

MARE, FINANZA E ASSICURAZIONI IMPRESE E CAPITALI A CONFRONTO



Indice

“WAR RISK, GIGANTISMO NAVALE E NUOVE TECNOLOGIE I RISCHI EMERGENTI CHE PREOCCUPANO LO SHIPPING”	PAG. 4
SOSTENIBILITÀ E LOAN TO VALUE RIDOTTI: LA NUOVA ROTTA DEL CREDITO BANCARIO ALLO SHIPPING IN ITALIA	PAG. 6
LUCA MANGINI - SOCIO FONDATORE DI A.I.PER.T. ASSOCIAZIONE ITALIANA PERITI TRASPORTO	PAG. 10
FABRIZIO PESCAGLIA - CLAIMS MANAGER LOCKTON - P.L. FERRARI	PAG. 10
ALESSIO GNECCO - PRESIDENTE AIPAM - ASSOCIAZIONE INGEGNERI PERITI AVARIE MARITTIME	PAG. 10
ROCCO BOZZELLI - RISK & INSURANCE EXECUTIVE HEAD OF GLOBAL INSURANCE - MSC CRUISES	PAG. 10
LUCA FLORENZANO - CHIEF INSURANCE OFFICER SIAT	PAG. 12
STEFANO PARODI - MARINE UNDERWRITING MANAGER HDI GLOBAL SE	PAG. 12
LORENZO D'AMICO - INSURANCE DIRECTOR D'AMICO SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE	PAG. 12
NICOLÒ IGUERA - CLAIMS EXECUTIVE CAMBIASO RISSO MARINE	PAG. 12
FURIO SAMELA - PARTNER WATSON FARLEY & WILLIAMS	PAG. 14
ENRICO FAGIOLI MARZOCCHI - MARINE UNDERWRITING MANAGER HDI GLOBAL SE	PAG. 14
ATTILIO BRUZZESE - CHIEF FINANCIAL OFFICER SANLORENZO	PAG. 14
STEFANO MESSINA - VICEPRESIDENTE IGNAZIO MESSINA & C	PAG. 14
FRANCESCO FUSELLI - AMMINISTRATORE DELEGATO BANCHERO COSTA	PAG. 16
AUGUSTO COSULICH - AMMINISTRATORE DELEGATO FRATELLI COSULICH	PAG. 16
ANDREA FARAGGIANA - DIRETTORE GENERALE SMART CAPITAL	PAG. 16
ALBERTO MACCIÒ - BLUE ECONOMY DESK BPER BANCA	PAG. 16
ANGELO D'AMATO - AMMINISTRATORE DELEGATO PERSEVERANZA DI NAVIGAZIONE	PAG. 17
FABRIZIO VETTOSI - MANAGING DIRECTOR VSL CLUB	PAG. 17
GUARDA TUTTE LE FOTO DEL MEETING	PAG. 18
IL CALENDARIO EVENTI 2025	PAG. 19

ALOCIN
MEDIA
SRL

IL GRUPPO EDITORIALE
SPECIALIZZATO
NELL'INFORMAZIONE B2B
SU SHIPPING,
CARGO AEREO,
LOGISTICA
E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA
PROPOSTA
DI CONTENUTI
VERTICALI SUL **WEB**,
SUI **SOCIAL**
E ISCRIVENDOTI
ALLE **NEWSLETTER**.
LE TUE **NEWS**
QUOTIDIANE
SONO
A PORTATA DI UN
CLICK SU PC E MOBILE.

 **SHIPPING**
ITALY.IT

 **SUPER YACHT**

 **AIRCARGO ITALY**  **SUPPLYCHAIN ITALY**



LOCKTON

P.L. FERRARI



GEPOLITICA E NUOVI SCENARI ANCHE DAL PUNTO DI VISTA ASSICURATIVO DI LOCKTON P.L. FERRARI

Partiamo da un dato storico, ormai consolidato, negli ultimi 10 anni i sinistri marittimi sono diminuiti del 70% e tale tendenza comprende anche il 2023, per cui si può senz'altro affermare che i miglioramenti apportati alle navi, l'aiuto delle nuove tecnologie e l'impegno delle società di armamento nella "loss prevention", hanno portato i loro frutti.

