

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Morelli (Siat) fotografa il mercato delle assicurazioni marittime in Italia e nel mondo

Nicola Capuzzo · Thursday, October 8th, 2020

*Contributo a cura di Alessandro Morelli **

** Direttore tecnico Siat – Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni p.A.*

Come tutti gli anni nel mese di Settembre – in corrispondenza della conferenza Iumi – **il mercato internazionale Marine si interroga sulle prospettive e sullo stato di salute del settore e sulle maggiori criticità e sfide che lo fronteggiano.**

Il mercato italiano, per il tramite dell’Ania e delle compagnie operanti nel settore, tradizionalmente ha un ruolo importante nelle attività dello Iumi, sia mediante la partecipazione degli underwriters ai lavori della conferenza annuale, sia soprattutto attraverso l’attività che i rappresentanti delle compagnie italiane svolgono in numerosi comitati tecnici che costituiscono la spina dorsale dell’organizzazione.

Ania inoltre raccoglie dalle singole compagnie operanti in Italia i risultati tecnici, li aggrega e li inoltra allo Iumi come dato di mercato, per il successivo accorpamento con gli analoghi dati forniti dalle altre associazioni nazionali e la conseguente produzione delle analisi sui trend del mercato internazionale.

In relazione in particolare al comparto corpi, dopo lunghi anni in cui lo Iumi fotografava una situazione non incoraggiante sotto il profilo dei risultati tecnici, **quest’anno le cifre cominciano a descrivere una situazione migliore**, che d’altro canto non fa che rendere visibile nei numeri ciò che gli underwriters dei vari mercati stanno già sperimentando da almeno 18 mesi. Cioè una marcata inversione di tendenza nell’approccio tecnico ai rinnovi, nei quali sono scomparse le riduzioni di premio in presenza di buoni risultati statistici e si è invece affermato – a partire dalla seconda metà del 2018 e poi in modo sempre più marcato dal 2019 – **un trend di aumento dei premi ai rinnovi, proporzionato al risultato tecnico realizzato dalle singole flotte, ma dove anche per i rischi indenni da sinistri vengono applicati aumenti di premio.**

Tale inversione di tendenza era ritenuta da tutti come ineluttabile, a fronte di un lungo ciclo più che decennale di progressive riduzioni, che avevano a tal punto eroso il volume dei premi corpi da renderlo non più sufficiente nemmeno per coprire gli *attritional losses*, per non parlare dei *major losses*.

Riguardo a questi ultimi, è ben vero che il trend delle perdite totali di navi è in progressivo calo negli ultimi 20 anni e – secondo le cifre fornite alla Conferenza Iumi 2020 – ha raggiunto proprio nel 2020 il suo punto più basso, tuttavia **suscita preoccupazione il verificarsi di sinistri gravi, primi fra tutti gli incendi, in particolare ma non solo, a danno delle navi portacontainer.**

È interessante tuttavia notare che i dati resi pubblici dallo Iumi il mese scorso fanno intravedere a livello mondiale l'esercizio 2019 come il migliore per i corpi in termini di risultato dal 2013, in particolare dopo i tre esercizi negativi del 2016, 2017 e 2018 e, come detto, anche le prospettive per il 2020 sembrano buone, paradossalmente favorite anche dall'impatto di Covid-19 che ha sin qui esercitato un effetto di contenimento sulla sinistralità, in particolare sui danni di rilievo, sopra i 30 milioni di dollari.

La pandemia ha portato infatti a una riduzione dell'attività di navigazione soprattutto per alcune tipologie di navi – in primis navi da crociera, traghetti ed in parte navi portacontainers – dando quindi luogo a una riduzione della frequenza dei sinistri e del costo medio degli stessi; **vi sono tuttavia una serie di fattori legati al virus che potrebbero manifestarsi in modo negativo**, creando le condizioni per un aumento del costo dei sinistri.

Fra questi si evidenziano l'accumulo di valori in alcune aree esposte a uragani e tifoni, i maggiori costi di riparazione derivanti dalla difficoltà di interventi peritali e di approvvigionamento di pezzi di ricambio, il rinvio delle visite ispettive alle navi da parte delle società di classe o dei Port State Control e in ultimo le difficoltà nel ricambio degli equipaggi con i conseguenti effetti di fatica e stress su uomini costretti a rimanere a bordo delle navi per periodi molto più lunghi del normale, con conseguente incremento del rischio di errore umano.

