
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI
DIPARTIMENTO DI ECONOMIA**

**Corso di Laurea Magistrale in Economia e
Management Marittimo e Portuale**



Tesi di Laurea Magistrale in
Bulk Shipping

**ASPETTI GEOPOLITICI E
CONSEGUENZE DEL CONFLITTO
IN UCRAINA SUL MERCATO
DELLE ASSICURAZIONI
MARITTIME**

Relatore: Prof.ssa Roberta Scarsi

Candidato: Alessandra Nicolai

Anno accademico 2022/2023

INDICE

INTRODUZIONE

ABSTRACT

CAPITOLO I

I PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI UCRAINI IN TEMPO DI GUERRA E I RELATIVI ASPETTI ASSICURATIVI.

	Pag.
1.1. Ucraina “il Granaio d’Europa”.	1
1.1.1 Produzione di agri-food in Ucraina prima e dopo il conflitto.	4
1.1.2 Esportazioni di agri-food dall’Ucraina prima e dopo il conflitto.	7
1.1.3 Rischi geopolitici legati all’incerto approvvigionamento di prodotti agro-alimentari.	10
1.2 Black Sea Grain Initiative e i Corridoi di solidarietà per il trasporto dei prodotti agro-alimentari.	13
1.2.1 JCC – Centro Congiunto di Coordinamento.	15
1.2.2 I principi della SOLAS e ISPC.	16
1.2.3 La Russia e lo stop alla Black Sea Grain Initiative.	18
1.2.4 Le assicurazioni marittime dopo la Black Sea Grain Initiative ed i sinistri avvenuti dall’inizio del conflitto.	19
1.3 I leader globali nell’intermediazione assicurativa e il loro apporto nel caso della guerra in Ucraina.	21
1.3.1 Lloyd’s of London, Marsh McLennan, Ascot a supporto dell’Ucraina.	21
1.3.2 La copertura “AsOne” e l’importanza della digitalizzazione: il caso di Insurwaves.	22
1.3.3 Miller & Clearwater Dynamics – monitoraggio delle navi e relativi dati.	24
1.3.4 I premi assicurativi prima e dopo l’inizio del conflitto per il trasporto marittimo di prodotti agroalimentari.	25

CAPITOLO II

ASSICURAZIONI MARITTIME E RISCHI GUERRA.

	Pag.
2.1 La geopolitica e le assicurazioni.	26
2.1.1. Le assicurazioni marittime: merci trasportate e Hull & Machinery nel caso del conflitto in Ucraina.	27
2.1.2. I rischi guerra.	29
2.2 Le quotazioni assicurative: il caso del conflitto in Ucraina.	31
2.2.1. Le quotazioni assicurative per il trasporto delle merci dal momento dell'inizio del conflitto.	33
2.2.2. Le quotazioni assicurative Hull & Machinery e Rischio guerra dal momento dell'inizio del conflitto.	36

CAPITOLO III

SHIPPING, ASSICURAZIONI E GEOPOLITICA: QUALI CONSEGUENZE?

	Pag.
3.1 In che modo il conflitto ha influenzato il mondo dello shipping?	40
3.1.1 Il Mar Nero e la sua importanza strategica.	41
3.1.2 Aumento delle tonnellate miglia.	45
3.1.3 I lavoratori marittimi russi e ucraini.	47
3.1.4 Materie prime e supply chain: conseguenze della guerra.	48
3.2 La guerra e le conseguenze sul futuro del settore assicurativo.	49

CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA

SITOGRAFIA

INTRODUZIONE

Il presente elaborato, diviso in tre capitoli, si propone di effettuare un'analisi degli eventi geopolitici, a seguito dello scoppio del conflitto in Ucraina, avanzato dalla Russia il 24 febbraio 2022, che hanno avuto una ripercussione decisiva sui mercati, economie e commercio internazionale, ponendo successivamente l'accento sul mondo assicurativo marittimo e come questo sia reso partecipe ed a sostegno di molte iniziative umanitarie nel favorire la ripresa delle esportazioni dei prodotti agro-alimentari in Ucraina che aspetti meramente tecnici riguardanti le principali polizze assicurative marittime rispettivamente le polizze delle merci trasportate, le polizze corpi e macchine e le relative polizze rischi guerra.

Infine, l'analisi si sposta verso il mondo dello shipping analizzando i cambiamenti dovuti dalle nuove vicissitudini che vedono come protagonisti i due Paesi belligeranti ma a catena tutto il mondo, riguardo la ricerca di nuovi fornitori di materie prime ed il relativo aumento delle tonnellate miglia, i problemi riguardanti gli equipaggi ed in generale della supply chain.

ABSTRACT

This elaborate is divided into three chapters, and intends to analyse the geopolitical events following the outbreak of the war in Ukraine, advanced by Russia on February 24, 2022. The war had a decisive impact on markets, economies and international trades. Moreover, as the marine insurance world is concerned, it is important to underline how many humanitarian initiatives were introduced to encourage the recovery of exports of agri-food products in Ukraine, also including the more technical aspects of policies, such as cargo, hull & machinery and war risk insurances.

Lastly, the analysis moves across the shipping world, exploring the changes due to new vicissitudes that concern the two belligerents countries, and, as in a chain reaction, the whole world. These involve the research of new raw material suppliers and the related increase in tonne miles, as well as problems regarding crews and the supply chain in general.

CAPITOLO I

I PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI UCRAINI IN TEMPO DI GUERRA E I RELATIVI ASPETTI ASSICURATIVI.

1.1. Ucraina “il Granaio d’Europa”.

I colori della bandiera dell’Ucraina, giallo e azzurro, rappresentano i colori del cielo e della terra di questa Nazione, che basa gran parte della sua economia sull’agricoltura e soprattutto sull’esportazione del grano, sia in Paesi già sviluppati che in procinto di esserlo. Con l’aggressione a questo Paese, “Granaio d’Europa”, iniziata il 24 febbraio 2022, Mosca ha inasprito la crisi alimentare mondiale già in essere negli ultimi anni. Con l’inizio della guerra, infatti, il flusso di prodotti agroalimentari provenienti sia dalla Russia che dall’Ucraina è stato interrotto a causa della chiusura dei porti, per i bombardamenti e a causa dell’occupazione militare di terreni agricoli ucraini, ma anche perché l’Ucraina stessa ha vietato le esportazioni di grano e altri prodotti per contribuire al soddisfacimento alimentare intero. Lo stop alle esportazioni delle scorte, le interruzioni della semina dell’aprile 2022 e la relativa priorità di piantare colture per il raccolto autunnale, sempre per il soddisfacimento del fabbisogno interno, hanno avuto ripercussioni sui prezzi mondiali dei prodotti alimentari, che nel corso dei mesi hanno raggiunto livelli record.

Secondo il Consiglio europeo del 23 giugno 2022: *“Usando i prodotti alimentari come arma nella sua guerra contro l’Ucraina, la Russia è l’unica responsabile della crisi della sicurezza alimentare globale che ha provocato”*¹. In riferimento a tale affermazione, promossa dal Consiglio Europeo riguardo la responsabilità unica della Russia della crisi della sicurezza globale, è possibile affermare che la crisi alimentare era in corso ancor prima dello scoppio del conflitto in Ucraina, e che la crisi del sistema alimentare globale è esacerbata dalla pressione causata da: conflitti, distribuzione iniqua delle risorse a fronte di una rapida crescita demografica, diffusione della povertà, crisi economiche, inflazione in aumento e restrizione sulle esportazioni, instabilità politica, cambiamenti climatici e crisi ambientale, da pandemia COVID-19 e crisi sanitaria.

¹ Consiglio Europeo, 23 e 24 giugno 2022 – Sicurezza alimentare;
<https://www.consilium.europa.eu/it/meetings/european-council/2022/06/23-24/>

A fine giugno 2022 le stime internazionali indicavano in 865 milioni il numero di persone denutrite al mondo, un picco che riporta la sicurezza alimentare indietro di decenni, rispetto ai progressi registrati nel quinquennio 2005-2010.²

Fig.1.1. – Livello di denutrizione nel mondo, milioni di persone.



Fonte: WFP e FAO (2022) – Osservatorio di politica internazionale “Prospettive sulla sicurezza alimentare. Ricadute della guerra in Ucraina”

Le cinque regioni con il più alto numero di persone affamate, in proporzione alla popolazione residente, sono:

1. Africa centrale: 31,8%
2. Africa orientale: 28,1%
3. Africa occidentale: 18,7%
4. Caraibi: 16,1%
5. Asia meridionale: 15,8%³

L’invasione in atto da parte della Russia ha causato notevoli perturbamenti ai mercati agricoli globali, provocando un aumento dei prezzi del frumento e dei cereali in tutti i Paesi del 58% e del 34% rispetto al marzo 2021, tranne in Ucraina, dove i prezzi sono scesi di circa il 27%.

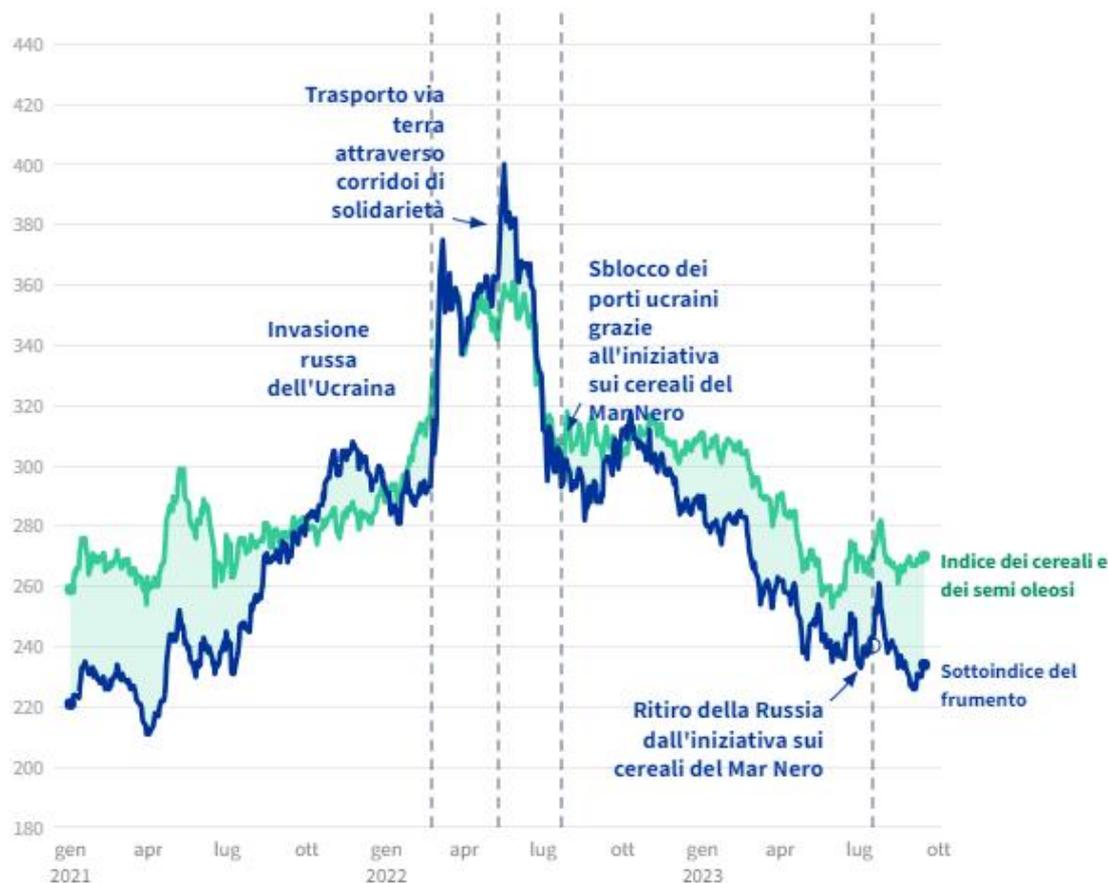
² Prospettive sulla sicurezza alimentare. Ricadute della guerra in Ucraina pag.3

<https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/approfondimenti/PI0191.pdf>

³ Prospettive sulla sicurezza alimentare. Ricadute della guerra in Ucraina pag. 11

<https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/approfondimenti/PI0191.pdf>

Fig.1.2. Prezzi dei cereali a livello mondiale dal gennaio 2021



Fonte: Consiglio internazionale dei cereali (IGC)

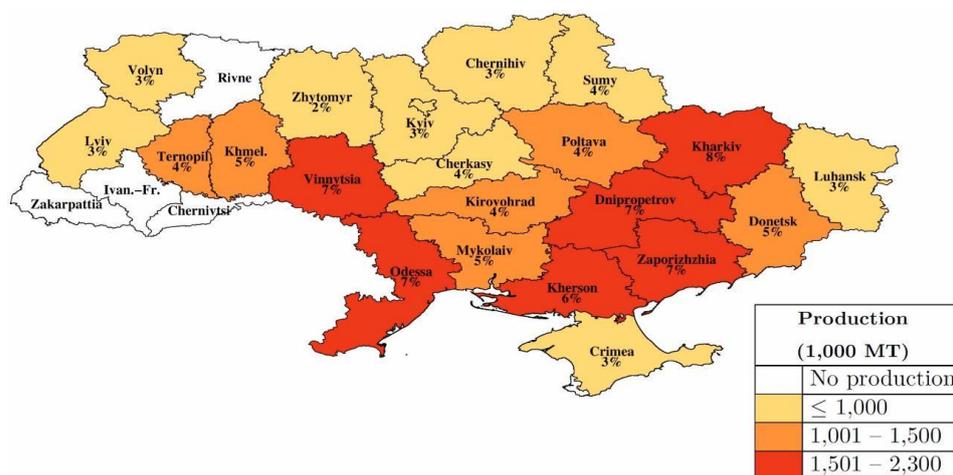
Il diagramma lineare mostra una flessione di entrambi gli indici dal maggio 2022, ovvero da quando sono stati creati i corridoi di solidarietà. A seguito all'istituzione dell'iniziativa sui cereali del Mar Nero nel luglio 2022, i prezzi sono ulteriormente diminuiti. Nei mesi di settembre ed ottobre, a causa dell'incerta sopravvivenza dell'accordo sul grano, i prezzi hanno ripreso ad aumentare, ma sono calati a novembre e dicembre 2022. Da allora i prezzi continuano a diminuire gradualmente, con alcune fluttuazioni. Tuttavia, da quando nel luglio 2023 la Russia ha annunciato il suo ritiro, i prezzi sono nuovamente aumentati. Le sfide nell'ambito dell'aumento dei prezzi minacciano di essere particolarmente gravose per le famiglie nei Paesi in via di sviluppo dell'Asia, Medio Oriente e dell'Africa, che dipendono fortemente dalle importazioni di grano ucraino – ad esempio Pakistan (che nel 2020 contava il 49% delle importazioni di grano proveniva dall'Ucraina), Libano (62%) ed Egitto (23%). (dati BACI del CEPII).

1.1.1. Produzione di agri-food in Ucraina prima e dopo del conflitto.

Grazie alle sue pianure l'Ucraina è la prima in Europa per terreni da semina, e terza nel mondo per suolo nero, ossia, quel suolo ricco di carbonio inorganico particolarmente fertile. Secondo un'analisi sugli scambi commerciali tra UE, Russia ed Ucraina del web magazine Ruminantia, nel 2019 il settore agricolo ha contribuito per circa il 10% al PIL dell'Ucraina, rappresentando il 18% dei posti di lavoro del Paese e il 44% del valore delle esportazioni. La composizione specifica del suolo e il paesaggio dell'Ucraina sono ottimali per la produzione agricola. Circa l'80% della superficie agricola coltivata totale in Ucraina è utilizzata per coltivare cereali, semi oleosi, ortaggi e altre colture annuali. Nel periodo compreso tra il 2000 ed il 2019 la produzione di cereali è passata da 23,8 milioni di tonnellate a 74,1 milioni di tonnellate, mentre la produzione di semi oleosi è passata da 3,7 milioni di tonnellate a 22,2 milioni di tonnellate.⁴

Secondo il FMI (International Monetary Fund – Fondo internazionale monetario), nel 2021 l'Ucraina era il 6° produttore di grano, il 4° produttore di mais, il 6° produttore di orzo al mondo. Sempre nel 2021 il settore agricolo rappresentava il 12% del PIL e il 15% di tutti i posti di lavoro.

Fig.1.3. Aree di produzione dei prodotti agroalimentari in Ucraina



Fonte: USDA Foreign Agricultural Service

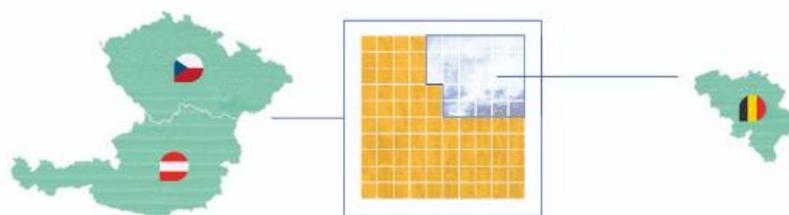
Da questa mappa è possibile capire meglio come è distribuita la quota della produzione nazionale agroalimentare in Ucraina negli anni 2016-2020.

⁴ <https://www.ruminantia.it/agroalimentare-unanalisi-sugli-scambi-commerciali-tra-ue-russia-ed-ucraina/>; Agroalimentare: un'analisi sugli scambi commerciali tra UE, Russia ed Ucraina

Con il conflitto in atto, a partire dal 24 febbraio 2022, la produzione di prodotti agro-alimentari ha subito uno stop, mettendo a rischio la semina di diversi tipi di raccolto, che grava sulla produzione globale di grano, orzo, mais, colza e girasole. L'invasione da parte dell'esercito russo di regioni come Kharkiv e Lugansk, dove si concentra la quasi totalità della produzione ucraina di semi di girasole, e Dnipropetrovsk, Zaporizh'zhja, Nikolaev, Odessa, Kirovograd e Poltava, le principali aree di coltivazione di cereali, che insieme rappresentano il 62% dell'intera superficie coltivabile, ha irrimediabilmente paralizzato la produzione alimentare del Paese. In aggiunta, la presa delle città portuali di Kherson e Mykolaïv, ed il controllo russo della totalità del versante costiero del Mare di Azov, hanno bloccato le principali tratte commerciali dalle quali si diramava l'export agricolo ucraino, soprattutto verso il mercato asiatico. Più recentemente, la distruzione della diga di Kakhovka nel giugno 2023, nel sud dell'Ucraina, ha causato disastrose inondazioni a Kherson. Poiché la diga era responsabile dell'alimentazione dei canali idrici di tutta l'area, la conseguente interruzione dell'irrigazione minaccia un impatto negativo sulla futura sostenibilità di tutta la produzione agricola di questa regione, come di tutte quelle colpite dagli attacchi russi.