Fatta questa doverosa considerazione è necessario aggiungere che negli ultimi tempi sono emerse nuove tipologie di sinistro, principalmente per cause geopolitiche.

Gli attacchi Houthi nel mar Rosso, con l'utilizzo di droni è difficilmente evitabile, se non si è scortati da una nave da guerra, da qui la decisione da parte di molte società di circumnavigare l'Africa evitando il passaggio in Mar Rosso. Le conseguenze sono i maggiori costi che ne derivano dato che tale deviazione comporta tra i 10 e i 12 giorni di tempo in più. Non possiamo non aggiungere che questo maggior tempo sta causando anche maggiori emissioni di gas serra che al momento sono valutati intorno ad un 14% in più da inizio anno. Come noto le sanzioni applicate dalla Unione Europea alla Federa-

zione Russa, hanno visto crescere la formazione di navi ombra (Dark fleet) particolarmente nel settore delle cisterne: si parla di un minimo di 600, tuttavia potrebbero, secondo alcune fonti, arrivare a 1400 navi.

Queste navi, violando il regime delle sanzioni, non hanno ovviamente coperture assicurative adeguate, in particolare per quanto riguarda la P&I, con il conseguente rischio di avere incidenti e danni a terzi senza un assicuratore pronto a risarcire, collisioni, urti, rimozioni e inquinamenti marini.

Sono stati già registrati 50 incidenti in cui sono coinvolte "dark fleet" e tale rischio è oggetto di valutazione sia da parte dell'IMO che dell'International Oil Pollution Fund (IOPCF).

Questi nuovi scenari sono continuamente monitorati dai Clubs e da tutti i nostri uffici sia per quanto riguarda i sinistri sia per ogni possibile valutazione assicurativa, data la continua evoluzione delle situazioni che ogni giorno ci portano ad affrontare ed analizzare le varie categorie di rischio sia dal punto di vista strettamente P&I, War Risks ed apposite coperture "marine".



www.locktonplferrari.com



plfgenoa@locktonplferrari.com



+39 010 83 331 +39 335 83 33 403

“WAR RISK, GIGANTISMO NAVALE E NUOVE TECNOLOGIE I RISCHI EMERGENTI CHE PREOCCUPANO LO SHIPPING”

Il mercato assicurativo supporta il business del trasporto marittimo ma talvolta stenta a tenere il passo secondo quanto emerso all'evento convegnistico “Mare, Finanza e Assicurazioni”



Il rapporto fra armamento e mercato assicurativo è cordiale e costruttivo, ma temi di confronto e anche qualche difformità di vedute non mancano. Lo ha dimostrato il panel dedicato ai nuovi rischi emergenti andato in scena al Business Meeting “Mare, finanza e assicurazioni” organizzato a Genova da SHIPPING ITALY in collaborazione con SUPER YACHT 24.

Del resto lo scenario globale dello shipping non lesina quanto a criticità assicurative ed è sul rischio guerra che Rocco Bozzelli, Risk & Insurance executive Head of global insurance di Msc Cruises, dopo aver stuzzicato “un mercato assicurativo dialogante ma che deve dimostrare di poter star dietro alle sfide poste dallo sviluppo dell'industria marittima (sostenibilità, cyber risk, transizione energetica, etc.)”, ha affondato: “Quando la guerra era men d'un'ipotesi, tutti offrivano polizze, oggi è diventato un rischio difficile da sottoscrivere”. Ovviamente non s'è ritratto Luca Florenzano, Chief Insurance Officer - Siat: “È un falso che non ci sia capacità sul rischio guerra. Qualcuno sarà anche ‘scappato’, ma in generale le compagnie

sono rimaste vicine ai clienti, magari, certo, chiedendo notifiche puntuali e ritoccando i premi. Però è anche vero che i rischi sono aumentati, anche col periplo dell'Africa, con viaggi più lunghi ed esposti a zone in cui la pirateria s'è attrezzata anche ad attaccare le navi in alto mare”.