Nel comparto Merci la situazione fotografata dallo Iumi mostra un trend più stabile negli anni recenti e generalmente un andamento tecnico migliore rispetto ai corpi, con i soli esercizi 2014 e 2015 in perdita seppur moderata e un progressivo miglioramento delle *loss ratio* negli ultimi anni, con la proiezione del 2019 come il miglior esercizio dal 2010, con una *loss ratio* linda stimata di poco inferiore al 70%: tenendo conto quindi dei costi acquisitivi, delle spese di gestione e del costo del capitale, un margine di utile fra i 5 e 10 punti percentuali.

Nel 2020 il comparto Merci è impattato da Covid-19, più sul piano del volume premi, con gli effetti recessivi che si manifestano nel 2020 e si protrarranno anche nel 2021, che su quello della sinistralità; le coperture Marine (siano esse corpi o merci) sono coperture contro i danni diretti ai beni assicurati e il virus non è di per sé causa di danno materiale al bene assicurato, salvo le fattispecie di merci deperibili, purchè garantite a piene condizioni.

Come nel comparto corpi quindi, anche per le merci – che peraltro stanno manifestando una dinamica dei tassi più contenuta – si sta assistendo a un miglioramento del trend sinistri, ma anche qui si evidenziano segnali fonte di preoccupazione quali le concentrazioni elevate di valori nei

porti (anche per effetto dei ritardi generati dalla pandemia) con le relative esposizioni ad eventi naturali catastrofali, gli incendi a bordo di navi portacontainer indotti anche dalle false dichiarazioni del contenuto dei containers al carico, le tensioni geo-politiche ed il loro impatto sul commercio internazionale.

Relativamente al peso relativo delle due linee di business principali del settore Marine – Corpi e Merci – è interessante notare come – **a livello mondiale – la ripartizione del mercato Marine fra Corpi e Merci in termini di volume premi mostra che le Merci “pesano” quasi due volte e mezzo rispetto ai corpi:** su un volume totale di \$ 28,7 miliardi le Merci rappresentano il 57,50% (\$ 16,5 miliardi) e i Corpi il 24,1% (\$ 6,9 miliardi), mentre il residuo si riferisce all’Offshore Energy (11,7%) e alle Marine Liability (6,7%).

La conferenza IUMI di settembre è il momento nel quale vengono analizzati anche i dati relativi ai principali mercati nazionali il che consente di tracciare uno spaccato per quanto concerne il nostro mercato.

Dal punto di vista della raccolta premi il mercato italiano rappresenta il 2,80% del mercato mondiale, con una raccolta di \$655 milioni, ripartiti in \$377 milioni Merci e \$274 Milioni Corpi: nel mercato italiano quindi il rapporto fra Merci e Corpi è più equilibrato rispetto al mondo, con una ratio di 1,4.

Più difficile è l’esercizio di raffronto sui risultati tecnici, poiché i singoli mercati nazionali (e così l’Italia) forniscono i danni pagati e riservati, mentre la componente di stima degli IBNR (da cui non si può prescindere per stimare il risultato degli esercizi recenti) viene calcolata dallo Iumi a livello aggregato; **non è di conseguenza possibile comparare il risultato tecnico italiano a quello mondiale, ma la sensazione è che il risultato italiano – vista la buona dinamica dei tassi ai rinnovi – possa essere mediamente migliore.**

La conferenza Iumi è anche l’occasione per portare all’attenzione dei sottoscrittori mondiali le tematiche emergenti che riguardano il comparto: fra queste oggi – oltre al tema Covid-19 – le più rilevanti sono l’applicazione al mercato assicurativo “non-life” dei principi di sostenibilità (Environmental, Social, Governance Issues), la crescente digitalizzazione nel settore Marine, certamente accelerata in modo inaspettato dal Covid-19, i cambiamenti macro-economici e geo-politici.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 8th, 2020 at 11:30 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

