

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Shipping » I marine underwriters nuotano trattenendo il respiro

23/09/16 09:46

Shipping

I marine underwriters nuotano trattenendo il respiro

L'annuale conferenza globale IUMI svoltasi (per la seconda volta dopo l'edizione 2001) a Genova ha messo i protagonisti delle assicurazioni marittime di fronte a un mercato in sensibile declino e ricco di incognite



Genova – Per descrivere il *summit* mondiale delle assicurazioni marittime svoltosi a Genova, partiamo dall'organizzazione inappuntabile dell'evento, costruita meticolosamente dall'ANIA segreteria della sezione MAT Maritime & Transport lungo oltre un anno intenso di lavori preparatori e concretizzatasi in 6 giorni (compreso il weekend iniziale di lancio e acclimatamento dei numerosi partecipanti provenienti dall'estero) di inoppugnabile successo.

Un esito positivo certificato anche dagli applausi a scena aperta che la grande *audience* radunata all'Acquario nella serata di gala ha tributato senza false lusinghe nel suo discorso di commiato al top manager di SIAT Alessandro Morelli, a capo dell'Organising Committee genovese

(composto anche da Cristina Castellini, ANIA; Nazareno Cerni, RINA; Andrea Dalle Vedove, Generali; Massimo Garbarino, Generali; Alberto Olivari, Swiss Re; Laura Uliana, Munich Re), a testimonianza che, ancora una volta, Genova e l'Italia hanno superato la dura prova dell'accoglienza ottimale di una platea così qualificata e multietnica: circa 500 delegati - per lo più *underwriters*, dal momento che per le altre categorie di operatori professionali la partecipazione (a caro prezzo!) è limitata e comunque possibile solo su invito ovvero figurando quali *speaker*, sponsor o espositori - provenienti da 38 paesi, con il Regno Unito che domina di gran lunga la presenza (oltre 130 delegati), seguito da Germania, Italia, Stati Uniti, Paesi Bassi, Svizzera, Francia, Giappone, Norvegia per finire con Argentina, Croazia, Libano, Nuova Zelanda, Senegal (tutti con un solo partecipante).

L'edizione appena andata in archivio fa il paio con quella di 15 anni fa (purtroppo tenutasi appena due settimane dopo lo straziante 'Nine Eleven' a New York) a ribadire che sotto la Lanterna - una delle città del mondo con la massima tradizione storica nel campo delle assicurazioni marittime - ancora una volta è stata allestita una degna cornice per il più grande forum internazionale di assicurazione marittima.

“Quella incredibile tragedia di 15 anni fa aveva chiaramente lasciato i partecipanti allo IUMI 2001 con una sensazione oscura di impotenza e di dolore che aveva in parte limitato i lavori; quest'anno offriamo una nuova e positiva atmosfera, nonostante i momenti sempre più difficili che il mondo sta attraversando, dal momento che molto è cambiato in un decennio e mezzo” ha osservato Maria Bianca Farina, presidente ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) nel dare il benvenuto

agli ospiti del 142° IUMI (International Union of Marine Insurance) tenutosi al Porto Antico; un periodico e utile momento di confronto e di disamina delle nuove e solenni sfide per gli assicuratori e riassicuratori *marine* alle prese con uno scenario in continua evoluzione sotto il profilo delle tecnologie e della regolamentazione dell'industria marittima.

“La vasta e capillare comunità IUMI può essere vista come esempio molto positivo di integrazione, abbracciando persone di diverse religioni, abitudini, storia, tradizione, ma accomunati dall'essere tutti determinati a crescere nelle loro conoscenze, competenze e *business opportunities*” Farina ha inoltre osservato.

Questa eterogenea folla di professionisti delle assicurazioni ha potuto godere non solo la calda ospitalità della capitale indiscussa d'Italia dello shipping, con un programma sociale assai intenso lungo tutti i giorni - supportato dai molti sponsor, tra cui vanno citati Generali, SIAT, Swiss Re, Munich Re, Studio Siccardi Bregante, Studio Canepa, TDP Avvocati, Studio Legale Camera Verneti, Cunningham Lindsey, Cambiaso Risso Marine, RINA - ma anche numerose sessioni tecniche particolarmente interessanti e d'attualità, a partire da quella principale degli 'stati generali' del mercato.

