

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bozzelli (Msc Crociere): “Gli assicuratori devono essere creativi”

Nicola Capuzzo · Saturday, October 21st, 2023

Genova – La sessione di lavori intitolata ‘Sailing into the future’ andata in scena all’interno dell’evento congressuale organizzato dallo studio legale Camera Verneti a Genova ha messo a confronto diversi esperti di livello internazionale, impegnati ad analizzare il mercato assicurativo dal punto di vista globale.

Nel panel “Insurance market”, moderato da Francesco Zolezzi di Cambiaso Risso Uk, ha preso la parola per primo Rocco Bozzelli, che a Ginevra ricopre il ruolo di Head of global insurance di Msc Crociere. Il manager italiano ha affrontato il tema della sostenibilità, dal punto di vista delle sfide che deve affrontare un armatore in termini di decisioni su tecnologie, carburanti, ecc. e delle relative coperture di cui deve dotarsi. La “rotta” verso la decarbonizzazione imposta dalle normative internazionali comporta per una compagnia come Msc Crociere una serie di sfide particolarmente complesse. Se sui carburanti alternativi le prime scelte sono già state fatte, sia pure con ampi margini di incertezza sul futuro a medio e lungo termine date le molte opzioni disponibili, restano tuttavia diversi punti interrogativi su alcuni aspetti tecnologici.

“Quando ho iniziato la carriera la stessa parola ‘prototipo’ per un’azienda significava la garanzia di ricevere un rifiuto dagli assicuratori. Credo che ora la mentalità debba cambiare, le compagnie devono essere più innovative e creative per cercare di proporre prodotti assicurativi nuovi, che possano aiutare meglio gli armatori nel loro percorso verso gli obiettivi di sostenibilità ambientale” ha sottolineato Bozzelli, secondo il quale il data sharing fra stakeholder sarà un elemento cruciale.

Efficace anche l’intervento di Emanuele Carrara, Marine underwriter di Siat, focalizzato sulle nuove fonti di energia. “Il Gnl oggi si è guadagnato la leadership nel campo dei combustibili alternativi a quelli fossili in questa fase di transizione, con ammoniaca, metanolo e idrogeno come possibili alternative a medio-lungo termine e il nucleare sullo sfondo: ma il ‘mix’ di nuove soluzioni energetiche equivale a un mix di possibili rischi” ha avvertito il manager. Accennando a sua volta alla questione del data sharing, Carrara ha affermato come lo shipping debba riconoscere di essere più indietro rispetto ad altri settori industriali. Lo scenario è sempre più complesso, i valori in ballo sono via via crescenti, i pericoli sono sia vecchi che nuovi e su certe tecnologie c’è poca esperienza, o non ce n’è affatto, ha concluso.

Il panel si è chiuso con l’intervento di Ian Teare, partner dello studio legale Hill Dickinson di

Londra, che ha fatto una panoramica delle normative internazionali sulle demolizioni navali e sul riciclo dei materiali. Riferendosi in particolare all'entrata in vigore della convenzione di Hong Kong, prevista per il 26 giugno 2025, Teare ha rimarcato le reazioni molto diverse che ha suscitato, dall'entusiasmo di Kitack Lim, segretario generale dell'IMO che ha parlato di "momento storico" per il mondo dello shipping e per i lavoratori e le comunità locali dei paesi più impegnati nelle demolizioni, alla dura critica di Ingvild Jenssen, della Ong 'Shipbreaking Platform', che ha dichiarato come la convenzione in realtà sia utile solo alle grandi compagnie armatrici per evitare di pagare i costi di attività di demolizione e riciclo più etiche e sostenibili, ignorando i diritti dei lavoratori.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Saturday, October 21st, 2023 at 9:45 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.