

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le perdite totali di navi scese al numero più basso negli ultimi 12 anni

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 31st, 2023

Nell'ultimo decennio si sono registrati miglioramenti significativi che hanno portato il settore del trasporto marittimo a registrare il minor numero di perdite di grandi navi nell'ultimo anno. Tuttavia, secondo la [Safety & Shipping Review 2023](#) di Allianz Global Corporate & Specialty SE, una combinazione di fattori che riguardano il rischio di incendio, le continue e nuove minacce causate dagli effetti a catena del conflitto in Ucraina, le sfide della decarbonizzazione, l'incertezza economica e l'aumento del costo degli indennizzi indicano che il settore dovrà ancora affrontare molti ostacoli nei prossimi 12 mesi e oltre.

“Le perdite nel settore marittimo sono scese al numero più basso mai registrato nei 12 anni di storia del nostro studio annuale, riflettendo l'impatto positivo che hanno avuto nel tempo i programmi relativi alla sicurezza, la formazione, i cambiamenti nella progettazione delle navi e le normative” afferma il capitano Rahul Khanna, global head of marine risk consulting di Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs). “Sebbene questi risultati siano incoraggianti, ci sono nubi all'orizzonte. A più di un anno dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, l'aumento delle 'flotte ombra' di petroliere è la più recente conseguenza che minaccia gli armatori, il loro equipaggio e gli assicuratori. La sicurezza antincendio e il problema delle false dichiarazioni di carichi pericolosi devono essere risolti se si vuole che il settore tragga vantaggio dall'efficienza di navi sempre più grandi. L'inflazione fa lievitare il costo delle richieste di indennizzo per danni allo scafo, macchinari e carico. Nel frattempo, malgrado gli sforzi di decarbonizzazione dell'industria stiano progredendo, questa rimane di gran lunga la sfida più grande per il settore. Le pressioni economiche potrebbero mettere a rischio gli investimenti essenziali per le strategie delle aziende e per le iniziative in ambito di sicurezza”.

Ogni anno Allianz analizza le perdite e i sinistri (incidenti) di navigazione che coinvolgono navi di oltre 100 tonnellate lorde. Nel 2022 sono state riportate 38 perdite totali a livello globale, rispetto alle 59 dell'anno precedente. Ciò rappresenta un calo del 65% in 10 anni (109 nel 2013). Trent'anni fa, la flotta mondiale perdeva oltre 200 scafi all'anno. Secondo il rapporto, ci sono state più di 800 perdite totali negli ultimi dieci anni (807).

La regione della Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine è la zona dove si contano più perdite, sia nell'ultimo anno che nel decennio (204 perdite totali). Nel 2022 qui si è registrata una perdita su cinque (10) a causa di fattori quali alta concentrazione di commercio, porti

congestionati, vetustà delle flotte e condizioni meteo avverse. Il Golfo Arabico, le Isole Britanniche e le acque del Mediterraneo occidentale si posizionano al secondo posto per numero di perdite (3). Circa un quarto delle navi perse nel 2022 erano da carico (10). Il naufragio (affondamento/sommersione) è stata la principale causa di perdita totale per tutti i tipi di imbarcazione (20), con oltre il 50%. L'incendio/esplosione è stata la seconda causa di danno (8). La collisione è al terzo posto (4).

Mentre le perdite totali sono diminuite nell'ultimo anno, il numero di sinistri o incidenti marittimi segnalati è rimasto costante (3032 nel 2022 rispetto ai 3000 del 2021). Le Isole britanniche ne hanno visto il numero maggiore (679). I danni o i guasti ai macchinari hanno rappresentato quasi la metà di tutti gli incidenti a livello globale (1478). Nel 2022 sono stati segnalati più di 200 incendi (209), il numero più alto da un decennio a questa parte, il che rende questo fenomeno la 3° causa a livello globale, con un aumento del 17% rispetto all'anno precedente.