Secondo quanto riportato dal Consiglio Europeo nel 2021 gli agricoltori ucraini hanno seminato quasi 17 milioni di ettari di colture primaverili, ossia, una superficie superiore a quella complessiva di Austria e Cechia. Nel 2022, però, dopo l'inizio della guerra, gli agricoltori hanno seminato il 22% in meno: l'area non seminata (pari a 2,8 milioni di ettari) corrisponde quasi alla superficie del Belgio.

Fig. 1.4. Espansione della superfice seminata in Ucraina

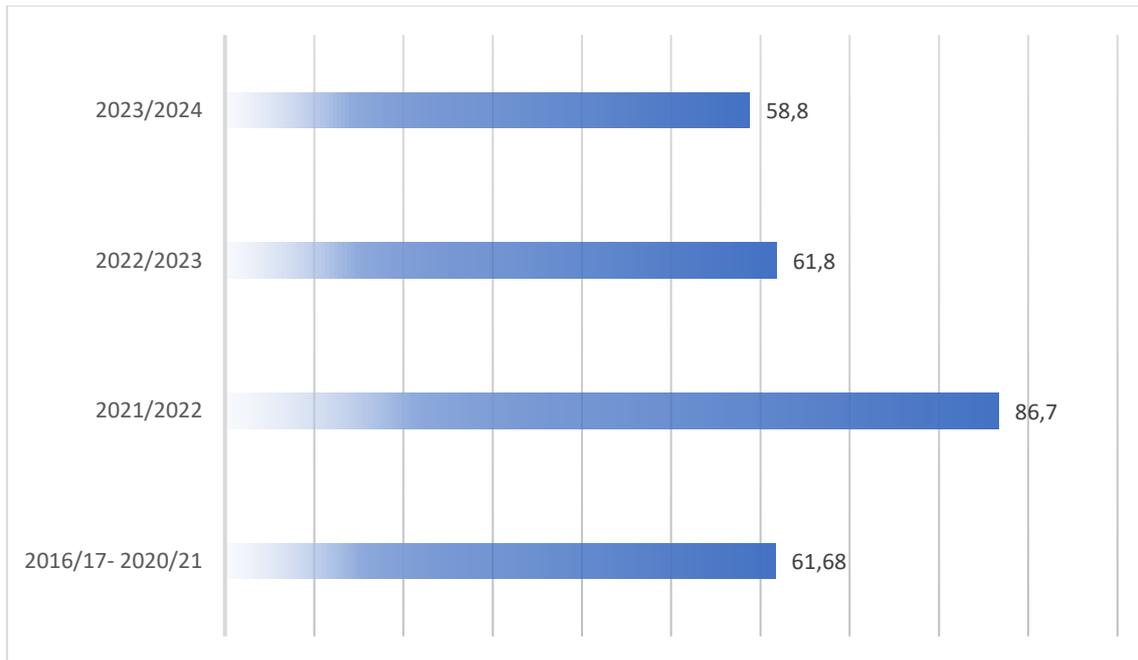


Fonte: Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura.

Rispetto al 2021/2022, la produzione di cereali 2022/2023 è diminuita del 29% e si prevedono ulteriori cali. Nel quinquennio 2016/17 – 2020/2021 la media della produzione

era pari a 67,68 milioni di tonnellate, mentre nel 2021/22 è stata stimata a 86,7 milioni. Dati che nel 2022/2023 si stima possano scendere a 61,8 milioni di tonnellate, per arrivare nel 2023/2024 alla decrescita allarmante di 58,8 milioni di tonnellate.

Grafico 1.1. Produzione Ucraina (2020-2023, milioni di tonnellate)

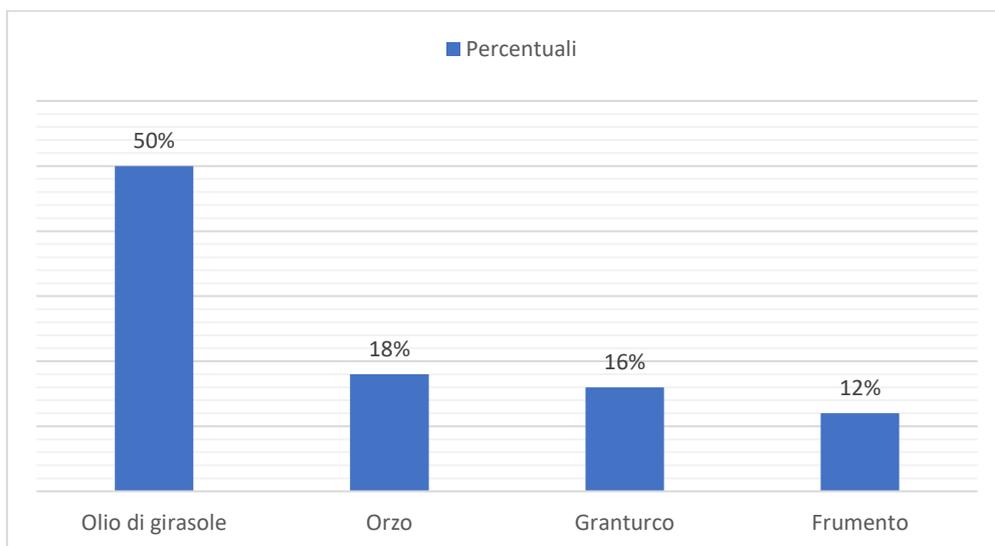


Fonte: Consiglio Europeo

1.1.2. Esportazioni di agri-food dall'Ucraina prima e dopo del conflitto.

Secondo la Food and Agriculture Organization of the United Nation (FAO), prima dell'inizio del conflitto, l'Ucraina era il primo esportatore di olio di girasole (50% delle esportazioni mondiali); terzo di orzo (18%), il quarto di granturco (16%) e il quinto di frumento (12%).

Grafico 1.2. Quota di esportazioni globali dell'Ucraina prima dell'invasione russa

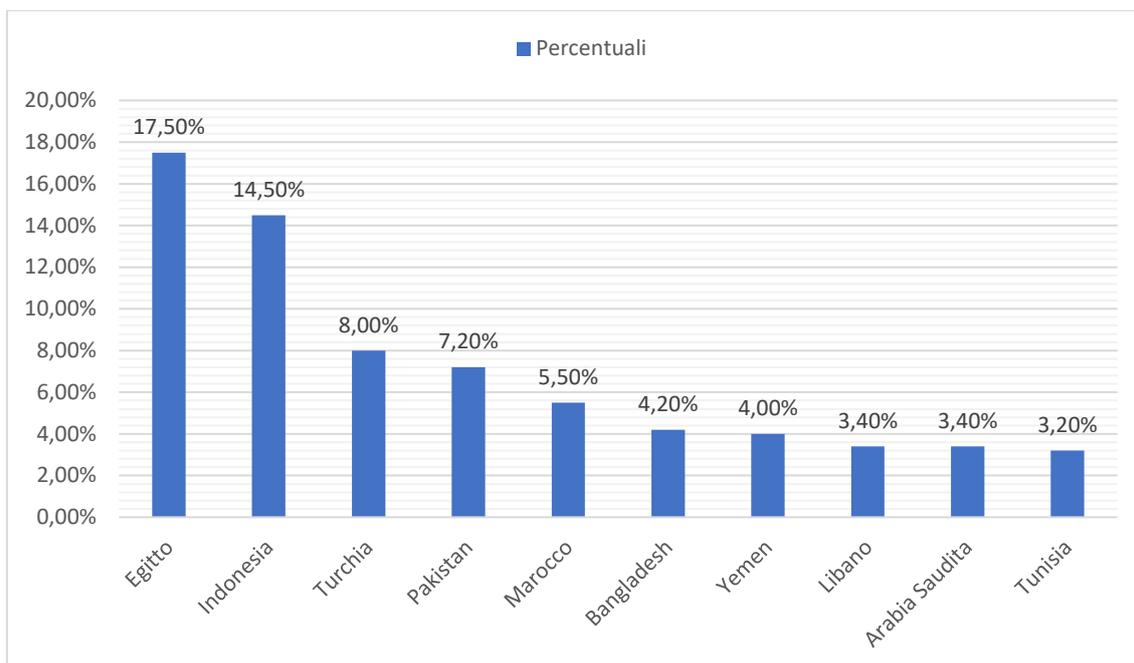


Fonte: FAO

Nel 2021 ha esportato cereali per un valore di quasi 12 miliardi di USD, ossia, circa 11,5 miliardi di euro. Le esportazioni ucraine, in particolare di frumento, sono essenziali per alcuni Paesi asiatici ed africani, che dal 2016 al 2021 hanno ricevuto il 92% del frumento di questa Nazione. Proprio in questi Stati avvengono le maggiori esportazioni, per l'appunto tra il 2016 e il 2021 l'Ucraina ha fornito principalmente grano a:

1. Asia – Pacifico 30% (di cui 13% in Indonesia e 6% nelle Filippine)
2. Asia nord-orientale: 14%
3. Asia meridionale: 14% (di cui il 9% in Bangladesh)
4. Africa settentrionale: 27% (di cui il 14% in Egitto e il 5% rispettivamente in Marocco e Tunisia)
5. Africa meridionale: 7%
6. Europa: 6% (di cui il 5% nell'UE)
7. Altro: 2%

Grafico 1.3.. Destinazioni export grano Ucraina (peso%) specificamente per l'anno 2021

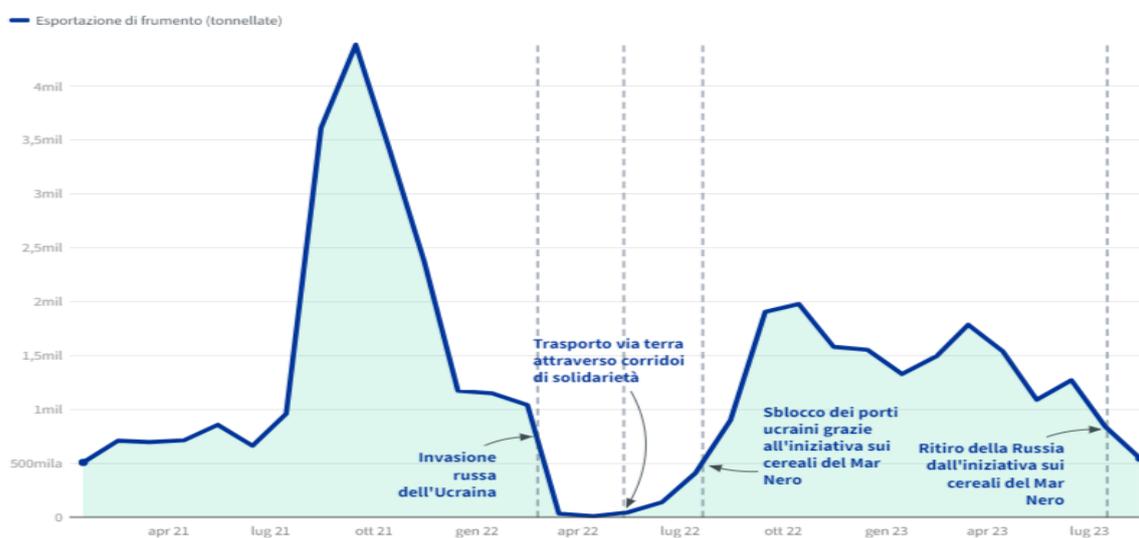


Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati FAO (2021)

A seguito dell'inizio del conflitto, le esportazioni ucraine di cereali sono state sospese sia per il blocco imposto dai russi, che fermate per favorire il sostentamento del fabbisogno interno. L'Ucraina ha registrato così un drastico calo di esportazioni che, come già ribadito, hanno accentuato la forte preoccupazione in materia di sicurezza alimentare. Prima della guerra circa il 90% delle esportazioni agricole erano effettuate via mare attraverso portarinfuse. Per cinque mesi, l'Ucraina ha dovuto subire il blocco dei porti nel Mar Nero da parte dell'esercito russo. Per sopperire in parte a questo, l'UE nel maggio 2022, ha istituito dei corridoi di solidarietà, un trasporto via terra che ha permesso di spostare circa il 48% dei cereali ammassati nei silos. Confrontando il periodo di marzo - dicembre 2021 con lo stesso periodo 2022, si denota come nel marzo, aprile e maggio del 2022 le esportazioni sono diminuite del 90%. A partire da giugno 2022 i volumi sono aumentati, ma rimangono sempre su livelli più bassi rispetto al 2021; a giugno 2022 si è registrata una diminuzione del 79% e persino a settembre e ottobre, quando le esportazioni hanno raggiunto il picco, sono state inferiori del 57% e del 42% rispetto a quelle del 2021. Solo a seguito dell'iniziativa sui cereali del Mar Nero, l'Ucraina ha visto esportare circa il 65% del grano in Paesi in via di sviluppo e il 35% verso Paesi sviluppati. Per quanto riguarda il granturco, invece, i valori erano quasi equivalenti: circa il 51%

verso i Paesi in via di sviluppo e il 49% verso i Paesi sviluppati. Anche grazie al Programma Alimentare Mondiale delle Nazioni Unite, la più grande organizzazione umanitaria al mondo, è stato esportato grano via mare dai porti del Mar Nero: al mese di luglio 2023 il programma aveva acquistato l'80% delle scorte di cereali dall'Ucraina, un aumento rispetto al 50% prima della guerra. Nel corso dell'attuazione dell'iniziativa, oltre 725.000 tonnellate di grano hanno lasciato i porti dell'Ucraina con destinazione Etiopia, Yemen, Afghanistan, Sudan, Somalia e Kenya., Paesi dove si registrano i più alti livelli di denutrizione e fame al mondo. Tuttavia, nel luglio del 2023, la Russia si è ritirata dall'iniziativa sui cereali del Mar Nero. Fino a quel momento il 40% dei cereali dell'Ucraina era stato trasportato attraverso vie marittime, mentre il 60% era stato trasportato via terra, con i corridoi di solidarietà. A seguito del ritiro della Russia dall'iniziativa a solo un anno dall'apertura, le esportazioni sono diminuite e i prezzi nuovamente aumentati. L'approvvigionamento alimentare mondiale rimane precario in quanto la guerra, e il blocco dei porti del Mar Nero da parte della Russia, riducono la capacità dell'Ucraina di esportare cereali e prodotti alimentari verso il mercato mondiale.

Fig.1.5. Esportazioni di frumento 2021-2023



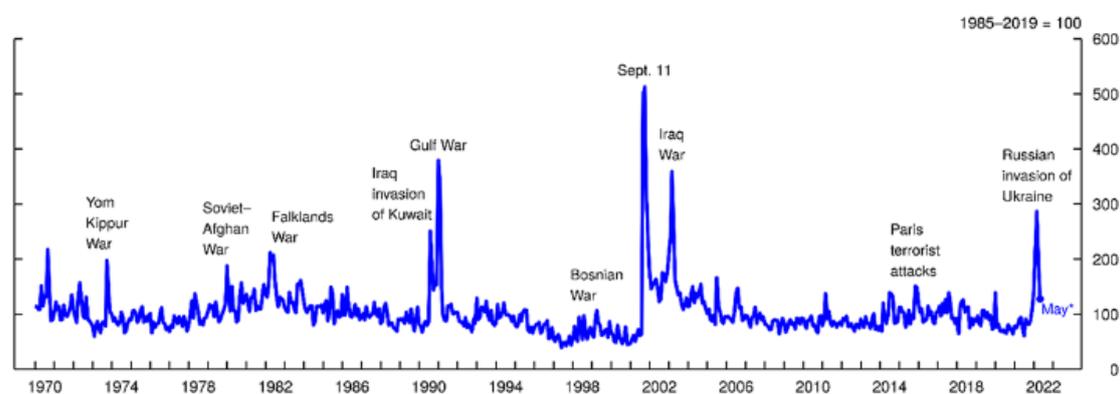
Fonte: Consiglio Europeo – Ministero Ucraino per la politica agraria e l'alimentazione

1.1.3. Rischi geopolitici legati all'incerto approvvigionamento di prodotti agro-alimentari.

Il rischio geopolitico è la possibilità che la politica estera di un Paese condizioni le politiche interne e sociali di un altro Paese, ed è per questo che ha un ruolo centrale all'interno dello scenario globale. Soprattutto negli ultimi anni, la valutazione dei rischi geopolitici ha assunto sempre più importanza in quanto consente a persone, aziende e governi di comprendere determinate dinamiche al fine di non farsi cogliere impreparati dinanzi al potenziale impatto che eventi più o meno drammatici possono avere su operazioni, investimenti e strategie.

I rischi geopolitici hanno una serie di fonti da esempio: cambiamenti nelle politiche governative, relazioni diplomatiche o tensioni militari, che possono avere un impatto decisivo su mercati, economie e commercio internazionale. Essere adeguatamente informati sui rischi geopolitici consente di apportare misure atte a mitigare o gestire il loro impatto. Viviamo in un mondo sempre più interconnesso e globalizzato, dove eventi politici da una parte del mondo possono provocare effetti a catena in altri luoghi. Al mondo oggi contiamo una serie innumerevole di conflitti, ma quello che spicca maggiormente (in Europa) è quello che vede l'Ucraina presa d'assedio dalla Russia, il che conduce ad una irrimediabile destabilizzazione, impattando significativamente sull'economia globale e sulle imprese.

