

MERCATO

Trasporti e aviation, cosa c'è all'orizzonte

Un workshop dell'Ania via webinar ha approfondito temi di grande attualità per questi due complessi settori: le ripercussioni del caso Boeing e le problematiche connesse ai rischi aeroportuali, i rischi cyber per le navi e i veicoli a guida autonoma, e la nuova normativa europea che regolerà l'utilizzo dei droni in tutta Europa

I settori trasporti e aviation sono notoriamente due degli ambiti più complessi sotto l'aspetto assicurativo. E non solo perché sono interessati da costanti evoluzioni tecnologiche e da continui aggiornamenti normativi, ma anche perché, per loro natura, agiscono nella complessità di uno scenario internazionale, dove gli elementi da tenere in considerazione sono molteplici. Per questo il workshop su questi due settori organizzato ogni anno dall'Ania rappresenta ormai un punto di riferimento per il settore, anche grazie al prezioso apporto di un panel di relatori sempre di alto livello. Ovviamente l'attuale situazione di isolamento ha impedito che quest'anno si potesse tenere un incontro fisico, ma il seminario si è tenuto comunque in forma virtuale via webinar. I lavori hanno approfondito tematiche ampie e di grande attualità, come le ripercussioni del caso **Boeing** e le problematiche connesse dei rischi aeroportuali, i rischi cyber per le navi e i veicoli a guida autonoma, e la nuova normativa europea che regolerà l'utilizzo dei droni in tutta Europa.



IL CASO BOEING

A ottobre 2018, il volo JT 610 della LionAir precipitò al largo di Giacarta, facendo 189 vittime. A marzo 2019, il volo Ethiopian Airlines 302 si schiantò nei pressi di Bishoftu: persero la vita 157 persone. Sono due disastri aerei che riguardano modelli 737 Max della Boeing. Il modello coinvolto nei due incidenti è finito al centro di diverse indagini ed è stato fermato in diversi Paesi del mondo dopo le stragi. Dopo l'incidente l'Easa, Agenzia per la sicurezza del trasporto aereo dell'Unione europea, ha vietato il proprio spazio aereo ai Boeing 737 Max 8. Dalle indagini è emerso che in entrambi i casi non c'è stato alcun errore umano ma un difetto di software del sistema anti-stallo Mcas.

(continua a pag. 2)

(continua da pag. 1)

Un rapporto della Lion Air, citato da **Anna Masutti**, professoressa ordinaria di Diritto della navigazione presso l'Università di Bologna, ha identificato diversi fattori interconnessi: gravi errori sarebbero stati ravvisati nella certificazione di sicurezza, nell'addestramento dei piloti (impreparati a usare il software) e nei manuali degli aeromobili (carenza nella indicazione delle caratteristiche operative del software Mcas). Oltre alle richieste di risarcimento da parte dei familiari delle vittime, delle stesse compagnie aeree, e dei piloti, la Boeing ha subito perdite economiche dovute alla cancellazione degli ordini (per 29 milioni di dollari). Ma sono state mosse delle azioni anche da parte di Boeing nei confronti del produttore del software. Quest'ultimo, ha spiegato Masutti, è stato condannato a indennizzare più di 70 milioni di dollari: "un grande precedente, in assenza di una normativa che includa espressamente il software nella definizione di prodotto difettoso".



COSA CAMBIERÀ PER L'ASSUNZIONE DEI RISCHI

L'evento Boeing, ha ricordato **Federica Bisetti**, aviation underwriter di **Axa XL**, è il maggior sinistro assicurativo del settore a livello globale dai tempi dell'11 settembre, per i danni e entità e numero di parti coinvolte. L'impatto per Boeing non riguarda solo gli indennizzi, ma anche le mancate commesse: si stima che solo nel 2019 l'azienda abbia perso 630 milioni di dollari. Da marzo 2019 ben 350 aerei sono rimasti a terra, con circa 50 compagnie aeree coinvolte. "A una linea aerea – ha detto Bisetti – tener fermo un velivolo costa 150mila dollari al giorno".

Secondo **Marcello Maestri**, aviation manager di **Aig**, "una parte dei problemi che hanno portato ai sinistri Boeing sono dovuti a una riduzione dei controlli da parte delle autorità preposte", ma in questo senso "l'analisi dell'assicuratore è già molto approfondita, arriva a prendere in considerazione anche i singoli componenti del velivolo, quindi non credo che l'approccio dell'underwriter cambierà molto: noi sottoscrittori più informazioni abbiamo, più possiamo inquadrare il rischio nello scenario peggiore". Secondo Maestri, sebbene gli indennizzi di questi due sinistri saranno assorbiti dai massimali delle polizze, questi sinistri avranno una ripercussione negativa sui premi delle polizze: "il comparto assicurativo aeronautico – ha spiegato – era già in difficoltà da qualche tempo, e questi eventi hanno dato l'impulso a un aumento dei premi nei rinnovi. I premi generati dal settore aeronautico si sono rivelati, a livello globale, insufficienti a coprire i sinistri generati negli ultimi anni". Secondo Federica Bisetti, inoltre, la spinta a ridurre le emissioni e i consumi porterà nel breve e nel medio termine a delle evoluzioni nella tecnologia degli aeromobili. "Nel futuro – ha osservato – ci saranno delle rivoluzioni, e questo andrà a impattare sulla filiera, inclusa l'assicurazione. Le nuove tecnologie inoltre non potranno contare su statistiche pregresse, quindi ci sarà una maggiore esposizione, così come aumenterà anche il rischio cyber".

