

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW



Anno XII Numero 1
Year XII, No. 1

Gennaio 2022
January 2022

CLIMATE CHANGE AND EMISSIONS REDUCTION IN MARINE INSURANCE: HOW TO WALK THE TALK

HENDRIKE KÜHL
*Policy Director IUMI - International
Union of Marine Insurance*



Rubrica di
Paolo Quercia



Climate change and sustainability are buzz words which seem to be at the top of the agenda of virtually any business and industry these days. Marine insurance is no exception. A membership survey IUMI conducted among its member associations in late 2019 showed that 65% of the respondents wanted environmental, social and governance (ESG) matters to be “very important” or “extremely important” on IUMI’s agenda. A whopping 90% of respondents expected the importance of ESG topics to increase further.

The outcome of the questionnaire has been instructive for IUMI’s work in the ESG space. Several specific topics were rated to be particularly relevant for marine insurers. These included ship recycling; illegal, unre-

ported and unregulated (IUU) fishing as well as fuel quality and new fuel types. On this basis IUMI started raising awareness for ESG, liability and reputational risks associated with bad ship recycling practices and IUU fishing through dedicated presentations on these topics at the IUMI annual conference in Toronto in 2019, as well as in our webinar programme.

Meanwhile the issue of new fuel types and the growing importance of greenhouse gas (GHG) emissions reduction has become the number one priority in the shipping industry generally. This has trickled down to the broader maritime service providers, including to marine insurers. The pressure to develop green, i.e. zero-carbon emissions ships, is





CLIMATE CHANGE AND EMISSIONS REDUCTION IN MARINE INSURANCE: HOW TO WALK THE TALK *segue*

growing not only since the UN Climate Change Conference (COP 26) where several green shipping corridors between global ports have been announced under the “Clydebank Declaration”. Retailer giants such as Ikea, Unilever and Amazon signed a pledge to switch their ocean freight to vessels propelled by zero-carbon fuels by 2040. The “Cargo Owners for Zero Emission Vessels” alliance aims at sending a strong demand signal to the maritime industry emphasising that freight customers want emissions-free maritime transport.

In addition to such initiatives, regulatory pressure to reduce emissions from shipping is set to grow over time. Even though the ambitions outlined in the International Maritime Organization’s (IMO) initial strategy on the reduction of GHG emissions from ships is fairly limited, work is underway to increase these targets to align them more closely with the goals of the Paris Agreement.

In light of the realities climate change is putting before marine insurers already today, our sector cannot afford to be a spectator. A case in point are the growing number of extreme weather events and their rising intensity which impact countries and regions from around the globe. The need to adjust to this new reality was eloquently stated by Blair Feltmate in his presentation at the IUMI 2019 conference titled “Preventing disaster before it strikes: developing a climate change standard for coastline resilience”. His words still resonate with me today: “Every day we don’t adapt is a day we don’t have”.

It is evident that climate change is already having an impact on property insurers, including hull and cargo underwriters, be it due to massive floods, wildfires or extreme wind storms which destroy entire warehouses, shut down ports or wreak havoc on yachts and marinas.

A guiding principle for IUMI’s work in the ESG space has been to make it tangible and concrete. Palpable actions rather than aspirational statements are essential, particularly in relation to climate change, to ensure that marine

insurers form part of the transformation toward low and net zero emissions in shipping. The Poseidon Principles for Marine Insurance (PPMI) are an excellent example of a tangible initiative which is actually “walking the talk”.

The PPMI establish a framework and a common baseline to measure and disclose the climate alignment of a hull and machinery (H&M) portfolio in order to assess one’s environmental and climate impact. This transparent disclosure based on four principles is a first critical step to enable hull insurers to support their insureds on the path to reduce, and eventually eliminate, GHG emissions.

The PPMI are consistent with the policies and ambitions of the IMO and have also chosen to take steps toward alignment with the Paris Agreement. Signatories and founding members of the PPMI include leading marine insurance companies, brokers, associations – and IUMI. IUMI is delighted to be a Supporting Partner of this ground-breaking initiative which sets out a concrete way forward for hull insurers who wish to be part of the transformation toward decarbonised shipping.

The four principles are:

Principle 1: Assessment of climate alignment

Signatories will measure the carbon intensity and assess climate alignment of their H&M portfolios annually, using a robust industry-appropriate methodology established by the PPMI. The methodology is based on existing emissions data which is submitted to the IMO via the Data Collection System anyway, hence no new data has to be gathered.

Principle 2: Accountability

For each step of the assessment, signatories will rely on the data types, data sources and service providers identified in the Technical Guidance of the PPMI.

Principle 3: Enforcement

Signatories will commit to making compliance with the PPMI contractual in their new busi-



CLIMATE CHANGE AND EMISSIONS REDUCTION IN MARINE INSURANCE: HOW TO WALK THE TALK

ness activities. Signatories agree to work with shipowners, clients, brokers, and business partners to collect and process the information necessary to calculate carbon intensity and to assess climate alignment.

Principle 4: Transparency

Signatories will publicly acknowledge that they are a signatory to the PPMI, and all signatories' scores will be published annually by the PPMI secretariat.

Becoming a signatory to the PPMI is a major commitment and requires board level support

as well as human and financial resources. At the same time, it is an opportunity to be an enabler of change towards low-emissions shipping.

As Christian Mumenthaler, CEO of Swiss Re, put it during the launch event of the PPMI, it is better to be ahead of the wave of change than being consumed in the midst of it. Scientific consensus that an energy transition is the only way to give us a fighting chance of limiting global warming to 1.5°C by 2050 should be a powerful incentive to become part of this transition and signing up to the PPMI.





L'APPLICAZIONE DEI POSEIDON PRINCIPLES NEL SETTORE ASSICURATIVO

GIUSEPPE LOFFREDA, *Founding Partner*
ALBERTO COZZO, *Partner*
Legal 4Transport



Lo scorso dicembre, SwissRe Corporate Solutions, Gard, Hellenic Hull, SCOR, Victor Insurance, and Norwegian Hull Club (ora anche SA-CE, dall'Italia al centro della "grande, sconfinata, pianura liquida") hanno aderito all'Associazione dei Poseidon Principles sottoscrivendo i "Principi Poseidon for Marine Insurance".

Tali principi, per i quali si rimanda alle FAQs pubblicate sulla pagina web dell'Associazione <https://www.poseidonprinciples.org/insurance/faqs/>, sono tesi a rispondere ai cambiamenti climatici, con l'auspicata e programmata riduzione del 50% delle emissioni di gas serra entro il 2050, rispetto ai valori del 2008, da parte delle navi di stazza lorda superiore alle cinquemila tonnellate.

