

MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

2

ANNO XIII
LUGLIO 2023



MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

SOMMARIO

MARINE

ARMENIA RIVIEZZO, SARA DE MATTEIS

3 Verso la decarbonizzazione del settore marittimo: dal programma europeo Fit For 55 alla nuova strategia dell'IMO. Quali impatti per gli assicuratori marittimi?

6 IUMI Corner

AVIATION

GILDA CASO

7 La nuova Strategia Spaziale dell'Unione europea per la sicurezza e la difesa: prospettive e opportunità

9 IUAI Corner

TRANSPORT

SIDNEY MATHOUX, PIETRO NISI

13 Prospettive di innovazione nei trasporti internazionali: la ECMR

MISCELLANEA

DORIANO RICCIUTELLI

14 La recente normativa europea per una aviazione civile cyber resiliente

GABRIELE FAGGIOLI

15 Rischi cyber nel settore trasporti: dati e considerazioni

EVENTI

IGNAZIO ARECCO, MATTEO LUGARO, GIORGIA BOI,
FRANCESCA D'ORSI, STEFANO TACCIOLI, EMANUELA BONCI

18 Rifiuto del carico e prova del danno. Obblighi di mitigazione e salvataggio - Focus e report dal convegno AIPerT

23 PUBBLICAZIONI



Verso la decarbonizzazione del settore marittimo: dal programma europeo Fit For 55 alla nuova strategia dell'IMO. Quali impatti per gli assicuratori marittimi?

Armenia Riviezzo*, Sara De Matteis**

Il tema della sostenibilità, articolata in valutazioni di carattere ambientale, sociale e di governance che consentono di verificare, misurare e sostenere l'impegno in termini di sostenibilità di un'impresa o di un'organizzazione, ha da tempo assunto un ruolo centrale nell'ambito delle politiche europee, nonché dei governi e delle autorità di regolamentazione. Negli ultimi anni, infatti, l'Unione Europea ha intrapreso azioni legislative specifiche per incoraggiare il flusso di capitali verso un'economia sostenibile, incluso lo sviluppo e l'emanazione di regolamenti relativi alla finanza sostenibile.¹ Gli obiettivi delle politiche europee su energia e clima per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 si snodano, inoltre, attraverso una serie di iniziative che coinvolgono diversi settori produttivi, destinate ad incidere sul sistema economico-produttivo europeo ed italiano, cambiando radicalmente le modalità con le quali si produce e si consuma l'energia.

Il settore marittimo è interessato da una rilevante e sempre maggiore attenzione verso il tema della sostenibilità e, in particolare, verso il tema della decarbonizzazione, attualmente considerata una priorità per il settore per affrontare il cambiamento climatico. Tale cambiamento, ritenuto uno dei problemi più

urgenti del nostro tempo, è stato identificato dall'International Union of Marine Insurance (IUMI) come una delle principali preoccupazioni per gli assicuratori marittimi.

Il pacchetto normativo Fit for 55 e il programma FuelEU Maritime

In questo contesto assumono rilevanza il pacchetto normativo Fit for 55 e il programma FuelEU Maritime.

L'espressione "Fit for 55" indica l'obiettivo dell'Unione Europea di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030. Si tratta di un pacchetto di proposte che mirano ad aggiornare le normative dell'Unione Europea e ad attuare nuove iniziative per allineare la normativa europea all'obiettivo per il 2030. In particolare, detto pacchetto è volto (i) ad assicurare una transizione giusta e socialmente equa, (ii) a mantenere e rafforzare l'innovazione e la competitività del settore industriale europeo e (iii) a sostenere la posizione dell'Unione Europea nella lotta ai cambiamenti climatici.

Tra le iniziative incluse nel pacchetto Fit for 55 - varato nell'ambito del Green Deal europeo - vi sono talune misure rivolte al settore dei trasporti maritti-

* Managing associate, Legance

** Associate, Legance

¹ In particolare, con il Regolamento UE 2020/852 ("Regolamento Tassonomia") è stata introdotta nel sistema normativo europeo la c.d. tassonomia delle attività economiche eco-compatibili, una classificazione delle attività che possono essere considerate sostenibili in base all'allineamento agli obiettivi ambientali dell'Unione Europea e al rispetto di alcune clausole di carattere sociale. L'articolo 8 del Regolamento sulla Tassonomia impone alle imprese soggette alle norme della NFRD - Non-Financial Reporting Directive (la Direttiva sulla comunicazione di informativa non-finanziaria) di pubblicare informazioni su come e in che misura le loro attività siano associate ad attività economiche qualificate come sostenibili dal punto di vista ambientale, includendo anche il comparto dell'assicurazione marittima, che dovrà appunto, fare *disclosure* delle richieste informazioni.



mi². Con il pacchetto Fit for 55, infatti, per la prima volta le emissioni prodotte dal trasporto marittimo saranno incluse nell'ambito di applicazione dell'EU ETS, il sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione Europea. Detto sistema è un mercato del carbonio basato su un sistema di limitazione e scambio di quote di emissione per le industrie ad alta intensità energetica e per il settore della produzione di energia e rappresenta lo strumento principale dell'Unione Europea per affrontare la riduzione delle emissioni (diminuite del 41% dall'introduzione di tale sistema). Si tratta di un traguardo importante se si considera il notevole peso delle emissioni dei trasporti marittimi³.

Quando nel luglio 2021 la Commissione europea ha presentato il pacchetto Fit for 55, nella normativa sul clima e nell'accordo di Parigi⁴ vi era anche la proposta FuelEU Maritime, che mirava a stimolare la domanda di combustibili puliti e a contribuire a ridurre le emissioni di carbonio nel settore marittimo. Tale iniziativa ha lo scopo di ridurre le emissioni delle navi in un calendario che dal 2025 arriva sino al 2050 e con cui si intende perseguire l'obiettivo di guidare il settore verso l'utilizzo di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio realizzando nelle acque europee ciò che accade sulla terraferma. Tale misura ha come destinatarie le navi con una stazza superiore alle 5mila tonnellate, responsabili per il 90% delle emissioni di CO₂, che dovranno ridurre gradualmen-

te le emissioni di gas serra (Ghg) tagliando la quantità di gas serra nell'energia che utilizzano⁵.

La nuova strategia dell'IMO

Nel contesto delineato e in sintonia con il programma europeo Fit For 55, l'International Maritime Organization (IMO) - l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite che ha la responsabilità di sviluppare standard globali per la navigazione e sostenere i Paesi nell'attuazione di tali norme - ha recentemente rivisto la strategia di decarbonizzazione marittima approvandola al vertice sul clima del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 80) a Londra. In tale occasione, l'IMO ha posto severi obiettivi volti a trasformare il settore dei trasporti marittimi, finalizzati al raggiungimento, entro il 2050, di una sostanziale neutralità sotto il profilo delle emissioni di CO₂.

La strategia iniziale era stata delineata dall'IMO nel 2018, a valle dell'Accordo di Parigi del 2015, ed era incentrata su due obiettivi, la riduzione nel 2050 delle emissioni in misura del 50% rispetto ai livelli del 2008 e l'azzeramento delle emissioni entro il secolo. Il 10 luglio 2023, l'IMO ha rivisto i livelli di ambizione alla base della nuova strategia, prevedendo tra gli obiettivi emissioni zero entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008, con traguardi di riduzione di almeno il 20% e fino al 30% entro il 2030 e almeno del 70% con un obiettivo dell'80% entro il 2040.

² Si segnala per completezza che tra le proposte rientranti nel pacchetto Fit for 55, con riferimento al settore marittimo, oltre alle iniziative descritte nel corpo del testo, vi sono la revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (2003/96/CE) e della Direttiva sull'infrastruttura per carburanti alternativi (2014/94/CE). In merito a tale ultima tematica avente ad oggetto la realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi, da ultimo, la Commissione Europea ha proposto di abrogare le norme stabilite nella direttiva del 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di sostituirle con un regolamento volto a garantire uno sviluppo più rapido e coerente della rete infrastrutturale dell'UE. La proposta di regolamento stabilisce taluni obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'UE per i veicoli stradali e le navi e per la ricarica elettrica per gli aeromobili in stazionamento. La commissione TRAN (commissione per il trasporto e il turismo) del Parlamento, nel corso della seduta di luglio 2023, ha approvato il testo concordato (l'accordo provvisorio è stato raggiunto il 28 marzo 2023), che sarà votato in seduta plenaria e dovrà poi essere formalmente approvato dal Consiglio.

² Secondo i dati dell'Organizzazione Marittima Internazionale ("IMO") le emissioni dei trasporti marittimi rappresentano ca. 1056 milioni di tonnellate di anidride carbonica all'anno che corrispondono al 2,9 % del totale a livello globale.

³ L'accordo di Parigi è un trattato internazionale stipulato tra gli Stati membri della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC), riguardo alla riduzione di emissione di gas serra e alla finanza, raggiunto il 12 dicembre 2015 e riguardante il periodo a decorrere dal 2020.

⁴ Nel corso della seduta dell'11 luglio 2023, i membri del Parlamento europeo hanno adottato, in prima lettura, le norme di cui alla proposta Fuel for Maritime, in virtù delle quali le navi dovranno ridurre gradualmente le emissioni di gas a effetto serra, riducendo la quantità di gas a effetto serra nell'energia che utilizzano (al di sotto del livello del 2020) dal 2% a partire dal 2025, all'80% a partire dal 2050.



