

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Shipping

08/05/19 13:17

Assicuratori tra l'incudine della Brexit e il martello dei droni

Al tradizionale workshop annuale di ANIA a Milano, focus sui nuovi scenari e i relativi nuovi strumenti per l'assicurazione dei rischi Marine, Aviation & Transport



Milano - Solita folla di assicuratori, legali, periti ed altri operatori professionali del mondo dei trasporti, sponda rischi, alla sede ambrosiana dell'ANIA per l'annuale appuntamento di primavera.

Oltre 150 partecipanti, non solo dal territorio milanese, ma anche provenienti da Genova, Roma e Napoli, hanno presenziato nella sala riunioni a ferro di cavallo (e, causa l'eccessivo numero di iscritti, una parte di essi era alloggiata in una sala adiacente collegata in video) al tradizionale workshop di maggio, organizzato da Cristina Castellini e che fa il punto sugli argomenti di maggiore attualità, ponendo questioni che richiedono un aggiornamento professionale.

“Obiettivo dell'incontro è fornire aggiornamenti e delucidazioni agli operatori trasporti e aeronautici su temi di attualità, sia trasversali che peculiari ai due settori. Le evoluzioni sul piano geopolitico, come Brexit e le sanzioni ai paesi, tecnologico come i droni e climatico richiedono un adattamento costante del mondo assicurativo e la dotazione di nuovi strumenti per la valutazione dei rischi e la loro copertura” ha introdotto l'argomento la manager dell'associazione, autentico *factotum* della sezione Marine, Aviation & Transport (MAT) di ANIA.

Dopo la presentazione dell'Avv. Claudio Perrella, il guest speaker Massimo Vascotto, Senior Casualty Underwriter, Assicurazioni Generali S.p.A. UK Branch, ha dissertato con ampi dettagli su due filoni impegnativi quali sono la Brexit e le sanzioni.

Qual è l'impatto sulle compagnie di Londra non Lloyd's?

Cosa ha fatto all'interno IUA?

“In realtà non si può sapere ancora nulla, visto che il perimetro della Brexit è ancora indefinito; ci stiamo preparando per il caso peggiore, in cui assicuratore con sede in UK perde la possibilità di assicurare rischi in paesi europei; questo è il tema della libera prestazione di servizio” ha detto l'assicuratore originario di Trieste.

Il problema è: cosa fare sui contratti già in essere?

“Gli assicuratori inglesi stanno cercando di rassicurare gli assicurati europei. Fu prima il ramo aviation a mettere su una clausola apposita nel 2017.

La soluzione trovata, studiata con vari legali, è la seguente: mettere due assicuratori contemporaneamente in rischio, considerare il rischio all'interno della UE coperto da un assicuratore alternativo, con una appendice di polizza apposita. Si è studiato come evitare il trasferimento integrale del portafoglio da un assicuratore ad un altro, pratica che porta via molto tempo. Il problema nasce se l'assicuratore di scorta è abilitato nello stesso territorio dell'assicuratore UK; se non lo è su tutto il territorio, l'assicurato può recedere...” ha continuato Vascotto.

Ma cosa succederà in ogni caso dopo la Brexit?

“La soluzione preferita è quella di costituire una società europea che a sua volta costituisce una branch in UK la quale sottoscrive per conto della sua casa madre in Europa. Avere un assicuratore europeo che non è iscritto presso le varie associazioni di servizio che contempla il mercato londinese, può generare vari problemi amministrativi”.

Dopodiché l'underwriter triestino, da tanti anni di stanza a Londra, ha affrontato l'altro delicato tema delle sanzioni internazionali

“La International Underwriting Association sta contemplando una revisione delle clausole sulle sanzioni.

I principali problemi sono innescati dai nuovi paradigmi politici posti dagli Stati Uniti. La clausola tende ad escludere la copertura in paesi a rischio. Ma in questo frangente il problema sono le *shipping lanes* autorizzate che ricadono tuttavia in acque continentali di certi paesi particolari, come quelle dello Stretto di Hormuz nei confronti dell'Iran".

La parte dell'Aviation è stata introdotta da Anna Masutti, senior partner studio legale LS Lexjus Sinacta e Professoressa ordinaria, Dipartimento di Scienze Giuridiche, Università di Bologna, la quale ha ceduto la *cloche* a Sebastiano Veccia, Direttore Regolazione Personale e Operazioni Volo dell'ENAC, che ha illustrato le tante novità, e relative preoccupazioni, che pongono i droni.

"Una nuova disposizione consente di utilizzare i droni, velivoli senza pilota - tecnologia che ha creato un mercato del lavoro (64 scuole di pilota di droni in Italia) – che si distinguono in varie categorie, quelli fino a 25 kg sono nella categoria open, ma alcuni possono arrivare a 800 kg, con conseguenze evidenti in caso di danni causati dalla loro navigazione. In ogni caso, da oggi in poi tutti i droni dovranno registrarsi in un apposito libro per essere riconosciuti tramite trasponder".

La problematica è stata poi affrontata sotto il profilo assicurativo da Alessandro Sabatini, Aviation Underwriter di Satec - Underwriting Agency nata nel 1993, dal 2003 estesa ai rischi aviation, dal 2010 affiliata alla società satellite Meteotec impegnata nei rischi da condizioni meteo sfavorevoli, fino alla recente [acquisizione da parte della Cattolica](#) – che ha illustrato l'utilizzo dei droni per *loss prevention*.

Nella seconda parte l'avvocato Perrella ha articolato, con grande abilità di sintesi, le numerose fattispecie legate all'impatto dei cambiamenti climatici in corso, che influenzano tutte le linee di marine business. "Partiamo dai noti *case study* degli Stati Uniti, dove i fenomeni di uragani accadono regolarmente; qui nessun fenomeno meteo spazza via definitivamente le facilities che, grazie alle assicurazioni, vengono ricostruite. In questa considerazione, si sono evolute le polizze fino alle cosiddette clausole di "*Named Storm*".

Nell'ultimo intervento dell'intensa mattinata, Enrico Mercogliano, Head of Property & Casualty Claims di Generali, ha parlato delle coperture per rischi catastrofali nelle assicurazioni marine.

Il manager della compagnia di assicurazioni ha fatto un excursus storico, citando il famoso caso del drammatico naufragio a Genova della nave mercantile inglese London Valour, con ampia messe di vite umane, nel 1970, che era stato classificato tecnicamente come 'uragano mediterraneo', a confronto coi recenti eventi molto disastrosi, seppure non luttuosi, delle due mareggiate che lo scorso autunno hanno flagellato i porti di Rapallo e Savona, facendo rispettivamente strage di yacht la prima e di auto di lusso la seconda, e che pure erano stati catalogati come 'uragano oceanico', con venti a 180 kmh (quasi il doppio di quello del 1970).