Si tratta di una iniziativa speculare a quanto già operato, nel 2017, in ambito di ship finance da Citi, Societe Generale e DNB unitamente a A.P. Møller Mærsk, Cargill, Euronav, Gram Car Carriers, Lloyd's Register e Watson Farley & Williams.

Nella pratica, si tratta di tradurre in indicazioni specifiche, a cui dovranno attenersi le compagnie di assicurazione, quattro pilastri organizzativi:

1. "Valutazione dell'allineamento climatico", che si concreta nell'obbligo di misurazione annuale della "carbon intensity" e di valutazione dei percorsi di decarbonizzazione del naviglio, in relazione al "portafoglio" gestito dagli operatori del settore assicurativo (l'analisi essendo al momento limitata alla sola copertura "Hull & Machinery");
2. "Decarbonization trajectories", riportate all'interno del "Concept of a Sustainable Maritime Transport System" adottato nel 2013 in sede IMO, e tendenti all'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra e l'inquinamento ambientale del 50% nel periodo dal 2008 al 2050;
3. "Responsabilità", che obbliga gli aderenti alla raccolta dei dati relativi ai consumi di carburante delle navi gestite in portafoglio secondo il sistema globale di rilevazione dei dati "IMO DCS" (*Data Collection System*), introdotto nel 2016 dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) attraverso alcune modifiche all'Allegato VI della MARPOL (Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento causato da Navi);
4. "Applicazione", ovvero l'introduzione di una "clausola standard" all'interno dei contratti tra "assicuratore" ed "armatore" che obblighi lo scambio di dati relativi al tipo e al consumo di combustibile delle navi, con la possibilità (già operante nel settore finanziario) di una *Statement of Compliance* per gli armatori che risultino in linea con gli obiettivi di cui all'Allegato VI sopracitato. Tale clausola, al momento non "pubblicata", non si dovrebbe discostare dal tenore letterale di quella già disposta per lo ship financing, utilizzata per valutare quantitativamente e rendere noto se i portafogli di prestiti delle istituzioni finanziarie siano in linea con gli obiettivi climatici fissati dall'IMO, ovvero: *"The [Owner] shall, upon the request of [any Lender] and at the cost of the [Owner], on or before [31st July] In each calendar year, supply or pro-*



L'APPLICAZIONE DEI POSEIDON PRINCIPLES NEL SETTORE ASSICURATIVO

cure the supply to [the Facility Agent] [such Lender] of all information necessary in order for [any Lender] to comply with its obligations under the Poseidon Principles in respect of the preceding year, including, without limitation, all ship fuel oil consumption data required to be collected and reported in accordance with Regulation 22A of Annex VI and any Statement of Compliance, in each case relating to the [Vessel] for the preceding calendar year 3[provided always that [no Lender] shall publicly disclose such information with the identity of the [Vessel] without the prior written consent of the [Owner]/ [For the avoidance of doubt, such information shall be [“Confidential Information”] [“Information”] for the purposes of [Clause [-] (Confidential Information)] [Section [-] (Treatment of Certain Information; Confidentiality)]] but the [Owner] acknowledges that, in accordance with the Poseidon Principles, such information will form part of the information published regarding the [relevant] [Lender’s] portfolio climate alignment”.

5. “Trasparenza”, che comporta la pubblicazione annuale dei dati relativi al cd. “allineamento climatico” del proprio portafoglio assicurativo dedicato allo shipping, in particolare quello relativo alla copertura “Hull & Machinery”.

Così, i processi di decarbonizzazione nel trasporto marittimo internazionale (ovvero la serie di misure tendenti a limitare ed abbattere l'emissione di gas serra con l'adozione di mezzi e tecniche di propulsione navale “verdi”) diventano parte integrante del processo di negoziazione di strumenti (finanziari prima, ora assicurativi), con la conseguenza di dovere “allineare” (così il testo) anche le “attività di chartering” ad un “comportamento ambientale responsabile”.

Deve peraltro segnalarsi che, sulla scia di quanto emerso con Rio+20¹, l'obiettivo più am-

bizioso² sarebbe quello posto dall'IEA (Agenzia Internazionale dell'Energia in seno all'OCSE) con lo Scenario Net-Zero Emissions by 2050 (NZE), che comporta la condizione di “neutralità climatica”, cioè quella in cui le residue emissioni di gas a effetto serra siano compensate dagli assorbimenti di CO₂, al fine di limitare l'aumento medio della temperatura globale a 1,5°C riscontrato negli ultimi trent'anni.

A queste sfide non si sottraggono gli “stakeholders” dell'industria armatoriale e quella dei correlati servizi immateriali (finanza ed assicurazione), in uno scenario normativo e contrattuale in costante evoluzione, impegnato nell'integrare “utilità” e “vantaggio” di tutti, ‘stakeholders’ compresi, in un contesto segnato dalla “marittimizzazione” dell'economia³, laddove il 90% del commercio mondiale utilizza la via marittima, responsabile del 2% delle emissioni globali di CO₂.

Sul piano strettamente giuridico, della cogenza dei *Poseidon Principles for Marine Insurance*, il loro richiamo ed incorporazione in polizza andrà trattato come accordo privato tra le parti, non basato su obbligo normativo, posto che i Principi non sono stabiliti ed imposti da una norma di diritto interno o convenzionale, bensì la conseguenza dell'applicazione di una *policy* volontaria adottata dal cluster marittimo.

- (1) La Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile del 2012 che aveva “riscoperto” il rapporto Brundtland pubblicato nel 1987 dalla Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo in cui, per la prima volta, venne introdotto il concetto di sviluppo sostenibile.
- (2) In seno al G20 *Green Finance Study Group* considerevoli sono le distanze tra i paesi membri, ma UNDP (Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo) e IPCC (Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico) hanno stimato fino ad un trilione di dollari all'anno entro il 2100 per le conseguenze dell'inazione degli Stati di fronte al cambiamento climatico.
- (3) Dopo “Bretton Woods” si è ingigantito il ruolo dei collegamenti internazionali, con l'aumento considerevole del processo di interdipendenza economica e la costante diminuzione dei costi di trasporto coniugata ad una maggiore efficienza delle reti.



ALCUNE NOVITÀ NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE E DEL CONTRATTO DI SPEDIZIONE

ALESSANDRO MORELLI
Marine Consultant



Il decreto legge 6 novembre 2021, n. 152 - «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose» - convertito con modifiche nella legge n. 233 del 29/12/2021, all'art. 30 bis ha introdotto alcune novità nella disciplina del Codice Civile in materia di contratti di trasporto e di spedizione, con la finalità - dichiarata dal provvedimento stesso nel quadro delle misure di attuazione del PNRR - di "favorire ulteriormente i processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche".