Fig.1.6 Indice di rischio geopolitico



Fonte: calcoli dello staff del Consiglio della Federal Reserve basati su Dario Caldara e Matteo Iacoviello (2022), "Measuring Geopolitical Risk", *American Economic Review*.

L'indice di rischio geopolitico (GPR) di Caldara-Iacoviello, è stato costruito tenendo in considerazione ricerche di articoli di giornali che evidenziano eventi geopolitici avversi e rischi associati. L'indice GPR tiene traccia, dunque, di riferimenti a guerre, attacchi terroristici e qualsiasi altra tensione tra stati e attori politici che vanno ad influenzare il corso delle relazioni internazionali.⁵

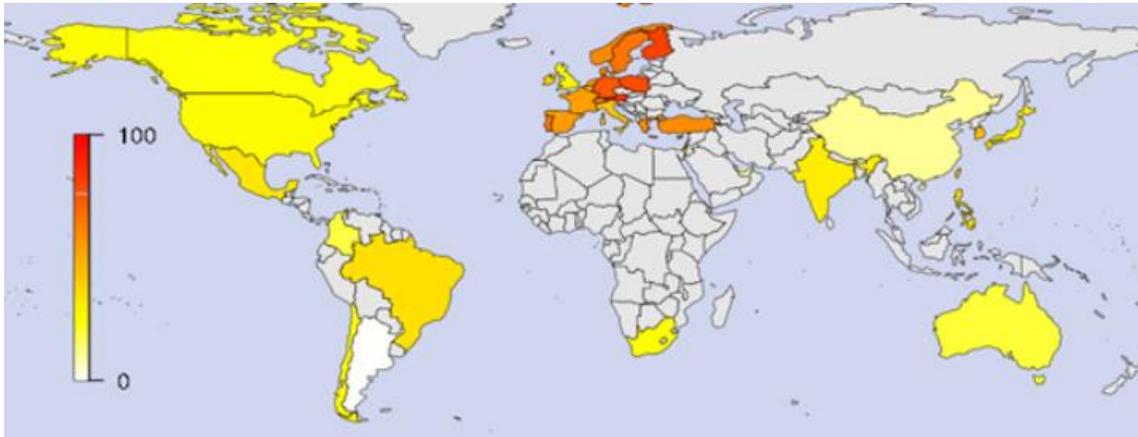
L'incerto approvvigionamento di cibo e cereali dall'Ucraina rappresenta uno dei maggiori rischi geopolitici attuali. Se si considera l'indice di conflitto civile (CSRI), sulla base dell'intersezione di elementi come: la percentuale delle importazioni totali di cereali dall'Ucraina e quota di popolazione a maggior rischio di alimentazione insicura, i Paesi più vulnerabili a rischi di disordini civili sono: Repubblica del Congo, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Bielorussia, Libano, Nicaragua, Tagikistan, Turchia, Armenia ed Egitto. Da questa breve analisi, si denota come la difficile o la ridotta fornitura di grano dall'Ucraina ha il potere di causare insoddisfazione sociale in diverse società del mondo. Lo sfascio del contesto geopolitico avvertito nel 2022 ha esposto ancora di più il rischio associato alla forte dipendenza da uno a pochi fornitori, sia per cibo, energia o parti e componenti per la produzione strategica. Le interruzioni dovute prima dal COVID-19 e poi dal conflitto in Ucraina hanno riaperto il lungo dibattito riguardo il futuro della globalizzazione e sulla rilevanza del modello di filiera, tenendo conto dell'autosufficienza e della sicurezza nazionale. Le aziende tendono ad una maggiore resilienza, integrità e continuità della supply chain valutano se autoprodotte o richiedere fonti a zone limitrofe, attraverso reshoring, onshoring, nearshoring o gestione end-to-end della supply chain. È interessante considerare anche che la natura regionale di molti rischi geopolitici suggerisce che le loro ripercussioni economiche potrebbero non essere distribuite equamente in tutto il mondo.

Se si osserva la figura sottostante, è possibile misurare l'esposizione di un Paese al conflitto in corso in base alla quota di aziende che menzionano l'invasione russa dell'Ucraina nelle loro dichiarazioni sugli utili trimestrali, dove i colori più caldi denotano un'esposizione maggiore. I Paesi europei, e soprattutto quelli nelle zone limitrofe al conflitto, sono i più esposti. Circa l'80% delle aziende in Finlandia ed in Polonia, Paesi che confinano con Russia ed Ucraina, sono preoccupati per la guerra. Per la Germania,

⁵ Caldara, Dario, Sarah Conlisk, Matteo Iacoviello e Maddie Penn (2022). "L'effetto della guerra in Ucraina sull'attività globale e sull'inflazione", osserva la FEDS. Washington: Consiglio dei governatori del sistema della Federal Reserve, 27 maggio 2022, <https://doi.org/10.17016/2380-7172.3141>

un Paese fortemente esposto al conflitto a causa dell'importazione di energia dalla Russia, la percentuale di aziende che menzionano il conflitto è del 75%.⁶

Fig. Preoccupazioni geopolitiche a livello aziendale per Paese nel 2022



Fonte: S&P Global Market Intelligence

Se il livello di forte preoccupazione aziendale dovuta dal conflitto in Ucraina ha registrato un impatto che facilmente si evince dall'immagine sopra riportata, quello che non va sottovalutato ma merita di essere ancora di più ribadito è l'impatto che il conflitto russo-ucraino ha dal punto di vista umanitario, sia per quanto riguarda la perdita di vite umane che la guerra provoca, sia l'ingente pressione della crisi alimentare che è esasperata dagli eventi geopolitici che le zone del conflitto stanno vivendo, sia dalle decine di migliaia di persone che dall'Ucraina sono scappate al fine di trovare rifugio dal momento che la loro vita è stata stravolta e letteralmente spazzata via dai bombardamenti russi.

⁶ Caldara, Dario, Sarah Conlisk, Matteo Iacoviello e Maddie Penn (2022). "L'effetto della guerra in Ucraina sull'attività globale e sull'inflazione", osserva la FEDS. Washington: Consiglio dei governatori del sistema della Federal Reserve, 27 maggio 2022, <https://doi.org/10.17016/2380-7172.3141>

1.2. Black Sea Grain Initiative e i Corridoi di solidarietà per il trasporto dei prodotti agro-alimentari.

La Black Sea Initiative è stata concordata il 22 luglio 2022 ad Istanbul dalle Nazioni Unite, Russia ed Ucraina con la mediazione della Turchia, creata per reintrodurre le esportazioni di cereali delle due nazioni oggetto di conflitto nel resto del mondo.

Lo scopo dell'accordo è stato quello di facilitare la navigazione sicura dai porti di Odessa, Chernomorsk e Yuzhny (tutti porti ucraini).

Il ruolo del Segretario Generale delle Nazioni Unite durante l'iniziativa è stato quello di garantire discussioni sull'iniziativa stessa e assistenza nella sua attuazione, nel sostegno della missione umanitaria per cui si sono preposte anche le Nazioni Unite.

Le parti in questione, Ucraina e Russia, hanno fornito con tale accordo le massime garanzie riguardo ad un ambiente sicuro per tutte le navi coinvolte. In Turchia sono state istituite squadre di ispezione composte da membri di entrambe le parti (Russia e Ucraina) e dalle Nazioni Unite.

Tutte le attività nelle acque territoriali ucraine sono sotto l'autorità e la responsabilità dell'Ucraina.

Le parti, inoltre, hanno "promesso" che durante l'iniziativa non avrebbero avanzato nessun attacco contro navi mercantili, civili e strutture portuali coinvolte nell'accordo.⁷

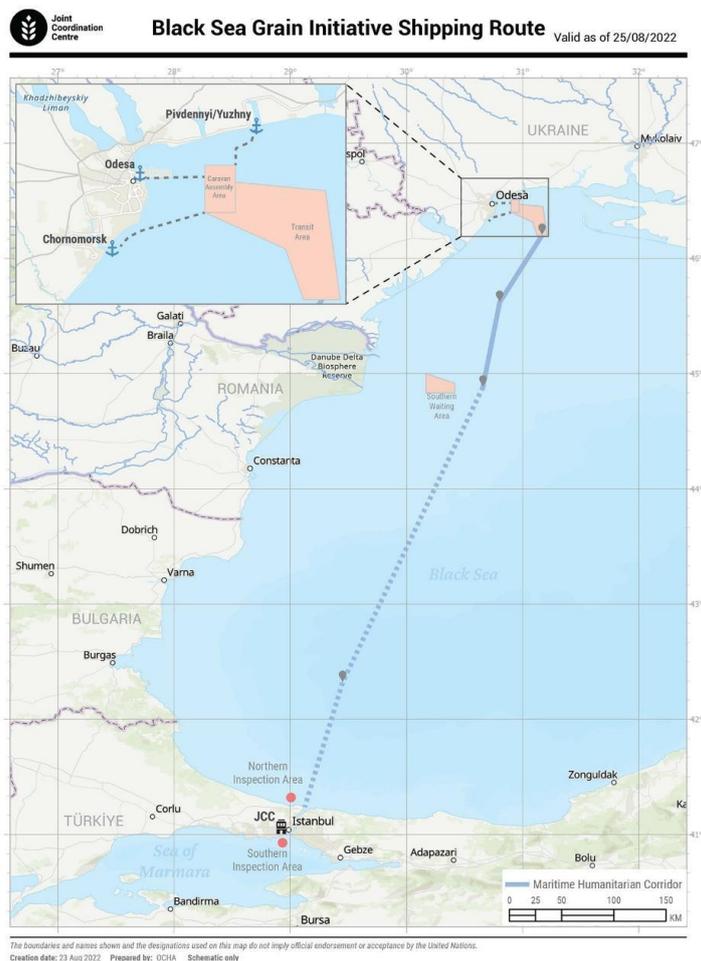
Tale progetto, attuato nel luglio 2022, ha avuto una durata iniziale di 120 giorni a partire dal momento della firma, ossia il 22 luglio. Successivamente, è stata prorogata da tutte le parti il 18 novembre per ulteriori 120 giorni. Il 17 marzo 2023, i firmatari hanno approvato il rinnovo, ma la Russia ha accettato solo una proroga di 60 giorni in attesa della revisione. Il 18 maggio, la Russia ha confermato la sua partecipazione all'accordo per ulteriori 60 giorni. Il rinnovo dell'accordo era previsto per il 17 luglio 2023, ma in quest'ultimo caso la Russia ha deciso di abbandonare definitivamente.

Grazie a tale iniziativa al 12 ottobre 2022, secondo il Rapporto UNCTAD 2022, sono 7,2 milioni le tonnellate che hanno lasciato l'Ucraina. La guerra però sta modificando i modelli commerciali e facendo aumentare le tonnellate migliaia. Per l'appunto l'India sta espandendo le sue esportazioni di cereali, soprattutto verso l'Asia orientale. Il Brasile ha

⁷ Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports; https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf

umentato le spedizioni in Africa. La Cina dovrebbe importare anche da Brasile e Stati Uniti, mentre l'UE ha importato più mais dal Brasile e dagli USA.

Figura 1.6. La Rotta della Black Sea Grain Initiative



Fonte: JCC (Centro Congiunto di Coordinamento)

Prima delle Nazioni Unite, nel maggio 2022, la Commissione Europea ha varato un piano d'azione che prevedeva corridoi di solidarietà per istituire itinerari logistici alternativi tramite ferrovia, strada e vie navigabili interne. Fra marzo 2022 e settembre 2023 sono più di 51,5 milioni le tonnellate di cereali, semi oleosi ed altri prodotti alimentari che hanno lasciato l'Ucraina tramite i corridoi di solidarietà. Tale iniziativa promossa dall'UE ha consentito a questo Paese di importare quasi 34 milioni di tonnellate di merci di cui aveva bisogno per il soddisfacimento interno. Nel corso di tale iniziativa sono molti i problemi emersi, tra cui il diverso scartamento ferroviario, dato che i vagoni ucraini non sono compatibili con la maggior parte della rete su rotaie europea; pertanto, la

maggioranza della merce deve essere trasbordata su autocarri, oppure su altri convogli conformi allo standard. Questo processo di trasbordo richiede tempo e le strutture lungo le frontiere scarseggiano. La rotta del Danubio che attraversa Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Bulgaria, Romania, Moldavia ed Ucraina è la principale fra i Corridoi di solidarietà ed ha contribuito per circa il 50% a tutte le esportazioni.

Figura.1.7. La Rotta del Danubio



Fonte: WITHBU

1.2.1. JCC – Centro Congiunto di Coordinamento.

All'inizio delle operazioni dell'iniziativa sul grano è stata istituita in Turchia una struttura di coordinamento. Il Centro Congiunto di Coordinamento (JCC – Joint Coordination Centre) è stato istituito a Istanbul sotto osservazione delle Nazioni Unite, questo comprendeva funzionari e personale di Ucraina, Russia e ONU ed ha effettuato la supervisione, il coordinamento dell'accordo ed ha consentito il trasporto sicuro, da parte di navi mercantili, di grano ed altri prodotti alimentari dai tre porti ucraini nel Mare Nero al resto del mondo. Il JCC ha previsto squadre ispettive per tutte le navi che transitavano lungo i corridoi sicuri e che queste venissero preventivamente registrate nel JCC, al fine di verificare i dettagli, confermando il porto di carico in collaborazione con le autorità portuali. Le navi sono state costantemente monitorate per tutta la durata del passaggio. Il JCC ha sviluppato e diffuso un piano operativo e di comunicazione dettagliata, in grado di identificare i porti sicuri e le opzioni di assistenza medica.

1.2.2. I principi della SOLAS e ISPC.

La Convenzione Internazionale SOLAS, acronimo di “*Safety Of Life At Sea*” è un accordo internazionale elaborato dall’Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare. La SOLAS detta regole per quanto concerne, ad esempio, i requisiti di compartimentazione stagna delle navi, di stabilità e galleggiabilità, i requisiti delle macchine ed impianti elettrici, i sistemi di rilevazione ed estinzione di incendi, le apparecchiature e le disposizioni di salvataggio, le radiocomunicazioni, nonché prevede le procedure che devono essere eseguite per un corretto imballaggio, per il carico/scarico e stivaggio delle merci sia solide che liquide, con particolare attenzione alle merci pericolose. Inoltre la SOLAS ha recepito importanti codici internazionali sulla sicurezza come (ISM Code, ISPS Code e IMDG Code).

Entrato in vigore ai sensi del capitolo XI-2 della SOLAS, il 1° luglio 2004, il Codice di sicurezza internazionale delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS) ha costituito la base per un regime di sicurezza obbligatorio e completo per la navigazione internazionale. Il Codice è diviso in due sezioni, Parte A e Parte B. La prima parte è obbligatoria e delinea i requisiti dettagliati relativi alla sicurezza marittima e portuali a cui i Governi contraenti SOLAS, le autorità portuali e le compagnie di navigazione devono attenersi per conformarsi al Codice. La parte B del Codice, invece, fornisce una serie di linee guida su come soddisfare i requisiti e gli obblighi stabiliti nelle disposizioni della Parte A. Gli obiettivi dell’ISPS Code riguardano la cooperazione tra i vari governi, autorità, operatori dello shipping, definizione dei ruoli e delle responsabilità, metodologia di valutazione dei rischi e scambi di informazioni. Il Codice prevede dei livelli di sicurezza: normale, per il quale è previsto che siano mantenute delle misure minime di prevenzione; rafforzato, in questo caso devono essere introdotte delle misure supplementari al fine di prevenire ad esempio attentati; elevato, in tal caso dovranno essere adottate delle misure eccezionali, temporanee e misure rafforzate per far fronte al rischio. L’ISPS Code impone degli obblighi sia per quanto riguarda le compagnie di navigazione che per i gestori di impianti portuali. Per i primi c’è l’obbligo di effettuare una valutazione dei rischi legati alla sicurezza delle navi; redigere un piano di sicurezza per ogni nave, il quale deve contenere misure di prevenzione, l’interdizione di

determinate zone, imbarchi non autorizzati e si dovranno indicare tutte le procedure da eseguire. Inoltre, la compagnia di navigazione ha l'obbligo di nominare un'agente di sicurezza, al quale sono affiancati per ogni nave un ufficiale di sicurezza. L'agente di sicurezza è colui che redige ed aggiorna il piano riferito ad ogni nave e che rende esecutivo il piano, ossia, garantisce l'attuazione; infine, l'ultimo obbligo della compagnia di navigazione è quello che per ogni nave ogni Stato di bandiera debba rilasciare un certificato di sicurezza che certifica che la nave rispetta le misure sulla sicurezza. Per i secondi, ossia i gestori di impianti portuali vi è l'obbligo di:

- redigere il piano di sicurezza dell'impianto;
- nominare un agente di sicurezza dell'impianto che unisce le funzioni di agente-ufficiale il quale redige, aggiorna e garantisce l'esecuzione del piano.

