

PRIMO PIANO

Covid-19, la solvibilità perduta

I Lloyd's recupereranno la solvibilità perduta per il coronavirus entro la fine di giugno. Lo ha garantito il presidente Bruce Carnegie, a pochi giorni di distanza dalle rassicurazioni arrivate dal Treasury, dipartimento governativo per lo sviluppo e la gestione delle politiche di finanza pubblica, sul monitoraggio della stabilità del sistema finanziario britannico. "Ogni giorno che passa diventa sempre più chiaro che il Covid-19 costituisce la perdita peggiore per l'industria assicurativa a livello globale", ha affermato Carnegie-Brown nel corso di conferenza online. A differenza di quanto avvenuto con l'11 settembre e con le crisi finanziarie del 2008 e del 2009, la pandemia di coronavirus, ha proseguito, "ha infatti colpito entrambi i lati del bilancio patrimoniale delle assicurazioni".

Nonostante ciò, il mercato londinese è fiducioso di poter tornare rapidamente sui livelli di solvibilità che aveva registrato prima dell'emergenza sanitaria. Alla fine del 2019 il solvency ratio era attestato al 238%: pochi mesi dopo, proprio a causa del coronavirus, il dato è sceso al 220%. Carnegie-Brown ha affermato che entro la fine del mese la solvibilità dell'istituto londinese potrà tornare sui livelli di dicembre, invitando allo stesso tempo gli assicuratori a liquidare rapidamente i sinistri per business interruption dovuti alla pandemia.

Giacomo Corvi

MERCATO

Trasporti e aviation, cosa c'è all'orizzonte

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

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



IL CASO BOEING

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

(continua a pag. 2)

INSURANCE CONNECT
È SU YOU TUBE

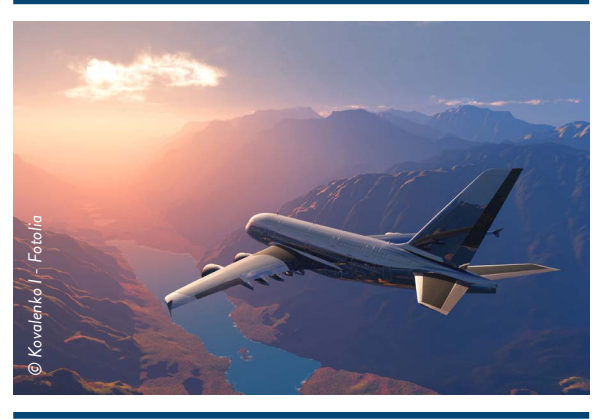
Segui il nostro canale



You
Tube

(continua da pag. 1)

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



COSA CAMBIERÀ PER L'ASSUNZIONE DEI RISCHI

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

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

AI, NAVI AUTONOME E RISCHIO CYBER

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

ACB ROADSHOW
Associazione Categoria Brokers streaming

**SUD
AREA**

13 MAGGIO 2020

**CENTRO
AREA**

14 MAGGIO 2020

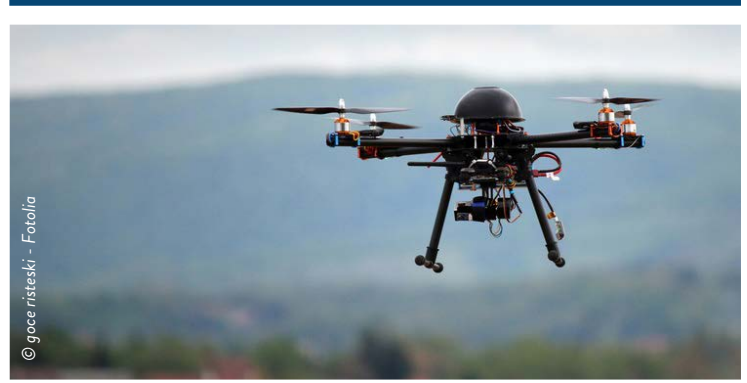
(continua da pag. 2)

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

LE SMART SHIPS SONO GIÀ REALTÀ

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

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



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

I DRONI SUI CIELI EUROPEI

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



Beniamino Musto

INIZIATIVE

Bergamo culla del Rinascimento con Intesa Sanpaolo

Al via un programma di finanziamenti per la città da 30 milioni di euro, di cui 10 a fondo perduto. Un accordo per il rilancio di un territorio particolarmente colpito dalla pandemia di Covid-19

Il Comune di Bergamo e **Intesa Sanpaolo** lanciano il *Programma Rinascimento*, un piano dal valore complessivo di 30 milioni di euro messi a disposizione dalla banca per sostenere un territorio particolarmente colpito dalla diffusione del coronavirus. L'iniziativa è rivolta alle micro e alle piccole imprese, ma anche agli esercizi commerciali e artigianali di Bergamo, nonché tutte quelle attività in difficoltà che non usufruiscono di interventi o agevolazioni da parte delle istituzioni centrali o regionali. Nell'intenzione di Intesa Sanpaolo e del Comune di Bergamo, il programma è un "concreto strumento di sostegno del tessuto produttivo urbano e di quartiere della città, per aiutare le imprese ad affrontare le spese sostenute durante lockdown e gli investimenti necessari alla ripartenza, ma ha anche la finalità di incentivare interventi di mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro", si precisa in una nota.