Gli impatti per gli assicuratori marittimi

La strategia di decarbonizzazione in corso - che si intende realizzare tramite le proposte e le iniziative su descritte - comporterà il sorgere di inevitabili implicazioni per gli assicuratori del settore marittimo. Il percorso verso la totale decarbonizzazione del settore marittimo passa, infatti, attraverso una serie di criticità, tra cui la necessità di individuare un equilibrio tra l'auspicata riduzione delle emissioni e la garanzia di efficienza e sicurezza delle operazioni marittime. Al riguardo, infatti, la ricerca e l'implementazione di soluzioni che possano facilitare il raggiungimento degli obiettivi climatici - ormai generalmente riconosciuti e perseguiti - comporta allo stesso tempo la necessità di analizzare i rischi sottesi. La transizione verso carburanti a basso contenuto di carbonio o tecnologie innovative potrebbe, infatti, determinare il sorgere di nuovi rischi e richiedere nuove infrastrutture.

Dal punto di vista assicurativo, l'attenzione si sta concentrando sull'identificazione dei rischi legati ai cambiamenti nella progettazione delle navi, ai tipi di carburante e di propulsione e alle nuove infrastrutture. In particolare, gli assicuratori marittimi sono impegnati nella ricerca di soluzioni volte a mitigare tali rischi e, al contempo, le autorità e le organizzazioni sono impegnate nello sviluppo di regole, standard e linee guida necessarie a garantire una transizione sicura. Di conseguenza, le basi stesse del settore assicurativo marittimo sono oggetto di un processo di evoluzione, la cui definizione è strettamente connessa alla transizione energetica iniziata dall'industria marittima, che vede il passaggio dalla tecnologia di combustione basata sul petrolio verso un futuro con un'ampia gamma di tecnologie di propulsione e fonti energetiche. Ogni compagnia del settore assicurativo marittimo dovrà, pertanto, capire cosa assicurerà in futuro e come funzionerà la nuova tecnologia navale.

Nell'ambito delle iniziative che accompagnano il progetto della transizione digitale, è nota quella dei c.d. *"Poseidon Principles for Marine Insurance"*, ossia principi introdotti da alcuni assicuratori corpi internazionali, nell'intento di misurare l'impronta di carbonio dei loro portafogli e quindi contribuire alla valorizzazione di tutte le iniziative volte alla riduzione delle emissioni di gas serra. Tali principi rappresentano uno degli step verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità che l'Unione Europea intende perseguire, considerato che gli assicuratori firmatari di tali principi, con l'adesione, prendono atto dell'importanza del loro ruolo nell'obiettivo di ridurre l'emissione di gas serra e l'inquinamento ambientale causato dalle navi. Gli assicuratori, infatti, una volta aderito, dovranno calcolare l'intensità delle emissioni di anidride carbonica delle navi e il loro livello di allineamento climatico rispetto ai già citati obiettivi IMO di riduzione delle emissioni di gas serra ed inquinamento ambientale del 50% dal 2008 al 2050, impegnandosi a divulgare pubblicamente i loro punteggi di allineamento climatico, promuovendo così una responsabilità ambientale e incentivando la transizione dell'industria marittima verso un futuro più sostenibile.

Gli assicuratori marittimi sono chiamati, pertanto, a svolgere un ruolo attivo nella realizzazione del processo di decarbonizzazione, anche fornendo indicazioni e consulenza ai loro assicurati.

IUMI CORNER

IUMI ANNUAL CONFERENCE



NEW PODCASTS

Check the new IUMI Podcasts [here!](#)

- MEPC and the adoption of the 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships
- Understanding direct and indirect threats, and how this can lead to better risk assessment
- What role can tech start-ups play in digitalising the marine insurance industry?
- IUMI Eye

IUMI POLICY AGENDA

You can find [here](#) the latest published Policy Agenda on:

1. Autonomous/unmanned transports
2. Environmental, Social and Governance (ESG) issues
3. Fuels
4. Liability
5. Low pressure fuel systems
6. Safety of container vessels
7. Safety of ro-ro vessels
8. Maritime Security/Piracy
9. Sanctions



La nuova Strategia Spaziale dell'Unione europea per la sicurezza e la difesa: prospettive e opportunità

Gilda Caso*

Il 10 marzo 2023, la Commissione europea e l'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza hanno pubblicato una comunicazione congiunta indirizzata al Parlamento europeo e al Consiglio, contenente la nuova strategia spaziale dell'Unione europea per la sicurezza e la difesa (di seguito anche solo "la comunicazione" o "la strategia"). Facendo seguito all'accresciuta competizione geopolitica nel settore e all'intensificarsi delle minacce rivolte all'UE e agli Stati Membri, la comunicazione stabilisce una linea di azione per rafforzare e sviluppare l'autonomia e la posizione strategica dell'Unione europea nel settore spaziale.

Considerando il contesto geopolitico, l'UE intende introdurre misure per proteggere i propri interessi strategici, rendendo i sistemi spaziali più resilienti, sviluppando servizi dedicati allo spazio e privilegiando la cooperazione internazionale per scoraggiare azioni ostili.

In particolare, la nuova strategia spaziale affronta il problema delle cosiddette "attività di contro-spazio", attività intenzionalmente ostili di paesi terzi.

Per garantire agli Stati Membri la capacità di affrontare tali minacce e migliorare la sicurezza e la resilienza del settore spaziale, la Commissione europea sta valutando una proposta di legge spaziale dell'UE.

Tuttavia, l'Unione non ha la competenza, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 189 del TFUE, per l'adozione di tale atto legislativo. L'articolo 189 TFUE introduce infatti una competenza per la creazione di una politica spaziale europea, ma non la competenza per l'armonizzazione delle leggi degli Stati Membri in materia e la comunicazione non chiarisce come l'Unione potrebbe aggirare tale difetto di

legittimazione. A riguardo, è possibile ritenere che le istituzioni europee, in caso di adozione di una legge spaziale dell'UE, si affideranno alla mera acquiescenza degli Stati membri ai fini della sua successiva implementazione.

La Commissione prevede inoltre una serie di misure specifiche relative ai temi di sicurezza, difesa e resilienza nel settore spaziale.

Per rendere la risposta alle minacce spaziali più rapida e completa, l'Alto rappresentante ha proposto di modificare la decisione (PESC) 2021/698 del Consiglio per i) includere tutte le minacce alla sicurezza dell'UE, ii) sviluppare strumenti di diplomazia informatica e iii) introdurre nuove misure tecniche, diplomatiche e economiche. Con riguardo alla cooperazione tra gli Stati Membri, ogni Stato dovrebbe in ogni caso essere in grado di invocare la clausola di assistenza reciproca per minacce o incidenti spaziali.

La strategia prevede inoltre di incentivare lo scambio di best practices relative alla sicurezza tra gli stakeholders dell'industria spaziale e di rendere disponibili nuovi servizi, applicazioni e dati per gli utenti. In particolare, la Commissione intende promuovere l'evoluzione di Copernicus per migliorare servizi come il posizionamento, la navigazione e il cronometraggio, l'osservazione della Terra e le comunicazioni sicure.

A riguardo, è possibile sottolineare la rilevanza dei sistemi di osservazione satellitare garantiti da Copernicus in ambito assicurativo. Da molti anni ormai, le compagnie assicurative si servono dei servizi di osservazione satellitare ai fini della mitigazione dei rischi, del calcolo dei premi e per la valutazione delle perdite, soprattutto in caso di attivazione delle coperture assicurative a seguito di grandi catastrofi e disastri naturali.

* RP Legal

La strategia considera inoltre la necessità di proteggere non solo le infrastrutture spaziali, ma anche la supply chain dello spazio. A tal fine, la Commissione si impegna a garantire l'applicazione delle regole della concorrenza e del commercio internazionale nei settori dello spazio e della difesa, soprattutto per evitare distorsioni del mercato dovute a sovvenzioni estere.

Un'ultima misura prevista dalla strategia per la sicurezza nello spazio è il rafforzamento della cooperazione internazionale. L'Unione si impegna a sostenere le iniziative nel settore spaziale dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite. L'Alto rappresentante e la Commissione si impegnano inoltre a rafforzare la campagna diplomatica per la sicurezza, la protezio-

ne e la sostenibilità nello spazio extra-atmosferico e ad approfondire la cooperazione con partner che condividono gli stessi ideali. I tentativi di rafforzare i partenariati nel settore della sicurezza spaziale includeranno in particolare la cooperazione con gli Stati Uniti e le istituzioni della NATO.

L'attuazione della nuova strategia spaziale dell'UE sarà quindi determinante per la futura competitività, prosperità e sicurezza dell'UE. Il successo della sua implementazione dovrà essere valutato annualmente dalla Commissione e dall'Alto rappresentante, che sono chiamati a condividere con il Consiglio progressi compiuti e risultati raggiunti e a proporre nuove azioni per il futuro.





IUAL Members' Conference in Lisbon

22/24 May 2023 - An Overview

Report on the IUAL Members' Conference - Lisbon 2023

The IUAL's Member Conference 2023 (previously the Union's AGM) took place between Monday 22 and Wednesday 24 May in Lisbon, Portugal.

The 191 Attendees, which including 51 First Timers, enjoyed three days of technical presentations and learning alongside opportunities to network and establish and renew business relationships in the beautiful City of Lisbon.

Over the course of the event, each of the Union's Study Groups presented on a range of current topics, and also allowed interaction and question and answer sessions between Delegates and the presenters/Panellists.

The individual topics and presenters are shown below. The sessions from Lisbon were recorded on video, and employees of Union Member Companies can access both the videos and the accompanying PowerPoint Presentations on the Union website alongside the archive of presentations from previous AGMs/Conferences and from the Union's programme of Member Webinars. Participation in the event qualifies attendees for CPD/IDD Certification. Following the formal opening by the Union's President, Oli Duglosch, the first Technical Session was the General Aviation Study Group Workshop.