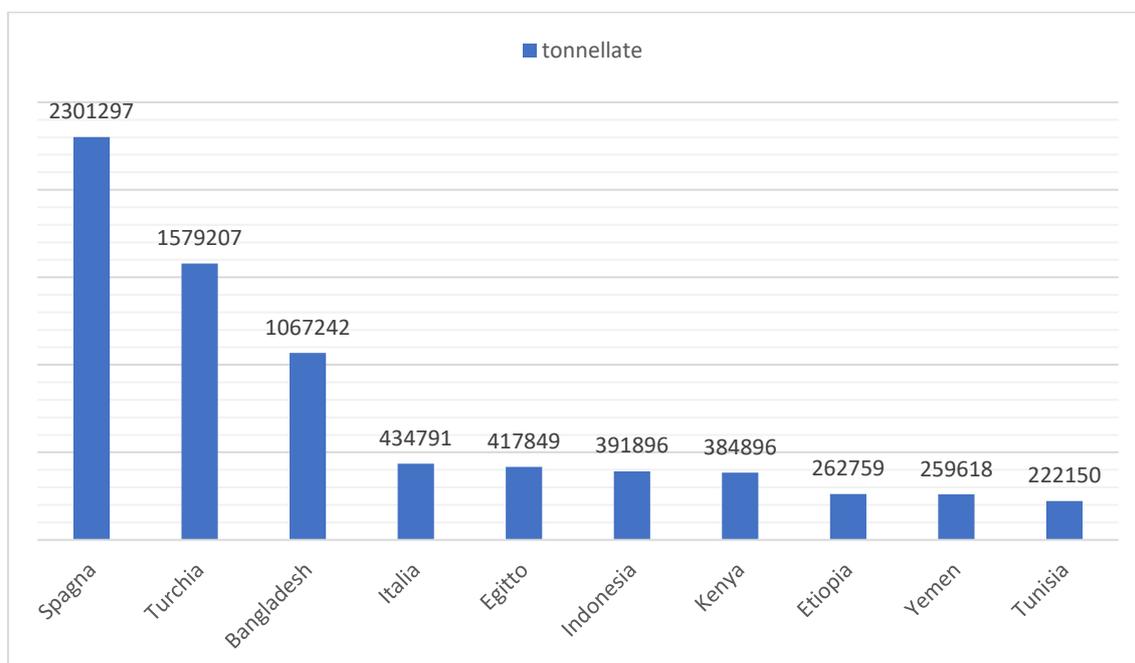
La Black Sea Grain Initiative si rifà alle norme SOLAS e ISPS⁸, e per quest'ultimo soprattutto in considerazione alla Parte B paragrafo 4.26, in materia di accordi di sicurezza. Tale paragrafo sancisce: *“Nel definire le modalità di applicazione del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice, i Governi Contraenti possono concludere appositi accordi con uno o più Governi Contraenti. Il campo di applicazione di un accordo si limita ai viaggi internazionali a corto raggio su rotte fisse tra gli impianti portuali situati nel territorio delle parti che concludono l'accordo. Dalla conclusione di un accordo in poi i Governi Contraenti devono consultare gli altri Governi Contraenti e le altre amministrazioni interessati dagli effetti di detto accordo. Le navi battenti la bandiera di uno Stato che non è parte dell'accordo possono essere autorizzate ad operare sulle rotte fisse su cui verte l'accordo soltanto se la loro amministrazione riconosce che tali navi devono conformarsi alle disposizioni dell'accordo ed impone loro di conformarsi. L'accordo non può in alcun caso compromettere il livello di sicurezza delle navi e degli impianti portuali che non sono assoggettati all'accordo e, in particolare, nessuna nave assoggettata all'accordo può svolgere direttamente attività con navi non assoggettate all'accordo. Ogni attività di interfaccia svolta dalle navi assoggettate all'accordo deve essere anch'essa contemplata dall'accordo. Il funzionamento di ogni accordo deve essere costantemente sorvegliato e modificato a seconda delle necessità e deve, in ogni caso, essere riesaminato ogni cinque anni”*.

⁸ Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports, art. 2.

1.2.3. La Russia e lo stop alla Black Sea Grain Initiative.

Dall'entrata in vigore dell'accordo più 32 milioni di tonnellate di prodotti alimentari sono state esportate dai tre porti ucraini del Mar Nero verso 45 Paesi in tre continenti. La parziale ripresa delle esportazioni marittime ucraine, consentita dall'iniziativa, ha sbloccato materie prime alimentari di vitale importanza e ha contribuito a invertire l'impennata dei prezzi alimentari globali, che hanno raggiunto livelli record poco prima della firma dell'accordo. Secondo i dati dell'ONU i primi dieci importatori che hanno beneficiato della Black Sea Grain Initiative sono: Spagna, Turchia, Bangladesh, Italia, Egitto, Indonesia, Kenya, Etiopia, Yemen, Tunisia.

Grafico. 1.4. Top 10 Paesi di destinazione del grano dai porti dell'Accordo



Fonte: ONU

L'indice dei prezzi alimentari della FAO era pari a 140,6 nel luglio 2022, quando è stata presentata l'iniziativa. Da allora è diminuito dell'11,6%, raggiungendo i 122,3 punti nel giugno 2023. Nello stesso periodo, l'indice FAO dei prezzi dei cereali è sceso del 14% passando da 147,3 a 126,6 punti, grazie anche all'aumento delle forniture globali favorite dall'iniziativa. Nell'anno in vigore dell'iniziativa le esportazioni sono via via diminuite a causa del rallentamento delle ispezioni da parte del Centro di Coordinamento Congiunto

e dell'esclusione del porto di Yuzhny/Pivdenny dall'iniziativa. Da una media giornaliera record di 11 ispezioni nell'ottobre 2022, si è scesi a una media sotto le cinque unità in aprile, maggio e giugno 2023. Le esportazioni mensili hanno raggiunto un picco di 4,2 milioni di tonnellate metriche nell'ottobre 2022, ma sono state solo 1,3 quelle nel maggio 2023.

Tuttavia, l'iniziativa ha visto la sua fine il 17 luglio 2023 quando la Russia ha deciso di abbondare l'accordo sostenuto dall'ONU.

1.2.4. Le assicurazioni marittime dopo la Black Sea Grain Initiative ed i sinistri avvenuti dall'inizio del conflitto.

La Black Sea Grain Initiative, come già ribadito nei precedenti paragrafi, era un accordo che garantiva il passaggio sicuro delle navi commerciali che trasportavano cereali dai porti ucraini. L'accordo che ha visto la sua fine il 17 luglio 2023 ha portato i principali sottoscrittori a non fornire più assicurazioni per le navi in transito. Molti sottoscrittori da questa interruzione potrebbero trarre vantaggio, a seguito di un aumento significativo dei premi assicurativi, altri potrebbero smettere di fornire protezione in quanto non sarebbero disposti ad assumersi i rischi. Per l'appunto, a seguito della rinuncia da parte della Russia all'iniziativa sul grano, proprio il giorno dopo la sospensione, quest'ultima ha attaccato navi e porti ucraini ribadendo che sia porti che rotte potrebbero essere "nuovi obiettivi militari". Proprio casi come questo fanno riflettere sul fatto che un'esposizione a tali attacchi può essere estremamente dannosa sia perché gli armatori sono restii a far solcare le loro navi in acque sotto assedio sia per gli assicuratori che non vedrebbero rinnovarsi piazzamenti in campo riassicurativo, o comunque tali coperture se coperte avrebbero premi talmente elevati che gli armatori deciderebbero di non rinnovare le condizioni.

Dall'inizio dell'invasione sono stati molteplici gli attacchi che hanno colpito porti ucraini e navi, fermandosi soltanto a seguito dell'accordo sul grano. Dal ritiro di Putin dall'accordo sono iniziati una serie di bombardamenti con decine di missili e droni marini, quest'ultimi sono imbarcazioni senza pilota che esplodono quando raggiungono l'obiettivo, lanciati sui porti ucraini. Il porto di Odessa, uno di quelli incluso nell'accordo sul grano, è stato bombardato per due notti consecutivi ed anche il porto di Mykolaiv e quello di Chornomorsk dove sono stati danneggiati importanti infrastrutture necessarie al

stoccaggio e all'esportazione dei cereali, oltre che silos e varie attrezzature per gestire i carichi. Secondo l'intelligence britannica dal 17 luglio 2023 ad oggi la Russia ha distrutto circa 26 infrastrutture portuali e 280.000 tonnellate di grano immagazzinato, quantità sufficiente a sfamare più di 1 milione di persone per un anno. Sempre l'intelligence britannica accusa Mosca di aver attaccato il 24 agosto 2023 con un attacco missilistico una nave commerciale battente bandiera liberiana ormeggiata nel porto di Odessa, che si è salvata solo grazie al fuoco di contraerea di Kyjiv. Oltre gli attacchi ai porti ucraini sono anche di particolare importanza anche gli attacchi nel delta del Danubio, dove la Russia colpisce obiettivi civili a poche centinaia di metri dal confine con la Romania, Paese membro della Nato che ha visto cadere rottami di drone russo nel suo territorio.

Altro problema relativo all'invasione russa è stato il blocco e il relativo sequestro delle navi da parte dei russi, come è successo alla nave cargo Tzarevna che il 24 febbraio 2022 ha subito il blocco in banchina del porto di Mariupol e relativo sequestro da parte dei russi che intendono nazionalizzarla. La nave cargo battente bandiera Malta ma di proprietà italiana, appartiene alla società armatoriale Vulcania del gruppo genovese Fratelli Cosulich, del valore di circa 9 milioni di dollari, mentre quello del carico che al momento del sequestro si trovava a bordo in attesa di intraprendere la spedizione era di 12 milioni di dollari e prevedeva 15 mila tonnellate di prodotti di semilavorati siderurgici destinati ai laminatoi di San Giorgio di Nogaro.

1.3. I leader globali nell'intermediazione assicurativa ed il loro apporto nel caso della guerra in Ucraina.

Dall'inizio del conflitto i maggiori leader di intermediazione assicurativa hanno lavorato e collaborato al fine di aiutare le persone colpite dal conflitto, sia a sostegno della crisi umanitaria alimentare che a sostegno del governo ucraino e in aiuto agli operatori che hanno rapporti di lavoro con entrambe le parti in conflitto.

1.3.1. Lloyd's of London, Marsh McLennan, Ascot a supporto dell'Ucraina.

A seguito della Black Sea Grain Initiative la corporazione di assicurazioni Lloyd's di Londra, il riassicuratore globale specializzato Ascot e il broker Marsh McLennan hanno immesso nel mercato un'assicurazione contro i rischi guerra a sostegno del trasporto marittimo per i cereali e prodotti alimentari che navigano lungo il corridoio che va dai porti ucraini fino alla Turchia.

Lloyd's of London nascono nel 1688 in un piccolo caffè nei pressi della Torre di Londra, che intorno al 1689 avviò la pubblicazione di un bollettino di notizie riguardanti il commercio e la navigazione. In poco tempo il caffè si trasformò in un luogo di incontro tra mercanti in cerca di chi potesse assicurare i loro traffici e gli uomini d'affari con la possibilità e volontà di impegnare i propri capitali. Quest'ultimi col passare del tempo si costituirono in corporazione con lo scopo di frazionare tra più persone oneri e profitti dell'attività assicurativa, successivamente questa si estese dai soli rischi marittimi a ogni altro tipo di rischio e dalla copertura diretta alla riassicurazione di rischi assunti da compagnie in tutto il mondo.

La struttura assicurativa "AsOne" proposta dal mercato assicurativo dei Lloyd's di Londra ha stanziato una copertura con massimale fino a 50 milioni di dollari in copertura di spese marittime e assicurazioni contro i rischi guerra, la quale va ad aggiungere delle protezioni essenziali all'accordo mediato dall'ONU.⁹ Ovviamente la copertura in questione va a coprire il trasporto di grano solo nel caso in cui siano stati stabiliti degli

⁹ 2023 Innovation Awards: Ukraine "AsOne" cargo facility
<https://www.businessinsurance.com/article/00010101/NEWS06/912359454/2023-Innovation-Awards-Ukraine-%E2%80%98AsOne%E2%80%99-Cargo-Facility>

accordi per le scorte navali internazionali e attività di loss prevention, le quali prevedono l'identificazione di pericoli e relative analisi di rischi che vanno ad incidere su pericoli, casualità, criticità ed effetti al fine di affondare le mine marine, per esempio attraverso l'uso della tecnologia satellitare per identificare l'esatta posizione delle mine. Nel mese di giugno 2023 Marsh McLennan ha annunciato che andrà in supporto all'Ucraina all'accesso al mercato assicurativo globale fornendo, su base pro-bono, una piattaforma di dati sui rischi in grado di fornire maggiore fiducia agli assicuratori al momento della sottoscrizione dei rischi di guerra nel paese. Questo sforzo basato sulle proposte avanzate da parte di Marsh McLennan si basa sulla creazione di un pool di assicurazioni contro il rischio guerra, il quale viene modellato in base a tutte le assicurazioni contro il terrorismo esistenti in varie nazioni del G7, questa proposta si basa su un partenariato multinazionale pubblico-privato che mira a soddisfare le esigenze di assicurazione contro i rischi guerra, nonché di vitale importanza per intraprendere un cammino di ripresa dell'economia dell'Ucraina.

A seguito del ritiro della Russia dalla Black Sea Initiative, i maggiori leader di intermediazione assicurativa, governo ucraino e istituti di credito locali in Ucraina si sono mossi al fine di promuovere un accordo assicurativo al fine di continuare a fornire una copertura alle navi che trasportano prodotti alimentari che solcano il Mar Nero. Il nuovo piano prevede di coprire potenzialmente fino a 30 navi commerciali.

1.3.2. La copertura “AsOne” e l'importanza della digitalizzazione: il caso di Insurwaves.

L'assicurazione del carico e della guerra ha giocato un ruolo fondamentale nella ripresa delle esportazioni di grano e altri prodotti alimentari dai porti ucraini a seguito del blocco delle navi che lasciavano i porti ucraini dal febbraio 2022. Con la collaborazione della Russia e dell'Ucraina, l'ONU ha mediato un accordo che consentisse l'uscita del grano attraverso un corridoio sicuro (Black Sea Grain Initiative). Il mercato dei Lloyd's ha riunito un pool di esperti ed ha implementato una soluzione creando uno strumento a sostegno del grano ucraino “AsOne” in collaborazione con l'ONU, grazie anche alla

mediazione di Marsh McLennan, Ascot come sottoscrittore principale e Insurwave come partner tecnologico.

“AsOne” lanciato nell’agosto 2022, ha aumentato la velocità di copertura dei rischi grazie alla possibilità di accesso dei dati in tempo reale all’interno della piattaforma di Insurwave. I numeri di AsOne dal suo lancio sono stati:

- Su Insurwave sono state emesse e seguite più di 100 polizze cargo, rappresentando circa 80 spedizioni.
- Quasi 1,5 miliardi di dollari di merci sono state coperte e trasportate in sicurezza.

Al fine di garantire un buon andamento dell’impresa umanitaria, questa copertura è fornita dalla struttura Marine Cargo and War di Ascot Underwriting Ltd.

La tecnologia di Insurwave ha semplificato il complicato processo assicurativo specializzato e ha trasferito rischi impegnativi collegando tutte le parti alle informazioni in tempo reale. Le soluzioni e le funzionalità di Insurwave possono essere sintetizzate come segue:

- Mappatura personalizzata delle zone di guerra: per le oltre 20 compagnie che fanno parte di “AsOne”, Insurwave consente il monitoraggio dell’esposizione mentre ogni risorsa percorre le zone ad alto rischio e la delimitazione delle zone personalizzate per riflettere i corridoi sicuri indicate dall’ONU e le relative aree di ispezione.
- Fornitura di dati per una pianificazione ottimale delle rotte marine da seguire: Insurwave, elabora dati geospaziali per garantire che le navi che viaggiano attraverso il Mar Nero seguano percorsi ottimali, questo aiuta le navi ad ottimizzare il loro viaggio in base a criteri di costo, velocità e distanza.
- Ridurre il tempo e gli sforzi per raccogliere, leggere, comprendere ed elaborare i dati associati alla copertura assicurativa al fine di consentire di assumere decisioni migliori e più rapide.
- Panoramica del comportamento di rischio in tempo reale: Insurwave tiene traccia delle informazioni sul rischio a livello di asset in tempo reale e valuta automaticamente l’impatto sulla copertura, dalle dichiarazioni automatiche di violazioni di guerra richieste dalle polizze di guerra marittima agli adeguamenti automatici di premi.

- Dati trasparenti sull'esposizione al rischio: attraverso l'utilizzo di una mappatura dei rischi in tempo reale, gli armatori e gli assicuratori possono controllare dove si trova il carico in tempo reale. Le parti possono visualizzare la partenza della nave dai porti ucraini di Chornomorsk, Odessa e Pivdennyi e monitorare il tempo trascorso lungo il percorso in tempo reale invece di dipendere dai rapporti mensili.

Durante il progetto "AsOne" le parti come Marsh McLennan, Ascot, Hiscox, Lloyd's ed altri broker partecipanti possono accedere ai propri dati assicurativi più rapidamente, riducendo il carico di lavoro rispetto ai processi assicurativi cartacei. Insurwave garantisce una gestione assicurativa connessa e dati assicurativi sensibili al sicuro grazie alla tecnologia di privacy dei dati che aggiunge un ulteriore livello di protezione.

AsOne e Insurwave hanno consentito ad oltre 80 navi di attraversare in sicurezza il Mar Nero, trasportando oltre 2 milioni di tonnellate di prodotti agricoli ai mercati globali.

1.3.3. Miller & Clearwater Dynamics – monitoraggio delle navi e relativi dati.

Miller è uno dei leader in intermediazione specializzata in riassicurazioni, opera ai Lloyd's a Londra sui mercati internazionali. Viene fondata il 1° gennaio 1902 come azienda sorella della società già esistente Thos. R. Miller & Son (noto come Thomas Miller). Nel 1955 diventa un'attività di intermediazione assicurativa completamente separata. Miller è uno dei broker marittimi del mercato londinese da oltre un secolo. Si occupa di consulenza, intermediazione, collocamento dei rischi, formulazioni tecniche e gestione dei sinistri. Miller è uno dei principali broker di riassicurazione dei rischi guerra marittima al mondo, avendo una vasta offerta di prodotti assicurativi quali: rischi guerra, P&I di guerra e responsabilità di guerra dell'equipaggio, incidente personale di guerra dell'equipaggio, rapimento e riscatto, rischi guerra dei carichi, sequestro, confisca delle navi e rischi associati, quarantena, perdita di assunzioni in guerra, perdita di assunzione per pirateria, spese di noleggio aggiuntive a carico dei noleggiatori, responsabilità dei noleggiatori per il pagamento del riscatto ed esposizioni legate al cyber.

Clearwater Dynamics è un'azienda tecnologia, specializzata in connettività IoT (Internet of Things, comprende qualsiasi oggetto collegabile in wireless ad una rete internet), monitoraggio delle navi e soluzioni di mitigazione del rischio. In collaborazione con le

autorità ucraine Miller e Clearwater Dynamics hanno introdotto una copertura assicurativa completa contro i rischi di guerra per le navi che operano nel corridoio del Mar Nero. La copertura, anche in questo caso è sostenuta dai Lloyd's e da altri leader del mercato londinese.

