

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Shipping, assicurazioni e intelligenza artificiale: opportunità e rischi sotto la lente al Propeller

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 28th, 2025

Genova – A pochi giorni di distanza dalla notizia che una nave portacontainer ([la Msc Antonia](#)) potrebbe essersi arenata in Mar Rosso in seguito a un attacco cyber che ha alterato i segnali Gps e quindi la cartografia e la rotta seguita dal mercantile, il Propeller Club di Genova presieduto da Giorgia Boi ha dedicato la sua ultima conviviale al tema “Intelligenza artificiale e assicurazioni marine e trasporti: regole, rischi e opportunità nell’era digitale”.

A condurre la serata è stato Luca Florenzano (Siat), accompagnato da tre giovani speaker: Luca Bagnato (Prima Assicurazioni), Davide Pignone (Siat – Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni) e Matteo Turci (Studio Legale Turci).

Mettendo in guardia l’audience dal “rischio di obsolescenza delle conoscenze”, Florenzano ha sottolineato quanto finora l’intelligenza artificiale predittiva abbia già consentito ad esempio alle shipping company di indicare al personale di bordo di una nave quando sostituire pezzi di ricambio permettendo di monitorare e prevedere il ritmo di usura di alcuni componenti.

Dopo l’intervento introduttivo di Bagnato (Prima Assicurazioni) che ha illustrato i profili tecnici e normativi dell’intelligenza artificiale, Matteo Turci ha sottolineato in primis l’utilizzo dell’AI (che può chiaramente analizzare molti più dati e molto più velocemente dell’intelligenza umana) per analizzare il merito assicurativo dei soggetti contribuendo a una maggiore apertura del mercato. Analizzando maggiori informazioni è possibile avere dati più puntuali e quindi consentire di cogliere maggiori opportunità.

Molto, però, sono anche i rischi assicurativi da affrontare (di discriminazione o di copertura imprecisa o a condizioni errate), così come un ruolo importante l’intelligenza artificiale può averla nella gestione dei sinistri (bilanciando il rischio di bias e di frode con i risparmi di tempo e di costo del tradizionale controllo umano).

Un altro capitolo importante, soprattutto in prospettiva futura, riguarda l’assicurazione delle navi a guida autonoma (cosiddette Mass, ovvero Maritime Autonomous Surface Ships). In caso di sinistri la difficoltà potrà emergere nell’identificare la causa, il responsabile e il suo assicuratore. Un rischio che aumenta se tanto più concorrono più navi o strumenti AI-based fra loro non interoperabili.

Secondo Turci in futuro si andrà nella direzione di investire per ottenere maggiore standardizzazione e certificazioni per i sistemi AI come suggerito da Emsa/Easa in termini di “Design assurance for neutral networks”. Fra le sfide da affrontare ci sarà poi la ridefinizione dei ruoli e delle responsabilità sia a bordo che a terra; chiarendo la catena di comando della nave autonoma, incluso quindi il ‘Mass master’ e gli altri operatori remoti.

Da un punto di vista regolatorio sarà indispensabile un adattamento alle convenzioni internazionali e ai codici (Solas, Colreg, Stcw, Marpol, ecc.) per includere le specificità delle Maritime Autonomous Surface Ships.

Davide Pignone (Siat) ha illustrato come oggi l'intelligenza artificiale possa, in ambito assicurativo, rivoluzionare ogni micro processo. A partire dall'apertura automatica dei sinistri grazie alla possibilità della tecnologia di leggere i documenti, analizzarli e precompilare la relativa denuncia. Passando poi dalla rag (*retrieval augmented generation*) per la ricerca delle informazioni all'interno dei documenti. Fino ad arrivare all'analisi predittiva dei sinistri e delle frodi grazie alla capacità dell'AI di riconoscere schemi e modelli ricorrenti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**





This entry was posted on Wednesday, May 28th, 2025 at 12:45 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.