In particolare, sono stati riscritti l'articolo 1696, che disciplina i limiti del debito del vettore per i danni alle cose trasportate, e gli articoli 1737, 1739 e 1741 relativi all'attività dello spedizioniere. Si noti anche, sebbene non se ne farà qui analisi, che il medesimo articolo 30 bis ha anche riscritto l'art. 2761 relativo ai crediti privilegiati dipendenti dai contratti di trasporto e di spedizione.

Le modifiche legislative in materia di contratti di trasporto e di spedizione hanno di norma un impatto diretto sul complesso delle polizze di assicurazione della responsabilità degli operatori del trasporto; non fa eccezione questo caso ed è quindi opportuno analizzare brevemente i risvolti normativi ed assicurativi delle modifiche introdotte.

Si noti di sfuggita che, così come a fine 2014 la modifica alla normativa del trasporto in materia di limitazioni alla subvezione era stata introdotta nel quadro di un provvedimento ben più ampio quale la legge di stabilità 2015, analogamente in questo caso le modifiche introdotte dall'art. 30 bis del decreto in esame si inscrivono nel ben più ampio provvedimento legislativo finalizzato all'attuazione del PNRR,

che è stato in qualche modo utilizzato come contenitore di contesto per portare a compimento l'azione di aggiornamento del sistema normativo da tempo promossa dalle associazioni di rappresentanza di spedizionieri e vettori quali FEDESPEDI e CONFETRA, che chiedevano che la normativa del Codice Civile fosse adeguata per meglio applicarsi alle mutate pratiche operative conseguite all'affermarsi del trasporto multimodale.

La modifica più rilevante sembra essere quella che riguarda la limitazione di responsabilità del vettore in caso di perdita o avaria delle cose trasportate. L'art. 1696 che disciplina tale fattispecie viene riscritto, introducendo in buona sostanza due modifiche principali:

1. Il secondo comma viene integrato, stabilendo che le limitazioni del debito introdotte dal D. lgs 286 del 2005 - rispettivamente di 1 euro per i trasporti nazionali e dell'importo previsto dalla Convenzione CMR (8,33 DSP) per i trasporti internazionali - si applicano ai trasporti terrestri (qualifica questa che mancava nella precedente versione), mentre ai trasporti effettuati con altre modalità (marittima e fluviale, aerea e ferroviaria) si applicano i limiti previsti dalle rispettive convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili; Questo è in realtà un chiarimento di portata formale e non sostanziale, posto che già - per i trasporti non stradali - trovavano applicazione, prevalendo sull'art. 1696 C.C., le normative speciali vigenti per tali tipologie di trasporto;
2. una seconda modifica rilevante, che anche in tal caso almeno in parte formalizza l'approccio già prevalente in giurisprudenza ed in dottrina, è rappresentata dall'inserimento



ALCUNE NOVITÀ NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE E DEL CONTRATTO DI SPEDIZIONE

segue

di un nuovo terzo comma, il quale introduce specifici limiti per il trasporto multimodale (descritto come “trasporto effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa”), applicabili nel caso in cui “non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto multimodale si sia verificato il danno” e non sia quindi possibile fare riferimento alla specifica normativa applicabile a tale tratta del trasporto. Per queste situazioni il limite del debito vettoriale è confermato ad 1 euro per i trasporti nazionali mentre viene stabilito – e qui sta l’innovazione – un nuovo limite di 3 euro al chilo per i trasporti internazionali.

La nuova formulazione del comma due ed il nuovo comma 3 possono dare luogo ad alcuni dubbi. In particolare, è corretto interpretare che il secondo comma modificato, nel distinguere i limiti applicabili a seconda della modalità di trasporto, sia ora la norma di carattere generale che abbraccia tutte le modalità e tipologie di trasporto, ivi compreso il trasporto multimodale?

Il secondo comma non esclude dal suo novero i trasporti multimodali e d’altro canto se lo si ritenesse applicabile esclusivamente ai trasporti “monomodali” (poiché dei multimodali si parla solo nel terzo comma), non si capirebbe quale limite applicare ai trasporti multimodali nei casi in cui si possa accertare in quale fase del trasporto si è verificato il danno, quei casi cioè che non rispondono alla seconda condizione del terzo comma.

Il tenore letterale di quest’ultimo infatti (in particolare l’utilizzo della congiunzione “e” nella prima riga) non sembrerebbe renderlo applicabile a tutte le situazioni di danno nei trasporti multimodali, ma solo a quelle in cui “non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno”.

La lettura combinata dei due commi – ed in particolare la formulazione del terzo comma

che prevede due condizioni congiunte: trasporto multimodale e impossibilità di accertare dove si è verificato il danno – porterebbe a ritenere che, in un trasporto multimodale internazionale, laddove sia accertabile che il danno si è verificato – ad esempio – durante la tratta marittima, si applichi il limite fissato dalla Convenzione di Bruxelles (Regole dell’Aja-Visby), mentre se tale attribuzione alla tratta non sia possibile, si applichi il nuovo limite di 3 euro.

Con la precedente versione dell’art. 1696 invece – trattandosi di trasporto internazionale – si sarebbero verosimilmente applicati 8,33 DSP, in base all’orientamento giurisprudenziale prevalente di applicazione al trasporto multimodale delle disposizioni del Codice Civile e quindi dell’art. 1696 che, nella precedente versione appunto, fissava il limite di 8,33 DSP per i trasporti internazionali.

Se tale lettura è corretta, si potrebbe considerare che il combinato del secondo comma modificato e del terzo comma nuovo, da un lato formalizzi il prevalente orientamento giurisprudenziale di applicare le disposizioni del Codice Civile al trasporto multimodale, ma al contempo codifichi anche l’applicazione del cd. “network liability system”, secondo il quale a ciascuna tratta del trasporto multimodale si dovrebbe applicare la disciplina propria di tale tratta.

In sintesi, nel trasporto internazionale multimodale, se accertabile la tratta durante la quale si è verificato il danno si applicherebbe il secondo comma dell’art. 1696 (il limite della tratta), altrimenti troverebbe applicazione quanto previsto dal nuovo terzo comma (limite di 3 euro al chilo).

L’art. 30 bis della legge n. 233 del 29/12/2021, oltre alla riscrittura dell’art. 1696 C.C., è intervenuto a riformulare anche gli articoli 1737, 1739 e 1741 in materia di contratto di spedizione.

La modifica dell’art. 1737, che contiene la nozione di spedizioniere, introduce la possibilità per



ALCUNE NOVITÀ NELLA DISCIPLINA LEGISLATIVA DELLA RESPONSABILITÀ VETTORIALE E DEL CONTRATTO DI SPEDIZIONE

questo operatore del trasporto di agire non solo in nome proprio ma anche – se dotato di poteri di rappresentanza – in nome (oltre che per conto) del mandante ed inoltre gli consente la conclusione di una pluralità di contratti, con una pluralità di vettori.