Di opposto avviso, rispetto a Bozzelli, l'altro esponente armatoriale, Lorenzo d'Amico, Insurance director del gruppo d'Amico Società di Navigazione, che, definito “grande” il sostegno prestato all'armamento dalle assicurazioni “in un momento in cui la geopolitica fa acqua, i paese sono sempre più ‘distanti’ e una compliance a 360 gradi diventa sempre più complessa”, ha poi messo il focus sulla “complessità cui stiamo via via sottoponendo le professioni di bordo”.

Il tema geopolitico e la necessità di adattarsi è subito tornato nell'intervento di Stefano Parodi, Marine underwriting manager della compagnia assicurativa HdI Global, che ha evidenziato “l'esigenza, data l'impossibilità di intervenire quotidianamente sui



contratti, di scrivere clausole chiare e polizze ricettive, in grado di garantire i rischi anche a fronte di mutamenti velocissimi di scenario, per quanto si aprano continuamente zone grigie: la crisi degli Houthi ha ad esempio posto il tema del rischio di transito, appannaggio normalmente delle polizze corpo&macchine, anche per la merce”. Per gli assicuratori merci diventa perciò determinante riuscire a proporre coperture che siano continuamente aggiornate all’evoluzione del mercato e del contetso geopolitico internazionale.

Deciso sul fattore umano è tornato anche Nicolò Iguera, Claims executive di Cambiaso Risso Marine: “La principale causa di avaria è la negligenza dell’equipaggio, per stress, condizioni estreme, etc. Alla luce del fatto che nel 2026, quando la flotta sarà ancora ‘standard’ si prevede un gap di personale marittimo del 30%, è decisivo porsi il problema delle sfide che porrà anche in termini di rischio un mercato pieno di navi a nuova tecnologia, per gestire le quali i sistemi di formazione del personale paiono molto indietro”.

Del resto al “rischio demografico”, nell’accezione della carenza di personale adeguatamente formato, aveva già fatto cenno Luca Mangini, socio fondatore di A.I.Per.T. – Associazione Italiana Periti Trasporto, in una disamina delle maggiori criticità che il settore sta affrontando. Al primo posto quella dei cambiamenti climatici, “che incidono in modo oggi imprevedibile su dinamiche produttive e di costo: basti pensare all’esplosione dei prezzi di commodities come caffè e cacao legate a frequenza di piogge o parassiti finora inediti”. Altro tema delicato è quello relativo allo sdoganamento in mare o nell’hinterland

delle merci che velocizza il transito e l’uscita del carico in porto ma al tempo stesso rende difficile il mestiere dei periti che devono poter controllare la spedizione e collocarne eventuali criticità in un momento preciso del viaggio.

Stimolante e appassionata anche la presentazione di Alessio Gnecco, presidente di Aipam – Associazione Ingegneri Periti Avarie Marittime, perché imperniata su una matrice Rumsfeld in cui erano inserite le criticità sulla base della conoscenza delle medesime e dei loro impatti, “dall’incertezza sui risvolti legali e di responsabilità della navigazione autonoma e in generale dei danni eventualmente cagionati dall’intelligenza artificiale”, agli interrogativi sulle batterie al litio, “sempre più diffuse ma relativamente alle quali non sappiamo come intervenire ad esempio in caso di incendio. E se la Dali è stata un cigno nero, con cause e impatti sconosciuti, fino a che punto potremo arroccarci dietro alla mancata conoscenza delle eventuali conseguenze di determinate scelte? Come gestire i risvolti legali?”.

Domande generali, ma la cui risposta è forse da rinvenire nelle parole di Fabrizio Pescaglia, Claims manager di Lockton – P.L. Ferrari, che proprio a proposito della Dali, ha ricordato come l’incidente di Baltimora sia “il primo per cui le richieste, pari a 4 miliardi di dollari, superino il limite di copertura garantito dal sistema dei P&I Clubs (3,1 miliardi): il resto dovranno coprirlo mutualmente gli armatori iscritti ai Clubs. Le statistiche dicono che di sinistri marittimi ce ne sono meno rispetto al passato ma il valore di ciascuno di essi oggi è enormemente più alto”. ■



SOSTENIBILITÀ E LOAN TO VALUE RIDOTTI: LA NUOVA ROTTA DEL CREDITO BANCARIO ALLO SHIPPING IN ITALIA

Armatori, cantieri, fondi e banche a confronto in una tavola rotonda sulla finanza organizzata nel Business Meeting “Mare, Finanza e Assicurazioni”



