

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cesare d'Amico: "Ancora nessun impatto sulle nostre navi dal conflitto in Medio Oriente"

Nicola Capuzzo · Monday, December 4th, 2023

Finora il conflitto in Medio Oriente scoppiato fra Israele e Palestina, con tutte le ripercussioni che si stanno vedendo soprattutto in Mar Rosso e in Oceano Indiano, non sta avendo un impatto significativo sille attività marittima del gruppo d'Amico Società di Navigazione.

Lo ha detto in un'intervista all'agenzia Italpress Cesare D'Amico, amministratore delegato di D'Amico Società di Navigazione, gruppo attivo sia nel liquid bulk (tramite la d'Amico International Shipping) che nel dry bulk (con la d'Amico Dry). "Non operiamo più nel traffico dei container se non una piccola attività che abbiamo tenuto in cui ci occupiamo di trasbordi per una grande compagnia" ha fatto sapere l'armatore romano.

"Abbiamo visto nel tempo che alcune direttive di traffico sono mutate, anche per motivi geopolitici. La guerra tra Ucraina e Russia prima di tutto ha avuto una grossa influenza. L'Ucraina era un grandissimo esportatore di grano e a un certo punto è venuto a mancare totalmente, di questo ne hanno beneficiato altri paesi quali il Brasile" ha spiegato d'Amico. "Con le sanzioni applicate sul piano del petrolio abbiamo visto una notevole riduzione nei traffico. Laddove la logistica perde il suo efficientamento abbiamo assistito a un beneficio per chi fa il trasporto via mare, certamente chi doveva esportare o importare ha dovuto mettere dei costi maggiori" e ciò ha significatyo rate di nolo più elevate per le navi.

Discorso diverso vale invece per ciò che riguarda il conflitto scoppiato in Medio Oriente: "Ancora non ha avuto nessun impatto, anche in termini assicurativi" ha sottolineato Cesare d'Amico, aggiungendo che "oggi i traffici e le navi ancora vanno in Israele, almeno la gran parte di esse. Chiaramente si applicano delle extra assicurazioni per il periodo in cui la nave va in quelle zone, ma al momento traffici sospesi non ce ne sono, non abbiamo la situazione già vissuta in passato quando era stato chiuso il passaggio di Suez".

L'esperto armatore ha parlato anche dela direttiva Ets (Emission Trading System) dell'UE, che dal 1 gennaio 2024 impone la riduzione di emissioni nel settore dello shipping. "Questa direttiva – ha affermato – si applica solamente per l'Europa, questo è il problema principale. Se applicata a livello mondiale avrebbe un senso e per tutti. E' chiaro che noi affronteremo questo problema nella fattispecie nostra, la tipologia di trasporto che abbiamo, riteniamo che alla fine andrà a essere un qualcosa che verrà pagato dal carico, a seconda di chi è l'importatore o esportatore. Avrà un

impatto maggiore sul trasporto dei container, ma più che altro per il settore del trasbordo. Il famoso porto di Gioia Tauro, fiore all'occhiello dell'Italia che movimenta milioni e milioni di contenitori all'anno, è principalmente un porto di trasbordo, e in questo caso verrebbe penalizzato”.

Infine Cesare d'Amico ha rivolto lo sguardo al futuro del trasporto marittimo, anche in ottica di sostenibilità: “Ancora ci sono tutta una serie di studi che si stanno facendo, non c'è una soluzione finale; sicuramente vediamo con grande favore il biofuel, una soluzione drop-in, in cui non ci sono modifiche ma si passa a un 30% di biologico che va a essere meglio del gas. Avrebbe una soluzione anche di carattere meno impattante sul fossile” ha concluso.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, December 4th, 2023 at 10:30 am and is filed under [Interviste](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.