General Aviation SG Workshop

Introduction to the GA Sector/Market Statistics

Diego Suarez (GASG Chair) - Diego gave an overview of the GA sector, including a look at fleet sizes globally for helicopters, private aircraft and business jets over the past three years.

GA Business in Ukraine - Iryna Morozova - *Iryna looked at the background, history and development of the GA Sector in Ukraine, and then focused on the impact that the Russia/Ukraine conflict has had on GA business in the country.*

Market Overview of the GA Sector in Brazil - Carlos Polizio - *Carlos, a new Member of the GASG, presented to Delegates on the GA Market in Brazil, including a look at fleet statistics, an update on claims experience, an overview of the GA insurance sector and also some thoughts on the challenges and possible success factors facing the industry in Brazil.*

Heli offshore: Offshore Helicopter Operations - Jim Evans/Jeff Goyer (Heli offshore) - *The GASG had two guest presenters representing Heli offshore. The presentation introduced Delegates to the work of the organisation and then focused on its activities working alongside Members to make offshore rotary operations safer. Because of the common aims and objectives, Heli offshore are an organisation that the Union is keen to work with going forward.*

Discussion Panel on Inflation Issues & ESG - *The final session of the GASG Workshop comprised a Discussion Panel formed by Members of the Study Group, which looked at the impact of inflation on the GA sector, and also took a look at what ESG (Environmental, Social & Governance) initiatives mean for GA Underwriters.*

Manufacturers, Products & Airports SG Workshop

Challenges Facing the Aerospace Market - Graham Daldry - *Following an introduction by Michel Rohr, Chair of the MPASG, Graham Daldry outlined to Delegates some of the Challenges facing the sector, including sustainability, robotics & automation, digitisation, supply chain disruption and talent/personnel shortages, alongside the challenges also facing the insurance sector. The presentation also looked at whether these challenges might also be seen as opportunities if approached correctly.*

Pricing of Potential “Cat” Risks - Jerome Notton - *This presentation focused on general concepts of insurance pricing and looked at these in the context of “Cat” risks.*

SAF Targets for airlines/airports and Governments - Emma Walker - *With the use of Sustainable Aviation Fuels (SAFs) being seen as one of the short-term answers to the industry’s drive to reduce Carbon emissions, this presentation looked at the realities and practical challenges of the use of these fuels, and the implications for underwriters.*

Commercial Pressure for End User/Supplier/Insurance - Data/Safety/Cost - Paul Talbot - *This presentation outlined the increasing use of digitalisation and technological advances, mainly brought about through commercial pressures on clients, and looked at the advantages and disadvantages this might bring both for the client and their insurers.*

Electrifying Regional Air Travel - A Nordic Perspective - Roger Sethsson - *This presentation looked in detail at the steps being taken in the Nordic sector to address the need to decarbonise the aviation sector.*

EVTOL - Future Flight - Harriet Stewart/Akiko Hama - *In this presentation Harriett and Akiko took a look at the eVTOL sector, comparing the current status of eVTOL activities and comparing this with the longer-term plans and objectives for the sector and the implications this would have, particularly in terms of the wider aviation infrastructure and ATC activity.*

Legal & Claims SG Workshop

Large Claims Update - Brendan Lumb - *Brendan provided Delegates with the annual update on notable losses to have affected the industry over the previous twelve months since the last Conference.*

Interpretation of Condition Precedent - Natsuyuki Furumai - *In this session, Nat looked in detail at Conditions Precedent, their definition, use on contracts and their limitations.*

Weather Events and Increase in Cost of Repair - John Bayley /Marc Besse - (McLarens) - *The LCSG had two guest speakers from McLarens Aviation presenting on two separate topics. In the first presentation Marc took a look at the increasing number of weather-related incidents hitting the aviation sector, including clear air turbulence, high-altitude icing, hail events, lightning strike and hurricanes/typhoons and local squalls. Marc also commented on some of the repair issues following these events. In the second presentation, John Bayley examined the increased cost of repairs, using data from within the McLarens community in relation to claims between 2019 and 2022.*

Litigation Funding - Sharon Holahan - *Having introduced the Workshop in her role as Chair of the Study Group, Sharon presented on the increased use of Litigation Funding, and the implications this has for insurers.*

Criminalizing Aviation Accidents - Kerry Porter - *Kerry’s presentation looked at the increasing number of aviation accidents that then became subject to criminal investigation and asked whether this was a positive trend, particularly alongside the wider objectives of openness and learning in relation to developing aviation safety.*

Use of Accident Investigations in Litigation - Sebastien Saillard - *In this session, Sebastien gave Delegates an insight into the possibly conflicting aspects of accident investigation in terms of identifying what has happened during an incident and the lessons that can be learned for future flight safety, and the possibility of this information also being used to apportion blame or liability.*

Insurance Aspects of State Sponsored Cyber Attacks - Sophie Moysan - *Sophie's presentation outlined the increasing number of State-Sponsored Cyber attacks being recorded, particularly the rise in such attacks being targeted against the aviation and space sectors. It also gave an overview of the relevant aviation insurance cyber clauses available to the Market.*

Paris Accord Update - Giles Kavanagh, LCSG/HFW - *In the final presentation of the Legal & Claims session, Giles Kavanagh, the Union's Legal Advisor, updated Delegates on the Paris Accord, the International Treaty on Climate Change, since it came into force in November 2016, and a look ahead to the forthcoming COP 28 Meeting of Signatories in December 2023. Giles also looked at the new tools and litigation strategies being used to encourage and compel change, with particular reference to the fact that the aviation industry is seen as a major target for the Accord's objectives.*

Space Risks SG Workshop Session

Introduction and Comments on ESG Implications for the space sector - Pascal Lecointe (SRSG Chair) - *Pascal introduced the SRSG session with an overview of the ongoing work of the Group, and then made some brief comments on ESG initiatives and their impact for the space sector.*

Space Risks Statistics Update/New Launch Vehicle Developments - Chris Kunstadter - *Chris presented the annual space risk insurance statistics as collated by the Space Risks Team at AXA/XL. He also presented the results of a survey into launch vehicle reliability.*

Astro-politics (Geopolitics in space) - Pascal Lecointe - *Having introduced the session, Pascal subsequently looked at the developing geo-political situation in space, arising as a result of the increasing number of countries around the globe involved in space activity.*

Commercial Moon Visits - Takeshi Hakamada (iSpace) - *The SRSG session continued with an external speaker, Takeshi Hakamada, Founder and CEO of Japanese Company iSpace gave an in-depth presentation to Delegates on the work of the company in relation to modern Lunar exploration.*

SpaceX Starship Project - a Game Changer? - Jan Schmidt - *This presentation took a look at Elon Musk's SpaceX "Starship" Launch vehicle, outlining the background, history and development of the project and assessing the implications of the launch vehicle for the future of the industry.*

Cyber & Emerging Risks Workshop

Cyber Threat Landscapes & Potential Remedies - Focus on Physical Attacks - Yigal Unna, Guest Speaker - *The CERG Session opened with Yigal Unna, former Director General of the Israeli National Cyber Directorate, outlining the potential threats and remedies relating to cyber attacks against the aviation sector.*

Impact of Russia/Ukraine Conflict on Cyber Threat/Overview of new EU Regulations on Cyber Security - Ram Levi - *In this session Ram Levi, the Union's Cyber Risk Adviser, looked at the cyber warfare activities linked to the ongoing conflict in Ukraine. The presentation then moved on to look at the EU Directive on Network and Information Security (NIS2) which looks to introduce measures across the EU related to higher common levels of cyber security across Members.*

ESG, and What it Means for Insurers - Adam Tozzi - *Moving away from cyber threats, in the next session of the CERG Workshop Adam outlined to Delegates the reality of ongoing ESG activities, and the importance of these activities for insurance companies both Corporately and in relation to their aviation and space portfolios.*

Impact of Climate Change on Aviation Safety Round Table Discussion - Florian Zierer (Moderator) Rachel Burbidge (Eurocontrol), Andrew O'Conner + Leanne Keane (Cirium), Paul Woodley (HFW), Paul Williams (University of Reading) - *The CERG Workshop closed with a fascinating and informative Round Table Discussion comprising a Panel of External Experts that looked at Climate Change with a particular emphasis on its impact, both now and in the future, on aviation safety.*

Airlines SG Workshop

Session Introduction / Exposure Growth & Recovery - Jeff Bruno (ASG Chair) - *The Airlines Study Group took the last technical session of the Conference. It was opened by Jeff, the ASG Chair, introducing the Group and then looking at the airlines sector exposure and recovery post-COVID. He also briefly outlined some of the major challenges/opportunities facing the sector.*

Impact of Labour Shortages across the sector - Neil Dave - *One of the challenges for the sector, as identified during the ASG introduction, was that of staff shortages. In this presentation Neil Dave looked in more detail at this problem, outlining the background to the issue, the impact on operations and the resulting impact on clients, and also looking at ways in which the industry might look to mitigate the problem in the future.*

Risk Management Bursaries and other Cost of Doing Business Coverages - MC Ernst - *In this presentation, which proved to be one of the most well received by Delegates, MC Ernst examined a range of cost-of-doing-business coverages, with particular emphasis on Risk Management Bursaries. The presentation looked at the background and development of these coverages, and included some comments on their use, and sometimes misuse, on policies.*

AVN52E - An Overview/various approaches/FAA and costs to resume Operations - Malcolm Brett/Bernhard Koessler - *the next two presentations were linked. The first was a review of the AVN52 Reinstatement provision by Malcolm Brett that included a look at the consequences for airlines in the event of a hostile detonation of a nuclear device, including the grounding of aircraft. The second, by Bernhard Koessler, examined the implications for the airline industry – and their insurers – in the event that aircraft were grounded worldwide, and a look at the potential costs in resuming operations.*

Impact of Unlimited Sideways exposure - Kenneth Stroger - *Kenneth Stroger presented on the subject of unlimited sideways exposure across the airline account, looking at what it is, how these exposures are treated in other lines of business and how this compares with airline policies. He then took a look at the potential financial exposure for the airlines insurance sector.*

Supersonic Airlines - A Look to the Future? - Emanuele Olivetti - *In the final technical presentation of the Conference, Emanuele Olivetti took a look at supersonic airlines. The session included a look back at the history of supersonic airlines, looking at both Concorde and the TU-144, particularly in terms of the technical engineering challenges and solutions and lessons learned, but also looked at plans for new supersonic airliners, made possible by advances in materials and technology.*

2024 IUAI MEMBERS' CONFERENCE / SAVE THE DATE

**2024 Members' Conference will be in Montreal,
Canada from Tuesday 28 to Thursday 30 May 2024!**



Prospettive di innovazione nei trasporti internazionali: la eCMR

Sidney Mathoux*, Pietro Nisi**

Nell'ambito del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), proseguono le proposte di innovazione e digitalizzazione che, nel settore della logistica e del trasporto internazionale, dovrebbero portare all'adozione stabile della e-CMR (la lettera di vettura in formato elettronico) entro il 2024, determinando un importante passo in avanti per tutti gli operatori del settore.