I rischi di incendio dello scafo e del carico restano preoccupanti

Sono diversi fattori che contribuiscono a far crescere il rischio di incendi in mare e a terra. La decarbonizzazione comporta il trasporto di nuovi tipi di merci sulle navi, come i veicoli elettrici (EV) e le merci alimentate a batteria. Le batterie agli ioni di litio (Li-ion), potenzialmente altamente infiammabili, rappresentano un rischio crescente per il trasporto marittimo di container e auto. Si prevede che il mercato delle batterie crescerà di oltre il 30% all'anno nel [prossimo decennio](#).

Uno dei principali pericoli delle batterie agli ioni di litio è il “thermal runaway”, un rapido auto-riscaldamento che può causare un'esplosione. Le cause primarie degli incendi delle batterie agli ioni di litio sono la produzione scadente o il danneggiamento delle celle o dei dispositivi della batteria, il sovraccarico e il cortocircuito. Gli incendi nei veicoli elettrici con batterie agli ioni di litio sono difficili da estinguere e possono divampare spontaneamente. “La maggior parte delle navi non dispone delle adeguate capacità di protezione, rilevamento e lotta antincendio per affrontare questi incendi in mare”, afferma Khanna. L'attenzione deve concentrarsi sia sulle misure preventive sia sui piani di emergenza per contribuire a mitigare questo pericolo, come ad esempio un'adeguata formazione dell'equipaggio e l'accesso ad attrezzature antincendio appropriate o il miglioramento dei sistemi di rilevamento precoce”. Sarebbe opportuno che le navi fossero costruite appositamente per il trasporto di veicoli elettrici”.

Allo stesso tempo, i carichi pericolosi vengono trasportati da navi sempre più grandi. La capacità di trasporto dei container è raddoppiata negli ultimi 20 anni. I 10 maggiori operatori di container hanno ordinativi per più di 400 nuove navi e la maggior parte sarà più grande delle navi che sostituiscono. Pertanto, gli effetti degli incendi sono moltiplicati, con perdite potenzialmente più gravi. Gli incendi sono già una delle cause più frequenti di perdite totali in tutti i tipi di navi, con 64 navi perse solo negli ultimi cinque anni. L'analisi di AGCS su circa 250.000 sinistri del settore marittimo mostra che l'incendio è stato anche la causa di indennizzo più costosa, pari al [18% del valore di tutti gli indennizzi analizzati](#).

[I sistemi di reporting del settore](#) imputano circa il 25% degli incidenti gravi, che avvengono a bordo delle navi portacontainer, a merci pericolose non dichiarate correttamente, come prodotti chimici, batterie e carbone, anche se molti ritengono che il numero sia più alto. “La mancata dichiarazione, documentazione e imballaggio corretto di un carico pericoloso può contribuire a provocare incendi o a ostacolare le operazioni di spegnimento”, spiega Khanna. “Etichettare un

carico come pericoloso è più costoso. Per questo motivo, alcune aziende cercano di aggirare il problema identificando, ad esempio, i fuochi d'artificio come giocattoli o le batterie agli ioni di litio come parti di computer". Diverse grandi compagnie di trasporto container utilizzano la tecnologia per affrontare questo problema, servendosi di software di controllo del carico per individuare registrazioni e dettagli del carico sospetti e i grandi operatori di container stanno cominciando ad imporre sanzioni. "Sarebbero auspicabili requisiti e sanzioni uniformi per i carichi pericolosi dichiarati in modo improprio", afferma Khanna.

Ucraina e sanzioni sul petrolio: l'aumento delle "flotta ombra" preoccupa per la sicurezza

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

Le sanzioni sul petrolio hanno portato la Russia e i suoi alleati a creare una flotta di navi cisterna "ombra" per il trasporto e la vendita di petrolio. Le stime sulle sue dimensioni variano: si parla di circa 600 navi. "È probabile che la flotta "ombra" sia composta da navi più vecchie, che operano sotto bandiere di comodo e con standard di manutenzione inferiori", spiega Justus Heinrich, Global Product Leader Marine Hull di AGCS. "L'aumento del loro numero è preoccupante e minaccia la flotta mondiale e l'ambiente. Un incidente grave può causare la perdita di vite umane, oltre a danni non assicurati o inquinamento". Nel maggio del 2023 [una petroliera del 1997, non assicurata e senza carico – la Pablo –](#), è esplosa nel sud-est asiatico, causando la morte dell'equipaggio.