La tecnologia della Clearwater Dynamics consente di tracciare in maniera avanzata le navi attraverso un monitoraggio della sala operativa 24 su 24, 7 giorni su 7, garantendo la sicurezza e la protezione delle navi che transitano attraverso il corridoio del grano.

1.3.4. I premi assicurativi prima e dopo l'inizio del conflitto per il trasporto marittimo di prodotti agroalimentari.

L'assicurazione marittima, nel caso del conflitto in Ucraina, gioca un ruolo cruciale in quanto il mercato assicurativo ha una capacità insita per i rischi legati allo scafo, ai carichi ed alla guerra. Il costo dell'assicurazione è un elemento di forte preoccupazione per gli armatori, in quanto un aumento del rischio fa lievitare i premi assicurativi sulle merci e sulle navi, andando a pesare sui già elevati costi di trasporto, e intaccando ovviamente la scarsa reperibilità e accessibilità di materie prime, come i cereali per i Paesi in via di sviluppo.

Se prima del conflitto, il costo dell'assicurazione nell'area in questione rappresentava circa lo 0,025% delle spese del trasporto, con l'inizio dell'invasione tale costo è arrivato a toccare il 5%, diminuito poi al 2% dal momento in cui è stata firmata l'iniziativa dei cereali del Mar Nero. Tali aspetti meramente assicurativi verranno analizzati più approfonditamente nel prossimo capitolo.

CAPITOLO II

ASSICURAZIONI MARITTIME E RISCHI GUERRA

2.1. La geopolitica e le assicurazioni.

La guerra in Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, ha portato con sé innumerevoli cambiamenti nell'economia, nella geopolitica e nel settore assicurativo.

Quest'ultimo, si è visto particolarmente al centro di molte questioni, trovandosi in un ruolo ibrido tra parte in causa ma anche risorsa di difesa.

In primis, a seguito dell'inizio del conflitto, come già detto, vi è stato il blocco dei porti ucraini e delle relative esportazioni dei prodotti agroalimentari, come analizzato nel precedente capitolo. Alcuni assicuratori che avevano rapporti con traders del mercato ucraino, per 5 mesi anche loro sono stati bloccati dato che al tempo dell'invasione avevano navi assicurate nelle acque del Mar Nero e nei porti Ucraini, hanno visto intrappolare tali navi e sono stati costretti a dover lavorare su aspetti che riguardano i rischi guerra, le richieste di risarcimento danni per le navi intrappolate ed equipaggi in ostaggio.

La legge marziale è diventata una nuova realtà giuridica per l'Ucraina, per la prima volta nella storia moderna dal 1991.

Il conflitto in atto ha causato il blocco di oltre 100 navi mercantili, dal valore che potrebbe essere compreso tra gli 800 milioni e 1 miliardo di dollari, nei porti ucraini ed il settore assicurativo si trova, dunque ad affrontare scenari di perdite totali mai viste prima.

Gli armatori e gli operatori non possono disporre delle loro navi intrappolate per interventi di manutenzione o riparazione, mentre gli assicuratori non possono valutare la relativa perdita, cioè non possono attraverso l'intervento di un perito determinare il valore effettivo del danno causato da attacchi da parte dei russi alle navi ostaggio. Ovviamente più tempo passa dal non poter effettuare una valutazione della perdita, più questo valore diminuisce.

Nell'ambito di una polizza sul rischio guerra, una nave potrebbe essere considerata una perdita totale se intrappolata o bloccata per un periodo definito, in genere un anno per una

polizza Hull & Machinery ma appena sei mesi per l'assicurazione del carico. Nel marzo 2023 circa 40 navi erano ancora intrappolate nei porti ucraini, e poiché sono stati superati i 12 mesi, i sinistri relativi a tali navi sono dichiarati come total loss.¹⁰

L'assicurazione contro i rischi della navigazione marittima nel Mar Nero è diventata così un ostacolo per molte imprese, in quanto le tariffe assicurative sono aumentate, ma questo aspetto verrà in rilievo nel paragrafo relativo alle quotazioni e quindi ai relativi tassi applicati sia nelle polizze Cargo che nelle Hull & Machinery.

2.1.1. Le assicurazioni marittime: merci trasportate e hull& machinery nel caso del conflitto in Ucraina.

Quello che emerge dal conflitto in Ucraina e dai principali aspetti assicurativi è che le due principali assicurazioni marittime, merci trasportate e Hull & Machinery, non ricomprendono i tanto attuali e menzionati rischi guerra, in quanto sono considerati all'interno di tali polizze fra le esclusioni e vanno richiamati con specifici clausolari inglesi. Tali clausolari riguardano più specificatamente le "Institute Cargo Clauses" e le "Institute War Clauses", prodotte sotto la responsabilità dell'Institute of London Underwriters, i quali nel tempo sono diventati dei modelli contrattuali di riferimento impiegati in abbinamento ai capitoli italiani o, in via esclusiva, uniformando tali aspetti a livello internazionale, riducendo così perplessità e problemi interpretativi all'interno dei commerci internazionali.

Le polizze delle assicurazioni merci trasportate sono articolate in modo chiaro da rendere di facile comprensione quali rischi sono compresi e quali vengono esclusi.

Le merci hanno la caratteristica di accrescere il proprio valore in relazione allo spostamento da un luogo ad un altro, infatti, il valore che la merce ha nel luogo verso il quale viene trasportata è superiore rispetto a quelli in cui la merce ha nel luogo di origine. Infatti, per quanto riguarda il valore o, meglio, il prezzo dei prodotti ucraini, come potuto notare dall'analisi nel capitolo precedente riguardante l'andamento dei prezzi registrato dalla FAO, si è notato come in altri Paesi tale costo sia elevato, soprattutto dovuto dai

¹⁰ Safety and Shipping Review 2023, pag 29
<https://commercial.allianz.com/content/dam/onemarketing/commercial/commercial/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2023.pdf>

maggiori costi di trasporto che si devono sostenere per poter operare in acque altamente a rischio.

Nel caso dei prodotti agro-alimentari ucraini, è difficile determinare il valore della merce, poiché solitamente viene determinata al tempo ed al luogo della caricazione, per due motivi: uno è quello che in tale situazione di conflitto è complicato far valutare la merce, prima di essere imbarcata da un perito perché potrebbe trovarsi in situazioni di pericolo, dato che le infrastrutture portuali, magazzini e silos dove vengono stoccati i prodotti agricoli ucraini sono le principali strutture prese d'assedio dai bombardamenti russi; il secondo motivo è il carattere dell'alta stagionalità di tali prodotti, per l'appunto, se i cereali stanno più del dovuto all'interno del silos, o non vengono raccolti nel giusto periodo, o non vengono spediti con una certa frequenza, in modo tale da garantire un certo livello di qualità, questi sono destinati a marcire e rischiare di vedere persa un'intera campagna commerciale. Entrambe le situazioni sono venute a verificarsi a seguito del blocco dei porti ucraini dall'inizio del conflitto (24 febbraio 2022) fino al momento in cui grazie alla Black Sea Grain Initiative si è riusciti a liberare e far uscire il grano ucraino (22 luglio 2022), situazioni successivamente venutasi ad aggravare quando dopo un anno dall'iniziativa la Russia nel luglio 2023, come già ribadito, ha deciso di ritirarsi dall'accordo.

L'assicurazione merci ha quindi un ruolo cruciale ma di ardua applicazione in casi come il conflitto ancora ad oggi in atto.

Un'altra tipologia di assicurazione che viene in rilievo che si lega sia alle merci trasportate che ai conseguenti rischi di guerra è la Hull & Machinery (H&M).

La H&M è l'assicurazione dello scafo e dei macchinari e risulta essere importante in tale contesto perché da un lato il bene "nave" è il mezzo di trasporto utilizzato per il 90% dei casi per il trasporto dei beni agricoli ucraini, e dall'altro lato perché sono molti i casi in cui si è visto fin dall'inizio del conflitto che le navi, anche neutrali, sono state prese d'assedio dai russi perché trasportavano e favorivano così le esportazioni dei prodotti ucraini.

2.1.2. I rischi guerra.

Nelle assicurazioni marittime, gli assicurati pagano un premio aggiuntivo di “violazione” quando una nave entra in acque particolarmente pericolose e come suddetto è prevista l’esclusione dei rischi guerra dalle principali polizze marittime.

L’esclusione dei rischi guerra inserita nei formulari conduce alla necessità di un apposito patto, per l’appunto la War Risk viene fornita attraverso le condizioni delle “Institute War and Strikes Clauses” le quali garantiscono la perdita o i danni alla nave a causa di:

- Guerra, guerra civile, rivoluzione, ribellione, insurrezione o conseguenti moti civili od ogni atto ostile da parte di o contro una potenza belligerante.
- Mine, torpedini e bombe abbandonate od altre armi di guerra abbandonate
- Scioperi, lavoratori colpiti da serrata, o persone che prendono parte a manifestazioni contro l’esercizio del lavoro, rivolte o moti civili.
- Qualsiasi terrorista o persona che agisca per malvagità o per un motivo politico
- Condisca o espropriazione.

L’assicurazione rischi guerra viene concessa escludendone molte aree geografiche, di tempo in tempo modificate a seconda delle situazioni sociopolitiche che si manifestano. Nel caso di polizze a tempo o per una serie di viaggi, coprenti merci trasportate via mare, le aree “escluse” o soggette a sopra premio vengono indicate in polizza e qualora debbano essere assicurate merci destinate a località comprese in tali aree, l’assicurato dovrà di volta in volta richiedere la necessaria estensione e corrispondere il relativo soprapremio. Accade, tuttavia, nel corso della validità della polizza, che gli assicuratori decidano di escludere determinate aree, Paesi non menzionati fra le esclusioni in vigore. In casi come questi, per modificare le zone di esclusione, provvedono a notificare disdetta della polizza, esclusivamente per i rischi guerra, con 7 giorni di preavviso, dichiarando al contempo che, allo scadere del termine di preavviso la validità della copertura s’intende automaticamente ripristinata, ma con le nuove esclusioni.

Il tasso “rischi guerra” qualora non compreso nel tasso base, si può quantificare in linea di massima nella misura dello 0.05% a prescindere dal tipo della merce e dal viaggio, salvo ovviamente, per le spedizioni destinate, provenienti od in transito per i Paesi

segnalati come soggetti a rischio particolarmente elevato, per i quali il livello dei tassi rischi guerra è soggetto a periodiche revisioni, superando, in molti casi, il corrispondente tasso “rischi ordinari”.

Lo scoppio delle ostilità ha causato gravi minacce alle navi mercantili lungo le coste dell’Ucraina.

Dal febbraio 2022, la Russia ha deliberatamente attaccato navi portarinfuse battenti bandiera delle isole Marshall: la M/N Yasa Jupiter (IMO: 9848132); la portarinfuse battente bandiera Panama: M/N Lord Nelson (IMO: 9296315), la Namura Queen (IMO: 9841299), la Moldova – “Millenian Spirit” (IMO: 7392610) al largo del porto di Pivdennyi (nella Regione di Odessa). Due ulteriori attacchi si sono verificati nel marzo 2022 alla general cargo “Helt” (IMO: 8402589) di proprietà estone e battente bandiera panamense è stata colpita da un missile a 16 miglia nautiche a sud-est di Odessa, dove sei membri dell’equipaggio furono salvati ma la nave affondò; lo stesso giorno anche la nave portarinfuse battente bandiera del Bangladesh “Banglar Samriddhi” (IMO: 9793832) fu colpita da missile nel porto di Olvia a sud di Mykolaiv, uccidendo uno dei suoi ventinove membri dell’equipaggio. Anche le ostilità sull’isola dei Serpenti, gli attacchi missilistici multipli contro i porti ucraini e il pericolo di mine disseminate nelle acque del Mar Nero hanno gravemente compromesso la sicurezza durante la navigazione ed hanno fatto in modo che aumentasse il rischio legato alla guerra e il suo relativo tasso.

2.2. Le quotazioni assicurative: il caso del conflitto in Ucraina.

Nel caso dell'operazione militare speciale, così definita dal Presidente russo Vladimir Putin, i broker specializzati in assicurazioni marittime hanno effettuato le quotazioni per la determinazione delle tariffe del premio prendendo in considerazione la scala del rischio del "Cargo Watchlist Exclusive Analysis"¹¹ della S&P Global – Market Intelligence.

La vision della S&P Global è quella di accelerare il progresso attraverso l'uso di "Essential Intelligence".¹² Il mondo in cui viviamo è in continua evoluzione e transizione e diventa sempre più complesso, è così che S&P Global aiuta le aziende, i governi e gli individui ad avere una comprensione sul potenziamento dei mercati futuri.

S&P Market Intelligence offre approfondimenti e soluzioni tecnologiche e dati all'avanguardia che possono aiutare il processo decisionale e la gestione, in ogni sua fase, di una trattativa con soluzioni end-to-end che vanno dal front al back-office. Per l'appunto offre, inoltre, delle soluzioni di credito e regolamentazione che aiutano a gestire l'esposizione di un'azienda al rischio, offre soluzioni per gli assicuratori che vanno dalla sottoscrizione e scienza attuariale, alla gestione del rischio e degli asset al fine di assumere decisioni intelligenti e stare al passo con il mercato.

S&P Market Intelligence ha creato una Watchlist JCC Cargo all'interno della quale è possibile avere aggiornamenti riguardanti il rischio dei Paesi attraverso una scala del rischio che varia da 0 a 10. I punteggi consentono di confrontare il rischio fra i diversi luoghi, attraverso una fascia di rischio codificata a colori.

Fig. 2.1. Scala del rischio



Fonte: S&P Market Intelligence

¹¹ <https://watchlists.ihsmarkit.com/watchlists-viewer>

¹² <https://www.spglobal.com/en/>

Grazie a questa scala è possibile, dunque definire, il rischio che ha un dato Paese in lista suddiviso in settori Marine e Aviation, per quanto riguarda: rischio guerra, rischio scioperi, pirateria e furto di carico.

Fig. 2.2. Esempificazione dei luoghi e del relativo rischio nei diversi settori.

Posizione	Rischio	Marina - Guerra	Marina - Scioperi	Aria - Guerra/Scioperi	Aria - Guerra	Guerra di terra/scioperi	Pirateria: da utilizzare solo con la clausola GCWL 2011 JC2011/017	Furto di carico
Afghanistan	(Very High)4.1			✓	✓	✓		
Argentina	(Elevated)1.8	✓	✓	✓	✓	✓		
Bangladesh	(Elevated)2	✓	✓	✓	✓	✓		
Brasile	(Elevated)2.1	✓	✓	✓	✓	✓		
Brasile (Autostrada BR-116 Curitiba-San Paolo; Autostrada SP-330 Uberaba-Porto Santos; Autostrada BR-116 Rio de Janeiro-San Paolo, Autostrada BR 050 Brasilia-Santos).	(Very High)3.3							✓
Burkina Faso	(High)2.8			✓	✓	✓		
Burundi	(Elevated)2.3	✓	✓	✓	✓	✓		
Camerun	(High)2.7	✓	✓	✓	✓	✓		

Fonte: S&P Market Intelligence

Grazie ai dati forniti dalla Cambiaso Risso S.p.A, infine è possibile comprendere come siano cambiati i tassi relativi ai rischi guerra per il trasporto marittimo delle merci: se prima del conflitto erano pressoché inesistenti, dopo l’invasione russa del territorio ucraino, il tasso massimo è salito fino a toccare il 3%, sia per quando riguarda il carico che la nave che lo trasporta. Quindi se una nave avesse avuto stipati 20 milioni di merci, il tasso del 3% sarebbe stato applicato sia su queste, sia sulla nave stessa, per un totale tasso guerra del 6%. Da tali dati si può desumere che i premi assicurativi aggiuntivi per il rischio guerra rapportati al carico ammontavano a 1.2 milioni. Si precisa “aggiuntivi alla polizza base.

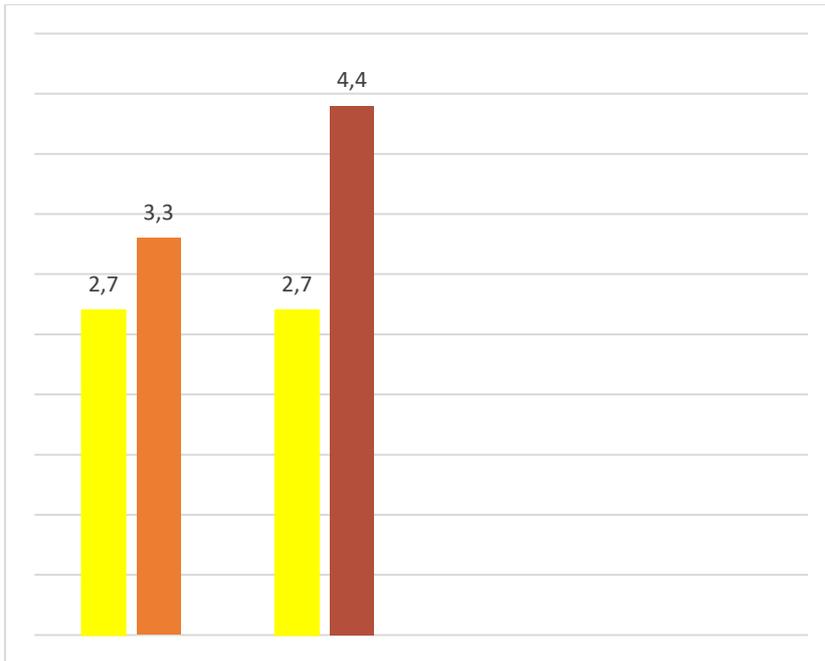
2.2.1. Le quotazioni assicurative per il trasporto delle merci dal momento dell'inizio del conflitto.