Lo scorso 17 aprile, infatti, il Consiglio dei Ministri ha approvato un disegno di legge avente ad oggetto la ratifica, da parte dell'Italia, dell'adesione all'eCMR e, in particolare, al Protocollo addizionale della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), approvato a Ginevra.

Questo documento si basa sulla CMR (Convention des Marchandises par Route), convenzione stipulata a Ginevra il 19 maggio 1956 al fine di regolamentare il trasporto internazionale su strada e che disciplina diversi aspetti legali legati a tale settore, stabilendo i diritti ed obblighi del mittente e del vettore che svolgono trasporti internazionali, limiti di responsabilità, termini di prescrizione ecc..

Come illustrato nella seduta n. 33 del 06.06.2023 in Senato dal relatore Sen. Dreosto, al momento dell'entrata in vigore della CMR, non era previsto che le lettere di vettura potessero essere emesse su un supporto diverso dalla carta. L'evoluzione tecnologica e la diffusione dell'uso delle comunicazioni elettroniche nei trasporti e nel commercio internazionale hanno portato alla stipula – nel febbraio del 2008 - del Protocollo addizionale alla Convenzione - oggi all'esame della Commissione - finalizzato a consentire l'utilizzo della lettera di vettura in formato elettronico, in maniera tale da modernizzare il trasporto internazionale di merci su strada con il progressivo superamento dei documenti cartacei (spesso inefficienti nell'ambito di scambi sempre più frequenti ed immediati).

Il Protocollo addizionale, entrato in vigore nel 2011 e sottoscritto ad oggi da 30 Stati, agevola giuridicamente l'uso delle lettere di vettura elettroniche, non modificando le disposizioni sostanziali della CMR ma fornendo un quadro

giuridico supplementare per la digitalizzazione delle lettere di vettura, integrando la Convenzione stessa al fine di facilitare la compilazione facoltativa della lettera di vettura attraverso procedure di registrazione e di gestione elettronica di dati.

L'introduzione della lettera di vettura elettronica ("eCMR") si propone pertanto quale strumento che fornirà agli operatori del settore la possibilità di beneficiare di numerosi vantaggi, tra cui la riduzione dei tempi di elaborazione, l'eliminazione degli errori dovuti alla trascrizione manuale (spesso poco chiara), nonché una maggiore efficienza nella gestione dei documenti. Non solo, l'e-CMR si propone quale obiettivo quello di mettere un freno allo smarrimento delle lettere di vettura, monitorando altresì in tempo reale le consegne.

Nondimeno, tale misura avrà verosimilmente anche diversi benefici in ambito green, con una significativa riduzione dell'impatto ambientale del settore, dal momento che l'entrata in vigore di tale normativa consentirà senza dubbio di diminuire - se non azzerare - l'uso di carta.

È altresì verosimile ritenere che l'introduzione di tale strumento avrà comunque impatti sul fronte assicurativo: è infatti indubbio che una più rapida circolazione dei documenti di trasporto e una minimizzazione degli errori di trascrizione manuale possa comportare, almeno in parte, una allocazione e valutazione del rischio assicurativo parzialmente differente.

La maggiore digitalizzazione dei documenti comporterà, si ritiene, benefici anche in ambito assicurativo, incentivando le imprese di trasporto e le compagnie assicuratrici ad un maggiore utilizzo di strumenti digitali e di scambio immediato anche per quanto concerne le polizze a copertura dei rischi collegati al trasporto.

Sarà interessante osservare gli strumenti contrattuali ed operativi che, a fronte delle misure introdotte dal legislatore, gli operatori contrattuali adotteranno al fine di ottimizzare l'utilizzo di tale strumento, anche a fronte di un contesto normativo in costante evoluzione.

* Associate, RP Legal.

** Partner, RP Legal



La recente normativa europea per una aviazione civile cyber resiliente

Doriano Ricciutelli*

Il 2 febbraio 2023 la Commissione europea ha pubblicato il regolamento di esecuzione 203/UE/2023 completando il quadro normativo aperto a un meccanismo di aviazione cyber-resiliente la cui fonte primaria risiede nell'impianto introdotto dal regolamento 1139/UE/2018.

In particolare, l'atto dell'esecutivo comunitario stabilisce numerose norme finalizzate a identificare e gestire i rischi per la sicurezza delle informazioni nell'ambito delle organizzazioni aeronautiche e delle autorità responsabili in materia di aviazione, inclusa l'Agenzia dell'Unione Europea per la sicurezza dell'Aviazione Civile (EASA), seguendo coerentemente la disciplina del regolamento delegato 1645/UE/2022 del 23 settembre 2022, applicabile agli enti approvati di progettazione e produzione, nonché ai gestori aeroportuali e agli erogatori di servizi (*handler*) nel piazzale degli aeromobili (*apron*).

Infatti, per inciso, il ruolo dell'EASA sta nel garantire che i rischi informatici siano presi in debita considerazione durante la realizzazione, lo sviluppo e l'esercizio degli aeromobili - come si evince dal documento dell'agenzia stessa "*The European plan for Aviation Safety (EPAS 2021-2025) RMT.0720*" - ed è incentrato nel sostenere energicamente la crescita di un sistema aereo europeo sicuro, operando attraverso la promozione, la regolamentazione e la cooperazione internazionale per incorporare la cyber security nel concetto della esistente "*aviation security*".

Ciò premesso, a ben vedere, il regolamento n. 203 prevede elementi funzionali per il rilevamento degli eventi che potrebbero pregiudizievolemente influire sui sistemi di tecnologia dell'informazione e della comunicazione e sui dati utilizzati per gli scopi dell'aviazione civile, introducendo, nel contempo, i requisiti necessari alla "*risposta*" e al "*ripristino*", a seguito di incidenti cyber, a un livello commisurato al relativo impatto sulla security aerea ed aeroportuale.

Secondo quanto sancito dall'art. 3 del regolamento in questione riguardante le "definizioni", osserviamo che per "*sicurezza delle informazioni*" si debba intendere "*la tutela della riservatezza, dell'integrità, dell'autenticità e della disponibilità della rete e dei sistemi informativi*".

Al riguardo, lo stesso regolamento (considerando 12) sostiene che la lettura della predetta espressione, capace di riflettere il suo uso comune nell'aviazione civile sul piano globale, debba risultare analoga a quella dei termini "*sicurezza della rete e dei sistemi informativi*" fissati dall'articolo 4, punto 2, della direttiva 1148/UE/2016" (direttiva NIS 1) e non essere "*interpretata in modo divergente*" dalla accezione da essa descritta.

Orbene, alla luce del combinato disposto dell'art. 44 e della "*tavola di concordanza*" contenuta all'allegato III della direttiva

2555/UE/2022, la suindicata interpretazione va ricercata nel dettato dell'articolo 6 di quest'ultima novella (direttiva NIS 2, abrogativa della precedente) in cui la locuzione - peraltro lievemente trasformata - "*sicurezza dei sistemi informatici e di rete*" viene più estesamente declinata, aggirando l'impasse, con il significato giustappunto di "*capacità dei sistemi informatici e di rete di resistere, con un determinato livello di confidenza, agli eventi che potrebbero compromettere la disponibilità, l'autenticità, l'integrità o la riservatezza dei dati conservati, trasmessi o elaborati o dei servizi offerti da tali sistemi informatici e di rete o accessibili attraverso di essi*".

Conviene, comunque, evidenziare in proposito che il susposto assunto ermeneutico riveste un interesse non trascurabile, rispetto anche a taluni profili del campo assicurativo, ove si consideri, a mero titolo esemplificativo, che nei recenti "*Orientamenti sulla Sicurezza e sulla Governance dell'ICT*" dell'EIOPA, operativi dal 1 luglio 2021, sembrano rilevare certi essenziali aspetti definitivi afferenti, inter alia, proprio ai rischi per la "sicurezza delle informazioni" (es. transazioni dei fornitori, minacce informatiche, incidenti di *Information and Communication Technologies*, ecc.).

Del resto preme denotare che nel regolamento n. 203 è altresì presente una serie di ulteriori richiami a disposizioni appartenenti alla oramai superata direttiva NIS 1 che, evidentemente, in base alla prefata tavola sono automaticamente allineati alle analoghe norme della direttiva n. 2555.