Purtroppo alla positività dell'organizzazione dell'evento non ha potuto fare da contraltare un analogo ottimismo a livello di business. L'illustrazione del rapporto statistico annuale sul mercato delle assicurazioni marittime non ha potuto fare a meno di annotare che i premi sottoscritti globalmente nel 2015 (la copertura del database è ora vicina al 95%, comprendendo anche i dati provenienti da tutti i mercati assicurativi *marine* pertinenti, tra cui quelli di Asia, America Latina e Africa) sono stati pari a 29.9 miliardi di dollari, con una sensibile riduzione del 10,5% rispetto al dato del 2014.

“Solo una parte del calo è da attribuire alla forza dollaro rispetto ad altre valute, e fra l'altro questo non vale per tutti i segmenti, in particolare per i corpi ed offshore-energia gran parte del business è misurato in USD” non ha bluffato il vice-presidente di IUMI, Astrid Selmann. “Tutte le linee di affari hanno subito una drastica riduzione dei premi dovuta principalmente ad un'economia globale stagnante, bassi prezzi delle materie prime e ridotta attività, in particolare nel settore off-shore”.

I ricavi 2015 sono così ripartiti fra le diverse macroaree: Europa 50,4%, Asia Pacifico 27,1%, America Latina 9,8%, Nord America 5,9%, altri 6,8%; e fra le linee di business: corpi 25%, merci 52,9%, Marine 7,1%, offshore-energia 15%.

Se è vero che i risultati tecnici sono riferibili non sempre all'anno di reale accadimento, a causa del ritardo nella registrazione e liquidazione dei sinistri, il deterioramento dei conti è stato anche superiore alla media a causa della sostanziale - anche se non inaspettata - rata di aumenti delle riserve per perdite eccezionali segnalate per l'anno di sottoscrizione 2014. Nel 2015 vi sono stati un certo numero di sinistri gravi che però sono stati contabilizzati nell'anno di sottoscrizione precedente.

La raccolta premi nel settore cargo ha raggiunto 15,8 miliardi di dollari (-9,1% sul 2014); il gigantesco disastro del porto di Tianjin è la più grande perdita mai registrata nelle merci e i suoi pieni effetti sugli anni di sottoscrizione 2014 e 2015 sono ancora non del tutto spiegati. L'anno di sottoscrizione 2015 è iniziato con un rapporto sinistri a carico superiore a quello del 2014. Il rallentamento dell'economia cinese accoppiato con una discesa nei prezzi delle materie prime continueranno a incidere negativamente sul commercio mondiale e, di conseguenza, sui premi di assicurazione. Queste incertezze rendono difficile prevedere guadagni futuri, e anche il 2016 non si presenta sotto i migliori auspici se si considerano le difficoltà attuali di Hanjin Shipping e la perdita del satellite Amos 6.

Il settore corpi ha raggiunto una raccolta premi pari a 7,5 miliardi di dollari (-8,4% sul 2014); i tassi di cambio hanno probabilmente influenzato questo numero, ma in misura minore rispetto alle merci, a causa della natura globale del portafoglio. Anche se la flotta mondiale continua a crescere, il valore medio assicurato per nave ha avuto un effetto altrettanto negativo sulla raccolta premi.

La frequenza dei sinistri continua una tendenza al ribasso così come la frequenza delle *total loss* nonostante un piccolo aumento nel 2015. I costi di riparazione sono stabili o leggermente ridotti quale probabile risultato di un forte dollaro (i premi sono raccolti in valuta USA, mentre i costi di riparazione sono versati in valute locali).

Il 2014 ha visto un numero eccezionalmente basso dei grandi sinistri, ma il numero è tornato a livelli normali lo scorso anno; finora le perdite di quest'anno sono state basse, ma la performance passata non è un indicatore affidabile dei risultati futuri, quindi il resto di quest'anno e il 2017 non sono facili da prevedere.

La raccolta premi nel settore energia offshore è precipitata di un 20% a 4,5 miliardi di dollari nel 2015; la maggior parte dei lavori viene valutata in dollari USA e quindi il dollaro forte non può essere responsabile di questa diminuzione..

Il forte calo dei premi è destinato a continuare nel 2016 e le attuali condizioni al contorno non sembrano lasciare intravedere una ripresa del mercato per un certo lasso di tempo; il basso prezzo del petrolio ha costretto alla cancellazione o rinvio di un certo numero di progetti offshore, in particolare nelle acque profonde e nella regione artica, mentre i tassi di interesse bassi e l'instabilità del mercato azionario sembrano poter giocare un impatto negativo anche in futuro.

Il mercato 2016 rimane una sfida per tutte le linee di business in tutte le aree marittime, anche se i sinistri denunciati nei primi sei mesi del 2016 sembrano essere relativamente pochi.

