



## PROSPETTIVE DI EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO “CARGO” IN ITALIA

di MARCO D'ORO

*Head of Marine & Aviation, Gruppo Lercari*



Di questi tempi, il mercato “Cargo” italiano naviga placidamente lungo la sua rotta, solo marginalmente interessato dai vorticosi cambiamenti in atto nel settore industriale, dei trasporti e della logistica, accelerati dal nuovo contesto sociale ed economico conseguente alla pandemia di Covid-19.

A chi opera in questa nicchia del mercato assicurativo, capita non di rado di imbattersi in normative di polizza riportanti la valuta dei premi e delle franchigie espressa in “lire”, a suggerire che essi siano rimasti praticamente invariati da almeno 20 anni.

Così come non sorprenderà il fatto che alcuni dei clausolari richiamati in polizza siano risalenti ai primi anni '80, un'epoca in cui non esisteva internet, i telefoni cellulari ed i personal computer erano scarsamente diffusi, le navi erano molto più “piccole”, non esisteva il concetto di logistica integrata, sostenibilità e globalizzazione, né l'Unione Europea con la sua normativa uniforme.

E' pur vero che un prodotto ben fatto non richiede grandi innovazioni, ed è cosa nota che il mercato “marine” sia storicamente tradizionalista, ciò non-dimeno molti cambiamenti si profilano all'orizzonte e le aziende del mercato si stanno attrezzando per recepirli.

### Il gap tecnologico

Il mondo dello shipping e della logistica ha investito pesantemente nell'evoluzione tecnologica, nella consapevolezza che gli operatori tradizionali saranno destinati a soccombere nel breve-medio periodo. Il mercato assicurativo intravede le nuove opportunità correlate alle blockchain ed all'Internet of Things, e muove qualche passo, ancorché timido, verso la digitalizzazione dei processi.

Partiamo dalla blockchain e dall'IoT.

Il punto di forza della blockchain risiede nella capacità fondamentale di connettere tutte le parti coinvolte in un processo (es. assicurativo, spedizione, compravendita, trasporto) tramite un database collettivo completamente trasparente e visibile a tutti.

Il recente report di Ernest & Young, “*How blockchain is reducing the fluidity of risk in marine insurance*” presenta una piattaforma assicurativa basata su informazioni aggiornate in tempo reale e sempre affidabili.

L'affidabilità e la tempestività forniranno ad assicuratori e riassicuratori un formidabile strumento per controllare il proprio business e migliorare il processo decisionale. Lo sviluppo di questa infrastruttura digitale, presto o tardi, investirà anche il mercato assicurativo italiano.

Senza guardare troppo lontano, molte tecnologie attualmente disponibili potrebbero avere un impatto tangibile sul mercato assicurativo, sia dal punto di vista della trasparenza e della soddisfazione del cliente, sia dal punto di vista del contenimento dei costi.

Pensiamo ad esempio agli “Smart Container” ed ai sensori quotidianamente utilizzati nel trasporto di merci refrigerate (alimentari, farmaceutici) per monitorarne le condizioni di temperatura e umidità, l'apertura delle porte e la “*chain of custody*”. Anche se non connesse in tempo reale a degli “*smart contracts*”, si potrebbero pensare delle clausole di polizza ad hoc che normano l'utilizzo di tali dispositivi, avvantaggiando in termini di premio le aziende che ne fanno uso, e semplificando la gestione dei sinistri e le successive rivalse.

Dal punto di vista della digitalizzazione dei processi, i modelli di gestione dei sinistri merci sono pressoché invariati da almeno 15 anni, portandosi



## PROSPETTIVE DI EVOLUZIONE DEL MERCATO ASSICURATIVO “CARGO” IN ITALIA *segue*

dietro una lunga serie di inefficienze e colli di bottiglia.