Nel novero di questi riferimenti annotiamo gli "*obblighi*" di sicurezza delle informazioni e di cyber sicurezza, la nozione di "*inconveniente*" poi espunta radicalmente dal lessico dei successivi articolati, il tema connesso agli "*orientamenti*" per le valutazioni di competenza della Commissione circa l'"*equivalenza*" tra i requisiti indicati dalla direttiva NIS 1 e dal regolamento n. 203 e, da ultimo, le pertinenti "*comunicazioni*" delle autorità competenti al "*punto di contatto unico designato*".

In ordine alla correlazione con il sistema della security dell'aviazione civile, riscontriamo, infine, la previsione alquanto significativa secondo la quale, nel caso un'organizzazione (impresa) sia un'entità di cui ai programmi nazionali prescritti a norma dell'articolo 10 del regolamento 300/CE/2008 (vettori aerei, operatori e altri soggetti aeroportuali), i succitati obblighi di cyber sicurezza, descritti al punto 1.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione 1998/UE/2015 (ult. mod. regolamento 566/UE/2023 del 10/3/2023), sono considerati equivalenti ai requisiti imposti dal regolamento n. 203, tranne per quanto riguarda il punto IS.I.OR.230, "*che è da rispettare di per sé*" e concerne il "*sistema di segnalazione esterna della sicurezza delle informazioni*".

* Docente universitario a contratto



Rischi cyber nel settore trasporti: dati e considerazioni

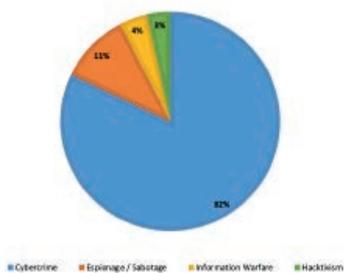
Gabriele Faggioli*

Il rapporto Clusit 2023, anche quest'anno ci racconta di uno scenario globale di attacchi cyber in aumento. Se questo è in parte dovuto ad una maggiore trasparenza sugli attacchi subiti, richiesta alle organizzazioni da normative come il GDPR, in parte è anche connaturato all'aumento della digitalizzazione, e quindi alla maggiore rilevanza dei servizi digitali nelle attività economiche e finanziarie.



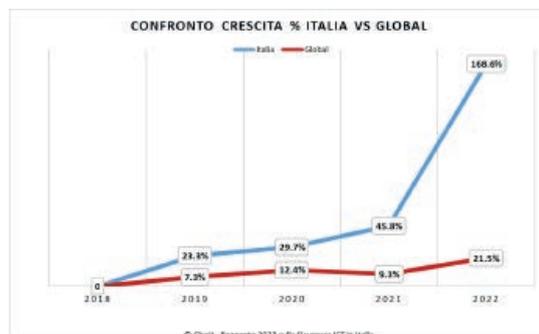
Nonostante lo scenario geopolitico particolarmente critico ed in rapida evoluzione dell'ultimo anno infatti, la fonte principale degli attacchi alle aziende continua ad essere di gran lunga il cybercrime, quindi con una motivazione fondamentalmente economica.

TIPOLOGIA E DISTRIBUZIONE ATTACCANTI 2022



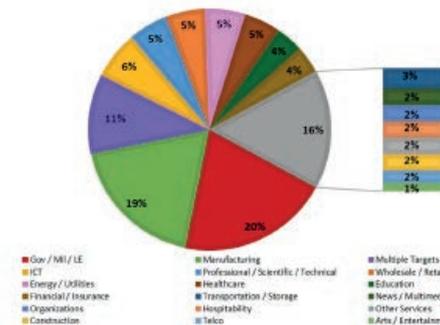
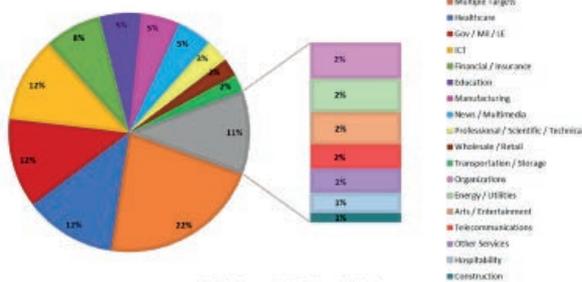
fonte: Clusit © 2023

In questo scenario globale, tuttavia, la crescita degli attacchi resi pubblici in Italia è stata particolarmente elevata, con un aumento del 168% rispetto ad un 21% globale. Questo, a prescindere da fattori di maggiore visibilità degli attacchi, è comunque indicativo di un forte aumento degli attacchi in senso assoluto.



Per quanto riguarda il settore dei trasporti, per quanto non rappresenti uno dei più colpiti, esso rappresenta un settore interessato in Italia con una percentuale circa doppia rispetto allo scenario globale, raggiungendo il 4% degli attacchi.

DISTRIBUZIONE DELLE VITTIME 2022



Distribuzione delle vittime in Italia; fonte: Clusit © 2023

* Presidente del Clusit

Tutto questo ci racconta quindi di un settore dei trasporti comunque sempre più esposto agli attacchi cyber, con un aumento anche degli impatti che ne derivano. La digitalizzazione comporta infatti anche una maggiore dipendenza dalle infrastrutture ICT, basti pensare alle iniziative in corso legate ai Sistemi di Trasporto Intelligenti e alla mobilità autonoma o, comunque assistita da sistemi sempre più "intelligenti". Questi sistemi, insieme alle grandi potenzialità, si portano dietro anche nuove vulnerabilità, tipiche dell'intelligenza artificiale, che stiamo solo ora iniziando a scoprire.

Le aziende stanno rispondendo con un aumento dell'attenzione e degli investimenti. Secondo una ricerca dell'Osservatorio di Digital Transformation del Politecnico di Milano, la cybersecurity è la prima priorità di investimento per le grandi imprese e le PMI, sia per il 2022 che per il 2023. Un'altra survey degli Osservatori, fatta fra i Chief Information Security Officer (CISO) di grandi aziende, ci dice che per circa il 60% di questi il budget è stato effettivamente in aumento sia nel 2021 che nel 2022. L'attenzione, ma anche il permanere di un rischio elevato, è confermata anche dal Global Risks Report 2023 del World Economic Forum, che indica "Worldspread cyercrime and cyber insecurity" all'ottavo posto fra i maggiori rischi a livello globale, e come rischio tecnologico maggiore. Secondo il Risk Barometer 2023 di Allianz, quello di incidenti cyber è addirittura il principale rischio per le imprese.

In questo scenario è importante la possibilità di trasferire almeno in parte il rischio attraverso specifiche polizze assicurative. Sempre secondo le survey degli Osservatori del Politecnico, nel 2022 il 35% dei CISO ha dichiarato di avere attive coperture assicurative che trasferiscono il rischio cyber, e un altro 15% di avere attive coperture generaliste che trasferiscono in parte anche il rischio cyber, in crescita rispetto rispettivamente al 27% e 12% del 2021. Di nuovo, le cause vanno cercate in una maggiore percezione del rischio cyber, anche legata all'evoluzione dello scenario geopolitico nel 2022, che ha creato particolare allerta in Europa. Tuttavia, le compagnie assicurative che forniscono prodotti assicurativi contro il rischio

cyber, spesso strutturano coperture assicurative diverse per le diverse tipologie di attacchi informatici, e non tutte le offerte presenti sul mercato consentono di assicurare integralmente il rischio ransomware rispetto a tutti i possibili scenari di attacco e di danno. Ciò crea una situazione di confusione per gli assicurati i quali, in alcune situazioni, possono vedersi negare il rimborso delle spese sostenute o delle perdite riscontrate.

Inoltre, sempre più compagnie assicurative stanno rimodulando le proprie offerte, incrementando il premio richiesto, abbassando il massimale assicurato e restringendo le ipotesi di rischio oggetto di copertura assicurativa. Questo è dovuto anche alla complessità dei rischi cyber, in un contesto di rapida evoluzione tecnologica, ma anche delle minacce e degli scenari, nonché alla scarsità di dati, il tutto unito ad impatti potenzialmente molto alti.

Comprensibilmente, inoltre, diverse compagnie ritengono non assicurabili i clienti che non abbiano implementato diverse misure di sicurezza, legando quindi la copertura all'adozione di una serie di misure di sicurezza che nel tempo potranno essere sempre più avanzate, o comunque ad una più compiuta analisi delle categorie di rischio che si intendono rendere oggetto di copertura. Le imprese dovranno quindi analizzare il mercato assicurativo per trovare la polizza che maggiormente si allinea con le esigenze dell'azienda, dedicando nel contempo la dovuta attenzione a comprendere a quali rischi sono sottoposte, e adottando quindi le misure di sicurezza idonee a ridurre tali rischi, sia in termini di probabilità che di impatto, sostenendo i relativi investimenti.

Obblighi simili saranno imposti nei prossimi anni dalle diverse normative già adottate o in fase di adozione. Fra queste merita particolare attenzione, per l'ampiezza dell'impatto atteso, la Direttiva NIS2 (UE 2022/2555), che mira a garantire in Europa un elevato livello di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi. Questa Direttiva, pubblicata in Gazzetta Europea nel gennaio 2023, e alla quale gli Stati Membri si dovranno adeguare entro ottobre 2024, interessa molte aziende medie e grandi di un gran numero di settori, compreso quello dei trasporti.