Dal momento in cui un Paese si trova in condizioni di alto rischio, in base a quest'ultimo viene indicato sia nelle Listed Areas del Joint War Committee che negli aggiornamenti della Cargo Watchlist Exclusive Analysis della S&P Market Intelligence. Analizzando i vari aggiornamenti proposti sulla scala del rischio è possibile risalire al momento in cui compaiono tra la Cargo Watchlist Exclusive Analysis i due Paesi Russia e Ucraina.

Per la prima volta entrambi i Paesi compaiono il giorno 23/02/2022, a seguito della firma di decreti da parte del Presidente russo i quali riconoscevano la Repubblica Popolare di Donetsk e la Repubblica Popolare di Lugansk nell'Ucraina come Stati Indipendenti, dovuto dal fatto che la Russia aveva concentrato circa tra le 170.000 e 190.000 truppe lungo i confini ucraini. La continua presenza di forze armate in corrispondenza ai confini ucraini ha fatto sì che la scala del rischio aumentasse al punto di ricomprendere le aree all'interno della lista aggiornata il 23/02.

L'aggiornamento precedente datato il 04/02/2022 non ricomprendeva la Russia ma soprattutto l'Ucraina, che da lì a 20 giorni avrebbe visto truppe russe invadere i propri territori. A tal proposito, giusto a titolo informativo e per far comprendere meglio l'entità del rischio, nell'aggiornamento della Cargo Watchlist datato 04/02/2022 l'Ucraina presentava un rischio "High" di 2.7 sia per quanto riguarda i rischi marittimi da guerra, che i rischi marittimi da scioperi. Dal momento in cui le due Repubbliche popolari vengono riconosciute come Stati indipendenti, se si va ad analizzare la scala del rischio del giorno 23/02/2022 l'Ucraina passa da "High" 2.7 a "Very High" 3.3 in quanto sono previsti aumenti di rischi per carichi terrestri, aerei e marittimi in tutto in Paese, ma in particolare nelle regioni orientali, a causa dell'ancora definito "probabile" confronto militare sul riconoscimento russo delle Regioni Ucraine di Donetsk e Luhansk come stati indipendenti. Mentre nelle zone di conflitto ucraine del Donbass; zone costiere; Mar Nero e Mar d'Azov il rischio è passato da "High" 2.7 a "Severe" 4.4.

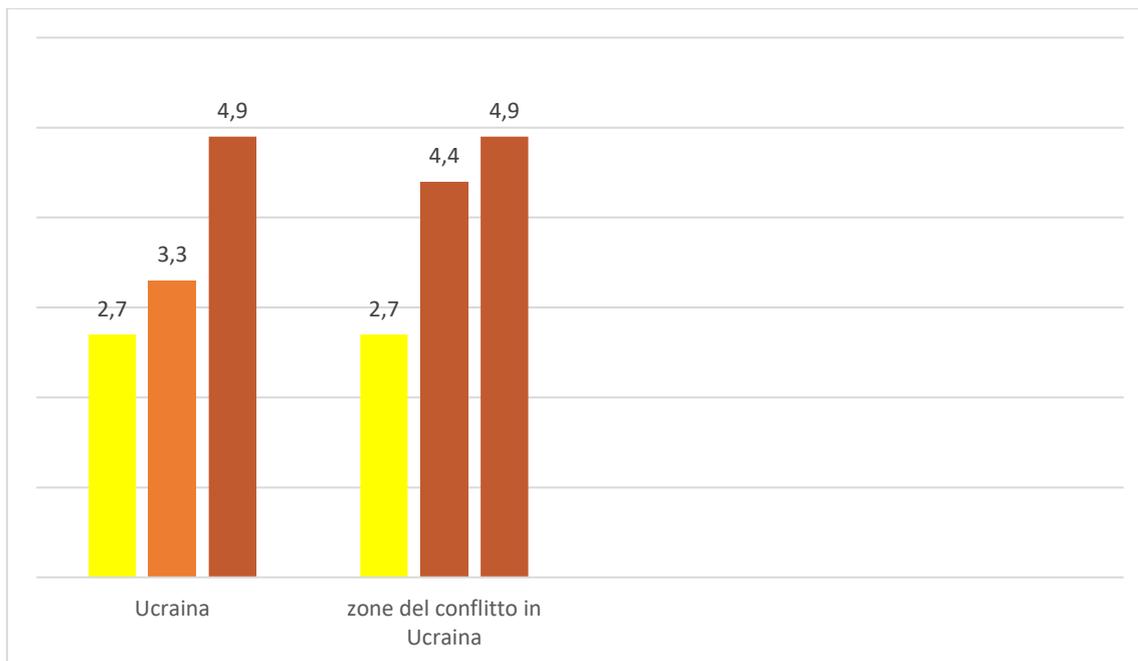
Grafico 2.1. Scala del rischio dell'Ucraina dal 04/02/2022 al 23/02/2022



Fonte: grafico autoprodotta – dati S&P Market Intelligence

Il secondo aggiornamento a seguito dell'inizio del conflitto arriva esattamente il 04/03/2022 che passa rispettivamente per l'Ucraina come Paese da "Very High" 3.3 a "Severe" 4.9, dove sono stati previsti: aumento del rischio di distruzione o saccheggio del carico terrestre da entrambe le parti. Le navi nelle acque territoriali ucraine sono a grave rischio di attacco diretto della Russia se sospettate di trasportare rifornimenti per il governo ucraino e rischio di attacco accidentale da parte di missili antinave ucraini. Mentre nelle zone di conflitto ucraine del Donbass; zone costiere; Mar Nero e Mar d'Azov il rischio passa da "Severe" 4.4 a "Severe" 4.9.

Grafico 2.2 Scala del rischio aggiornata al 04/02/2022



Fonte: grafico autoprodotta – dati S&P Market Intelligence

Come già ribadito ad inizio paragrafo, i broker nell'andare a determinare la tassazione si basano sulla scala di rischio sopracitata assumendo come indice il valore indicato nell'analisi e verificando che, se tale indice è superiore ad un determinato valore la copertura dovrà essere rinegoziata. Per esempio, assumiamo che l'indice sia superiore a 3.2. "Very High" allora la copertura, che è contrattualizzata, sarà da concordare ulteriormente, in quanto va ricompreso il rischio di guerra.

Detto questo, partendo dal presupposto che il primo aggiornamento è arrivato in data 23/02/2022 i broker sono stati costretti entro 3-5 giorni a notificare a tutti i loro assicurati la cancellazione dei rischi guerra che rimaneva valida per i successivi 7 giorni in modo da garantire ad una nave che si trovasse in acque oggetto di conflitto o ricomprese nelle aere a rischio di uscire in sicurezza. Inoltre, nei 7 giorni l'armatore deve inviare al broker la "notice of cancellation" accettata, ma se questa non dovesse arrivare la copertura rischi guerra cessa automaticamente di esistere e quindi si dovrà procedere ad effettuare una nuova indicizzazione del rischio che può essere aumentata o negoziata di volta in volta.

Il secondo aggiornamento della Cargo Watchlist arrivò il 04/02/2022 dove come già anticipato cambiò l'indice che passò da "Very High" 3.3 e "Severe" 4.4 a "Severe" 4.9. In questo caso la situazione per i broker diventò sempre più ostica perché innanzitutto

c'era un problema a livello commerciale che riguarda i nuovi viaggi, mentre dal punto di vista logistico, il problema era quello della gestione urgente delle navi rimaste intrappolate.

Con il passare dei mesi e l'avanzata dell'invasione in Ucraina il mondo assicurativo ha dovuto adeguare le clausole esistenti alle sanzioni emesse sia dagli Stati Uniti che dall'UE ovviamente anche nelle aree conquistate da parte della Russia, ma soprattutto ha dovuto emettere nel mercato nuovi clausolari capaci di poter intervenire in una situazione così nuova e sconvolgente che nessuno poteva immaginare che potesse accadere. Per l'appunto il mercato ha emesso una nuova clausola per il settore Cargo chiamata "Five Powers War Clauses" in quanto si temeva e si teme tutt'ora che possa scoppiare un conflitto tra due o più delle 5 potenze al mondo. Tale nuova clausola afferma che *"excludes loss, damage, liability, or expense arising from the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following: United States of America, United Kingdom, France, the Russian Federation, the People's Republic of China."*

2.2.2. Le quotazioni assicurative Hull & Machinery e Rischio guerra dal momento dell'inizio del conflitto.

Così come per il Cargo con la Watchlist Exclusive Analysis anche per quanto riguarda le H&M ma più specificatamente per i Rischi guerra vengono fornite le aree a maggior rischio dal Joint War Committee.

Il Joint War Committee (JWC) è composto dai rappresentanti dei mercati delle compagnie dei Lloyd's di Londra e della IUA (International Underwriting Association of London), il quale aggiorna e diffonde le JWC Listed Areas, ossia quelle aree, nelle quali gli armatori sono tenuti a comunicare le rotte delle loro navi agli assicuratori.

Nella 28° edizione del 15/02/2022 delle aree elencate dal JWC, sono stati aggiunte le acque ucraine e russe del Mar Nero e del Mar d'Azov. Nell'edizione JWLA- 029 del 07/03/2022 sono state definite le aree indicandole dai seguenti confini:

1. Acque del Mar d'Azov e del Mar Nero:
 - a) A ovest, intorno alle acque rumene, dal confine tra Ucraina e Romania a 45° 10.858'N, 29° 45.929'E fino al punto di alto mare 45° 11.235'N, 29° 51.140'E
 - b) da lì al punto di alto mare 45° 11.474'N, 29° 59.563'E e poi al punto di alto mare 45° 5.354'N, 30° 2.408'E
 - c) da lì al punto di alto mare 44° 46.625'N, 30° 58.722'E e poi al punto di alto mare 44° 44.244'N, 31° 10.497'E
 - d) da lì al punto di alto mare 44° 2.877'N, 31° 24.602'E e poi al punto di alto mare 43° 27.091'N, 31° 19.954'E
 - e) e poi a est fino al confine tra Russia e Georgia a 43° 23.126'N, 40° 0.599'E
2. Tutte le acque interne dell'Ucraina
3. Acque interne della Russia nelle seguenti aree:
 - a) Penisola della Crimea
 - b) Fiume Don, dal Mar d'Azov alla linea verticale a 41° E
 - c) Fiume Donets, dal fiume Don al confine con l'Ucraina
4. Tutte le acque interne della Bielorussia a sud della linea orizzontale a 52° 30' N

Come già ribadito nel corso della trattazione, i porti ucraini sono stati chiusi per ben 5 mesi e riaperti soltanto grazie all' iniziativa del grano mediata dalla Turchia sotto osservazione della ONU. Dunque, in quei mesi antecedenti l'accordo, le navi non potevano raggiungere le coste ucraine, e per l'appunto non si sono registrati movimenti in tal senso. Occorre chiarire che nel contesto assicurativo, sia la polizza H&M che la polizza War Risk non sono obbligatorie. Data la non obbligatorietà è successo che in seguito ai corridoi marittimi sicuri, molti armatori abbiano deciso, di non assicurare le loro navi con coperture H&M e War Risk. Questo principalmente per due motivazioni:

1. Molte navi in possesso agli armatori sono vecchie, e assicurarle non ne varrebbe la pena: se dovessero subire danni, infatti, questi sarebbero notevolmente inferiori al costo di un premio war risk, va da sé che un armatore preferirebbe pagare il danno di tasca propria piuttosto che una polizza dal costo molto più elevato.
2. La copertura assicurativa di un armatore va fatta in coassicurazione ad una copertura unica per l'intera flotta: questo significa stipulare un contratto di

assicurazione in cui più compagnie partecipano nella copertura del medesimo rischio, come anche stabilito dall'art.1911 del Codice Civile: *“Qualora la medesima assicurazione o l'assicurazione di rischi relativi alle stesse cose sia ripartita tra più assicuratori per quote determinate, ciascun assicuratore è tenuto al pagamento dell'indennità assicurata soltanto in proporzione della rispettiva quota, anche se è unico il contratto sottoscritto da tutti gli assicuratori.”* In casi come quello analizzato in questo elaborato, ci potrebbero essere assicuratori che non vogliono assumersi il rischio di lavorare con polizze nelle aree del conflitto, ragion per cui preferiscono sospendere la partecipazione alla coassicurazione. Ad esempio: vi sono 10 assicuratori che in coassicurazione coprono il massimale per l'intera flotta dell'armatore X ma, dal momento in cui l'armatore X comunica che intende operare in aree ricomprese in quelle previste dal Joint War Committee, 9 dei 10 assicuratori si tirano indietro. È chiaro, quindi, che l'unico assicuratore rimasto non riuscirebbe a garantire da solo la validità della polizza, in quanto non sarebbe in grado di coprire l'intero massimale.

Alla luce di queste implicazioni che si sono verificate nel corso degli eventi nel conflitto in Ucraina è possibile, grazie a dati forniti dalla società Cambiaso Riso S.p.A andare ad effettuare una considerazione sul tasso di rischio guerra applicato recentemente per quanto riguarda un loro assicurato per l'ipotetica toccata in uno dei tre porti ucraini (Chornomorsk, Yuzhny, Odessa): il tasso per i rischi guerra era fissato al 2.50% 2/11/2023, ovviamente calcolato sul valore della nave. Successivamente quotato nelle successive 24h e non più 48h (come veniva fatto in precedenza.)

Un fatto sconvolgente è stato quello occorso l'8 novembre quando un missile russo ha colpito la nave cargo KMAX RULER battente bandiera liberiana mentre si avvicinava al porto ucraino di Yuzhniy. Il missile ha colpito la sovrastruttura della nave ed ha danneggiato il ponte mentre questa entrava in porto. Purtroppo, ci sono stati tre membri dell'equipaggio feriti ed è morto il pilota.

Un fatto come questo sopra citato, come già ribadito precedentemente durante la trattazione specifica dei rischi guerra, dove oltre che danni fisici alla nave vi sono anche feriti e morti, va ad incidere ed intaccare il tasso di rischio guerra.

Questo, sempre grazie a dati forniti dalla Cambiaso Riso S.p.A , il 13/11/2023 a soli 4 giorni di distanza, dal 2,50% del 02/11/2023 è salito al 3.25%.

A seguito dell'attacco alla nave battente bandiera liberiana, il Governo Ucraino ha firmato un accordo con 14 compagnie assicurative del Regno Unito per avere polizze a basso costo sulle esportazioni di grano attraverso il Mar Nero, in modo da rendere tale mercato più accessibile ad un maggior numero di esportatori e che consentirà ai venditori di tutti i prodotti ucraini di beneficiare di una riduzione del costo dell'assicurazione contro i rischi guerra.

CAPITOLO III

SHIPPING, ASSICURAZIONI E GEOPOLITICA: QUALI CONSEGUENZE?

3.1 In che modo il conflitto ha influenzato il mondo dello shipping?

Secondo quanto riportato da diverse fonti, tra le quali anche la Safety and Shipping Review 2023 “*An annual review of trends and developments in shipping losses and safety*” l’industria marittima rappresenta circa il 90% del commercio mondiale grazie alla sua capacità di collegare i Paesi con i più grandi poli logistici del mondo e proprio per questo che la sicurezza delle navi è estremamente fondamentale.¹³ Il settore nel 2022 ha mantenuto la sua tendenza positiva, ma l’invasione russa dell’Ucraina, le numerose problematiche riguardo i costi delle navi, le sfide per gli equipaggi e la congestione dei porti derivante dall’incremento del trasporto marittimo sollevano perplessità.

Il 2022 è stato un anno complesso, il mondo si riprendeva lentamente a seguito della pandemia da COVID-19, la Cina, maggiore esportatore mondiale, ha continuato per molti mesi la sua politica di chiusura, intaccando così i sistemi produttivi e le supply chain mondiali. La guerra in Ucraina, ha avuto, e purtroppo sta avendo ancora, enormi ripercussioni, non solo dal punto di vista della perdita di vite umane e dalla conseguente crisi umanitaria, ma anche ripercussioni economiche e logistiche, nate in seguito al blocco dei porti del Mar Nero, e alle sanzioni contro la Russia che causano come abbiamo già sottolineato enormi criticità sul sistema commerciale, in quanto molte aziende hanno deciso di bloccare i trasporti verso la Russia e le zone di guerra. Anche i maggiori player del trasporto marittimo come MSC, Maersk e Hapag Lloyd hanno annunciato, già dopo poco l’inizio dell’invasione, di non operare in tali aree, ed hanno sospeso tutti i servizi di prenotazione merci da e per la Russia, tranne che per prodotti utili alla sicurezza alimentare globale come da accordi delle iniziative umanitarie.¹⁴

¹³ Safety and Shipping Review 2023: An annual review of trends and developments in shipping losses and safety

<https://commercial.allianz.com/content/dam/onemarketing/commercial/commercial/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2023.pdf>

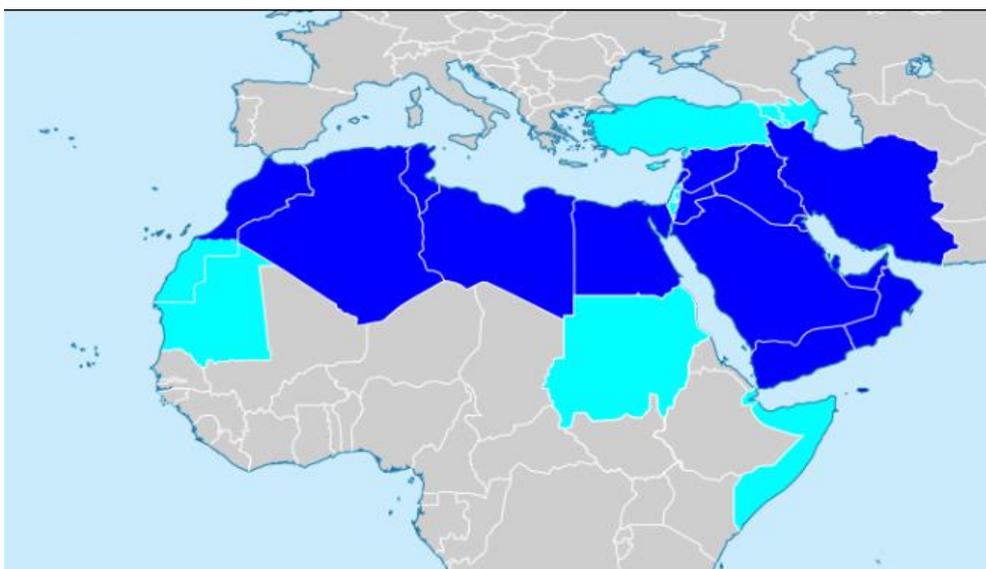
¹⁴ MSC e Maersk hanno sospeso i servizi con la Russia.