Armamento e credito bancario sono tornati a collaborare con reciproca soddisfazione dopo anni di ristrutturazioni finanziarie e di cessioni di crediti non performing; il futuro dello ship finance passa dalla sostenibilità e da leve finanziarie più contenute rispetto al passato. “Se la banca è *patient*, nel nostro settore l’investimento lo recupera. Magari in un ciclo più lungo anche di 3-4 anni rispetto al previsto e magari con clausole di *earn out* o simili, anche se mi rendo conto sia più un mestiere da private debt che non da banca”. È in queste parole di Stefano Messina, Vicepresidente di Ignazio Messina & C., che si ritrova il cuore del panel dedicato a ‘Finanza – Blue economy, fondi e mercato dei capitali’ tenutosi nell’ambito del Business Meeting “Mare, finanza e assicurazioni” organizzato a Genova da SHIPPING ITALY in collaborazione con SUPER YACHT 24.

L’armatore, che è anche presidente di Assarmatori, ha spiegato infatti che “nello shipping la previsione dei costi è relativamente facile. Il difficile è definire i flussi pluriennali di cassa in entrata: ce ne stiamo rendendo conto anche ora nel preparare alcuni in-

vestimenti nell’ammodernamento della flotta e nell’equipment da integrare al nostro recente passaggio a navi full container. Senza certo sottovalutare le sfide di sostenibilità e transizione: dall’ottobre 2021, approvazione del Green Deal, sembrano passati 15 anni, quello che sei mesi prima sembrava fuffa ora è regola in continuo aggiornamento”.

Il riferimento era in particolare all’articolato sistema dei green loan illustrato da Furio Samela, Partner di Watson Farley & Williams e riassunto in estrema sintesi da Enrico Fagioli Marzocchi, Head of SME – illimity bank: “Se prima ci si basava su parametri strettamente economici nel giudicare la fattibilità di un investimento, oggi la sostenibilità ambientale di un progetto è un fattore da soppesare non diversamente. Non solo per le banche ma anche per i fondi di private debt”.

Verso i quali un altro imprenditore e armatore come Augusto Cosulich continua a dirsi “diffidente: perché dovrei associarmi con chi vuole solo speculare sul mio lavoro? Poi ci sono fondi e fondi ed è vero che le banche scontano problemi di lentezza e compliance

esagerata. Ma continuo a prediligere l'ap-proccio anche oggi che stiamo valutando 3-4 acquisizioni e la realizzazione di un sito di produzione di metanolo verde”.

Investimento non casuale: il rapporto di armatori, banchieri e professionisti coi carburanti alternativi e con gli investimenti al riguardo ha informato buona parte degli interventi della mattinata, fra cui quello di Andrea Faraggiana, Direttore generale – Smart Capital, e di Francesco Fuselli, Amministratore delegato di banchero costa, che, esaminando l'orderbook mondiale, ha evidenziato il prevalere tutt'ora di carburanti tradizionali e constatato come gli investimenti ad alto tasso di capitale, quali quelli in progetti innovativi, poggiano su “mercati extraeuropei poco accessibili alle nostre latitudini e per dimensioni aziendali non enormi”.

Che, tuttavia, dopo la crisi del 2008 (“e – ha ricordato Fagioli – i 3 miliardi di crediti shipping impattati e causa di lunghe ristrutturazioni”) ci sia una nuova vivacità nella relazione fra mare e finanza lo hanno testimoniato anche da un lato Attilio Bruzzese, Chief financial officer di Sanlorenzo, e Alberto Macchiò di Bper Banca. Il primo ha parlato di un “riavvicinamento, dovuto anche ad un approfondimento della conoscenza del settore e dei suoi progressi proprio sul fronte della sostenibilità”, il secondo ha illustrato la creazione da parte della banca del Blue economy desk e rivendicato di “aver sostenuto, fra i pochi, progetti di logistica Gnl quando in pochi ci si avventuravano”.