Trasporto aereo	<p>Vettori aerei quali definiti all'articolo 3, punto 4), del regolamento (CE) n. 300/2008 utilizzati a fini commerciali.</p> <p>Gestori aeroportuali quali definiti all'articolo 2, punto 2), della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (6), aeroporti quali definiti all'articolo 2, punto 1), di tale direttiva, compresi gli aeroporti centrali di cui all'allegato II, sezione 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (7), e soggetti che gestiscono impianti annessi situati in aeroporti</p> <p>Operatori attivi nel controllo della gestione del traffico che forniscono un servizio di controllo del traffico aereo quali definiti all'articolo 2, punto 1), del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (8).</p>
------------------------	--

Trasporto ferroviario	<p>Gestori dell'infrastruttura quali definiti all'articolo 3, punto 2), della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (9).</p> <p>Imprese ferroviarie quali definiti all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2012/34/UE, compresi gli operatori degli impianti di servizio quali definiti all'articolo 3, punto 12), di tale direttiva.</p>
Trasporto per vie d'acqua	<p>Compagnie di navigazione per il trasporto per vie d'acqua interne, marittimo e costiero di passeggeri e merci quali definite per il trasporto marittimo all'allegato I del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (10), escluse le singole navi gestite da tale compagnia.</p> <p>Organi di gestione dei porti quali definiti all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (11), compresi i relativi impianti portuali quali definiti all'articolo 2, punto 11), del regolamento (CE) n. 725/2004, e soggetti che gestiscono opere e attrezzature all'interno di porti.</p> <p>Gestori di servizi di assistenza al traffico marittimo (VTS) quali definiti all'articolo 3, lettera o), della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (12).</p>
Trasporto su strada	<p>Autorità stradali quali definite all'articolo 2, punto 12), del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione (13) responsabili del controllo della gestione del traffico, esclusi i soggetti pubblici per i quali la gestione del traffico o la gestione di sistemi di trasporto intelligenti costituiscono soltanto una parte non essenziale della loro attività generale.</p> <p>Gestori di sistemi di trasporto intelligenti quali definiti all'articolo 4, punto 1), della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (14).</p>
Servizi postali e di correre	<p>Fornitori di servizi postali quali definiti all'articolo 2, punto 1 bis), della direttiva 97/67/CE, tra cui i fornitori di servizi di corriere</p>

Fra i punti cardine della Direttiva, è utile sottolinearne tre:

- il ruolo centrale dell'Organo di Gestione dell'azienda, che, oltre a dover approvare le misure di gestione dei rischi di cibersicurezza adottate, sovrintendano alla loro attuazione, possa essere ritenuto responsabile di violazioni alla norma, fino a prevedere che l'autorità di controllo (in Italia, presumibilmente, l'Agenzia per la Cibersicurezza Nazionale) possa chiedere che gli organismi o gli organi giurisdizionali pertinenti vietino temporaneamente a qualsiasi persona che svolga funzioni dirigenziali a livello di amministratore delegato o rappresentante legale in tale soggetto essenziale di svolgere funzioni dirigenziali in tale soggetto
- l'obbligo di segnalazione di incidenti significativi allo CSIRT Nazionale, con un eventuale allerta entro 24 ore ed una successiva comunicazione più estesa entro 72 ore
- l'obbligo di adozione di determinate misure di sicurezza, che saranno definite nel dettaglio dai singoli Stati Membri, ma che comprenderanno almeno:
 - politiche di analisi dei rischi e di sicurezza dei sistemi informatici;
 - gestione degli incidenti;

- continuità operativa, come la gestione del backup e il ripristino in caso di disastro, e gestione delle crisi;
- sicurezza della catena di approvvigionamento, compresi aspetti relativi alla sicurezza riguardanti i rapporti tra ciascun soggetto e i suoi diretti fornitori o fornitori di servizi;
- sicurezza dell'acquisizione, dello sviluppo e della manutenzione dei sistemi informatici e di rete, compresa la gestione e la divulgazione delle vulnerabilità;
- strategie e procedure per valutare l'efficacia delle misure di gestione dei rischi di cibersicurezza;
- pratiche di igiene informatica di base e formazione in materia di cibersicurezza;
- politiche e procedure relative all'uso della crittografia e, se del caso, della cifratura;
- sicurezza delle risorse umane, strategie di controllo dell'accesso e gestione degli attivi;
- uso di soluzioni di autenticazione a più fattori o di autenticazione continua, di comunicazioni vocali, video e testuali protette e di sistemi di comunicazione di emergenza protetti da parte del soggetto al proprio interno, se del caso.

Rifiuto del carico e prova del danno. Obblighi di mitigazione e salvataggio

Focus e report dal convegno AIPerT

Ignazio Arecco, Matteo Lugaro, Giorgia Boi, Francesca d'Orsi, Stefano Taccioli, Emanuela Bonci

“Il Perito Trasporti come fulcro della filiera del trasporto delle merci”, è il mantra ripetuto da **Ignazio Arecco** e **Matteo Lugaro**, rispettivamente Presidente e Segretario dell'Associazione Italiana Periti Trasporti (AIPerT), i quali credono nella centralità della figura di Perito Trasporti in tutta la filiera che interessa il trasporto delle merci. In particolare, si tiene a sottolineare proprio il concetto di Perito Trasporti e non solo Perito, a rimarcare l'importanza della professionalità e della competenza in un campo, appunto quello del trasporto merci che presenta peculiarità assolutamente singolari rispetto ad altri settori.

Sulla base di questa certezza, lo scorso 18 Maggio, si è svolto a Roma, nella splendida cornice del Nuovo Cinema Barberini, il Convegno di AIPerT che, in questa edizione, ha toccato il tema del **“Rifiuto del carico e prova del danno. Obblighi di mitigazione e salvataggio”**.

La giornata, molto intensa ma altrettanto interessante, ha visto come protagonisti numerosi relatori:

Chiara De Angelis (Associato A.I.Per.T.) - Genova, che ha affrontato il tema de *“La funzione del perito in caso di rifiuto del carico: la prova del danno”*; Avv. **Francesca d'Orsi** (Studio legale d'Orsi - Roma), che ha trattato de *“I danni diretti e indiretti in caso di rifiuto del carico”*; **Simone Biagiotti** (Associato A.I.Per.T. - Genova), con una relazione su *“Rifiuto del carico senza prova del danno: l'importanza della figura del perito e della relazione peritale ai fini della corretta gestione del claim”*; Avv. **Claudio Perrella** (RP Legal & Tax), che ha discusso di *“Obbligo di mitigazione del danno e copertura assicurativa - questioni ricorrenti”*; **Francesco Romano** (Associato A.I.Per.T. - Brescia), su *“La stima tecnica del danno in sede di perizia congiunta - Interventi di mitigazione”*; Ing. **Antonio Prisco** - (Associato AIPAM - Napoli), in tema di *“Loss prevention survey e aspetti di cargo worthiness”*; Avv. **Silvio Bertieri** (Studio Legale Toriello - Genova), che ha trattato di *“Container demurrage, Container detention, Port Storages”*; la Dott.ssa **Oriana Avolio de Martino** (Poliass Insurance Broker Spa), con una rela-

zione su *“L'assistenza del broker nel collocamento e nella gestione del Rischio Trasporti”* e la Dott.ssa **Eleonora Froio** (Chubb), che ha trattato delle *“Polizze merci e di responsabilità - Gestione rivalse”*

Inoltre, è stata introdotta la novità, per un convegno AIPerT, della tavola rotonda, magistralmente moderata da **Paolo Gianetta**, associato AIPerT e dall'Avv. **Stefano Taccioli** dello Studio Ghelardi e Associati di Genova. A questa tavola rotonda, oltre ai due “padroni di casa” sopra citati, hanno partecipato; **Antonello Buono** (Vicepresidente A.I.Per.T.), Dott.ssa **Michela Celli** (Axa XL), Dott. **Sebastiano Cavalli** (Helvetia Insurance), Dott.ssa **Emanuela Bonci** (Howden Assiteca).

La manifestazione, che ha visto il suo clou il 18 maggio, in realtà è iniziata nella serata del 17 con un incontro conviviale che, seppur in un'atmosfera molto informale ed altrettanto apprezzata, ha consentito ai partecipanti di famigliarizzare tra loro allacciando in taluni casi rapporti interpersonali importanti sul piano professionale, tra cui quelli con l'Associazione Nazionale fra le imprese assicuratrici, rappresentata nel contesto dal Responsabile del settore trasporti, l'avv. **Flavia Melillo**.

Proprio in questa occasione di convivialità il segretario, Matteo Lugaro ha sottolineato l'importanza di una collaborazione, che non sia però finalizzata solo ad un reciproco invito alle diverse manifestazioni che vengono organizzate, ma che possa avviare una crescita della professione del Perito Trasporti anche, per esempio, l'organizzazione delle giornate di aggiornamento professionale aperte ai propri associati che AIPerT ha ripreso ad organizzare con assiduità in questi anni.

La necessità di avviare una sinergia concreta tra le Associazioni del settore, è stato uno degli argomenti dell'introduzione ai lavori ripreso anche da Arecco: *“Questo convegno può anche essere visto come continuità con una precedente manifestazione organizzata a Genova dal Propeller Club Port of Genoa, sia per la presenza di diverse associazioni”*,

ricordando che a Roma era presente proprio il Propeller di Genova nella figura della sua Presidente **Giorgia Boi**, ma era presente anche l'Associazione AIPAM con l'Ing. **Antonio Prisco**, l'ANIA di cui abbiamo già fatto menzione, ed anche Associazioni in rappresentanza del mondo del trasporto su gomma.

“La seconda ragione di questo filo rosso virtuale con Genova” aggiunge Arecco “è rappresentata dalla centralità del Perito Trasporti, infatti, come a Genova anche a Roma si vuole rimarcare l'importanza di questa figura professionale”.

Va sottolineato che proprio in riferimento alla centralità del ruolo di Perito Trasporti, gli interventi degli Associati AIPeT, Periti Trasporti, Chiara De Angelis, Simone Biagiotti e Francesco Romano sono stati determinanti per comprendere alcune delle peculiarità del mondo del trasporto delle merci a cui solo il Perito Trasporti può dare risposte competenti.