Nel nuovo testo dell'art. 1739 il primo comma diventa meno delimitato, facendo ora generico riferimento all'esecuzione del mandato e non più alle specifiche scelte di via, mezzo e modalità di trasporto ed inoltre sostituisce la precedente figura del committente con quella del mandante, le cui istruzioni lo spedizioniere è tenuto ad osservare. Il secondo comma riconferma l'inesistenza di un obbligo per lo spedizioniere di provvedere alla copertura assicurativa delle cose spedite e, per evitare contestazioni al riguardo, contempla eccezione solamente in presenza di espressa richiesta del mandante, eliminando anche il riferimento preesistente agli usi contrari che lo richiedessero.

Viene invece eliminato il terzo comma dell'articolo, che prevedeva che gli abbuoni di premio assicurativo ottenuti dallo spedizioniere dovessero essere – salvo patto contrario – accreditati al committente: tale aspetto era stato oggetto di specifiche sentenze giudiziali e difficoltà interpretative nei casi di divario fra il premio richiesto dall'assicuratore allo spedizioniere contraente della polizza per conto e l'importo da questi addebitato al proprio mandante. L'eliminazione di questo comma permette ora allo spedizioniere di trarre vantaggio dal proprio maggior potere negoziale nei confronti dell'assicuratore.

Infine, l'art. 1741 introduce un nuovo secondo comma che esplicita che per la responsabilità dello spedizioniere vettore per perdita o avaria delle cose spedite trova applicazione l'art. 1696 sopra commentato. La portata di tale nuovo comma sta nell'ammettere inequivocabilmente alla limitazione del debito – con lo specifico richiamo dell'art. 1696 – anche lo spedizioniere

vettore che non sia iscritto all'Albo degli auto-trasportatori, diritto quanto meno controverso appunto per gli spedizionieri vettori non iscritti all'Albo, in quanto ad esempio sprovvisti di mezzi propri ed aventi quindi ruolo di soli vettori contrattuali.

In conclusione, si tratta di alcune modifiche alla normativa codicistica che – almeno in gran parte – non fanno che meglio formalizzare quanto già previsto dal Codice o comunque applicato in giurisprudenza, con la novità tuttavia significativa del nuovo limite di 3 euro introdotto dal terzo comma dell'art. 1696 per i trasporti multimodali in assenza di attribuzione del danno ad una tratta specifica del trasporto.

In tali situazioni la nuova normativa di fatto rappresenta una riduzione del limite debitorio del vettore, dai precedenti 8,33 DSP (equivalenti a circa 10,40 euro) a 3 euro (equivalenti a circa 2,40 DSP); c'è da domandarsi se la scelta di tale importo non sia stata dettata anche dalla considerazione che il trasporto multimodale nella gran parte dei casi implica una tratta marittima, che spesso è la tratta prevalente, tal che l'adozione di tale nuovo limite quasi codificherebbe l'applicazione dell'altro orientamento giurisprudenziale in materia di trasporto multimodale, cioè la teoria dell'assorbimento che prevede l'applicazione dei limiti previsti per la tratta prevalente.

Le considerazioni sopra esposte suscitano una domanda alla quale non si ha la pretesa di dare risposta: è possibile che il legislatore, nel riformulare l'art. 1696 del Codice Civile, abbia inteso stabilire i limiti per il trasporto multimodale operando in qualche modo una sintesi fra i due orientamenti seguiti nel passato dalla giurisprudenza di merito (il *network liability system* e la teoria dell'assorbimento) portandoli – attraverso il combinato del secondo e terzo comma dell'art. 1696 – nella disciplina codicistica, in ossequio all'orientamento ormai prevalente, da parte della giurisprudenza di legittimità e non solo, di applicare al trasporto multimodale le disposizioni del Codice Civile?



AVIAZIONE CIVILE TRA *SECURITY* E *SAFETY* POST COVID 19

DORIANO RICCIUTELLI

Istruttore ENAC della sicurezza



La pandemia da COVID 19 ha segnato il 2020 come l'anno peggiore nella storia dei trasporti aerei in termini di volumi della movimentazione passeggeri e, secondo la IATA (*International Air Transport Association*), si è globalmente assistito giustappunto a un crollo nel traffico pari al 65,9% se rapportato al 2019, con una contrazione, rispettivamente, del 75,6% per i voli internazionali e del 48,8% per quelli nazionali.

La suddetta situazione ha evidentemente comportato una enorme crisi per le compagnie aeree che hanno subito, ancora in alcuni mesi del corrente anno, una riduzione delle prenotazioni del 70% rispetto agli analoghi periodi del 2019 con una ripresa al momento, almeno per l'Italia, che si aggira al 45%, ad eccezione invece del comparto internazionale che nell'Unione Europea, secondo il monitoraggio condotto da Eurocontrol, è diminuito del 61%.

A ben guardare una coesistenza di cause multifattoriali ha provocato tale drastico calo volativo generale, nel cui novero spiccano procedure sempre più severe di security aeroportuale, peraltro largamente differenziate tra i vari Stati membri dell'UE, i limiti imposti alla circolazione delle persone per motivi di salute - in specie nel trasporto pubblico - assieme, banalmente, alla scarsa disponibilità dell'utenza aerea a viaggiare atteso l'elevato e diffuso rischio infettivo.

Al riguardo, l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il 30 luglio 2021 ha emanato specifiche linee guida (L.G. n. 2021/001 SEC) sulla "Ripresa del trasporto aereo e security", finalizzate ad attirare l'attenzione sulle sfide che devono attendersi nel campo della sicurezza in vista dei prossimi sviluppi post pandemici dell'aviazione civile ancorché, comunque, le previsioni delle associazioni di settore ipotizzi-

no un ritorno ai livelli pre-Covid fra il 2024 ed il 2026.

Nel documento in questione si sottolinea che, al di là delle inevitabili ripercussioni economiche apportate dalla pandemia, una ulteriore preoccupazione è di certo rappresentata dalla attenuazione degli standard applicati ai "controlli di security".

In particolare, sulla scorta degli orientamenti della Commissione Europea di cui alle note del 6 e 7 aprile 2020, rispettivamente n. 36580 e 36792 della Direzione Regolazione Security, alcuni deficit potrebbero infatti derivare dalla prolungata inattività del personale specialistico sui posti di lavoro e, quindi, dalla conseguente, inevitabile regressione delle singole capacità professionali.

Così il protratto, mancato utilizzo delle apparecchiature nel tempo e la modificazione delle procedure di sicurezza introdotte per attenuare i livelli di contagio costituiscono causali determinanti sulla continuità e la *performance* delle attività di sicurezza aeroportuali.

