

Home » Politics » Le navi sanzionate e i Lloyd's di Londra hanno fatto esplodere la crisi di Hormuz

Le navi sanzionate e i Lloyd's di Londra hanno fatto esplodere la crisi di Hormuz

Al Propeller Club Livorno "Economia del mare: war risk e profili assicurativi. Quali implicazioni?" Analisi delle conseguenze delle tensioni geopolitiche sul commercio globale.

📅 27 Maggio 2026 📍 Politics, Shipping 👤 Lucia Nappi



LIVORNO – “Non è la crisi di Hormuz ad aver fatto esplodere i costi del trasporto marittimo del petrolio come si tende a pensare nell’immaginario collettivo”. – «Il vero elemento di pressione è **la politica sanzionatoria che ha colpito alcuni Paesi e, con essi, l’intero equilibrio della stiva mondiale**”.
Così **Fabrizio Vettosi, amministratore delegato di VSL SpA**, è intervenuto all’incontro del Propeller Club Livorno dal titolo “*Economia del mare: war risk e profili assicurativi. Quali implicazioni?*”, che ha riunito esperti del settore marittimo, assicurativo e legale per analizzare **le conseguenze delle tensioni geopolitiche sul commercio globale**.

All’appuntamento, svolto ieri sera presso la sede dello Yacht Club labronico, sono intervenuti: **Roberto Armana, CEO di PCA Broker, Alberto Batini di BTG Legal e Pino Musolino, past president di MEDPorts e Fabrizio Vettosi, amministratore delegato di VSL SpA**, in un confronto che ha messo al centro le ricadute meno visibili ma più strutturali delle crisi internazionali: assicurazioni, rischio guerra e dinamiche dello shipping. L’incontro è stato moderato dai **giornalisti Francesco Filiali (Messaggero Marittimo) e Pietro Roth (Assarmatori)** che hanno guidato il dibattito tra i diversi contributi dei relatori.

L'iniziativa, **ha spiegato in apertura la presidente del Propeller Club Livorno, Maria Gloria Giani**, nasce dall'esigenza di affrontare un tema di strettissima attualità da una prospettiva diversa dal dibattito pubblico più immediato. In un contesto particolarmente acceso, ha sottolineato, emergono spesso interpretazioni non sempre precise sugli aspetti assicurativi e sulle dinamiche che stanno interessando il settore dello shipping. Da qui la scelta di promuovere un momento di approfondimento con relatori di alto profilo, con l'obiettivo di offrire strumenti di lettura più chiari e completi.

Nel suo intervento, Vettosi ha quindi ridimensionato il peso attribuito alla sola crisi di Hormuz, pur riconoscendone l'impatto simbolico sui mercati energetici. A suo avviso, il vero snodo è un altro: **l'effetto combinato delle sanzioni internazionali**, iniziate contro la Russia e poi estese a Iran e Venezuela, che hanno progressivamente alterato i flussi globali.

"Queste misure hanno determinato un assorbimento di stiva dal mercato", ha spiegato, evidenziando come il problema non risieda tanto nei volumi di greggio prodotti, quanto nella capacità di trasporto disponibile. L'Iran produce circa 3,5 milioni di barili al giorno ed esporta quasi integralmente, il Venezuela poco più di 2,5 milioni, mentre la Russia raggiunge circa 10 milioni di barili giornalieri, con esportazioni pari a 4,5 – 5 milioni di barili giornalieri.

Il punto critico, secondo Vettosi, è che le sanzioni non hanno colpito solo le merci, ma anche le navi coinvolte nei traffici. "Se una nave è sanzionata, anche se resta ferma o effettua un solo viaggio, viene comunque bannata e non può essere impiegata su altri mercati", ha osservato. Questo **meccanismo avrebbe ridotto drasticamente la capacità complessiva di stiva disponibile a livello globale.**

Un effetto che, ha aggiunto, ha finito per superare persino la perdita diretta di petrolio dal mercato: la riduzione della flotta operativa sanzionata è risultata, in termini di impatto, più rilevante delle stesse quantità di greggio teoricamente sottratte.

In realtà, ha precisato, i flussi non si sono interrotti ma semplicemente ridistribuiti. "Il petrolio continua a circolare soprattutto verso la Cina e verso quei Paesi che hanno progressivamente assorbito questi volumi", ha spiegato. Negli ultimi anni, infatti, il greggio iraniano si è concentrato quasi esclusivamente su due destinazioni: Cina e India.

