori dal porto statunitense di Brunswick nel 2019, ha richiesto quasi due anni e un costo di oltre 800 milioni di dollari.

“Troppo spesso, quello che dovrebbe essere un incidente gestibile su una grande nave finisce in una perdita totale. Il salvataggio è diventato una preoccupazione crescente. Le problematiche ambientali stanno contribuendo all'aumento dei costi di recupero e di rimozione dei relitti poiché ci si aspetta che gli armatori e gli assicuratori facciano di più per proteggere l'ambiente e le economie locali” dice Khanna. “In precedenza, un relitto poteva essere lasciato in loco se non rappresentava un pericolo per la navigazione, mentre adesso le autorità vogliono che i relitti siano rimossi e che l'ambiente marino sia ripristinato, indipendentemente dal costo”.

**Spese di salvataggio più alte e in generale perdite più significative, sono costi sempre più sopportati dai proprietari del carico e dai loro assicuratori.** “L'avaria generale, ovvero il processo legale attraverso il quale i proprietari del carico condividono proporzionalmente le perdite e il costo del salvataggio, è diventato un evento di frequenza, oltre che di gravità, con l'aumento del numero di grandi navi coinvolte in incendi, incagli e perdite di container in mare rispetto a cinque anni fa” spiega Régis Broudin, global head of marine claims di Allianz. L'avaria generale è stata dichiarato in entrambi gli incidenti della Ever Forward e della Ever Given. La grande nave portacontainer Ever Forward si è arenata negli Stati Uniti nel marzo 2022 ed è rimasta bloccata per più di un mese prima di essere liberata, quasi un anno dopo che la sua nave sorella, Ever Given, aveva bloccato il Canale di Suez.

## **Il mondo post-pandemico apre le porte a nuovi rischi**

Se la pandemia Covid-19 ha provocato poche richieste di risarcimento dirette per il settore assicurativo marittimo, il successivo impatto sul benessere dell'equipaggio, l'esplosione del trasporto via mare e la congestione dei porti solleva potenziali preoccupazioni sulla sicurezza. La domanda di personale per gli equipaggi è alta, ma molti lavoratori marittimi qualificati ed esperti stanno lasciando il settore e si prevede una grave carenza di ufficiali entro cinque anni. Per chi rimane, il morale è basso perché le pressioni commerciali, i doveri di conformità alle regole e i carichi di lavoro sono invece molto alti. Queste condizioni di lavoro possono provocare errori e in effetti l'analisi di Allians dimostra che il 75% degli incidenti di navigazione sono dovuti a errore umano.

Il rimbalzo economico dopo i lockdown dovuti al Covid-19 ha creato un periodo di boom per il trasporto marittimo con aumenti record delle tariffe di trasporto e noleggio. Se questo aspetto è positivo per le compagnie di navigazione, le rate di nolo più alti e la carenza di capacità delle navi container stanno invogliando alcuni operatori a utilizzare navi portarinfuse e porta prodotti o convertire le petroliere per trasportare i container. In questo caso l'uso di navi non containerizzate solleva domande sulla stabilità, sui sistemi antincendio e sulla sicurezza del carico. Le navi portarinfuse non sono progettate per trasportare container, il che potrebbe avere un impatto sulle loro caratteristiche di manovra in caso di maltempo e l'equipaggio potrebbe non essere in grado di rispondere adeguatamente in caso di incidente.

La domanda di trasporto via mare è elevata e alcuni proprietari stanno estendendo la vita attiva delle navi. Già prima della pandemia, l'età media delle navi stava aumentando. Anche se ci sono molte flotte ben gestite e manutenute composte da navi più vecchie, l'analisi ha dimostrato che **le navi container e cargo più datate (di età compresa tra i 15 e i 25 anni) hanno maggiori probabilità di provocare sinistri**, poiché soffrono la corrosione e i sistemi e i macchinari sono più soggetti a guasti. **L'età media di una nave coinvolta in una perdita totale negli ultimi 10 anni è di 28 anni.**

## **Ostacoli nelle spedizioni e congestione dei porti**

Le misure dovute al Covid-19 in Cina, un'impennata della domanda dei consumatori e l'invasione dell'Ucraina sono stati tutti fattori di una congestione dei porti senza precedenti che mette gli equipaggi, i gestori dei porti e le strutture sotto ulteriore pressione. "Caricare e scaricare le navi è un'operazione particolarmente rischiosa, per la quale anche piccoli errori possono avere grandi conseguenze. I porti per container sono sempre più affollati e hanno poco spazio, mentre la manodopera esperta necessaria per gestire correttamente i container scarseggia. Se si aggiungono i tempi di rotazione veloci, il risultato può essere un ambiente a rischio elevato" spiega Heinrich.

## **Cambiamento climatico: problemi di transizione**

Il rapporto nota che lo slancio e gli sforzi internazionali che si stanno compiendo per affrontare il cambiamento climatico, mettono il settore marittimo sotto una crescente pressione per accelerare il suo impegno nella sostenibilità, dato che le relative emissioni di gas serra sono cresciute di circa il 10% tra il 2012 e il 2018.

La decarbonizzazione richiederà grandi investimenti in tecnologia verde e carburanti alternativi. Un numero crescente di navi sta già passando al gas naturale liquefatto (Gnl), mentre alcuni altri carburanti, tra cui ammoniaca, idrogeno e metanolo, sono in fase di sviluppo, così come navi a propulsione elettrica. La transizione ai carburanti alternativi porterà probabilmente un aumento di richieste di risarcimento per guasti ai macchinari, mentre la nuova tecnologia si assesta e gli equipaggi si adattano alle nuove procedure.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, May 10th, 2022 at 9:31 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.