In questo contesto, abbiamo ricevuto e volentieri pubbli-

chiamo i contributi forniti gentilmente dalla Prof.ssa Giorgia Boi, Accademica e Presidente del Propeller Club Port of Genoa, che - si ricorda - è intervenuta come moderatore della giornata e che in questa veste ha saputo cogliere l'importanza di alcuni aspetti focali del trasporto merci, dell'Avv. Stefano Taccioli, Studio Ghelardi e Associati di Genova, che ha guidato in tandem con Paolo Gianetta la tavola rotonda e che ha affrontato alcuni aspetti normativi, dell'Avv. Francesca D'orsi, Studio Legale d'Orsi Roma, relatore della giornata con un tema piuttosto inedito e della Dott.ssa Emanuela Bonci, Howden Assiteca, che ha preso parte alla tavola rotonda e che ha toccato alcuni aspetti molto pratici della gestione delle polizze trasporti.

Ancora una volta, con questo Convegno, AIPeT ha posto in primo piano la figura del Perito Trasporti sottolineando quanto siano importanti professionalità e competenza che si raggiungono con un continuo aggiornamento ed in questo contesto la sinergia tra le varie Associazioni è senza dubbio un valore aggiunto che può andare a beneficio di tutto il mercato.

Prof.ssa Giorgia BOI - Presidente Propeller Club Port of Genoa

Il tema dei danni al carico trasportato costituisce indubbiamente un nodo focale delle problematiche che ruotano attorno al settore dei trasporti.

In questa ottica, particolare rilievo assumono alcuni aspetti peculiari, quali quelli afferenti al rifiuto del carico da parte del destinatario, l'onere della prova del danno ed i connessi obblighi di mitigazione e salvataggio che in egual misura offrono diversi spunti di riflessione.

Tali aspetti, infatti, impongono non solo valutazioni sotto il profilo tecnico-operativo che, già di per sé, costituiscono un momento rilevante ove si consideri il complesso delle attività e delle articolate competenze richieste in materia ad un perito, ma anche e ben diverse valutazioni che costituiscono un imprescindibile corredo.

In primis, va certamente tenuto conto sia del dato normativo, non sempre efficacemente e compiutamente espresso, sia del dato giurisprudenziale che spesso, attraverso variegate sentenze, offre risposte di segno diverso, creando così ulteriori interrogativi circa i comportamenti, le obbligazioni e le responsabilità dei soggetti coinvolti.

Ma va anche tenuto conto dei profili assicurativi, relativi al mezzo, alle merci ed alle responsabilità, che sempre impongono attenti accertamenti e congrue valutazioni a supporto delle richieste di indennizzo svolte dalle parti interessate.

Il dibattito che scaturisce dall'incontro sinergico di tutte le professionalità coinvolte si rivela a questo punto di estremo interesse, permettendo di confrontare diverse esperienze e punti di vista e di trovare spunti che consentano, attraverso un confronto aperto, sia di dare risposte efficacemente univoche alle esigenze del settore, sia di offrire metodi uniformi di operatività e di migliore comprensione dei contenuti di tutte le attività professionali che confluiscono nei processi connessi all'accertamento dei danni al carico trasportato.

In questa ottica, particolare rilievo assumono alcuni aspetti peculiari, quali quelli afferenti al rifiuto del carico da parte del destinatario, l'onere della prova del danno ed i connessi obblighi di mitigazione e salvataggio che in egual misura offrono diversi spunti di riflessione.

Tali aspetti, infatti, impongono non solo valutazioni sotto il profilo tecnico-operativo che, già di per sé, costituiscono un momento rilevante ove si consideri il complesso delle attività e delle articolate competenze richieste in materia ad un perito, ma anche e ben diverse valutazioni che costituiscono un imprescindibile corredo.

In primis, va certamente tenuto conto sia del dato normativo, non sempre efficacemente e compiutamente espresso, sia del dato giurisprudenziale che spesso, attraverso variegate sentenze, offre risposte di segno diverso, creando così ulteriori interrogativi circa i comportamenti, le obbligazioni e le responsabilità dei soggetti coinvolti.

Ma va anche tenuto conto dei profili assicurativi, relativi al mezzo, alle merci ed alle responsabilità, che sempre impongono attenti accertamenti e congrue valutazioni a supporto delle richieste di indennizzo svolte dalle parti interessate.

Il dibattito che scaturisce dall'incontro sinergico di tutte le professionalità coinvolte si rivela a questo punto di estremo interesse, permettendo di confrontare diverse esperienze e punti di vista e di trovare spunti che consentano, attraverso un confronto aperto, sia di dare risposte efficacemente univoche alle esigenze del settore, sia di offrire metodi uniformi di operatività e di migliore comprensione dei contenuti di tutte le attività professionali che confluiscono nei processi connessi all'accertamento dei danni al carico trasportato.

Avv Francesca d'ORSI - Studio Legale d'Orsi Roma

Nel corso del Convegno Aipert *“Rifiuto del carico e prova del danno - Obblighi di mitigazione e salvataggio”* tenutosi a Roma il 19 maggio 2023 ho affrontato il tema dei danni diretti ed indiretti in caso di rifiuto del carico. L'intervento trattava preliminarmente il tema della responsabilità per inadempimento. Partendo dall'art. 1218 c.c. in tema di responsabilità del debitore, si sono tratteggiate le differenze con la responsabilità per inadempimento del vettore. In tema di disciplina generale in materia di adempimento delle obbligazioni, foriera di responsabilità è la mancata esatta esecuzione della prestazione sia in termini di inadempimento che di ritardo nella prestazione. Nell'ambito del contratto di trasporto, la prestazione del vettore enunciata dall'art. 1678 c.c. è quella del trasferimento della cosa da un luogo ad un altro; il vettore in termini di corretta esecuzione della prestazione - ha altresì una obbligazione accessoria e strumentale di custodia del bene, obbligazione che nasce dall'affidamento (receptum) della cosa da trasportare.

Analizzate le categorie di danno risarcibili a fronte di un inadempimento contrattualmente rilevante, si è rilevato come la distinzione tra danni diretti e danni indiretti non è prevista dal nostro codice civile, ma è elaborata dalla giurisprudenza in via interpretativa da alcune norme in esso presenti per distinguere più facilmente le diverse tipologie di danni derivanti da un inadempimento contrattualmente rilevante. Come si è analizzato, si possono individuare essenzialmente quattro categorie: oltre ai danni materiali diretti (danno subito dal bene per effetto dell'inadempimento, come conseguenza diretta dell'azione o omissione del soggetto responsabile), vi sono i danni materiali consequenziali, ovvero quelli che si verificano, per effetto del danno diretto, non direttamente sul bene, ma in modo conseguente, ovvero dalla loro intrinseca organizzazione, finalizzata all'utilizzo del bene. Ad esempio, il danno consequenziale è quello che, in ambito farmaceutico, si ha quando per effetto del danno materiale diretto su un oggetto che per essere funzionale deve essere utilizzato con un altro che, anche se non ha subito danni ovvero non è stato interessato in modo diretto dall'evento, non può essere utilizzato senza quello andato danneggiato e quindi va distrutto. Quindi si intende perduto, perché va distrutto o comunque diviene inutilizzabile, ancorché effettivamente privo di danni materiali e diretti. A questi si aggiungono i danni immateriali diretti, ovvero i danni connessi ai beni il cui valore differisce dal costo puramente materiale degli stessi, ma riguardano la funzione del bene stesso. Ad esempio, nel caso di trasporto di beni informatici (pc, archivi e server), i quali apparentemente (esternamente) non presentano danni, ma hanno un danno interno, ovvero un danno materiale diretto ai componenti di memoria, in quel caso oltre al danno materiale e diretto vi è un danno immateriale diretto derivante dalla perdita dei dati in esso contenuti e i danni immateriali indiretti che sono tutti quelli che non riguardano la materialità delle cose e che sono conseguenza indiretta di un evento. Tali danni non sono solo quelli da inattività parziale o totale, ma anche quelli derivanti ad esempio dall'impossibilità di ricostruire o rimpiazzare il bene. È un danno quindi che non attiene alla materialità del bene danneggiato, ma si configura come un lucro cessante (danno immateriale) conseguente (danno indiretto) ad un altro evento dannoso (materiale e diretto).

Nella disciplina del trasporto, il danno risarcibile dal vettore secondo il receptum (art. 1693 c.c. sgg) è il

danno da perdita ed avaria, ma ciò non esclude in linea di principio che il vettore, secondo le norme sull'indennizzo in generale (art. 1223 sgg. c.c.), possa essere chiamato anche per i danni indiretti ed anche per il ritardo. Tali danni – indiretti, sono soggetti ad un rigoroso onere probatorio. I riflessi assicurativi della problematica dei danni indiretti non sono stati affrontati e si pone sicuramente il problema in quanto le polizze trasporti- in particolare responsabilità civile vettoriale – coprono, in linea di principio, esclusivamente i danni materiali e diretti.

Avv. Stefano TACCIOLI - Ghelardi e Associati Studio Legale

Al fine di valutare la sussistenza dei presupposti per la reiezione di una partita di merci e/o per la corrispondenza di un indennizzo assicurativo è necessario che il perito stabilisca se la stessa abbia subito un "danno". Per fare ciò occorre preliminarmente chiarire cosa sia - nei trasporti di cose e nelle assicurazioni delle merci trasportate - il "danno".

La normativa (artt. 1693 cod. civ. e 521 cod. nav.) ed i capitoli assicurativi (Polizza Italiana Merci Trasportate e Institute Cargo Clauses) del settore ricollegano sempre il "danno" alla "perdita" o all'"avaria" della merce. Pertanto, perché vi sia "danno" occorre che le merci trasportate ed assicurate risultino perdute o avariate.