Due mercati che non solo assorbono la materia prima, ma la trasformano anche in prodotti raffinati: per il consumo interno, nel caso della Cina, e anche per l'export nel caso dell'India, con destinazioni che arrivano fino all'Europa.

Un quadro che, secondo Vettosi, ridisegna completamente la lettura delle tensioni sui costi del trasporto marittimo: non un singolo punto critico, ma una somma di restrizioni che hanno modificato in profondità la struttura stessa dello shipping globale.

"Sottovalutiamo l'insicurezza geopolitica, ma continuiamo a costruire banchine"

"Il traffico container in Italia è fermo da 20 anni a 10 milioni di teu, servono davvero nuove banchine?" – "Sottovalutiamo il rischio geopolitico e continuiamo a costruire opere". "Ci servono davvero tutte queste nuove banchine per contenitori?" E' l'allarme lanciato da **Pino Musolino, past president di MEDPorts**, il rischio di investimenti inutilizzati nei porti italiani evidenzia come il settore marittimo e logistico stia attraversando trasformazioni rapidissime, alla luce delle crisi geopolitiche internazionali, trasformazioni che secondo il manager richiederebbero una regia nazionale forte e competente.

Il manager ha messo in guardia dai possibili effetti degli investimenti infrastrutturali portuali realizzati senza una pianificazione strategica complessiva. A suo giudizio emergeranno criticità "non preventivate" mentre le opere saranno già in corso o completate.

Riferendosi ai progetti finanziati dal PNRR, ha ricordato che nei porti italiani sono previsti investimenti per circa 3 miliardi e 850 milioni di euro, criticando l'assenza di una valutazione preliminare sull'effettiva utilità di alcune opere, per la quale servirebbe una guida nazionale capace di definire priorità strategiche.

Secondo Musolino, il problema è che spesso “il centro fa fatica a capire di cosa si sta parlando”, anche su temi tecnici fondamentali come le clausole assicurative legate al trasporto marittimo e ai rischi di guerra. Puntando l’attenzione sulla debolezza italiana nel campo dell’assicurazione e della logistica internazionale, ha sottolineato che l’Italia, pur essendo la seconda manifattura d’Europa, continua a vendere gran parte dei propri prodotti con contratti “ex works”, cioè lasciando al compratore l’onere del trasporto e dell’assicurazione fin dall’uscita dalla fabbrica. Una modalità tipica dei Paesi in via di sviluppo. “Non abbiamo un campione nazionale del trasporto e dell’assicurazione”, ha dichiarato, spiegando che così il Paese rinuncia a miliardi di euro di valore aggiunto sui beni che già produce.

I Lloyd’s di Londra hanno fermato le navi a Hormuz, non è stata la crisi geopolitica

L’avvocato Alberto Batini, dello studio BTG Legal, ha evidenziato come il mercato delle assicurazioni marittime sia diventato uno dei principali fattori in grado di influenzare gli equilibri del commercio globale, incidendo direttamente sulle rotte, sui costi e sulla competitività dei traffici internazionali.

Batini ha ricordato che il 3 marzo scorso, quando i Lloyd’s di Londra hanno sospeso la copertura assicurativa dei rischi per le navi in transito nello Stretto di Hormuz, la decisione di fatto ha paralizzato il traffico marittimo nello snodo .

Secondo il legale, non sono state direttamente le tensioni geopolitiche a fermare le navi, ma la scelta del mercato assicurativo di interrompere le coperture. Senza garanzie assicurative adeguate, infatti, gli armatori hanno preferito bloccare i transiti piuttosto che esporsi a rischi economici insostenibili.

La vicenda dimostra come il settore assicurativo sia oggi in grado di incidere concretamente sugli equilibri geopolitici ed economici internazionali, influenzando non solo il traffico marittimo, ma anche il prezzo globale del greggio e, a effetto domino, i costi dei noli e della logistica mondiale.

L’aumento dei premi assicurativi riflette infatti la crescente instabilità internazionale: “Secondo JP Morgan il dato più significativo è che circa 329 navi operano nel Golfo Persico richiedendo complessivamente coperture assicurative per oltre 350 miliardi di dollari”, ha spiegato Batini, esposizioni assicurative enormi. “Coperture private che in questa fase non vengono più garantite in misura adeguata, perché gli assicuratori non vogliono assumersi un livello di rischio di cui non riescono a prevedere durata ed evoluzione del conflitto”.

Link: [Le navi sanzionate e i Lloyd’s di Londra hanno fatto esplodere la crisi di Hormuz - Corriere Marittimo](#)