

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Marine Event: per lo shipping i nuovi rischi sono geopolitici e cyber

Nicola Capuzzo · Saturday, June 10th, 2023

**Genova** – E’ tornato finalmente in presenza l’evento del gruppo Lercari, organizzato in collaborazione con Gen Re, che ha radunato all’Hotel Nh Marina molti esperti anche di livello internazionale del settore assicurativo per trattare temi legati ai flussi globali delle merci e della gestione dei rischi annessi per le imprese dello shipping e della logistica.

Dopo i saluti introduttivi di Giovanni Lercari, amministratore delegato del gruppo, Andrew D’Arcy, Ceo International P&C di GenRe, Gabriella Fraire, vicepresidente Anra e Orazio Rossi, segretario generale Insurance Skills Jam, il convegno, moderato dal marketing manager di Gen Re, Lorenzo Vismara, è entrato nel vivo.

Luca Florenzano, chief insurance officer di Siat Assicurazioni, ha analizzato i rischi relativi al trasporto di merci, sottolineando come spesso siano gli aspetti contrattuali (sui contratti di compravendita, trasporto e assicurazione) quelli più sottovalutati dagli addetti ai lavori, mentre i rischi di tipo “tecnico” sono in buona sostanza sempre oggetto di assessment precisi.

Gli Incoterms 2020, ha sottolineato Florenzano, hanno introdotto alcune novità per gli assicuratori, che uniti a una sentenza del 2013 della Corte di Cassazione hanno creato alcune sacche di incertezza, dando origine a potenziali maggiori contenziosi tra compratori e venditori e situazioni di scopertura assicurativa: è forse necessaria una riforma della normativa, è stata la sua conclusione.

Stephan Klein di Gen Re ha ripercorso gli effetti sulla supply chain causati dalla guerra in Ucraina, sia sul settore del trasporto aereo che su quello marittimo: il mercato delle riassicurazioni, ha però ricordato, era in situazione di stress anche prima del conflitto. Ora gli occhi degli osservatori secondo il manager tedesco sono tutti puntati su un’altra area a potenziale rischio di esplosione e cioè Taiwan, oggetto di “attenzioni” sempre più insistenti da parte della Cina.

Il suo collega e connazionale Jens Voges si è invece soffermato sugli effetti dell’inflazione nel mercato marine, ai più alti livelli da decenni.

L’intervento di Davide Benvenuto, responsabile dell’ufficio Marine di Genova per Chubb, ha voluto inquadrare la mitigazione del rischio nella catena logistica, scossa negli ultimi anni da

eventi dirompenti come la pandemia, che ha causato una forte carenza di materie prime, ed episodi come quello del blocco del canale di Suez da parte della nave Ever Given.

La “corsa all’acciaio” successiva alla guerra in Ucraina, dodicesimo paese produttore al mondo, ha determinato anche in Italia un accumulo di questo tipo di materiale in ambito terminalistico e portuale, con merce collocata persino in spazi all’aperto e relativo aumento del rischio di danneggiamenti. I risultati di questi fattori sono una “deglobalizzazione” e una certa instabilità, cui contribuiscono anche altri elementi come la carenza di manodopera, di autisti per i trasporti e gli scioperi.

Edmund Fernandez, responsabile Claims International P&C di Gen Re, ha passato in rassegna alcuni degli incidenti che hanno avuto come (sfortunate) protagoniste navi ro-ro, l’ultimo dei quali quello della Felicity Ace: il trasporto via mare di veicoli elettrici è una delle aree in cui gli assicuratori prevedono maggiori rischi nei prossimi anni.

In chiusura Mark Lowe, Security and risk manager di Vedetta2 Mondialpol e socio ANRA, ha ammonito i professionisti dello shipping: “Dobbiamo ammettere che il nostro settore è molto più indietro di altri per quanto riguarda la cybersecurity”, ha dichiarato.

Attualmente, ha notato, sembrano perlomeno “sospesi” i rischi legati alla pirateria in Somalia e nel golfo di Guinea, ma le tensioni geopolitiche nel mondo sono ancora molte. In particolare secondo l’esperto tutta l’area del mar Cinese meridionale deve essere attenzionata in modo particolare, compresi i paesi vicini alla Cina (non solo Taiwan ma anche Filippine, Vietnam, Malesia, Brunei ecc), stesso discorso per il golfo Persico, i cui accessi sono di fatto controllati da un paese storicamente turbolento come l’Iran.

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

This entry was posted on Saturday, June 10th, 2023 at 5:00 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.