AI, NAVI AUTONOME E RISCHIO CYBER

Quella dei rischi cyber è una minaccia che già incombe nell'ambito dei trasporti marittimi. L'avvocato **Claudio Perrella**, partner dello studio **R&P Legal**, ha ripercorso le tappe con cui il mercato assicurativo ha provato a fare ordine in una materia molto intricata perché estremamente mutevole. (continua a pag. 3)

(continua da pag. 2)

La Pra (prudential regulation authority), ha riferito Perrella, "ha esortato il mercato a intervenire, e a partire dal luglio 2019 c'è stata un'elaborazione di clausole". In un contesto nel quale non è più soltanto il conducente a decidere, ci sono diversi risvolti etici, quindi la tendenza futura vedrà sempre più "una responsabilità di prodotto in relazione a chi progetta il software, e sarà una responsabilità non più presunta, come ora, ma oggettiva", ha concluso l'avvocato. Con l'applicazione dell'intelligenza artificiale allo shipping cambiano i concetti di nave, comandante, equipaggio, navigabilità: "dal punto di vista assicurativo – ha detto **Roberto Spanu** – senior risk engineer marine di **Swiss Re Corporate Solutions** – bisognerà capire come coprire errori di programmazione o perdita di connettività dei dati. Il rischio di sinistri o di eventi legati a interventi *malicious* o *non malicious* è una delle principali preoccupazioni dell'industria".

LE SMART SHIPS SONO GIÀ REALTÀ

Il mercato dell'industria relativa alle navi autonome è stato stimato intorno agli 88 miliardi di dollari per il 2020. Tale valore è stimato possa raggiungere quasi i 135 miliardi di dollari nel 2030. "A oggi – ha proseguito Spanu – non esiste una definizione di cosa sia una nave autonoma, e quali siano i diversi livelli di autonomia applicati, e quindi i rischi di eventi cyber associati". Al momento la **Regulatory scoping exercise of marine** distingue tra smart ship e autonomous ship, con quattro livelli diversi, da D1 (equipaggio ancora a bordo) fino al D4 (nave completamente autonoma).

Spanu ha spiegato che le smart ships sono già realtà, e sistemi di bordo IoT sono sempre più presenti a bordo. Sono già in esercizio navi che a prima vista possono essere definite navi tradizionali, ma i cui sottosistemi sono collegati tra loro e controllati h24 da sistemi di monitoraggio a terra. "Tutti potenziali punti di ingresso per attacchi hacker o incidenti cyber, ha aggiunto l'esperto", ricordando che "ci sono già stati casi di incidenti legati a attacchi cibernetici, e in futuro saranno potenzialmente favoriti dalla maggiore interconnessione dei sistemi". Gli incidenti cyber si dividono in intenzionali (-targeted o untargeted) o non intenzionali (perdita dati, avaria impianti, danni al carico, collisione, incaglio ecc). Secondo alcune analisi i maggiori danni potrebbero però esserci non tanto alla nave o al carico, ma alla struttura, come ad esempio una piattaforma petrolifera. "La minaccia – ha concluso Spanu –



non si limiterà al solo funzionamento della nave, ma a tutto l'ecosistema. C'è molto da fare per migliorare la resilienza, perché gli eventi legati alla sicurezza informatica non sono statici, quindi anche le difese vanno costantemente aggiornate".

I DRONI SUI CIELI EUROPEI

L'ultima sessione del seminario Ania è stata dedicata al settore dei droni, la cui regolamentazione è in continua evoluzione. A ripercorrerne le tappe è stato **Alessandro Sabatini**, aviation underwriter di **Satec**. Del 2012 le prime richieste di coperture per droni; nel 2013-2014 prima edizione del regolamento **Enac**. Nel 2016-2017 c'è stata un'espansione della domanda, in seguito alla quale gli assicuratori hanno iniziato a ragionare su una sorta di standardizzazione che ha portato, nel 2018, a nuovi metodi assuntivi. "Gli operatori abilitati sono aumentati del 350% dal 2016 al 2019, e si stima che attualmente in Italia ci siano più di 13mila droni attivi", ha detto. Nel nostro Paese esistono circa 700 imprese legate alla costruzione di droni, tra cui Leonardo Finmeccanica, Ids, Italdron, Piaggio e Tecnam. A scendere poi nel dettaglio degli aspetti normativi, è stato l'ingegner **Sebastiano Veccia** direttore regolazione personale e operazioni volo dell'Enac, che ha parlato degli obblighi assicurativi in riferimento al nuovo regolamento europeo Easa del 2019, la cui introduzione, prevista per luglio, slitterà al prossimo anno. Nell'attesa resta in vigore in Italia il terzo regolamento Enav, che ha introdotto il rilascio del patentino (per i mezzi più semplici, quelli fino a 25 kg) previo superamento di una prova online. "Rilasciamo una media di 250 attestati al giorno – ha spiegato – e dal 5 marzo scorso abbiamo rilasciato circa 15mila attestati. Per quanto riguarda l'aspetto assicurativo la differenza sostanziale introdotta dal Regolamento 3 è che il mezzo deve essere obbligatoriamente assicurato per la responsabilità civile. Una norma destinata a durare, visto che "il regolamento europeo dice che per gli aspetti assicurativi possono applicarsi le regole dello stato membro", ha ricordato. Nelle Q&A finali alcuni assicuratori hanno fatto presente a Veccia alcune criticità. Ad esempio: l'Rc del capofamiglia può coprire un figlio che utilizza un drone? Al momento il regolamento lascia qualche ambiguità, in merito alle quali Veccia ha aperto a fornire delle guidelines più precise.

