

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Shipping » Terrorismo, guerre e pirateria: come la geopolitica condiziona lo shipping

28/06/17 17:56

Shipping

Terrorismo, guerre e pirateria: come la geopolitica condiziona lo shipping

Sul tema si sono confrontati sotto la Lanterna broker, avvocati e assicuratori, in occasione della Genoa Shipping Week



Genova - Da sempre gli eventi geopolitici influenzano i traffici marittimi, e quindi condizionano l'attività degli operatori dello shipping.

Partendo da questo presupposto, il Propeller Club di Genova, Presieduto dalla Professoressa Giorgia Boi – nell'ambito della Genoa Shipping Week – ha chiamato a raccolta una serie di esperti relatori, guidati dal Chairman dell'evento Ennio Palmesino, broker marittimo nonché Professore di Geopolitica all'università di Genova.

E proprio per introdurre il tema, Palmesino ha affrontato alcuni degli scenari che più hanno evidenziato, nel passato e nel presente, la stretta connessione tra eventi politici, ma anche guerre, terrorismo e pirateria, e trasporto marittimo di merci.

“Partendo dal recente conflitto in Crimea, che ha visto contrapposte Russia e Ucraina, si comprende chiaramente questa dinamica: se infatti una nave imbarca petrolio in Crimea, ad oggi non potrà poi scalare per completare il carico in un porto dell'Ucraina, pena il rischio di sequestro. Questa situazione, originata da un fatto di natura strettamente geopolitica, impatta pesantemente sull'organizzazione delle spedizioni marittime”.

Altro caso significativo ha riguardato negli anni passati il Bosforo e lo stretto dei Dardanelli, “che ricadono interamente sotto la giurisdizione turca, il cui obiettivo era quello di limitare il transito delle grandi petroliere. La Russia, il principale esportatore di greggio che utilizzava quella rotta per raggiungere i mercati europei, ha quindi costruito oleodotti per portare il petrolio fino alla costa del Baltico, e spedirlo via nave. Questo ha ovviamente comportato, per molti degli importatori, compreso l'Eni, un considerevole aggravio in termini di tempi e costi delle spedizioni, poiché la rotta Baltico-Italia è molto più lunga rispetto a quella tra Mar Nero e Italia”.

Palmesino cita poi altri esempi di come gli assetti geopolitici possano influire sui traffici marittimi, come le mire di Russia e Canada sui mari artici, dove passa la rotta di nord-est, “che è stata aperta solo da pochi anni ma il cui peso, per ora modesto, è destinato a crescere nel tempo”, o le sanzioni contro l'Iran, che “per ripicca aveva minacciato di chiudere lo stretto di Hormuz, dai cui ogni giorno transita 1/3 di tutto il petrolio movimentato nel mondo. Ovviamente una tale ipotesi, che non si è mai concretizzata, avrebbe avuto un impatto enorme sugli equilibri energetici mondiali e anche sul trasporto marittimo”.

Tutte queste situazioni, impattando sullo shipping, hanno comportato un'evoluzione del quadro normativo che regola i rapporti tra i soggetti di una spedizione marittima: "Fino a non moltissimi anni fa – ricorda infatti l'avvocato marittimista Francesco Siccardi, dello studio Siccardi Bregante – nei contratti di noleggio erano previste clausole di forza maggiore (che comprendevano per esempio le guerre), dei trading limits (che vietavano il transito della nave in aree considerate ad alto rischio) e i safe ports (porti considerati sicuri)". Uno schema che, dopo l'11 settembre 2001, il dilagare del terrorismo di matrice islamica e della pirateria, specie in Somalia, si è dimostrato insufficiente: "A quel punto il BIMCO, sui cui formulari si basano la maggior parte dei contratti di noleggio navale stipulati nel mondo, ha iniziato a prevedere nuove clausole per delineare con maggior chiarezza le responsabilità delle parti, owner e charterer, rispetto ad eventi eccezionali di natura strettamente geopolitica".

Così come i contratti di noleggio, anche le coperture assicurative corpi hanno subito un'evoluzione dettata dai mutamenti del contesto internazionale, e dall'insorgere di nuovi rischi, "primo fra tutti – ricorda Mauro Iguera, Amministratore delegato di Cambiaso Riso – quello della pirateria, fenomeno che è sempre esistito e che perdura tutt'oggi, ma che negli anni a cavallo del 2010 ha sperimentato un incremento notevole, con modalità del tutto nuove specie nel Corno d'Africa". Se infatti i tradizionali atti di pirateria, come quelli che abitualmente ancora si verificano in Sud America o Asia, "sono costituiti da rapine a bordo delle navi, la criminalità organizzata della Somalia ha iniziato a sequestrare le navi, con carico ed equipaggio, e a chiedere un ingente riscatto. Una situazione inedita, che ha comportato la necessità di studiare nuove ed apposite coperture assicurative".

Nell'intervento di Iguera tornano poi i temi preannunciati ad inizio conferenza da Palmesino, come il canale del Bosforo, "dove ogni anno transitano 40.000 navi, con i connessi rischi di incidente. Trattandosi però di un'area che ricade interamente sotto la giurisdizione turca, Ankara ha creato un apposito ente che è l'unico autorizzato ad intervenire e a compiere salvataggi, con costi ingenti e condizioni solitamente sfavorevoli per gli armatori. Per questo sono state create polizze apposite, che tengono conto di questo scenario, generato da scelte di natura politica".

Non manca poi un accenno alla questione delle sanzioni internazionali, specie in relazione all'Iran: "Citando un caso che ci ha riguardato direttamente, posso rivelare che a ottobre 2016 Cambiaso Riso era sul punto di chiudere un contratto per la copertura corpi dell'intera flotta di IRISL, con un assicuratore scandinavo. Dopo l'elezione di Donald Trump alla presidenza degli USA, però, la società che avrebbe dovuto fornire la copertura si è tirata indietro temendo un nuovo peggioramento dei rapporti tra Washington e Teheran. Abbiamo quindi perso il contratto non tanto per un mutamento del contesto geopolitico, ma solo per il timore che esso si potesse verificare in futuro".

Questioni che, con qualche distinguono, riguardano anche le coperture assicurative per le merci che viaggiano via mare: "A differenza di quanto avviene per i copri, i contratti di copertura dei carichi sono unici, e riguardano sia i rischi ordinari che quelli straordinari, ovvero quelli dovuti a guerre, crisi politiche, terrorismo e pirateria" spiega Alessandro Morelli, Direttore Operativo di SIAT.

"Il contratto è di base world-wide, anche se ovviamente esistono delle limitazioni che riguardano per esempio i paesi sottoposti a sanzioni internazionali o le giurisdizioni che impongono per legge coperture fornite da assicuratori locali".

Francesco Bottino