La decarbonizzazione è la sfida più grande del settore

Il trasporto marittimo produce ogni anno circa il [3% delle emissioni globali di gas a effetto serra \(GHG\)](#) e gli operatori del settore si sono impegnati a raggiungere obiettivi severi per ridurle. Il ritmo e i progressi di questi sforzi dipendono dagli sviluppi tecnologici, dall'adozione di combustibili efficienti dal punto di vista energetico, dalle normative e dalle forze di mercato. Le compagnie di navigazione e gli operatori del trasporto merci stanno già passando a navi alimentate a gas naturale liquefatto e stanno impiegando e sperimentando carburanti alternativi come biocarburanti, metanolo, ammoniaca e idrogeno, oltre a navi completamente elettriche alimentate a energia solare e a batteria, sistemi di propulsione assistiti dal vento, eliche più efficienti e design di prua a bulbo.

La transizione per uscire dal trasporto marittimo a base di carbone comporterà un periodo di cambiamento impegnativo e un investimento significativo di [circa 1,4 trilioni di \\$](#). È probabile che per i prossimi 5-10 anni esisterà un mix di combustibili, con sfide da affrontare per gli armatori, gli operatori ed i porti. Dal punto di vista dei danni, l'industria non ha ancora assistito ad alcuna richiesta di indennizzo derivante dell'utilizzo di tecnologie o carburanti alternativi. Tuttavia, con l'introduzione su larga scala di questi nuovi prodotti, potrebbero emergere altri problemi. "La collaborazione è fondamentale e lo scambio regolare di informazioni e dati derivanti da test ed esperienze tra le società e gli assicuratori, sarà essenziale per contribuire a ridurre i rischi della transizione", afferma Heinrich.

Le pressioni economiche tornano alla ribalta

Dopo il boom post-pandemia nel trasporto marittimo di container, l'incertezza economica e geopolitica e il calo della domanda hanno influito sulle tariffe. Il costo della spedizione di un

container tra l'Asia e gli Stati Uniti o l'Europa nell'aprile del 2023 era inferiore di oltre l'80% rispetto all'anno precedente. "La domanda è se questo calo, insieme alla prospettiva di una recessione economica, avrà un impatto sui bilanci e dunque sui fondi disponibili per la manutenzione e la gestione del rischio. Le precedenti recessioni hanno avuto un impatto importante su questi aspetti, causando perdite e un aumento degli incidenti con danni ai macchinari", afferma Heinrich.

Fattori che incidono sul costo dei sinistri

L'aumento dei prezzi delle materie prime, l'incremento del costo del lavoro e l'interruzione delle supply chain hanno avuto un impatto significativo sugli indennizzi delle assicurazioni trasporti, in particolare per quanto riguarda lo scafo e i macchinari. "Il prezzo dell'acciaio, un fattore di costo fondamentale per i sinistri, è aumentato notevolmente dopo la pandemia, così come i pezzi di ricambio. "Una tipica richiesta di risarcimento per un'elica o un macchinario costa oggi circa tre volte di più rispetto a prima della pandemia", spiega Régis Broudin, Global Head of Marine Claims di AGCS. "La penuria e i ritardi nell'ottenere i pezzi di ricambio hanno causato anche una permanenza più lunga nei cantieri di riparazione o il ricorso a un trasporto aereo più costoso per accelerare la consegna. Anche la carenza di manodopera ha aumentato i costi. A questo si aggiunge l'aumento delle spese per le navi di grandi dimensioni, che devono sostenere costi più elevati per le riparazioni, il recupero e il rimorchio". Il boom post-pandemia del trasporto di container ha avuto anch'esso un impatto. I valori dei carichi sono aumentati di pari passo con l'aumento del prezzo delle merci e delle materie prime. "Anche le società con la migliore gestione del rischio subiranno l'impatto dell'inflazione sul costo degli indennizzi", conclude Broudin.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 31st, 2023 at 1:00 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.