<https://www.themeditelegraph.com/it/transport/2022/03/01/news/msc-e-maersk-hanno-sospeso-i-servizi-mercantili-con-la-russia-1.41267336>

3.1.1 Il Mar Nero e la sua importanza strategica.

Il Mar Nero che bagna le coste di Russia, Turchia, Ucraina, Bulgaria, Romania e Georgia, pur essendo considerato secondario ha sempre avuto un'importanza considerevole nel commercio internazionale, poiché funge da via d'acqua cruciale per le navi che trasportano le merci tra Europa ed Asia. Il conflitto ha elevato l'importanza geopolitica di questa regione, causando un controllo intensificato e maggiore presenza militare, andando ad incidere sulla libertà di navigazione ed aumentando i rischi operativi per le Compagnie. Le crescenti tensioni hanno reso necessario un reindirizzamento delle navi, con conseguenti tempi di transito prolungati e costi operativi elevati. Questo cambiamento ha imposto ulteriori oneri finanziari alle compagnie di navigazione, incidendo sulla loro redditività. L'invasione russa dell'Ucraina ha stravolto lo scenario geopolitico e riscritto gli equilibri internazionali. La Turchia oltre che un partner economico strategico per l'Europa, si propone anche in aiuto a quest'ultima su molti fronti, ad esempio, per il gas naturale, e come è stato analizzato nel primo capitolo per quanto riguarda la crisi del grano ed il relativo sblocco delle esportazioni dei prodotti agro-alimentari al fine di evitare la crisi alimentare soprattutto nelle regioni MENA, acronimo di Middle East and North Africa – Medio Oriente e Nord Africa, ossia quelle regioni che comprendono il Marocco, ad ovest, la fascia nord-occidentale dell'Africa e prosegue verso l'Iran e nel sud-ovest asiatico.

Fig. 3.1 Le Regioni MENA

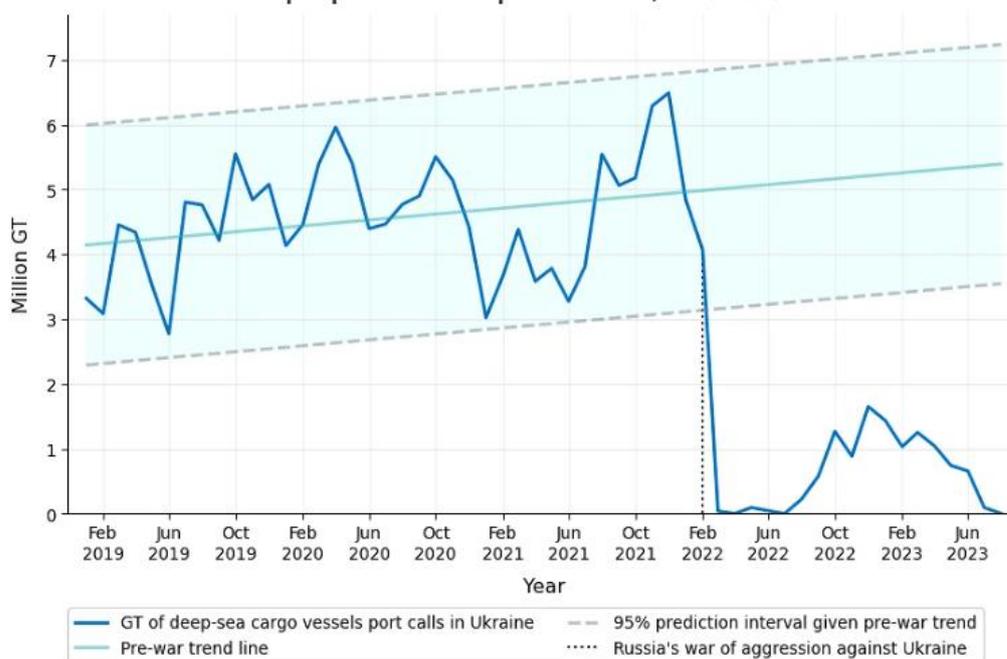


Fonte: Wikipedia

Con l'inizio del conflitto, come già ribadito, questo mare non ha visto solcare navi nelle sue acque e solo con la Black Sea Grain Initiative si è assistito allo sblocco dei porti del Mar Nero ma con la fine dell'accordo sul grano nel luglio 2023, il Mar Nero è riapparso nuovamente isolato.

Con l'interruzione dell'attività dei porti ucraini si è verificata una diminuzione degli scali portuali delle navi mercantili, arrivando a raggiungere il minimo storico nel marzo 2022. Questo dato rimane stabile fino ad agosto 2022, in linea con il raggiungimento della Black Sea Grain Initiative dove la quantità registrata di stazza lorda è stata in aumento ma pur sempre non riuscendo a ricoprire i precedenti livelli. Nel primo trimestre del 2023, in seguito all'iniziativa sul grano, il tonnellaggio lordo degli scali portuali delle navi mercantili è stato tra lo 0-5 e gli 1.7 milioni. Le variazioni nella quantità della stazza lorda potrebbero essere state influenzate dal ritmo delle ispezioni del Centro Congiunto di Coordinamento (JCC), come anche dal rinnovo dell'iniziativa che, come già ribadito, fu interrotta il 17 luglio 2023, portando ad un calo del numero degli scali portuali e GT scambiati in Ucraina.

Fig.3.1. Diminuzione della stazza lorda (GT) negli scali delle navi mercantili nei porti ucraini, 2019-2023



Fonte: Calcoli OCSE basati su Clarkson Research Service Limited

Il blocco del Mar Nero ha portato ad un maggior utilizzo dei tre porti Reni, Izmail e Kiliia sul fiume Danubio per supportare le attività commerciali. Questi tre porti fluviali al confine con la Romania hanno registrato un aumento significativo del numero di scali tra il 2021 e il 2022. Erano gli unici operativi durante il blocco dei primi mesi dall'invasione fino alla Black Sea Grain Initiative e dopo la sua conclusione sono gli unici ad non essere stati soggetti a restrizioni. Tuttavia, questi porti sono limitati dalle dimensioni delle navi che possono ospitare e dai tempi di attesa.

Durante il periodo del conflitto sono stati intrapresi progetti per migliorare la loro logistica, ad esempio, l'Agenzia statunitense per lo sviluppo internazionale (USAID) ha collaborato con Grain Alliance, Kernel e Nibulon per aumentare le operazioni di esportazione di grano, anche costruendo e rinnovando gli ormeggi a Reni ed ampliando la capacità operativa del porto di Ismail. L'USAID ha facilitato le partnership attraverso "The Agriculture Resilience Initiative – Ukraine" (AGRI-Ukraine), la quale si propone come aiuto per l'aumento della capacità dell'Ucraina di produrre, immagazzinare, spedire ed esportare grano, nonostante l'invasione portata avanti da Putin. È doveroso ricordare che il blocco durato da febbraio ad agosto 2022, ha ridotto drasticamente la capacità di esportazione dell'Ucraina, la quale, come già detto, ha dovuto dipendere quasi esclusivamente da una capacità ferroviaria fortemente limitata.

Gli investimenti complessivi proposti dall'USAID superano i 44 milioni di dollari (8 milioni da AGRI-Ukraine e più di 36 dai tre partner), e andranno ad aumentare la capacità di trasporto del grano di oltre 3.35 milioni di tonnellate all'anno.

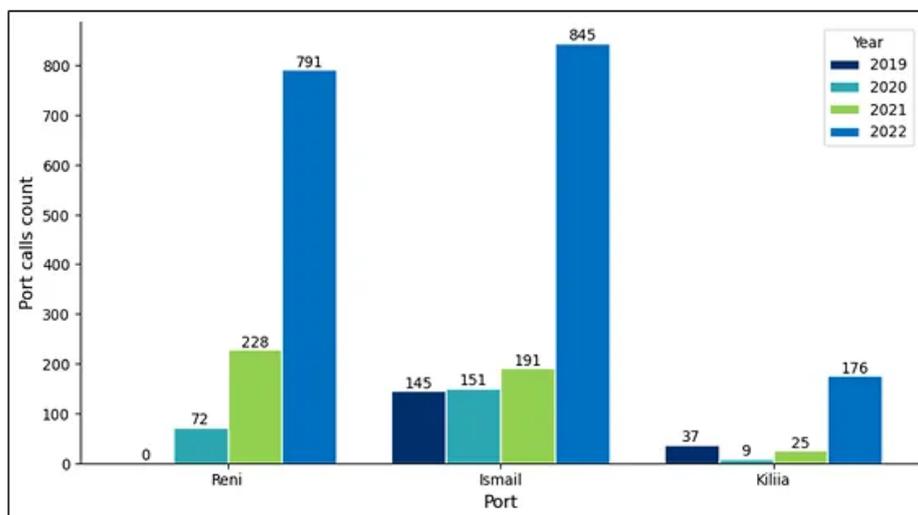
Grain Alliance è un operatore agricolo progressista. Attraverso l'implementazione di tecnologie moderne, gestione finanziaria e metodi di produzione sostenibili, mira a far tornare l'Ucraina il "Granaio d'Europa". Grain Alliance attualmente coltiva circa 60.000 ettari e gestisce sei silos per cereali, con una capacità complessiva di essiccazione e stoccaggio di oltre 300.000 tonnellate. Nel maggio 2022 Grain Alliance si è aggiudicata l'impianto di trasbordo di Cierna nad Tisou in Slovacchia al fine di fornire un percorso alternativo, e senza interruzioni, ai produttori ucraini per il trasporto di grano su rotaia. Dopo la prima spedizione, avvenuta a giugno 2022, nel dicembre dello stesso anno furono spedite oltre 100.000 tonnellate di grano.

Kernel, il più grande produttore ed esportatore ucraino di olio di girasole e di grano, comprende 363.000 ettari coltivati, una capacità di 3.5 milioni di tonnellate per la frantumazione di semi di girasole, una capacità di stoccaggio di 2.3 milioni di tonnellate e una capacità complessiva di 10 milioni di tonnellate nei terminal portuali. Nel 2022 Kernel si è assicurata la capacità di trasbordo di olio di girasole nel porto ucraino di Reni, sul fiume Danubio. Durante l'estate 2023, Kernel ha investito in chiatte e handy-size carriers per il trasporto di grano attraverso il Danubio.

Infine, Nibulon LLC opera principalmente in due rami: compagnia di navigazione fondata nel 2009 e terminal di trasbordo per la spedizione di cereali e semi oleosi nel porto di Mykolaiv. Negli ultimi 30 anni, ha creato una rete infrastrutturale verticalmente integrata che comprende 80.000 ettari coltivati e una capacità totale di stoccaggio di oltre 2.5 milioni di tonnellate. Dispone di una moderna flotta di 82 navi dal valore di 600 milioni di dollari. I loro recenti investimenti includono il nuovo terminal di trasbordo a Izmail, con una capacità di carico di oltre 300.000 tonnellate al mese, l'espansione del quale faciliterà l'esportazione di circa 2 milioni di tonnellate l'anno.¹⁵

Purtroppo, nei mesi successivi alla conclusione della Black Sea Grain Initiative, i porti di Reni e Ismail sono stati soggetti ad attacchi di droni, che hanno portato ripercussioni sui movimenti delle navi.

Fig. 3.2. Evoluzione degli scali portuali in porti ucraini sul Danubio, 2019-2022



Fonte: Clarkson Research Services Limited 2023

¹⁵ USAID announces new private sector partnerships to help Ukraine continue feeding the world
<https://www.usaid.gov/news-information/press-releases/mar-02-2023-usaid-announces-new-private-sector-partnerships-help-ukraine-continue-feeding-world>

L'interruzione delle attività dei porti ucraini sul Mar Nero ha portato anche ad un aumento delle attività marittime dei Paesi vicini, tra cui Romania, Repubblica di Moldavia e Georgia.

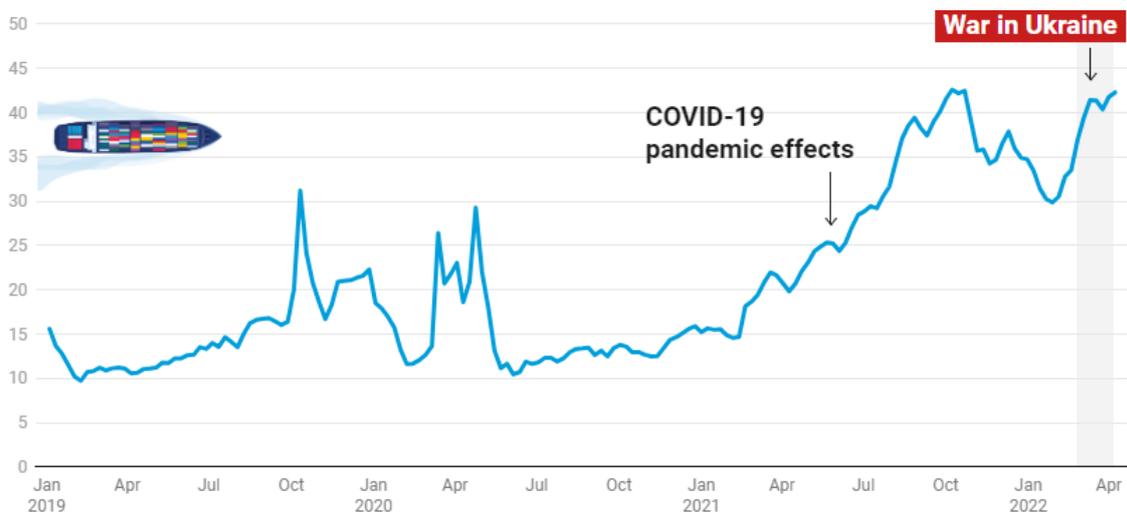
3.1.2 Aumento delle tonnellate- miglia.

Le compagnie di navigazione, le infrastrutture e i servizi di trasporto stanno affrontando un periodo di forte pressione a causa della necessità di rotte commerciali alternative per le merci provenienti dall'Ucraina. L' UNCTAD, acronimo di "United Nations Conference on Trade and Development", è il principale punto di riferimento per il commercio, lo sviluppo, la tecnologia e lo sviluppo sostenibile. Promuove il processo di integrazione dei Paesi in via di sviluppo nell'economia mondiale. Secondo tale Conferenza l'interruzione della logistica regionale, l'interruzione delle operazioni portuali in Ucraina, la distruzione delle infrastrutture, le restrizioni commerciali, l'aumento dei costi assicurativi e l'aumento dei prezzi del carburante si configurano come conseguenze dei problemi legati alle vicissitudini che sta vivendo la regione del Mar Nero. Secondo il capo di dipartimento di logistica commerciale dell'UNCTAD, Jan Hoffmann: *"La guerra in Ucraina dimostra ancora una volta in modo impressionante quanto sia globalizzato il settore dei trasporti marittimi: gli spostamenti della domanda in un angolo del mondo portano a cambiamenti nei prezzi e allo spiegamento della flotta in molti angoli del mondo."* L'aspetto più sconcertante dai risultati dell'UNCTAD è che l'aumento dei prezzi alimentari è dovuto dai maggiori costi di spedizione e questi sono più alti per due motivi:

- a) Le merci devono percorrere distanze più lunghe e di conseguenza si hanno più tonnellate – miglia.
- b) Nella situazione attuale ogni tonnellata- miglia è ora più espansiva, a causa della carenza di capacità di spedizione globale.

Sempre secondo il rapporto UNCTAD il costo del trasporto di rinfuse secche tra febbraio e maggio 2022 è aumentato di circa il 60%.

Fig.3.2. L'aumento del costo del trasporto



Fonte: UNCTAD, basato dai dati della Clarksons Research dell'8/04/2022

Le dinamiche commerciali derivanti dal conflitto hanno generato un'impennata delle tonnellate-miglia e i conseguenti aumenti delle tariffe giornaliere relative alle navi. Come si sa l'Ucraina è uno degli stakeholder di prodotti agro – alimentari è previsto un aumento di esportazioni da ulteriori fornitori, per l'appunto ci si aspetta un aumento delle esportazioni di cereali dal Brasile, USA, UK ed UE.

Nel periodo tra febbraio e maggio del 2022 il Baltic Dry Index, indice ampiamente utilizzato che funge da standard per la valutazione dei noli delle rinfuse secche, ha registrato un notevole aumento, mostrando una crescita del 59%. L'esito di tale risultato può essere collegato sia all'aumento dei prezzi alimentari globali, sia alle crescenti spese di trasporto che all'aumento delle distanze per la reperibilità dei beni primari.

3.1.3 I lavoratori marittimi russi e ucraini.

L'invasione ha, inoltre, pesanti conseguenze sull'industria marittima mondiale che affronta diverse carenze, tra le quali anche quelle relative ai lavoratori marittimi. Secondo l'International Chamber of Shipping (ICS) ci possono essere ulteriori rallentamenti della supply chain dovuti dalla carenza di equipaggi marittimi russi e ucraini.

Secondo il "Seafarer Workforce Report" del 2021 degli 1.89 milioni di marittimi della flotta mondiale, 198.123 (10.5%) erano russi, di cui: 71.652 ufficiali e 126.471 marinai. Altri 76.441 (4%) erano ucraini, di cui: 47.058 ufficiali e 29.383 marinai. Insieme i marittimi russi ed ucraini rappresentano il 14.5% della forza lavoro marittima globale. Questi marittimi possono avere difficoltà sia a tornare a casa che a raggiungere le navi. Secondo le dichiarazioni di molti marittimi rilasciate al "The New York Times", alcune navi sono diventate dei veri e propri paradisi di comprensione e venia, in altre invece l'atmosfera è nervosa e insostenibile.