Ritengo, altresì, significativo aggiungere anche il rallentamento registrato, soprattutto nel 2020, sull'esercizio ispettivo e di *audit*, nonché sulla erogazione della formazione nei confronti dello staff preposto ai controlli di *security*, che influisce sulla sensibilizzazione generale e sulla qualità dei relativi servizi.

Ma ciò che ora più conta ai fini di una concreta valutazione dei rischi è la consapevolezza, come sostenuto dal Panel dell'ICAO (*International Civil Aviation Organization*) nel corso del 32° incontro dell'AVSECP del 31 maggio al 4 giugno 2021, che la "minaccia contro l'aviazione civile rimane elevata ed anzi potrebbe essersi evoluta".



AVIAZIONE CIVILE TRA *SECURITY* E *SAFETY* POST COVID 19 *segue*

Pertanto, detta Organizzazione ha invitato gli Stati Membri partner e gli operatori del settore a “valutare i cambiamenti connessi al diffondersi della pandemia e i potenziali conseguenti nuovi rischi, al fine di predisporre misure in grado di mitigarli man mano che le operazioni aeree si intensificano”.

In proposito, l'ENAC suggerisce che, nell'attuale panorama operativo, i processi di *risk assessment* debbano necessariamente basarsi sugli effetti apportati dalle deroghe derivanti dall'applicazione delle misure di *safety* anti-contagio “stabilite a livello europeo dall'EASA e nazionale dal Ministero della Salute e recepite”.

Non sfuggirà come, nel contempo, la pandemia abbia considerevolmente impattato su taluni aspetti economici, sociali e psicologici del personale tali da ingenerare essi stessi una sostanziale fonte di minaccia.

Si viene ragionevolmente a rimarcare che le scelte di vita dei dipendenti, a causa della crisi, sono di fatto suscettibili di un condizionamento negativo producendo un aumento del livello di rischio; i medesimi sono così divenuti “più sensibili al risentimento, alla corruzione o alla rapida radicalizzazione, con il rischio della formazione di aree altamente vulnerabili con riferimento alla *security*”. Oltretutto “il personale potrebbe essere maggiormente concentrato a tutelare la propria salute cosicché la *security* non costituirebbe più quella alta priorità del passato” ed “eventuali mutamenti organizzativi o procedurali imposti proprio dalla pandemia, potrebbero aver influito negativamente sulla motivazione e quindi sul livello delle prestazioni dei dipendenti”.

Ecco che si ripropone il tema - reso dunque viepiù realistico viste le summenzionate circostanze - dell'*insider threat* che deve essere affrontato attraverso la puntuale adozione, da parte degli operatori aeroportuali, delle misure contemplate dal PNS (programma nazionale di sicurezza).

Qui appaiono auspicabilmente utili - come previsto dal GASEp (ICAO *Global Security Plan*)

doc 10118/2017 - lo sviluppo del fattore umano e la promozione di una solida cultura della sicurezza che si riflettono positivamente sulla percezione del proprio ruolo lavorativo e sulle responsabilità di ciascun dipendente, consentendo al sistema aeroportuale “di identificare e segnalare comportamenti o attività che possano minacciare la *security*, agendo in maniera più consapevole e migliorando, di conseguenza, il livello generale di protezione”.

Allo scopo di mitigare la minaccia interna e impedire una possibile “radicalizzazione” nel vissuto e sofferto contesto di inattività aeroportuale, si raccomanda testualmente, inoltre, in questa fase di ripresa del trasporto aereo, di provvedere a una ripetizione dei controlli sui precedenti personali degli addetti ai lavori, attuando i nuovi meccanismi del *background check* rafforzato, segnatamente per coloro che rivestono una posizione privilegiata di conoscenza delle informazioni sensibili.

L'ENAC con nota DG 0111779 - P del 4 ottobre 2021 ha disposto il summenzionato controllo più rigoroso, *inter alia*, nei confronti delle persone che dispongono di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile, a decorrere dal 31 dicembre 2021.

Conviene rammentare che, in vista di un probabile, prossimo incremento delle attività di *security*, un capitolo importante delle linee guida è stato dedicato al training “soprattutto per le persone che rivestono un ruolo di responsabilità nell'ambito della *security* e per quel personale che per lungo tempo è rimasto inattivo”, prevedendo l'effettuazione di corsi di aggiornamento e lezioni aventi per oggetto nuove materie, come ad esempio la rilevazione del comportamento (*behaviour detection*) e la *cybersecurity*. In merito, giova richiamare le previsioni del regolamento di esecuzione della Commissione n. 1583/2019/UE che tratta l'addestramento delle persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche.



AVIAZIONE CIVILE TRA SECURITY E SAFETY POST COVID 19 *segue*

Si stabilisce che gli operatori aeroportuali, i vettori aerei e gli altri soggetti obbligati a individuare nel proprio programma di sicurezza o in qualsiasi documento pertinente i dati e i sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione devono possedere le attitudini necessarie ad eseguire in modo efficace i compiti loro assegnati ed essere messi a conoscenza dei rischi informatici rilevanti, limitatamente a quanto è necessario che sappiano in funzione del proprio incarico (principio della "necessità di conoscere").

Si aggiunga che le persone che hanno accesso ai predetti dati o sistemi riceveranno dal 1° gennaio 2022 un tirocinio adeguato e specifico per la loro collocazione, commisurato alle loro mansioni e alle loro responsabilità e dovranno essere sensibilizzate riguardo ai rischi, qualora ciò sia necessario in ragione della funzione che rivestono.

Va detto, altresì, che i contenuti dei corsi in parola sono indicati o approvati dalla autorità dell'aviazione civile, oppure dalla autorità o dall'agenzia che negli Stati membri abbia la competenza per le misure relative alle minacce informatiche, che in Italia è stata istituita con legge 4 agosto n.109⁽¹⁾.

Vale la pena di osservare che al fine di affrontare la minaccia interna il programma di sicurezza degli operatori e dei soggetti di cui agli articoli 12, 13 e 14 del regolamento (CE) n. 300/2008 deve comprendere, ai sensi del regolamento di esecuzione 103/2019 /UE, un'adeguata strategia interna e collegate misure volte a migliorare la sensibilizzazione del personale e a promuovere una cultura della sicurezza.

Nei programmi formativi a beneficio di numerose figure professionali impegnate con compiti di sicurezza a decorrere dal 31 dicembre 2021 vengono introdotti approfondimenti sulla problematica circa l'acquisizione dei principali obblighi legali sulla "radicalizzazione"; concetto inteso, secondo l'interpretazione autentica del legislatore europeo, come il fenomeno della "socializzazione all'estremismo" che può indurre le persone ad abbracciare opinioni, punti di

vista e idee che potrebbero condurre ad atti terroristici.

