

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Marsh analizza i rischi del porto di Genova

Nicola Capuzzo · Monday, December 21st, 2020

Non solo la pandemia di Covid-19, ma anche il crollo del ponte Morandi, quello del viadotto dell'Autostrada A6 Torino – Savona, i cedimenti di banchine in porto e l'incidente della Torre Piloti: “questi eventi ci hanno costretti a prendere coscienza dei rischi che incombono sui ‘ports of Genoa’” ha spiegato Paolo Emilio Signorini, presidente della AdSP del Mar Ligure Occidentale durante un convegno che si è svolto oggi dedicato al proprio al tema del risk management promosso dallo stesso ente in collaborazione con Marsh.

A inquadrare la questione è stato Massimo Delli Paoli, advisor della società di intermediazione assicurativa a cui i ‘ports of Genoa’ si sono affidati per una valutazione dei propri rischi.

Delli Paoli ha citato i risultati del Global Risk Report condotto per il 2020 dalla stessa società con il World Economic Forum e Zurich, che è stato aggiornato in maggio proprio per tenere conto degli effetti della pandemia. Nella ricerca, basata sulle opinioni di centinaia di company executive, sono stati individuati in particolare sei nuovi rischi e tra questi due di particolare rilevanza in ambito logistico e portuale: quelli legati alla discontinuità della supply chain globale e quello di incremento di attacchi cyber e data fraud.

Rispetto al primo punto, ha spiegato Delli Paoli, molte aziende hanno parlato della difficoltà di approvvigionamento di materie prime e semilavorate così come di problematiche emerse con l'affermarsi dei canali di vendita digitali. Sul fronte ‘cyber’, l'advisor di Marsh ha ricordato che la pandemia ha portato a un maggior ricorso ai sistemi IT, con il riversarsi di dati riservati e informazioni sensibili su reti che non erano state progettate per questo, cosa che ha favorito attacchi informatici e anche ‘semplici’ frodi. Altri nuovi rischi emersi con il Covid-19 sono inoltre quelli di una prolungata recessione, la possibilità crescente di fallimento e l'incapacità per le aziende di recuperare il terreno perso.

Tornando più nel concreto al caso dei ports of Genoa, Signorini ha spiegato che i diversi eventi funesti citati sopra hanno portato l'ente ad approfondire questioni diverse: il crollo del Morandi e il collasso autostradale ha posto quella della manutenzione e dell'avere dei piani alternativi, il cedimento delle banchine in porto ha posto quelli del controllo della catena tra concedente e concessionario, dal punto di vista legale e assicurativo, mentre le mareggiate e il crollo della Torre Piloti hanno portato a mettere in discussione lo status quo di vari elementi del porto.

L'attività di consulenza di Marsh a supporto dell'ente si è concretizzata nel creare una mappa di ‘famiglie’ di rischi e – ha evidenziato ancora Signorini – ha messo in luce l'importanza, per poterli

gestire adeguatamente, di dotarsi di un patrimonio informativo di dati (ad esempio su progetti, edifici, condizioni meteomarine) che però non sono facilmente reperibili.

Secondo il numero uno della port authority, l'ente dovrà pertanto commissionare a terzi queste attività di ricerca e di valutazioni specifiche di rischi, perché troppo complesse per poter essere effettuate internamente. Il tema ha sollevato anche una serie di considerazioni sulle difficoltà di affidare esternamente studi di questo tipo per via delle 'ingessature burocratiche' cui devono sottostare del AdSP.

Per quel che riguarda i ports of Genoa, Signorini ha comunque chiarito che Marsh ha già iniziato a valutare i rischi specifici degli scali e ha anche fornito una prima lista di raccomandazioni per gestirli.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, December 21st, 2020 at 6:44 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.