L'industria marittima si ritrova a corto di marinai commerciali e soprattutto di marittimi provenienti da Russia e Ucraina, che tendono ad essere altamente qualificati. Alcune compagnie di navigazione come AP Moller- Maersk, sono state costrette a sostituire i naviganti per allentare le tensioni a bordo, altre invece, hanno fatto firmare un modulo ai membri dell'equipaggio russi e ucraini in cui si impegnavano a non discutere delle vicende che vedevano protagonisti i loro rispettivi Paesi.¹⁶

Inoltre, il pagamento degli stipendi per i marittimi è problematico ma pur sempre mantenuto attraverso il sistema bancario internazionale. Tuttavia, gli USA, il Canada e l'UE hanno interrotto le principali banche russe dallo SWIFT, sistema di pagamento globale, che collega più di 11.000 banche e più di 200 istituti finanziari. Secondo quanto riportato dal Rapporto UNCTAD 2022, il Maritime Safety Committee dell'IMO ha adottato delle misure al fine di facilitare e creare dei corridoi marittimi sicuri per l'evacuazione urgente dei marittimi dalla zona di guerra.

¹⁶ Living side by side, Ukrainian and Russian sailors are tested by war.
<https://www.nytimes.com/2022/08/02/world/europe/ukrainian-russian-sailors.html>

3.1.4 Materie prime e supply chain: conseguenze della guerra.

Le catene di approvvigionamento globali erano già messe a dura prova dalla pandemia di COVID-19, che ha causato pressioni inflazionistiche, carenze di approvvigionamento e ritardi nella produzione in tutto il mondo. La guerra ha peggiorato la situazione, con la chiusura degli spazi aerei, le sanzioni internazionali e l'inteso conflitto nel Mar Nero che hanno ulteriormente interrotto il flusso internazionale delle merci. Le rotte commerciali globali che collegano i mercati, in particolare l'Europa e l'Asia orientale, sono state messe a dura prova. In tutte le forme di trasporto i prezzi sono aumentati, i tempi di consegna allungati ed i colli di bottiglia sono peggiorati. Il trasporto ferroviario e su strada attraverso la Russia è il principale corridoio terrestre per il commercio tra l'Asia orientale e l'Europa, noto come "corridoio settentrionale" ed una via di trasporto chiave per le catene di approvvigionamento globali.

Le operazioni militari durante l'invasione russa del territorio ucraino hanno influenzato molti settori attraverso l'interruzione della supply chain globale, dovuto dal divieto di esportazioni russe, divieto di importazioni straniere da parte della Russia, compreso anche il rifiuto della Russia di consentire il passaggio di carichi stranieri attraverso il suo territorio, corsi d'acqua e lo spazio aereo durante le prime fasi dell'invasione hanno condotto ad una totale interruzione delle catene di approvvigionamento. Questo come già ribadito nel primo capitolo, ha condotto a scarsità di reperibilità di materie prime e un relativo aumento del prezzo dei beni.

Prima dell'invasione, i prezzi dell'energia erano in aumento a causa di fattori come la pandemia da COVID-19, forniture energetiche limitate e le crescenti tensioni tra Russia e Ucraina. I prezzi del petrolio prima del conflitto erano tra un prezzo di 80 e 95 dollari al barile, dopo l'invasione, avvenuta il 24 febbraio 2022 questi hanno superato i 100 dollari al barile già nel marzo 2022. Tali aumenti hanno creato molte difficoltà sia per i commercianti di petrolio che per le compagnie petrolifere europee incapaci di ricevere forniture energetiche dalla Russia, in quanto la Russia è il secondo produttore mondiale di petrolio.

3.2 La guerra e le conseguenze sul futuro del settore assicurativo.

Nel mondo assicurativo le conseguenze del conflitto che perdura da più di 630 giorni sono innumerevoli ed in costante evoluzione. Tra le principali ripercussioni, si pensi a tutti quei clienti che hanno interrotto rapporti e relazioni con aziende filorusse, o che si sono trovate a operare i territori conquistati durante la guerra e annessi alla Russia durante il conflitto, insomma tutti coloro che in qualche modo potessero portare a sanzioni da parte di USA e UE. Da non sottovalutare anche il fatto che i pacchetti sanzionatori, continuavano a cambiare con il protrarsi del conflitto e restare aggiornati è impresa alquanto ardua. Altra conseguenza sta nel fatto che il mercato assicurativo, dall'inizio del conflitto, si è dovuto adeguare sotto il punto di vista normativo, come il caso della già citata nuova clausola "Five Power War Clauses" emessa a seguito delle congetture riguardo il possibile scoppio di una guerra tra potenze.

Sicuramente altri effetti che vanno ad impattare sul mondo assicurativo sono quelli evidenziati nei primi due capitoli, ossia la necessità di abbracciare nuove tecnologie che potranno apportare cambiamenti positivi nel settore. Digitalizzare ancora di più il settore assicurativo, infatti, sarà sicuramente un modo per rendere il lavoro più rapido, soprattutto verso i consumatori che richiedono velocità ed efficienza nei servizi, ma anche per chi opera nel settore, che si troverà a lavorare con un sistema più snello e agile. Come analizzato nel corso del lavoro, vi sono numerosi strumenti utili gli assicuratori, ad esempio il caso del Clearwater Dynamics e il caso della S&P Global: tecnologie che aiutano agli assicuratori a fornire una consulenza sempre più meticolosa nella ricerca di dati, ed esaustiva nel caso di confronto e contatto con il cliente, nonché assumere delle decisioni a livello aziendale più accurate, veloci ma soprattutto in tempo reale. Inoltre, l'utilizzo dell'intelligenza artificiale, può aiutare a offrire ai clienti pacchetti sempre più personalizzati, mirati esclusivamente alle loro richieste ed esigenze. A livello prettamente interno al mondo aziendale, la trasformazione digitale, può migliorare la gestione delle risorse, ridurre i costi e le tempistiche delle operazioni commerciali.

L'impatto delle applicazioni di intelligenza artificiale lungo la catena del valore del settore assicurativo si esplica sotto parecchi punti di vista. Un primo impatto è il modo in cui le compagnie assicurative interagiscono con i loro clienti, per l'appunto si è passati da sistemi di servizi ai clienti tradizionali che richiedevano l'interazione personale con

un agente o un broker per le domande dei clienti e le informazioni sui prodotti a sistemi dove le informazioni sono rese disponibili attraverso siti internet o tramite chatbot. Al giorno d'oggi, alcuni prodotti assicurativi possono essere acquistati online direttamente tramite l'ausilio delle chatbot senza bisogno dell'interazione personale. Questo consente alle compagnie di impiegare addetti alle vendite e alle interazioni con i clienti in maniera più efficace, poiché i chatbot svolgono alcune delle loro attività, mentre gli assicurati possono beneficiare della disponibilità del servizio clienti e delle informazioni in qualsiasi momento con maggiore rapidità. Oggi siamo arrivati ad avere delle applicazioni nel nostro smartphone in grado di supportare la segnalazione dei sinistri. Di particolare rilevanza è l'utilizzo dell'intelligenza artificiale nella riduzione e nella prevenzione dei rischi, ad esempio attraverso il coinvolgimento proattivo dei clienti in una situazione rischiosa, se ampiamente utilizzato tale uso potrebbe condurre a un nuovo modello di business nel settore, cioè prevenire le perdite attraverso una soluzione completa di gestione del rischio anziché compensarle. Quest'ultimo concetto andrebbe a vantaggio non solo delle compagnie di assicurazione e degli assicurati ma anche del benessere economico.

Un secondo impatto riguarda l'automazione dei processi aziendali e delle decisioni. Il più rilevante vantaggio dell'automazione per le compagnie assicurative è il potenziale risparmio sui costi. Inoltre, eliminando gli errori umani, è possibile ottenere una maggiore precisione per quelle attività amministrative monotone e ripetitive. L'automazione nella segnalazione e nella liquidazione dei sinistri accelera i processi aziendali, portando ad una maggiore soddisfazione del cliente.

Se i primi due impatti sopracitati sono legati al cambiamento dell'intelligenza artificiale lungo la catena del valore assicurativo, il terzo impatto comprende, invece, i cambiamenti all'interno dei mercati assicurativi. Secondo l'Associazione di Ginevra l'IA non solo creerà nuovi mercati assicurativi e nuovi rischi, ma farà anche scomparire alcuni mercati esistenti.

CONCLUSIONI

È difficile fare delle conclusioni quando si parla di un qualcosa che è ancora in corso e non ha visto la sua fine. Non è possibile affermare chi da questo conflitto uscirà sconfitto e chi vincitore, ma sicuramente saranno più coloro che ci perderanno, e questo per una serie di questioni che emergeranno nelle righe finali di questo elaborato.

Dalle tematiche affrontate è chiaro come e quali siano i problemi per il campo assicurativo. Come ribadito, sicuramente le varie problematiche, se il conflitto dovesse perdurare, saranno quelle di garantire coperture adeguate ai nuovi scenari nelle aree rischio, che si potrebbero configurare dal protrarsi dell'invasione, che condurranno alla volatilità dei tassi relativi ai premi per i War Risk, in quanto, com'è stato possibile apprendere, un evento imprevedibile può comportare delle pesanti variazioni del tasso che incideranno sul premio aggiuntivo che il cliente finale corrisponderà per la copertura dei rischi guerra. Altro aspetto da non sottovalutare, è quello di monitorare costantemente l'avanzata militare russa nel territorio ucraino perché, come già detto, al fine di non incorrere in sanzioni, bisogna prestare attenzione con chi si instaurano rapporti contrattuali e lavorativi, in quanto si sarebbero subito visti come "nemici" sia da UE ma soprattutto dagli USA.

Tali aspetti assicurativi, però, non devono farci dimenticare le pensanti problematiche sul versante umanitario che la guerra sta provocando. Le assicurazioni sono al fianco delle Organizzazioni Umanitarie e, anche se è molto difficile prestare coperture che possano garantire un determinato massimale, devono continuare nella loro battaglia per far sì che il calo delle esportazioni di prodotti agro alimentari, che ha subito l'Ucraina, non vada ad intaccare ancora di più di quanto si è verificato oltre i confini della guerra. Lo scopo delle assicurazioni è per l'appunto, quello di offrire una certa stabilità e condizioni affinché si possano verificare dei presupposti accettabili per intraprendere spedizioni in quelle acque minate e sotto assedio.

D'altro canto, il mondo stesso dello shipping vive negli ultimi due anni un ridimensionamento dovuto al fatto che anche quella parte di supply chain, che vede come principale protagonista proprio tale settore marittimo, è stata intaccata. Per l'appunto il settore si è dovuto adeguare alla scarsa reperibilità di materie prime dall'Ucraina, andando

a ricercare nuovi fornitori in altre parti del mondo e questo, come è stato analizzato, ha inciso drasticamente sull'espansione delle tonnellate-miglia.

Dal lato attivo dello shipping, l'aspetto degli equipaggi è un'altra grande problematica sorta durante il conflitto, che va a riguardare sia lo stato di tali marittimi costretti da un lato a rimanere a bordo al fine di sfuggire dal dovere di arruolarsi e rischiare di perdere la propria vita, ma d'altro canto si sono visti come intrappolati e lontani dalle loro famiglie per lungo tempo e questo aspetto sicuramente va ad incidere sul benessere psico-fisico di quest'ultimi.

Infine, per quanto riguarda gli aspetti geopolitici questi riguardano tutto quello che è stato detto finora soprattutto per le situazioni precarie che molti Paesi del mondo affrontano, accentuate dalla decisione del Presidente russo Vladimir Putin di invadere l'Ucraina, attraverso la sua decantata e presunta "operazione militare speciale". Tali situazioni sono la testimonianza di quanto il mondo, le economie ed il futuro dell'uomo siano tutti fortemente interconnessi tra loro.

BIBLIOGRAFIA

A trade hope: the role of the Black Sea Grain Initiative in bringing Ukrainian grain to the world, UNCTAD (2022, Ottobre 20)

https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d6_en.pdf

Caldara, Dario, Sarah Conlisk, Matteo Iacoviello e Maddie Penn (2022). "L'effetto della guerra in Ucraina sull'attività globale e sull'inflazione", osserva la FEDS. Washington: Consiglio dei governatori del sistema della Federal Reserve (2022, Maggio 27) <https://doi.org/10.17016/2380-7172.3141>

Eling, M., Nuessle, D. & Staubli, J. *The impact of artificial intelligence along the insurance value chain and on the insurability of risks*. Geneva Pap Risk Insur Issues Pract 47, 205–241 (2021, Febbraio 8).

<https://doi.org/10.1057/s41288-020-00201-7>

Food Security Information Network – *Global Report on Food Crises 2022* (2022, Maggio 4)

<https://www.fsinplatform.org/sites/default/files/resources/files/GRFC%202022%20Final%20Report.pdf>

Food Security Information Network – *Global Report on Food Crises 2023* (2023, Maggio 2)

<https://www.fsinplatform.org/sites/default/files/resources/files/GRFC2023-hi-res.pdf>

Global impact of the war in Ukraine: Billions of people face the greatest cost-of living crisis in a generation. (2022, June 9). UNCTAD

https://unctad.org/system/files/official-document/un-gcrg-ukraine-brief-no-2_en.pdf

Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports; (2022, Luglio)

https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf

Prospettive sulla sicurezza alimentare. Ricadute della guerra in Ucraina. (2022, Luglio) Osservatorio di politica internazionale.

<https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/approfondimenti/PI0191.pdf>

Paper: Guerra e nuove rotte del cibo; come il conflitto sta ridisegnando gli approvvigionamenti alimentari globali (2023, Agosto 2023)

<https://www.divulgastudi.it/wp-content/uploads/2023/08/Paper-13-Guerra-e-nuove-rotte-del-cibo-1.pdf>

Review of maritime transport, UNCTAD (2022)

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf

Safety and Shipping Review 2023: An annual review of trends and developments in shipping losses and safety (2023, Maggio)

<https://commercial.allianz.com/content/dam/onemarketing/commercial/commercial/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2023.pdf>

The impact on trade and development of the war in Ukraine, UNCTAD (2022, Marzo 16)

https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1_en.pdf

SITOGRAFIA

Agroalimentare: un'analisi sugli scambi commerciali tra UE, Russia ed Ucraina (2022, Marzo 18)

<https://www.ruminantia.it/agroalimentare-unanalisi-sugli-scambi-commerciali-tra-ue-russia-ed-ucraina/>; (visitato il 10 ottobre 2023)

Consiglio Europeo, 23 e 24 giugno 2022 – Sicurezza alimentare;

<https://www.consilium.europa.eu/it/meetings/european-council/2022/06/23-24/> (visitato il 6 ottobre 2023)

Consiglio Europeo, Infografica – Spiegazione delle esportazioni ucraine di cereali (2023, Ottobre)

<https://www.consilium.europa.eu/it/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/> (visitato il 6 ottobre 2023)

Consiglio Europeo, Infografica – Sicurezza alimentare e accessibilità economica dei prodotti alimentari (2023, Ottobre)

<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/food-security-and-affordability/> (visitato il 6 ottobre 2023)

Consiglio Europeo - L'impatto dell'invasione russa dell'Ucraina sui mercati: la risposta dell'UE (2023, Giugno 6)

<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/eu-response-ukraine-invasion/impact-of-russia-s-invasion-of-ukraine-on-the-markets-eu-response/> (visitato il 7 ottobre 2023)

Consiglio Europeo - In che modo l'invasione russa dell'Ucraina ha aggravato ulteriormente la crisi alimentare mondiale (2023, Ottobre 23)

<https://www.consilium.europa.eu/it/infographics/how-the-russian-invasion-of-ukraine-has-further-aggravated-the-global-food-crisis/> (visitato il 7 ottobre 2023)

Consiglio Europeo – Infografica – In che modo i Paesi dell'UE affrontano la crisi alimentare mondiale? (2023, Novembre 23)

<https://www.consilium.europa.eu/it/infographics/how-eu-countries-are-addressing-the-global-food-crisis/> (visitato il 7 ottobre 2023)

Insurers offer \$50m to cover Black Sea shipping under Russia-Ukraine grain deal
(2022, Agosto 2)

<https://www.hellenicshippingnews.com/insurers-offer-50m-to-cover-black-sea-shipping-under-russia-ukraine-grain-deal/> (visitato il 15 ottobre 2023)

2023 Innovation Awards: Ukraine “AsOne” cargo facility (2023, Settembre 1)
<https://www.businessinsurance.com/article/00010101/NEWS06/912359454/2023-Innovation-Awards-Ukraine-%E2%80%98AsOne%E2%80%99-Cargo-Facility> (visitato il 22 ottobre 2023)

Miller and Clearwater Dynamics partner to establish marine insurance solution for the Ukrainian grain corridor (2023, Settembre 26)

<https://www.miller-insurance.com/news-and-insights/latest-news/miller-and-clearwater-dynamics> (visitato il 20 ottobre 2023)

MSC e Maersk hanno sospeso i servizi con la Russia.

<https://www.themeditelegraph.com/it/transport/2022/03/01/news/msc-e-maersk-hanno-sospeso-i-servizi-mercantili-con-la-russia-1.41267336> (visitato il 06 novembre 2023)

Sharing risk to move grain during the Ukrainian crisis (2022, Settembre 9)

<https://www.lloyds.com/about-lloyds/our-purpose/stories/resilience/ukraine-grain>
(visitato il 17 ottobre 2023)

USAID announces new private sector partnerships to help Ukraine continue feeding the world (2023, Marzo 2)

<https://www.usaid.gov/news-information/press-releases/mar-02-2023-usaid-announces-new-private-sector-partnerships-help-ukraine-continue-feeding-world> (visitato il 7 novembre 2023)

Living side by side, Ukrainian and Russian sailors are tested by war.

<https://www.nytimes.com/2022/08/02/world/europe/ukrainian-russian-sailors.html>
(visitato 8 novembre 2023)

<https://www.spglobal.com/en/> (visitato il 15 novembre 2023)

<https://watchlists.ihsmarkit.com/watchlists-viewer> (visitato il 15 novembre 2023)