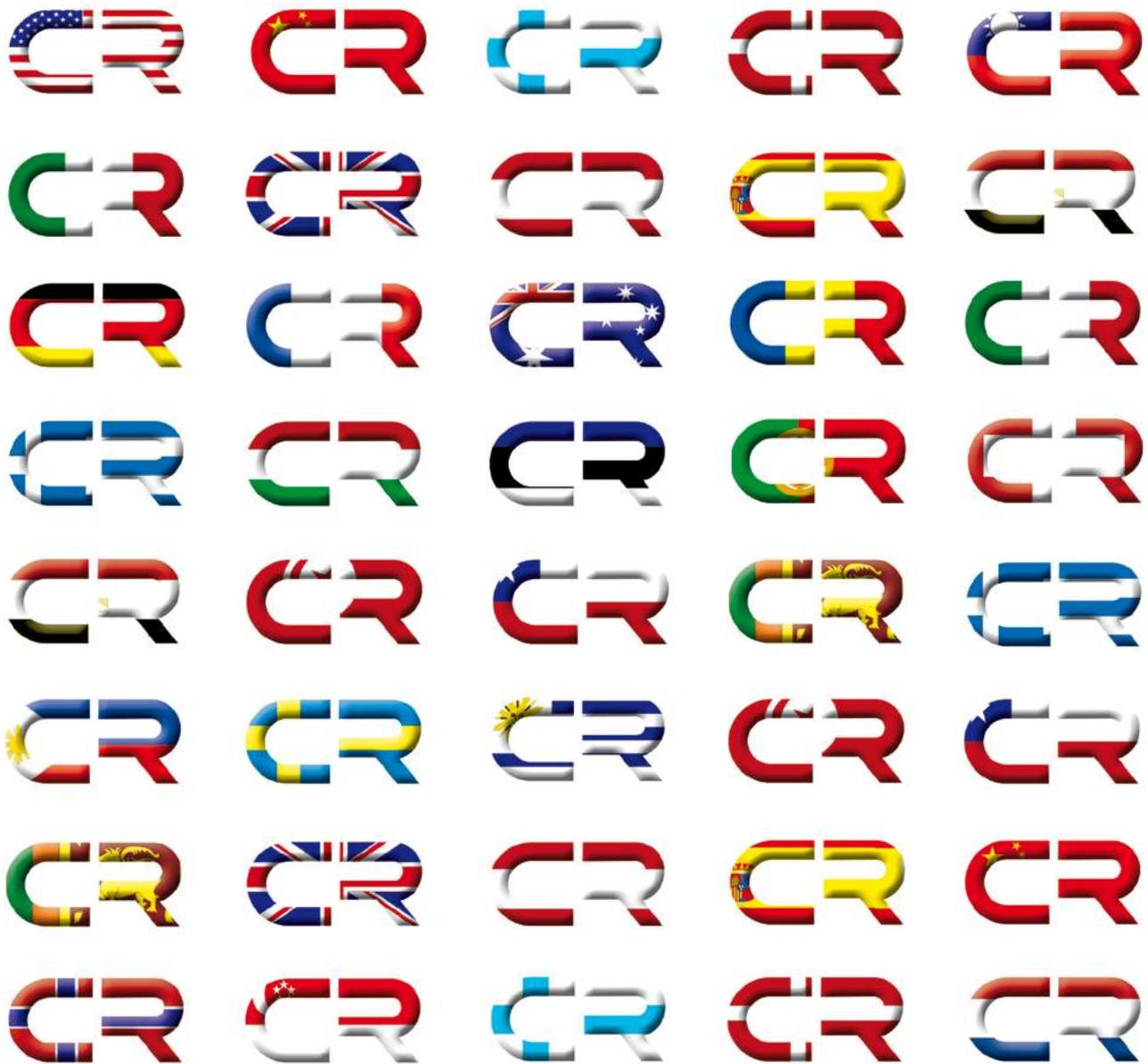
A metà strada fra armatori e banchieri l'esperienza di Vsl Bulkera, con cui – ha raccontato Angelo D'Amato, Amministratore delegato di Perseveranza di Navigazione – “siamo tornati all'armamento diretto dopo la crisi del 2008 con un investimento in una nave non giovane, ma di qualità, che abbiamo valutato però garantirci ritorni migliori. La tecnologia per le zero emissioni, infatti, oggi non c'è e l'industria non è pronta, ci penserei molto prima di investire in nuove tecnologie, gnl compreso, soprattutto se in ottica tramp”.