Più in generale in virtù del regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 qualora la persona sia titolare di un tesserino di ingresso in aeroporto, tale formazione deve fornire le conoscenze sulla comprensione della configurazione del punto di controllo (*check point*), sulla consapevolezza delle procedure di controllo d'accesso e delle procedure di screening pertinenti, sulla conoscenza del suddetto documento di autorizzazione d'accesso, delle procedure di comunicazione, nonché sulla capacità di reagire in modo appropriato agli incidenti relativi alla sicurezza.

Da ultimo emerge, come sottolineatura e dato di riflessione in un siffatto quadro pandemico, un decremento consistente del numero delle accennate attività ispettive nazionali (soprattutto quelle "in loco ridotte se non sospese, mentre si sono svolte ispezioni soprattutto di carattere documentale") che, con il riavvio della normalità operativa aeroportuale, dovranno invece essere riproposte, recuperando, con rinnovato vigore, le presumibili lacune.

Su questo fronte risulta preminente per i gestori aeroportuali l'obbligo di fornire "indicazioni in merito alle aree in cui possono individuarsi maggiori o nuovi rischi a seguito degli immaginabili cambiamenti, anche logistici, derivanti dagli effetti della pandemia".

Parimenti, a livello unionale, è assai avvertita tale esigenza e, in occasione della 107^a riunione del comitato AVSEC del 15 giugno 2021, la Commissione ha opportunamente infatti reso noto il programma europeo delle prossime ispezioni (Doc 10703 EU restricted) e presentato la valutazione del rapporto annuale del 2020 (Doc. 10704 EU restricted).

Orbene, nell'ambito delle iniziative a favore - stavolta - della *safety*, correlata all'emergenza

(1) Disposizioni urgenti in materia di cybersicurezza, definizione dell'architettura nazionale di cybersicurezza e istituzione dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale.



AVIAZIONE CIVILE TRA SECURITY E SAFETY POST COVID 19

COVID, l'ENAC ha diffuso le "Linee Guida per la ripresa del traffico negli aeroporti" attraverso la circolare n. 2020/001-APT, giunta alla 6^a edizione, del 24 settembre 2021, destinate principalmente, in termini applicativi, al "perimetro delle aree ed ai servizi di diretta competenza dello stesso Gestore dell'aeroporto" che può agire con massima libertà e flessibilità, sulla base di criteri chiave, per favorire misure efficaci e mirate rispetto alla specifica "configurazione delle infrastrutture di competenza, le caratteristiche del traffico trattato e le modalità operative".

Nell'ottica di "contemperare il prioritario obiettivo della salute di passeggeri, degli equipaggi e degli addetti dell'intera filiera" rispetto alle nuove esigenze sanitarie, nella fase dell'emergenza come in avvenire, l'ENAC tende a privilegiare un "approccio *multilayered* coerente con i principi del *Safety Management System (SMS)*", atto a "salvaguardare le condizioni operative sostenibili e la praticabilità dei servizi commerciali, nonché recuperare confidenza dei passeggeri stessi nel trasporto aereo".

Sul terreno poi degli aspetti inerenti alla *security* e in ordine alla protezione negli scali del flusso dei passeggeri e dell'attività degli addetti aeroportuali, pur assicurando il mantenimento della separazione dei flussi e ogni distanziamento possibile, le soluzioni adottate dall'Ente tengono "conto della necessità di evitare qualsiasi forma di concentrazione di persone in aree *landside*".

A tale scopo i gestori aeroportuali dovranno effettuare, con il contributo beninteso dei vettori, degli *handlers* e dei sub-concessionari, le "proprie verifiche su spazi, percorsi e procedure e di conseguenza disporranno gli eventuali adeguamenti alle necessità sanitarie", ben valutando le specifiche caratteristiche del traffico, degli spazi e delle infrastrutture dello scalo.

Sul piano internazionale, in occasione dell'*High-Level Conference on COVID* tenuta sotto l'egida dell'ICAO in data 22 ottobre 2021, è stata adottata la Dichiarazione Ministeriale "*One Vision for Aviation Recovery, Resilience and Sustainability beyond the Global Pandemic*" attraverso la quale, accogliendo con favore la leadership globale dell'Organizzazione, sono stati assunti numerosi impegni tutti orientati a promuovere condotte armonizzate e inclusive per facilitare viaggi aerei internazionali sicuri con un invito alla 41^a sessione dell'Assemblea del 2022 a monitorare i progressi e determinare ulteriori azioni che potrebbero risultare necessarie per la lotta alla pandemia.

Si può conclusivamente affermare come la circostanza di dover fronteggiare una crisi sanitaria di così estese proporzioni abbia, in ultima analisi, offerto la possibilità di ravvisare una presenza di elementi inediti di interdipendenza assoluta tra *safety* e *security* in seno all'aviazione civile, secondo peraltro quanto evocato dall'innovativo articolo 88 del regolamento UE/1139/2018.





COVID-19 E DIRITTI DEI PASSEGGERI AEREI: ULTIMI AGGIORNAMENTI

MARIALISA TAGLIENTI, *Associate*
DANIELE D'ANTONIO, *Associate*

At RP Legal & Tax



Tra i settori maggiormente colpiti dalla pandemia da Covid-19 negli ultimi due anni vi è sicuramente il comparto del trasporto aereo.

Dopo il picco del contagio, infatti, al fine di prevenire la diffusione del virus sono stati cancellati numerosi voli nazionali e internazionali, sono state applicate diverse misure di sicurezza e sanitarie ai passeggeri aerei (come ad esempio, l'obbligo di aver effettuato un test Covid ad esito negativo 48 ore prima della partenza, l'obbligo di indossare mascherine a bordo, il possesso di un certificato vaccinale e/o di guarigione).

Tali precauzioni hanno certamente il pregio di garantire un volo sicuro, ma una questione tutt'ora centrale attiene alle conseguenze derivanti dalla cancellazione di un volo o di un imbarco per ragioni legate al Covid-19.

I diritti dei passeggeri aerei europei, come noto, sono disciplinati dal Regolamento (CE) n. 261/2004, che detta le regole per il negato imbarco, la cancellazione e il ritardo del volo sancendo la tutela dei diritti dei passeggeri nelle seguenti ipotesi:

- in caso di ritardo: se il volo è arrivato a destinazione tre ore (o più) dopo l'orario previsto;
- in caso di cancellazione: se i passeggeri sono stati informati della cancellazione meno di 14 giorni prima della partenza;

- in caso di overbooking (equivalente al negato imbarco);
- in caso di mancata coincidenza: se la destinazione viene raggiunta tre ore (o più) dopo a causa di una mancata coincidenza.