"Perdita" significa indisponibilità totale o parziale (perdita di quantità) delle cose ricevute in consegna per il trasporto: quindi non solo la distruzione, ma anche lo smarrimento, la sottrazione, e la definitiva indisponibilità giuridica delle cose ricevute in consegna per il trasporto.

Si ha invece "avaria" quando le cose trasportate siano colpite da un evento che ne alteri le qualità o caratteristiche sostanziali e/o strutturali, tale per cui le stesse subiscono una diminuzione di valore.

È appena il caso di precisare che l'avaria, ove sia tale da togliere alle cose trasportate ogni valore, equivale a perdita totale.

Dunque, per valutare la fondatezza di una reiezione del carico o, più in generale, di un reclamo relativo a merci trasportate occorre che il perito accerti (i) se nel corso del trasporto si sia verificato un evento che ha colpito dette merci nella loro materialità e (ii) se tale evento abbia determinato la loro alterazione con conseguente deprezzamento (avaria) oppure la loro perdita.

Vi sono però tipologie di merci-quali i prodotti alimentari ed i medicinali- che in taluni casi, indicati dalla legge, possono e devono essere considerate perdute, per ragioni di sicurezza, anche in assenza di eventi che le abbiano colpite nella loro materialità.

In relazione ai prodotti alimentari sono stati emanati il Regolamento (CE) n. 178/2002, che detta il quadro generale per la sicurezza alimentare nella UE e quindi il Regolamento (CE) n. 852/2004 che-applicandosi alla produzione primaria, include le attività di trasporto, magazzinaggio e manipolazione delle merci- promuove l'elaborazione di manuali di corretta prassi operativa in materia di igiene e l'applicazione dei principi del sistema HACCP per l'accertamento e la prevenzione dei rischi.

In Italia, in esecuzione di dette normative, è stato elaborato il Manuale di corretta prassi igienica delle aziende che operano nello stoccaggio e distribuzione di prodotti alimentari (approvato dal Ministero della Salute in data 7.11.2014 e pubblicato Gazzetta Ufficiale serie generale n. 295 del 19.12.2015), il cui art. 6.2 prevede che nei casi di confezioni primarie (ossia quelle a contatto con il prodotto) che si presentino danneggiate il prodotto si può considerare prudenzialmente non idoneo al consumo alimentare e che, come unica opzione alternativa volta a considerare il prodotto come idoneo al consumo si deve procedere alle opportune indagini, ad esempio esami di laboratorio, per valutarne la sicurezza alimentare.

In ambito internazionale è stato, invece, concluso l'Accordo ATP (Ginevra 1970, ratificato e reso esecutivo con L. 264/1977, oltre al Regolamento di esecuzione di cui al DPR n. 404 del 29.5.1979) sul trasporto degli alimenti deperibili.

Per quanto riguarda i medicinali, invece, il legislatore comunitario ha elaborato, dapprima, le Linee-guida in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali 94/C63/03 e poi le Linee guida sulle buone pratiche di distribuzione dei medicinali per uso umano 2013/C 343/01. Quindi, in accordo con gli orientamenti co-

munitari, in Italia è stato emanato il Decreto Ministeriale 6 luglio 1999 (Ministero della sanità), "Approvazione delle linee direttrici in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali per uso umano", nel quale si stabilisce (art. 3.8) che i medicinali col sigillo rotto, con la confezione danneggiata, o sospetti di possibile contaminazione devono essere ritirati dalle scorte di merce vendibile e vanno mantenuti in un'area adibita ai prodotti respinti chiaramente contrassegnata, in modo che questi non possano essere venduti per errore o contaminino le altre merci.

Dott.ssa Emanuela Bonci - Howden Assiteca

Il mio intervento si è inserito al termine del dibattito aperto in occasione della tavola rotonda, nella quale si sono espressi prima di me gli assicuratori indicando come opportunamente valutabile una clausola specifica nella quale regolamentare i problematici casi di "rifiuto prudenziale del carico".

Dal punto di vista del broker, è stato sottolineato che proprio in queste situazioni emerge il nostro ruolo di consulente, sia nella fase prioritaria di assunzione del rischio dove una due diligence approfondita è basilare, sia nella fase di analisi del sinistro occorso.

Concentrandoci nell'ambito di quest'ultima, è stata sottolineata l'importanza di valutare prioritariamente se la polizza interessata è una polizza merci o una polizza di responsabilità, se l'assistenza deve essere fornita ad un proprietario merci o ad un vettore.

Nell'ambito della polizza merci, se la medesima prevede espressamente una disciplina taylor made, il problema si risolve ab origine. Nell'ambito della polizza di responsabilità vettoriale e/o nel caso in cui l'assistenza debba essere fornita ad un vettore, è necessario illustrare al cliente che esiste per legge un limite di responsabilità vettoriale diverso a seconda della tipologia di trasporto e del suo carattere nazionale o internazionale, inquadrando prioritariamente la fattispecie critica.

Nel caso in cui quest'ultima coinvolga la responsabilità del vettore infatti può esistere una discrepanza corporosa tra il valore merce e appunto il limite vettoriale, ossia l'importo corrispondente al tetto massimo previsto da leggi e convenzioni internazionali in capo al vettore a sua tutela.

Senza entrare nel merito della descrizione dei vari limiti di responsabilità vettoriale che pure comportano una maggiore o minore discrepanza appunto con il valore merce, è stata sottolineata l'importanza di tenere conto dei rapporti commerciali del nostro cliente con i propri, perché la nostra è una gestione assicurativa che non può tuttavia non essere cosciente e non avere una sensibilità verso la realtà concreta del nostro assicurato ed i delicati equilibri che questa comporta.

Il tentativo di salvaguardia da parte del contraente di polizza proprio delle relazioni commerciali determina spesso il crearsi di dibattiti accesi in merito ai concetti di interesse assicurabile, onere della prova, minimizzazione del danno oltre che un nostro vaglio/approfondimento della sostanza della contrattualistica esistente.

Nella gestione specifica di ogni vertenza, ruolo fondamentale ha il perito che può supportare il broker nel far comprendere all'assicurato le problematiche sottese a questi casi contribuendo a dare un taglio pratico ad elementi teorico/tecnici che noi illustriamo, calandoli nella realtà del sinistro. Normalmente questa sinergia, che passa anche attraverso l'intervento della figura dell'account, contribuisce a garantire una comprensione che attenua le posizioni iniziali spesso intransigenti dei vari soggetti coinvolti.

Imprescindibile e fondamentale per il broker è mantenere accanto in tutte queste fasi un dialogo intenso con gli assicuratori tramite il quale si giunge per la quasi totalità dei casi alla definizione tecnica del sinistro con soddisfazione di tutte le parti che hanno compreso i propri diritti connessi al contratto assicurativo.

Nel denegato caso in cui si intuisca che ciò non è possibile, è fondamentale per un buon broker saper valutare la necessità di suggerire un intervento legale senza compiere atti che pregiudichino la predisposizione di un'ideale linea difensiva fin dall'inizio e supportare il legale nella soluzione della vertenza, senza considerarsi in ciò sminuito nel suo ruolo, ma anzi certo che anche in questo caso verrà data al cliente la migliore strada per trovare una soluzione alla complessità del sinistro occorso.



Pubblicazioni

WORLD BANK GROUP

The Container Port Performance Index 2022:

<https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/6a51b12c-77cd-4236-be5b-13e468fe0cca>

INTERNATIONAL TRASPORT FORUM

ITF Transport Outlook 2023:

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/itf-transport-outlook-2023-summary-en.pdf>

BANCA D'ITALIA

Indagine sui trasporti internazionali di merci 2022

https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2023-indagine-trasporti-internazionali/Statistiche_ITM_08062023.pdf

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2023-07/CNIT%202021-2022%20con%20correzione%20pag.%20370.pdf

ENAC

Report investimenti 2022 aggiornato al 18 luglio 2023

<https://drive.google.com/file/d/1qAIFZCgRUWOmbt5Wt2VnoAk51ozfNGsC/view?pli=1>

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

ICS Maritime Barometer Report 2022-2023

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2023/05/ICS-Barometer-2022-2023-updated.pdf>

EUROPEAN UNION AGENCY FOR CYBERSECURITY

ENISA Transport Threat Landscape 2023

<https://www.enisa.europa.eu/publications/enisa-transport-threat-landscape>

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

Global Outlook for Air Transport June 2023

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---june-2023/>

DELOITTE

Aerospace & Defence Industry Outlook 2023

<https://www2.deloitte.com/it/it/pages/public-sector/articles/global-aerospace-defense-outlook-2023.html>

COMITATO DIRETTIVO

Andrea delle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Paolo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

A CURA DI

Umberto Guidoni | Flavia Melillo
ANIA | Servizio Danni Non Auto
Via San Nicola da Tolentino, 72 - 00187 Roma

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Alessandra Zucca
ANIA | Servizio Danni Non Auto
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
e-mail: matinsurancereview@ania.it

La “**MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW**” è una rassegna di contributi selezionati da ANIA e forniti da esperti nella materia. La Rassegna costituisce esclusivamente uno strumento di studio e di approfondimento e non fornisce alcuna indicazione di carattere commerciale, né pareri legali. Gli argomenti di volta in volta trattati non rappresentano in alcun modo la posizione dell’ANIA in materia bensì soltanto l’opinione degli autori dei contributi stessi.

*“**MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW**” is a selection of contributions made by ANIA and provided by experts in the field. The Review solely constitutes a tool for study and in-depth analysis and does not provide any commercial or legal advice. The opinion expressed in each contribution do not in any way represent ANIA’s position on the matter but only the opinion of the contributors.*