Prima di giungere alla fase di liquidazione, ogni sinistro – anche quelli di pura frequenza – passa attraverso un farraginoso ping-pong di scambi e-mail tra i vari interlocutori (cliente, perito, broker, compagnia), accumulando giorni di ritardo ad ogni passaggio. Questa inefficienza si riverbera inoltre nell’inutile dispendio di energie derivante dall’apertura della pratica su diversi sistemi non connessi tra di loro, con i conseguenti molteplici numeri di riferimento assegnati al medesimo sinistro.

Traducendo il tutto in termini di costo, è evidente l’antieconomicità di questo modello di gestione, in particolare per le aziende in cui esso rappresenta un puro “centro di costo”, come i broker. In tempi recenti, un numero limitatissimo di player del mercato ha proposto modelli “Fast Track” per migliorare la *customer-experience* nei sinistri di frequenza e ridurre il carico di lavoro amministrativo, ricorrendo all’uso di applicativi sviluppati ad hoc. Allo stesso modo, recentemente si sono visti alcuni progetti per la digitalizzazione del flusso di sottoscrizione.

Ciò nonostante, il mercato sembra essere restio a recepire questi cambiamenti, ed al momento non esiste alcuna proposta che preveda una reale digitalizzazione *end-to-end* del processo di underwriting e di gestione dei sinistri nel ramo Trasporti.

### Vecchie clausole, nuovi rischi

Operando quotidianamente nel settore dei sinistri merci/trasporti, è facile notare un certo disallineamento tra le garanzie offerte dal mercato cargo italiano ed i rischi ai quali le aziende sono effettivamente esposti. Questo disallineamento è tanto più marcato quanto più ci si allontana dall’offerta corporate, e si entra nel settore delle PMI, cuore pulsante del tessuto industriale italiano.

Le aziende sono esposte a rischi mutevoli nel tempo, soggetti ai cambiamenti socioeconomici,

politici, normativi, tecnologici, climatici ed ambientali. L’esempio più calzante è il cyber-risk, un rischio che non sussisteva decenni fa e che è stato scientemente sottovalutato in tempi recenti.

Tra gli altri, gli attacchi a Maersk (2017) e CMA CGM (2020) hanno dimostrato che questa tipologia di eventi produce un effetto domino sull’intera catena logistica, ad esempio: booking bloccati, perdita di controllo dei container, prolungamento del *transit-time* e ritardi di consegna, inversione dei carichi, smarrimenti. Immaginiamo l’effetto di un evento di questo tipo sulla logistica delle aziende farmaceutiche impegnate nella consegna dei vaccini contro il Covid-19.

Attualmente le aziende italiane hanno pochissimi “paracadute” assicurativi per tutelarsi dagli effetti di un attacco cyber indiretto.

Allo stesso modo, l’evoluzione normativa ha generato nuovi rischi ai quali il mercato assicurativo fatica a rispondere. Prendendo ad esempio il complesso sistema di norme nazionali ed internazionali denominato “Food Law”, si desume che gli operatori dell’industria alimentare hanno l’obbligo di garantire tracciamento/controllo/qualità ininterrotta durante l’intera filiera logistica del prodotto, dalla materia prima fino allo scaffale.

La mancata rispondenza del prodotto a questi requisiti, ad esempio per un’anomalia avvenuta in corso di transito, può comportare gravi conseguenze come la distruzione del carico.

Pensiamo ai casi pratici di intrusione di clandestini a bordo dei camion refrigerati, alle effrazioni di sigillo, al malfunzionamento dei dispositivi di registrazione della temperatura: in tutti questi casi potremmo assistere al paradosso di un sinistro non coperto sulla “polizza merci trasportate” nonostante il carico sia stato considerato “perdita totale” in ottemperanza della normativa applicabile.

Un’ultima considerazione la merita senz’altro la concentrazione di merci a bordo di navi portacontainer sempre più grandi: pochissime PMI possono accedere a clausole assicurative che tutelino i lo-

