



Iran, l'armatore d'Amico: «Navi in zona di guerra? Solo con scorta militare. Tensioni svuotano Suez e gonfiano prezzi»•

Descrizione

(Adnkronos) «Premi assicurativi da milioni di dollari, noli che si impennano e catene logistiche sotto pressione. La crisi in Medio Oriente per Cesare d'Amico, Ceo di Amico Società di Navigazione, è prima di tutto un dilemma umano e di sicurezza. La sua posizione è netta: «No a navi in zone di guerra senza garanzie, la priorità è la sicurezza dei nostri marittimi». Se da un lato il trasporto marittimo sembra resistere a shock che rischiano di diventare strutturali, dall'altro l'esplosione dei premi rischia di avere conseguenze sul consumatore finale.

Dottor D'Amico quali sono al momento le vostre priorità?

La situazione è molto delicata. Siamo spettatori, ma servono prudenza e attenzione. Già dall'inizio del conflitto tra Ucraina e Russia io e mio cugino Paolo abbiamo preso una decisione: non mandare navi in zone di guerra. La priorità è la sicurezza dei nostri marittimi, non intendiamo metterli a rischio in nessuna maniera, almeno fino a quando non ci saranno delle garanzie di transito sicuro. Noi auspichiamo che si possano creare convogli commerciali con la scorta delle navi militari, come ai tempi dell'invasione dell'Iraq che hanno permesso di avere un transito nello stretto di Hormuz. Il presidente della nostra associazione è Confitarma -, Mario Zanetti, ha chiesto al governo italiano di guardare questa possibilità. In passato la marina militare ha svolto un lavoro perfetto. I nostri equipaggi sono sempre rimasti molto tranquilli e molto sereni avendo le navi della marina militare italiana di scorta.

Il conflitto ha causato un'impennata dei noli per le navi cisterna. Prevedete sia uno shock temporaneo o più duraturo?

Queste situazioni fanno sì che i noli si impennino. A volte si crea del panico, perché si pensa non si riesca a trovare una nave o sia impossibile trasportare il carico. Più lunga la durata, più tempo ci vorrà per tornare alla normalità. Se si dovesse guardare a quanto avvenuto con il Covid, dopo la pandemia il costo del trasporto delle merci e dei noli sono rimasti sostenuti sul lungo termine. Su

determinati valori di merce il nolo può avere un'influenza del 7%, 10%, 12%, non di più¹. Bisognerà vedere pure poi i prezzi delle merci dove si andranno a collocare. Diverso è il mondo dei container: i prodotti che vanno al loro interno sono bloccati. Parliamo di numeri molto importanti, per i prodotti raffinati si tratta di una media attorno ai 25mila dollari. In determinate situazioni abbiamo avuto picchi che hanno toccato quota 50mila dollari. In questo momento una parte del mondo non sta né importando né esportando, e questo va a influenzare sui costi, anche in maniera negativa.

I premi assicurativi hanno toccato nuovi massimi. Stanno influenzando la marginalità operativa? Come vengono ripartiti con i caricatori?

Nella fase in cui ci troviamo l'armatore sembra avere maggiore margine di manovra, ma non dimentichiamo che indipendentemente dalla possibilità di andare in quelle zone per volere dell'armatore, l'equipaggio può opporsi. In quel caso non ci sono prezzi che tengano. Queste zone, pur essendo considerate a rischio, portavano premi assicurativi standard, dai 15 ai 30 mila dollari, già considerati nel conto viaggio. Ora non è più così, è un rischio che l'armatore non intende prendere e il costo assicurativo quotato verrà pagato a parte.

State rinegoziando le clausole dei contratti di noleggio per definire chi debba sostenere l'extra-costi assicurativo?

Con la dichiarazione di zona di guerra tutta una serie di coperture assicurative sono state annullate. Ieri la Lloyd's di Londra ha cominciato a dare delle quotazioni per il passaggio di Hormuz, quotazioni che possono cambiare in ogni momento. Vengono emesse ogni 12 ore e hanno validità 7 giorni. I primi numeri sono importanti, si parla del 5% del valore della nave. In sostanza, se prendo una nave di medie dimensioni dal valore di 30 milioni di euro, significa 1 milione e mezzo. Se andiamo ad applicare la tariffe su petroliere o navi da 300 mila tonnellate, che possono valere anche 160 milioni di dollari, il passaggio è di 8 milioni di dollari e vale per una settimana. Significa che se passati 7 giorni non si è riusciti a uscire è necessario rinegoziare con l'assicurazione. Oggi questo costo viene ribaltato al noleggiatore o al caricatore, verrà poi considerato nel prezzo della merce per poi avere aumenti anche per il consumatore finale.

Avete diramato allerte o particolari messaggi ai vostri equipaggi?

Abbiamo contatti continui le nostre navi in tutto il mondo. A bordo esistono già procedure codificate in caso di situazioni di pericolo, come il trovarsi all'improvviso in una zona di guerra. Gli equipaggi sono ben addestrati e sanno quello che devono fare, inoltre hanno la possibilità di essere in continuo contatto con le proprie famiglie per poterle rassicurare, indipendentemente dal trovarsi o meno in zone di guerra. Parliamo tanto del problema del mancato arrivo delle merci, di cosa faremo, di quanto ci costerà il carrello, per non ci preoccupiamo mai di coloro i quali fanno sapere che questo carrello alla fine non aumenti troppo. Sono i nostri equipaggi che svolgono il loro lavoro con grande abnegazione e professionalità. Di questo dobbiamo essere molto orgogliosi.

La crisi come influirà sulla capacità dell'Europa di importare prodotti, raffinati e non?

I prodotti raffinati che l'Europa importa dal Golfo Persico rappresentano solo il 4%, contano molto più il West Africa e gli Stati Uniti. La crisi influenzerà il gas utilizzato nella produzione di energia. Una fetta importante di gas proviene dal Golfo Persico, e un deficit potrebbe portare alla riattivazione delle centrali termoelettriche e quindi dell'importazione di carbone dall'Australia, Indonesia e Sud Africa. Per far sì che i prezzi dell'energia non aumentino troppo bisogna trovare un giusto mix e quindi ricorrere anche al trasporto di carbone. A questo riguardo ben venga il provvedimento del governo di non fermare completamente un paio di centrali in Italia. In momenti di crisi energetica piuttosto importanti avere la possibilità di poter consumare un minimo di carbone credo sia importante. È fondamentale che tutto venga svolto nella maniera corretta cos'è da non aggravare possibili speculazioni che potrebbero esserci sugli altri prodotti.

State valutando un ritorno alla rotta del Capo per il prossimo biennio o auspicate una rapida risoluzione?

Ci auguriamo una rapida risoluzione del conflitto. Credo ci siano esigenze a livello sociale e umano che sono più importanti, a cominciare dalle persone che stanno vivendo in una zona di guerra. Passando per il Mar Rosso dal Mediterraneo, la zona di Gedda è abbastanza sicura, si transita normalmente. L'unica alternativa sarebbe passare per il Sudafrica che abbiamo continuato a operare. Sul trasporto di prodotti raffinati e sul carico secco, per noi non ha una grande influenza in termini di valore assoluto. Lo ha sul traffico delle navi container e delle grandi petroliere in rotta verso il Nord Europa il passaggio da Bab el-Mandeb a Suez. Con gli Houthis, la rotta del Mar Rosso era stata interrotta per tutti, il traffico per Suez era poi risalito a circa il 40% e ora è sceso di nuovo a un 20%. (di Marco Cherubini)

??

internazionale/esteri

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Marzo 11, 2026

Autore

redazione