



Dynacom, propiedad de George Prokopiou, es una de las pocas empresas legales dispuestas a navegar hacia y desde el Golfo.

FT
FINANCIAL
TIMES

Mientras los misiles iraníes sobrevolaban el estrecho de Ormuz el domingo pasado, paralizando casi por completo el tráfico en una de las rutas comerciales más importantes del mundo, un multimillonario

griego dirigía sus barcos directamente hacia la zona de conflicto.

Dynacom Tankers, propiedad de George Prokopiou, de 79 años, ha enviado al menos cinco petroleros a través de la estrecha vía navegable situada en la desembocadura del Golfo desde el estallido de la guerra con Irán el sábado, lo que la convierte en una de las pocas empresas legales dispuestas a afrontar el viaje.

"La mayoría de los propietarios han suspendido los tránsitos... hasta que las cosas se calmen", dijo un corredor marítimo. "Pero hay unos pocos bucaneros dispuestos a correr el riesgo". Las recompensas son muy jugosas. Las tarifas de flete de los petroleros que salen del Golfo se han más que duplicado desde el viernes, alcanzando máximos históricos. Según la agencia de información

sobre precios Argus, un sólo petrolero de gran tamaño (VLCC) que realice el peligroso viaje a través del estrecho hasta China ganaría unos 500 000 dólares al día, sin contar el coste del seguro adicional contra riesgos de guerra.

Mientras que los riesgos para los propietarios son el dinero y los petroleros, los marineros a bordo están poniendo en peligro sus vidas. Irán ha amenazado con "incendiar" cualquier barco que intente pasar, y ha atacado unos nueve desde que comenzó el conflicto, con al menos tres marineros muertos.

Todos los buques de Dynacom apagaron sus transpondedores, dispositivos que transmiten automáticamente la ubicación y la identidad de un buque, para su paso por el estrecho.

Los datos de seguimiento de buques muestran que el petrolero Athina de Dynacom, que se encontraba en la región antes de los ataques, dejó de transmitir el sábado por la tarde al sureste de la vía navegable, antes de reaparecer a la tarde siguiente en el Golfo. El buque sin carga llegó al puerto de Sitrah, en Baréin, el lunes y zarpó dos días después con un cargamento de petróleo.

Nacido en el seno de una familia adinerada de Atenas en 1946, Prokopiou forma parte de la última generación de armadores griegos que llevan mucho tiempo dominando el comercio marítimo. Descrito por una persona cercana a él como "modesto" y "adicto al trabajo", rara vez se le ve sin su característica gorra de béisbol y conduce un viejo SUV Mercedes, sin seguridad, algo poco habitual

entre la élite de armadores griegos.

Prokopiou pasa la mayor parte del año en su megayate, el Dream, de 106,5 metros de eslora, actualmente atracado en la Riviera ateniense, y su amplia cartera inmobiliaria le ha valido el apodo de "el rey de los bienes raíces" en su país natal. El año pasado compró una participación en el Four Seasons Astir Palace, la única propiedad griega del grupo hotelero de lujo, junto con el puerto deportivo contiguo de Vouliagmeni, que da servicio principalmente a megayates.

Tras comprar su primer barco a mediados de los 20 años, Prokopiou construyó una enorme flota en todo el mundo, junto con una reputación de arriesgado. Las tres compañías navieras del magnate griego cuentan con más de 150 buques en el agua y unos 85 más en construcción, según una persona familiarizada con el asunto.

"Es una leyenda del sector y una de esas personas que se dedican a lo que llamamos negocios 'premium'", afirmó un corredor marítimo que ha trabajado con las empresas de Prokopiou en los últimos años, utilizando un eufemismo para referirse a operaciones que son legales pero que conllevan riesgos mucho mayores.

La empresa Dynacom Tankers, propiedad de Prokopiou, ha transportado decenas de millones de barriles de crudo ruso durante el último año y es uno de los mayores transportistas de esta mercancía desde que Moscú lanzara su ofensiva contra Ucrania a principios de 2022, según un análisis del FT basado en datos de Kpler y registros de propiedad de buques.

El multimillonario suscitó polémica en 2022 cuando, meses después del estallido de la guerra, afirmó que "las sanciones nunca han funcionado", aunque no hay indicios de que las haya incumplido.

La Agencia Nacional de Prevención de la Corrupción de Ucrania incluyó a Dynacom Tankers en su lista de "patrocinadores internacionales de la guerra" por su papel en el transporte de crudo ruso, acusándola de "reponer el presupuesto del país agresor y financiar la invasión rusa". Sin embargo, en 2023 retiró a Dynacom de la lista y en 2024 retiró la lista por completo, tras la presión de sus socios extranjeros.

Prokopiou siempre había actuado dentro de la legalidad, según el corredor marítimo, y había cumplido con los límites de precios y otras restricciones al comercio de crudo ruso. Pero añadió que la disposición del multimillonario a transportar cargamentos que otros no querían era "donde obtenía la mayor parte de su margen".

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, que representa a los tripulantes, ha ordenado el pago de "bonificaciones" a quienes operan en el estrecho de Ormuz desde el lunes, con el fin de hacer cumplir la duplicación tanto de los salarios como de las prestaciones por fallecimiento e incapacidad. Los tripulantes también pueden negarse a navegar con "repatriación a cargo de la empresa y una indemnización equivalente a dos meses de salario base". Prokopiou y Dynacom Tankers no respondieron a una solicitud de comentarios. ✦