“I prezzi dei prodotti deboli, i noli bassi e le condizioni di mercato fiacco costituiscono grandi sfide per gli assicuratori marine” annota Patrizia Kern-Ferretti, Presidente del Comitato Facts & Figures e responsabile della Marine Business presso Swiss Re Corporate Solutions. “Anche se siamo fiduciosi che la ripresa economica globale rafforzerà il commercio mondiale e, pertanto, potrà dare un maggiore sostegno al nostro settore, gli assicuratori *marine* devono adattarsi a questo ambiente che cambia, se vogliono sopravvivere e restare sul mercato in futuro”.

Il Regno Unito ha continuato a dominare lo scenario, con una quota di mercato del 13,3% (8,8% a Lloyds e il 4,5% presso International Underwriting Association). Cina e Giappone mantengono rispettivamente il 9% e l'8,7% del volume di mercato. Le statistiche dimostrano che gli assicuratori non stanno certo facendo soldi. I valori del commercio mondiale e le esportazioni sono in calo e la lenta crescita economica ha creato difficili condizioni di mercato. Un aumento della capacità di sottoscrizione è ulteriore causa di preoccupazione.

La nota situazione in corso di Hianjin Shipping Co, che ha presentato istanza di amministrazione controllata il 31 Agosto scorso, rischia di non restare un caso isolato, essendoci forte preoccupazione che tale triste destino possa riguardare altre compagnie di linea; è particolarmente forte la preoccupazione in Asia così come quella di un certo numero di operatori che stanno accumulando un debito sostanziale che potrebbe causare loro un grave problema.

Il rapporto tra i sottoscrittori e le società di classificazione è stato esaminato dal CEO del RINA Ugo Salerno il quale ha proposto un approccio innovativo parlando della sfida attuale di un mercato che richiede capacità di innovazione a soddisfare nuovi bisogni e nuove tecnologie. “La navigazione elettronica migliora diverse questioni: la sicurezza, la sostenibilità ambientale, l'efficienza operativa, considerando anche che si prevede la possibilità di avere il trasporto di navi oceaniche automatizzate e senza equipaggio entro il 2035”.

InfoSHIP EGO System, il software messo a punto da RINA e dalla sua controllata IB, è attualmente applicato ad oltre 130 imbarcazioni e dispone di un portafoglio ordini di altre 100 unità. “La navigazione elettronica significa anche affrontare certi rischi, se si considera che 445.000.000.00 USD è il costo annuale per l'economia globale derivante dal *cybercrime*. IMO ha sviluppato un progetto sulla gestione del rischio informatico mentre IACS sta lavorando su questo tema e, infine, il settore dei trasporti marittimi in associazione con IUMI ha elaborato alcune linee guida”.

Stefano Messina, in rappresentanza di Confitarma, ha tratteggiato i caratteri della flotta mercantile italiana, le sue sfide, opportunità e rischi in un mondo che cambia di continuo, presentando una concorrenzialità estrema, margini di profitto ridotti, toccate ridotte in porto, molti dei quali nuovi o in forte sviluppo.

“L'economia globale rimane ancora su livelli bassi e diversi fattori recenti vanno a minare le opportunità di recupero: le tensioni geopolitiche in molti paesi, l'economia della maggior parte dei paesi emergenti in rallentamento, il calo del prezzo del petrolio. Un altro problema drammatico è l'eccesso di capacità: l'accelerazione del gigantismo navale, con l'obiettivo di aumentare la capacità e il volume di carico e di ottimizzare costi e prestazioni, ha determinato il crollo dei noli per tutti i rami dello shipping (carico secco, cisterne, contenitori, ecc). L'introduzione di navi sempre più grandi alla ricerca di economie di scala ha causato una situazione di eccesso di offerta, in particolare nel settore dei container, ma non solo. La contrazione del commercio e il rallentamento degli investimenti infrastrutturali in molti paesi in via di sviluppo e in Africa a causa della tendenza al ribasso delle quotazioni del greggio hanno determinato un drastico calo dei prezzi di trasporto” ha osservato ancora Messina.

L'armatore genovese ha ricordato che, secondo le ultime previsioni, la capacità globale nei cantieri navali diminuirà del

20-30% nei prossimi 5 anni. “Molti piccoli cantieri stanno già scomparendo soprattutto in Cina a causa della mancanza di ordini, e quelli di grandi dimensioni stanno riducendo la loro produzione e la forza lavoro. Da gennaio ad agosto 2016 i nuovi ordini ammontano a 7 milioni di tonnellate di stazza lorda, il valore più basso degli ultimi 25 anni”.