In questi casi, il Regolamento tutela i diritti dei passeggeri nelle ipotesi di negato imbarco, cancellazione o ritardo del volo (laddove essi non abbiano già ricevuto un rimborso, una nuova prenotazione o assistenza per lo stesso volo in base alla normativa vigente in un paese non UE).

Per garantire il necessario livello di protezione dei diritti dei passeggeri derivanti da ritardi, cancellazioni e in generale da problemi legati alla pandemia tutt'ora in corso, la Commissione europea ha definito delle linee guida interpretative sui diritti dei passeggeri facendo proprio riferimento al Regolamento (CE) n. 261/2004.

In particolare, dette linee guida hanno chiarito che il Regolamento (CE) n. 261/2004 non si applica se i passeggeri non hanno potuto viaggiare o se hanno deciso di cancellare un viaggio di propria iniziativa; in tali casi la possibilità di rimborso e in generale i diritti riconosciuti dipenderanno dal tipo di biglietto precedentemente acquistato (ad es. se biglietto rimborsabile e/o con possibilità di nuova prenotazione) nonché dai termini e dalle condizioni di trasporto della compagnia aerea.



COVID-19 E DIRITTI DEI PASSEGGERI AEREI: ULTIMI AGGIORNAMENTI

In caso di cancellazione del volo da parte delle compagnie aeree, o in caso di ritardo, invece, si applicano i rimedi previsti dal Regolamento, e dunque resta fermo il diritto dei passeggeri di scegliere tra il rimborso o una nuova prenotazione del volo e di ricevere cure e assistenza dal vettore aereo.

Le linee guida hanno quindi riconosciuto ai passeggeri diverse opzioni (es. rimborso del volo o volo alternativo) per garantire i loro diritti in caso di cancellazione del volo a causa di problemi o restrizioni legate alla pandemia da Covid-19, escludendo però la possibilità di accettare voucher in luogo dei suddetti rimborsi.

Si tratta di una previsione che ha voluto limitare la tendenza delle compagnie aeree, emersa soprattutto nella prima fase della pandemia, a offrire i voucher come forma di compensazione, in spregio alle regole dell'UE sulla protezione dei consumatori.

Il sacrificio dei diritti dei passeggeri aerei vanitati negli ultimi due anni ha quindi spinto la Commissione europea ad avviare un dialogo che ha coinvolto i Gruppi Europei di Protezione dei diritti dei Consumatori (cd. "BEUC") e le principali compagnie aeree dell'UE¹. Grazie a questa azione congiunta, sedici importanti compagnie aeree² dell'UE si sono recentemente impegnate a garantire e a migliorare le tutele attivabili da quei passeggeri i cui voli sono stati cancellati a causa della pandemia.

Più nello specifico, le compagnie aeree:

- liquideranno le richieste rimanenti dei passeggeri che non hanno ancora ricevuto un rimborso entro 7 giorni, come richiesto dalla legislazione europea;
- informeranno i passeggeri dei loro diritti in caso di cancellazione del volo in modo più chiaro, intuitivo e diretto, includendo le informazioni nei loro siti web aziendali, nelle e-mail e in altre comunicazioni ai passeggeri;

- comunicheranno ai passeggeri tutte le opzioni a loro disposizione in caso di cancellazione del volo, tra cui il reimbarco, il rimborso in contanti e, solo se offerto dalla compagnia aerea, il rimborso tramite voucher;
- non daranno la priorità ad un rimedio rispetto agli altri, né potranno tralasciare le altre opzioni stabilite; segnatamente, i passeggeri non potranno essere convinti ad accettare una delle suddette soluzioni, saranno sempre liberi di esprimere la loro preferenza e potranno ricevere i voucher, invece del rimborso del prezzo del volo, solo se sceglieranno in maniera espressa;
- rimborseranno (la maggior parte delle compagnie aeree) in contanti tutti i buoni non utilizzati che i passeggeri hanno dovuto accettare durante il picco della pandemia senza che fosse loro offerta la possibilità di un rimborso;
- comunicheranno chiaramente ai passeggeri non solo i diritti previsti dal regolamento (UE) n. 261/2004, ma anche tutti i diritti contrattuali derivanti dai termini e dalle condizioni di trasporto.

Nei prossimi mesi, mentre le autorità nazionali saranno libere di decidere come affrontare le questioni in sospeso relative ai voucher non rimborsabili imposti ai consumatori nella prima fase della pandemia, la rete di cooperazione per la protezione dei consumatori (cd. "CPC") controllerà se gli impegni assunti dalle compagnie aeree con la Commissione sono stati attuati, indagando anche sugli intermediari delle compagnie stesse al fine di verificare che i passeggeri vengano correttamente ed esaustivamente informati dei propri diritti.

(1) Si veda "European Commission, *Consumer protection: Airlines commit to timely reimbursement after flight cancellations*" 30 September 2021, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_4944

(2) Include Air France, Alitalia, British Airways, EasyJet, Iberia, KLM, Lufthansa, Ryanair and Vueling.



RISCHIO PAESE A CURA DI PAOLO QUERCIA

Paolo Quercia è docente di Studi Strategici all'Università di Perugia, Direttore scientifico del progetto AWOS – A World of Sanctions, Direttore del Centro di Studi Strategici CeNASS (Center for Near Abroad Strategic Studies). È stato analista del Centro Alti Studi Difesa dal 2001 al 2017 e ha lavorato come consulente per il Ministero del Commercio con l'Estero ed il Ministero degli Affari Esteri. www.paoloquercia.net
 È inoltre Direttore della rivista di geopolitica e commercio estero, GeoTrade.



RUSSIA, UCRAINA. NUBI DI GUERRA PORTANO PIOGGIA DI NUOVE RESTRIZIONI ECONOMICHE?

La crisi sull'Ucraina tra USA e Russia è la crisi geopolitica più grave e pericolosa per l'Europa degli ultimi 30 anni.

Non è facile identificare oggi le cause di questa nuova crisi che è anche figlia dei numerosi *unfinished business* del post guerra fredda.

Come spiega Tucidide ne "La guerra del Peloponneso", le guerre hanno sia cause dirette che cause profonde. Quelle dirette sono sotto gli occhi di tutti: anche se le valutazioni possono divergere esse sono sostanzialmente connesse all'aumento delle tensioni militari create da Mosca verso l'Ucraina. Ma questa è sola la punta evidente dell'iceberg.

Le cause profonde attengono ai cambiamenti e alle scelte geopolitiche fatte negli ultimi 20 anni, in particolare dalla metà degli anni 2000 ad oggi. Qui la crisi è ben più ampia dell'Ucraina ed è il tentativo di Mosca di rinegoziare con gli USA e l'Europa le rispettive sfere d'influenza nei territori post-sovietici. In particolare si tratta di respingere i tentativi occidentali di portare l'Ucraina all'interno della NATO e di spingere per un regime *change in Belorussia*.

