

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il “contesto debole” e i fattori che preoccupano le assicurazioni marittime nel settore corpi

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 10th, 2025

Il mercato delle assicurazioni marittime ‘corpi e macchine’ sta tornando a un “contesto debole”.

Lo ha detto, in occasione della conferenza annuale dell’International Union of Marine Insurance, Ilias P. Tsakiris, presidente del comitato Iumi dedicato, spiegando che mentre la base premi complessiva continua a crescere, il contesto di rischio sottostante si sta intensificando, a causa dell’invecchiamento della flotta, di sinistri più gravi, di shock geopolitici e della complessità operativa della transizione energetica.

Il Comitato ha riferito che nel 2024 i premi assicurativi corpi a livello globale sono aumentati di circa il 3,5%, raggiungendo i 9,67 miliardi di dollari, con l’Europa che ne ha rappresentato circa il 53%, l’Asia/Pacifico il 35% e altre regioni il 12%. Questo quadro concentrato ha comportato una “forte concorrenza” nelle regioni chiave e una “significativa vulnerabilità” in caso di sinistri gravi a carico di sottoscrittori chiave. Inoltre, il valore della flotta globale è aumentato del 4%, raggiungendo una stima di 1,54 trilioni di dollari. Questo, unito a un solido mercato di compravendita, ha indicato un sentiment economico positivo, ma anche un “aumento significativo dell’esposizione”.

La gravità dei sinistri rimane al di sopra dei livelli pre-Covid, a causa dei guasti ai macchinari. Incendi ed esplosioni rimangono relativamente pochi ma costosi; la frequenza di collisioni/contatti/incagliamenti è aumentata. I sinistri per maltempo sono aumentati, legati al cambio di rotta nel Mar Rosso, a ricordare che la geopolitica ora influenza direttamente i risultati tecnici.

“Sebbene in termini di numeri principali le perdite non siano aumentate, i loss ratio rimangono sotto pressione a causa di costi più elevati, incidenti più costosi e una flotta obsoleta e più difficile da riparare” ha affermato Tsakiris. L’età media della flotta mondiale è di 22,6 anni, con il 35% delle navi che ha più di 25 anni e il 61% che ha più di 15 anni. Nel frattempo, il portafoglio ordini per navi sostitutive rappresenta un modesto 16% della flotta esistente e la rottamazione si attesta ai minimi pluriennali. Nel 2024, il 52% di tutti gli incidenti ha coinvolto navi con >20 anni, il 41% con >25 anni. Le navi più vecchie sono spesso antieconomiche da riparare, il che porta a perdite totali costruttive o persino a richieste di risarcimento per danni non riparati. L’invecchiamento della flotta è “un silenzioso ma potente motore di richieste di risarcimento” ha affermato Tsakiris.

La transizione è in corso, ma aumenta anche l'esposizione reale del settore. Nel 2024 sono stati effettuati 3.466 ordini di nuove costruzioni, di cui circa il 25% progettato per funzionare con combustibili alternativi. Nel 2025, gli ordini ricevuti fino ad oggi sono stati 763, di cui il 31% compatibile con combustibili alternativi. Lo stesso vale per le consegne: il 12,8% delle navi consegnate nel 2024 era compatibile con carburanti alternativi e si prevede che quest'anno il 15,4% delle circa 1.400 consegne sarà progettato per carburanti alternativi.

“Nuovi carburanti come metanolo, ammoniaca e idrogeno introducono profili di rischio completamente nuovi” ha commentato Tsakiris. “Assicureremo macchinari più complessi con meno riparazioni, eppure l'effetto di sostituzione è limitato, quindi l'età media della flotta mondiale continuerà ad aumentare anche con l'arrivo di nuove navi. La transizione energetica non è solo una questione di sostenibilità ambientale, ma anche di rischi” ha affermato.

Shock geopolitici come la guerra tra Ucraina e Russia e la situazione di sicurezza nel Mar Rosso continuano a plasmare il mercato delle assicurazioni marittime. La deviazione di rotta attraverso il Capo comporta tempi, costi ed esposizione a condizioni meteorologiche avverse per armatori e sottoscrittori: guasti ai motori, danni causati dalle intemperie e maggiori costi di recupero direttamente legati alle deviazioni.

Allo stesso tempo, le sanzioni stanno influenzando in particolare il mercato delle petroliere, contribuendo alla creazione di una flotta ombra che rappresenta circa il 17% della flotta globale. I controlli di conformità comportano costi, tempi e sforzi aggiuntivi. “I premi di guerra sono più elevati, ma l'accumulo di rischi è più difficile da controllare e il bilancio delle vittime – con detenzioni, rapimenti e abbandoni dell'equipaggio – continua ad aumentare” ha affermato Tsakiris.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, September 10th, 2025 at 11:00 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.