L'ampliamento del Canale di Suez potrebbe aver migliorato la centralità del Mediterraneo, nonostante l'instabilità politica che caratterizza questa zona e gli incidenti specifici per quanto riguarda alcuni di questi paesi. “L'Italia si trova stretta tra due hub: Nord Europa, dove c'è sempre espansione infrastrutturale, investimenti in nuovi terminali, dragaggi e nuove tecnologie; Nord Africa che, anche grazie alle loro zone franche, possono attrarre investimenti e imprese votate alla internazionalizzazione. Il sistema portuale del nostro Paese deve reagire ai cambiamenti che si verificano; la riforma portuale rappresenta un significativo passo in avanti, ma deve essere fatto di più. Il processo è iniziato e deve essere completato nel più breve tempo possibile, in quanto la nostra logistica e la competitività marittima devono avvicinarsi ai livelli di eccellenza richiesti” ha detto ancora il portavoce di Confitarma, il quale ritiene che la concentrazione dei rischi su un numero inferiore di operatori, valori superiori assicurati, esposizioni in crescita, siano alcune fra le sfide più importanti per l'industria assicurativa. “L'agguerrita concorrenza e i tassi di caduta - che rappresentano un fattore tecnico positivo per gli armatori - tendono principalmente ad aumentare l'assicurazione e la capacità riassicurativa nei mercati internazionali. Gli armatori italiani preferiscono le compagnie nazionali a causa di antichi rapporti basati sulla continuità e possono contare su elevate competenze degli intermediari e dei professionisti con una rete mondiale pronta a supportare i clienti in qualsiasi momento”.

I primi tre operatori in Italia - Generali e SIAT si trovano in una posizione di leadership sia nei corpi sia nelle merci mentre Swiss Re, istituito nel 2012, ha aperto proprio a Genova il suo ufficio di riferimento - stanno contribuendo ad allargare il mercato, mentre i Lloyds sono riusciti a espandere il loro coinvolgimento nel segmento del carico con un reddito di circa 42 milioni. “Nel corso degli anni i sottoscrittori italiani hanno ampliato l'attività anche al di fuori dei confini italiani. È un dato di fatto che stanno alzando il loro profilo all'estero più che in Italia” ha concluso Messina.

Degno di nota il Discussion Panel presentato dal Comitato tecnico IFY (Inland Hull, Fishing vessels and Yachting) avente ad oggetto il delicato problema del Coating nei SuperYacht.

Moderati da Paul Miller (Hiscox), sono intervenuti noti professionisti del settore quali Alessandro Gallifuoco (Azimut Benetti Quality & Aftersale Manager), Marco Rapallo (AkzoNobel Account Manager Superyacht Europe), Luca De Angelis (IMASCO, Surveyor) e Guglielmo Camera (Partner SLCV Studio Legale Camera Verneti) che hanno analizzato, da differenti punti di vista, il delicato e fondamentale aspetto della pitturazione di un MegaYacht sia durante la sua costruzione sia nel caso si renda necessario il ripristino in corso d'esercizio dello stesso.

Il workshop è stato organizzato da Cristiano Marino, Assunzione Corpi Commerciali, Responsabile Mercati Italia e Nord Europa SIAT, Membro Italiano del Comitato IFY.

A seguire Lorenzo Pollicardo (Segretario Generale Nautica Italiana) ha fornito un'interessante e aggiornata panoramica della situazione della Nautica italiana e delle relative dinamiche e previsioni produttive, mentre Dino Ettore Cervetto (Direttore tecnico RINA) ha portato all'attenzione dell'attenta platea l'interessante ed avanzato studio che l'ente di classificazione italiano sta portando avanti in merito all'utilizzo del CNG (Compressed Natural Gas) per i trasporti a mezzo di chiatte in acque interne.

A conclusione delle tre dense giornate di conferenza il Comitato Organizzatore italiano si è riunito con gli omologhi rappresentanti dei comitati organizzatori delle prossime tre edizioni, che si terranno rispettivamente a Tokyo (2017), Città del Capo (2018) e Toronto (2019); ma IUMI, che guarda sempre lontano nella sua programmazione, ha già fissato il calendario dei successivi due summit a Stoccolma (2020) e Seul (2021).

IUMI, le cui radici risalgono al 1874, è un organismo professionale gestito da e per i suoi membri con 11 differenti specifici Comitati, e attualmente rappresenta 46 associazioni nazionali.

Angelo Scorza

©Ship2Shore 2014 P. IVA 01477140998 - All rights reserved