A fargli eco e a chiudere il panel, l'amico e socio nel progetto – “che vedrà presto altre iniziative – Fabrizio Vettosi, managing director di Vsl Club. “Se lo guardiamo dal punto di vista del tonnellaggio, l'orderbook conta il 60% di navi alimentate con alternative fuels.

Ma il grosso è a gnl, che quanto a riduzione di emissioni di CO2 lascia molto a desiderare” ha evidenziato Vettosi, che guida anche il gruppo *shipping finance* dell'European Community Shipowners Association (Ecsa) e che con questo cappello ha sottolineato l'in-

completa compatibilità del gnl con la tassonomia. Che – ha chiuso il manager con frecciata ai Poseidon Principles – rappresenta e rappresenterà “l'unico criterio che i finanziatori europei devono seguire per individuare investimenti green”. ■





The world in two letters.



CAMBIASO RISSO GROUP

www.cambiasorisso.com

#4 BUSINESS
MEETING
**SHIPPING
ITALY**

18 GIUGNO 2024
GENOVA, GRAND HOTEL SAVOIA

MARE, FINANZA E ASSICURAZIONI: IMPRESE E CAPITALI A CONFRONTO

CLICCA GUARDA
VIDEO INTEGRALE



#4 BUSINESS
MEETING
**SHIPPING
ITALY**

MARE, FINANZA E ASSICURAZIONI:
IMPRESE E CAPITALI A CONFRONTO

GENOVA, 14 GIUGNO 2024

IN COLLABORAZIONE CON



IN COLLABORAZIONE CON





LUCA MANGINI

Socio fondatore di A.I.Per.T.
Associazione Italiana Periti Trasporto



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



ALESSIO GNECCO

Presidente Aipam – Associazione
Ingegneri Periti Avarie Marittime



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



FABRIZIO PESCAGLIA

Claims manager
Lockton – P.L. Ferrari



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



ROCCO BOZZELLI

Risk & Insurance executive
Head of global insurance – Msc Cruises



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO





IL VOSTRO FUTURO È SULLA NOSTRA ROTTA

**Scegli Siat Assicurazioni, compagnia leader
del mercato nel settore Trasporti e Aviazione.**

Affidati alla prima compagnia italiana interamente dedicata all'assicurazione trasporti.
Nata a Genova oltre cinquant'anni fa, Siat abbina elevata professionalità, consolidata esperienza ed una esclusiva
componente tecnologica per garantire soluzioni su misura, fortemente innovative e digitali.

Per maggiori informazioni siat@siatass.com - www.siat-assicurazioni.it - Seguici su  

Unipol
GRUPPO

Siat
ASSICURAZIONI



LUCA FLORENZANO
Chief Insurance Officer
SIAT



**CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO**



LORENZO D'AMICO
Insurance director
d'Amico Società di Navigazione



**CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO**



STEFANO PARODI
Marine underwriting manager
HDI Global SE



**CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO**



NICOLÒ IGUERA
Claims executive
Cambiaso Risso Marine



**CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO**





banchero costa

INSURANCE BROKER



CARGO



INDUSTRIAL
& COMMERCIAL



MARINE



SPECIALTIES



CLAIMS

AL VOSTRO FIANCO
DAL 1975.
INSIEME DA QUASI 50 ANNI.

LLOYD'S correspondent

Member of CISO Federation



Via Pammatone 2
16121 Genova - Italy
tel. +39 010 5631 700
RUI B000014410
insurance@bcinsurance.it
www.bcinsurance.it



part of

banchero costa
NETWORK

BROKERAGE
SHIP FINANCE
SHIP AGENTS

SHIPYARDS
TOWAGE AND SALVAGE
YACHTS

RESEARCH

bancosta.com





FURIO SAMELA

Partner
Watson Farley & Williams



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



ATTILIO BRUZZESE

Chief financial officer
Sanlorenzo



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



ENRICO FAGIOLI MARZOCCHI

Marine underwriting manager
HDI Global SE



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



STEFANO MESSINA

Vicepresidente
Ignazio Messina & C



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI NELLO SHIPPING

Con la più grande practice di shipping al mondo, vantiamo una vasta esperienza nel settore del diritto marittimo in vari mercati internazionali in Europa, Asia, Oceania e Stati Uniti d'America.