Si parte subito con tre milioni di euro di contributi a fondo perduto per coprire le spese che le piccole imprese commerciali e artigianali hanno dovuto sostenere durante la chiusura forzata. Ma il pezzo forte sono i 20 milioni di "prestiti d'impatto", cioè strumenti con lunghe scadenze e "tassi estremamente vantaggiosi". Con questi fondi, le attività potranno, per esempio, adattare i propri spazi e i propri servizi al nuovo contesto di convivenza con il virus. A questi prestiti, poi, si uniranno altri sette milioni di euro a fondo perduto. I dieci milioni complessivi a fondo perduto saranno versati nel fondo di mutuo soccorso istituito dal Comune di Bergamo. L'accordo tra Comune e Intesa Sanpaolo prevede anche servizi di affiancamento delle imprese. Un comitato tecnico di cinque membri, rappresentanti delle istituzioni coinvolte nel progetto (compresa la onlus **Cesvi**), svolgerà "un ruolo di regia e di supervisione".

Gli interventi riguarderanno anche "start-up che nasceranno per far fronte a nuove esigenze o incontrare nuovi stili di vita che caratterizzeranno il contesto post-Covid".

Giorgio Gori, sindaco di Bergamo, ha spiegato che la città, dopo essere stata simbolo dell'epidemia, ora vuole diventare "simbolo della ripartenza del nostro Paese". Secondo il primo cittadino, l'iniziativa è "un'inedita e innovativa forma di cooperazione tra ente locale e istituzione bancaria": il Comune farà "ogni sforzo per rendere efficace a vantaggio della nostra comunità".

Carlo Messina, numero uno del gruppo bancario, ha sottolineato come il prestito d'impatto sia uno strumento innovativo anche a livello internazionale: un finanziamento "le cui risorse sono dedicate ad attività a elevato significato sociale per l'ecosistema delle imprese del contesto territoriale bergamasco, la cui operosità rappresenta una marcia in più per la ripartenza del Paese", ha concluso Messina.

Fabrizio Aurilia

PRODOTTI

Una Ltc di Alleanza è PerSempre

La nuova polizza long term care della compagnia del gruppo Generali dedicata alle famiglie e agli individui



Alleanza Assicurazioni lancia *PerSempre*, una nuova polizza long term care che ha l'obiettivo di "rispondere concretamente allo scenario socio-demografico dell'Italia", caratterizzato dall'aumento dell'età media della popolazione e da una crescita delle esigenze di cura e assistenza alla persona, come precisa la società in un comunicato.

La risposta di Alleanza è una nuova copertura di protezione a lungo termine dedicata alle famiglie. Il prodotto propone una rendita mensile e si rivolge a tre tipologie di target chiamate *Te stesso*, *La coppia* e *I tuoi genitori*. Il contratto garantisce un sostegno economico e un'assistenza in caso di perdita di autosufficienza causata da infortunio o malattia.

La soluzione Ltc di Alleanza prevede due opzioni: la *Base*, con una rendita mensile vitalizia tra 500 e 3.000 euro, erogata in caso di perdita dell'autosufficienza e grave disabilità cognitiva causata da malattie neurodegenerative; e l'opzione *Full* che, in aggiunta a quanto previsto dalla versione *Base*, prevede un capitale *tantum* di 5.000 euro, riconosciuto in caso di insorgere di una specifica malattia grave, o un servizio di assistenza integrata 24 ore su 24, offerto da Alleanza, che prevede un care manager e l'elaborazione di un piano di assistenza domiciliare con la presenza di una badante.

F.A.

#74
maggio 2020

INSURANCE REVIEW

Strategie e innovazione per
il settore assicurativo

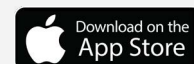
Insurance Review

Strategie e innovazione per il settore assicurativo

La rivista che rende l'informazione specialistica
dinamica e immediata.
Uno strumento di aggiornamento e approfondimento
dedicato ai professionisti del settore.

Abbonati su www.insurancereview.it
Abbonamento annuale € 80,00 (10 numeri)

oppure scarica l'app Insurance Review



Puoi sottoscrivere l'abbonamento annuale nelle seguenti modalità:

- Compilando il form on line all'indirizzo www.insurancetrade.it/abbonamenti
- Inviando un'email a abbonamenti@insuranceconnect.it

Modalità di pagamento:

- On line con Carta di Credito all'indirizzo www.insurancetrade.it/abbonamenti
- Bonifico bancario Antonveneta IBAN IT 94 U 01030 12301 0000 0158 0865

LA RESP
SANITARIA

ATTUALITÀ

24 DISTRIB

non c'è
senza

Sostenere le c
è una necessi
per tutti

Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl – Via Montepulciano 21 – 20124 Milano

T: 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 11 maggio di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577