Per Mosca quella di "salvare" quel che resta del suo estero vicino è percepita come un'esigenza strategica vitale, che può valere anche il rischio di un conflitto.

Conflitto che, è bene sottolinearlo, la Russia non potrebbe vincere perché un'eventuale occupazione e controllo dell'intera Ucraina è un obiettivo superiore alle capacità militari ed economiche russe e trascinerebbe la Russia in

una guerra di logoramento e di controguerriglia che sarebbe sostenuta dall'Occidente.

Tuttavia, se l'escalation militare resta ancora uno scenario possibile ma non al momento probabile, il rischio che la situazione produca un ulteriore deterioramento dei rapporti politici ed economici tra Russia ed Europa è reale.

Mentre l'opzione militare rappresenta una eventualità estrema, una mancanza o un cattivo accordo politico dopo la crisi non farà che riversarsi su nuove dimensioni restrittive degli scambi economici tra Russia ed Europa o Russia e USA.

Le sanzioni difatti possono accompagnare un *escalation* militare ma in realtà, molto più spesso, esse si verificano proprio in assenza di un conflitto o in presenza di conflitti ibridi sotto la soglia cinetica.

Le sanzioni, infatti, hanno una vastissima gamma di applicazione e possono essere utilizzate con scopo di deterrenza, con finalità punitive, con l'obiettivo di usarle come merce di scambio all'interno di un negoziato.

Oppure come strumento per indebolire economicamente o tecnologicamente un avversario in preparazione di un conflitto o per bloccarne l'accesso a tecnologie critiche.

O ancora per causare un danno economico all'economia di un Paese o, ancor maggior frequenza, ad un ristretto numero di oligarchi che si ritengono capaci di influenzare le scelte governative.



RUSSIA, UCRAINA. NUBI DI GUERRA PORTANO PIOGGIA DI NUOVE RESTRIZIONI ECONOMICHE?

Al momento gli USA e l'Europa hanno lavorato ad un pacchetto di super sanzioni economiche, molto diverse da quelle del 2014 e ispirate prevalentemente al modello iraniano o addirittura nord-coreano.

Si tratterebbe di isolare pesantemente la Russia dai rapporti energetici, di scambi finanziari e dalla possibilità di accedere ai mercati dei capitali internazionali e precludere l'importazione di beni che contengono componenti tecnologiche o software americani.

Sono ovviamente sanzioni dal carattere preventivo, il cui scopo è quello di deterrenza e di dimostrare a Mosca che se dovesse ricorrere ad azioni di forza contro l'Ucraina o i Paesi vicini l'Occidente, anche ha la doppia opzione di una reazione militare o di colpire velocemente e duramente l'economia russa con l'obiettivo di produrre uno shock immediato nel sistema economico del Paese.

La Russia si sente relativamente sicura in quanto non ritiene credibile la minaccia americana di sanzioni ampissime che poi finirebbero per colpire economicamente l'Europa in maniera molto dura e, verosimilmente, interromperne l'approvvigionamento energetico.

Inoltre la Russia negli anni a partire dal 2014 ha sviluppato una sua discreta capacità di resistenza economica e di parziale sganciamento finanziario dagli Usa che potrebbero consentire al Paese di pagare un prezzo economico accettabile in caso di nuove sanzioni.

Le sanzioni del 2014 sono nel frattempo divenute non più un problema per Mosca.

Anche se esse hanno prodotto un loro impatto sul sistema finanziario ed energetico russo l'hanno avuto, il sistema economico

russo ha pagato il prezzo, si è adeguato e si è ulteriormente messo al riparo in settori chiave da relazioni troppo strette con l'occidente.

Le sanzioni del 2014, non possono essere tolte per motivi politici, ma il loro effetto economico è diminuito notevolmente. Ora sono anche superate dagli eventi.

Le prossime due settimane saranno chiave per vedere se l'attuale crisi – al di là della tensione militare alle stelle che potrebbe aprire un conflitto interno all'Ucraina non dissimile da quello verificatosi in Jugoslavia 30 anni fa – ci lascerà in eredità un nuovo giro di inasprimento delle vecchie sanzioni del 2014.

Riteniamo infatti che le super sanzioni concepite come deterrenza non saranno applicate in quanto rappresentano una risposta eccessiva sul piano economico ed insufficiente su quello strategico-militare.

Non sono però da escludere che singole banche, singoli oligarchi o funzionari russi verranno designati nel corso dei prossimi mesi aggiungendo un nuovo livello di complessità alle sanzioni varate nel 2014.

Così come rimane a rischio, almeno nel breve periodo, la certificazione delle funzionalità del completato gasdotto *North Stream 2* che nella presente situazione politica rischia di rimanere congelato per diversi mesi.

Anche se dai colloqui diplomatici intercorsi sino ad ora potrebbe emergere un cauto ottimismo, le ambizioni di Mosca di giungere ad un'intesa complessiva sulla sicurezza in Europa appaiono essere troppo elevate e pertanto un ampio margine di incertezza continuerà ad aleggiare sui rapporti politici ed economici tra Europa e Russia che, anche in assenza di conflitto, saranno caratterizzati dall'aumento del rischio sanzionatorio e soprattutto del ricorso ai controlli delle esportazioni verso la Russia.

MAT REVIEW



DRONI: TRA TRADIZIONE E INNOVAZIONE
8 FEBBRAIO 2022 (09:15 - 13:00)
AULA MAGNA CARASSA DADDA - POLITECNICO DI MILANO e online streaming
<https://www.osservatori.net/it/eventi/prossimi/convegni/convegno-dei-risultati-di-ricerca-osservatorio-droni-080222>

SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS MEET INDUSTRY 2022
10 - 11 MARZO 2022
<https://www.shippingmeetsindustry.it>

TRANSPOTEC LOGITEC - SALONE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA
12 - 15 MAGGIO 2022
FIERA MILANO
<https://www.transpotec.com>

COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Alberto Cozzo
Daniele D'Antonio
Hendrike Kühl
Giuseppe Loffreda
Alessandro Morelli
Paolo Quercia
Doriano Ricciutelli
Marialisa Taglienti

DISCLAIMER

The objective of the Review is to inform its readers and not to suggest underwriting practices or other behaviours which may affect competition or restrain from acting accordingly to the applicable national competition and antitrust laws and to the European competition legislation. Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of the papers and articles at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

A CURA DI
Cristina Castellini
ANIA Co-direzione Generale
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 02 77.64.290 - 02 77.64.335
E-mail: matinsurancereview@ania.it