Ovunque i nostri clienti operino, noi siamo in grado di fornire loro una consulenza autorevole grazie alla nostra conoscenza ed esperienza.

35+ anni di esperienza in Shipping
Finance e Diritto Marittimo

2 uffici in Italia a
Roma e Milano

700+ avvocati in
19 uffici internazionali

wfw.com/maritime

ATENE AMBURGO BANGKOK DUBAI DUSSELDORF FRANCOFORTE HANOI HONG KONG LONDRA
MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SEOUL SINGAPORE SYDNEY TOKYO



FRANCESCO FUSELLI

Amministratore delegato
banchero costa



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



ANDREA FARAGGIANA

Direttore generale
Smart Capital



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



AUGUSTO COSULICH

Amministratore delegato
Fratelli Cosulich



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



ALBERTO MACCIÒ

Blue economy desk
Bper Banca



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO





ANGELO D'AMATO

Amministratore delegato
Perseveranza di Navigazione



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



FABRIZIO VETTOSI

Managing director
VSL Club



CLICCA GUARDA
L'INTERVENTO



“Steering you in
Maritime Finance”

- Financial and Business Advisory
- M&A Advisory
- Club Deal Arrangement
- ✓ Structured Debt Arrangement
- ✓ Private Equity Investment
- ✓ Semi-Equity Investment

www.vslclub.com

GUARDA TUTTE LE FOTO DEL

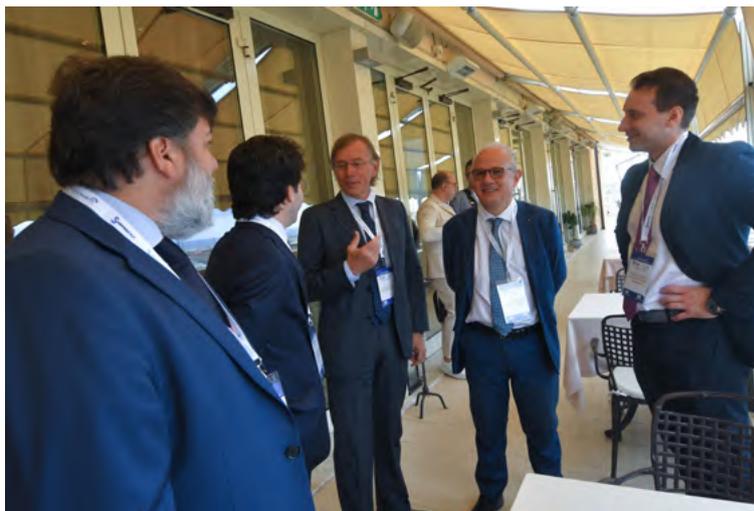
#4 BUSINESS
MEETING

SHIPPING
ITALY

MARE, FINANZA
E ASSICURAZIONI



**CLICCA QUI
E ACCEDI ALLA GALLERY**



CALENDARIO EVENTI

2025

7 MARZO

FORUM ANNUALE DI
AIR CARGO ITALY

11 APRILE

FORUM DI
SUPER YACHT 24

9 MAGGIO

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
TRAGHETTI E RO-RO

30 AGOSTO

#3 SHIPPING ITALY
TENNIS TOURNAMENT

24 OTTOBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
BREAK BULK ITALY

21 NOVEMBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
CONTAINER ITALY



BUSINESS



NETWORKING



AGGIORNAMENTO

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL
TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl
Piazza Roberto Baldini 4/66 - 16149 Genova
P.I./C.F. 02499470991

AIRCARGOITALY

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

cell: + 39 334 7889863

redazione@shippingitaly.it

capuzzo.nicola@gmail.com

SUPPLYCHAINITALY



PUBBLICITÀ

+39 010 9703071

sales@alocinmedia.it

marketing@alocinmedia.it



“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e quattro le testate giornalistiche:

SHIPPING ITALY - AIR CARGO ITALY -
SUPPLY CHAIN ITALY - SUPER YACHT 24”.