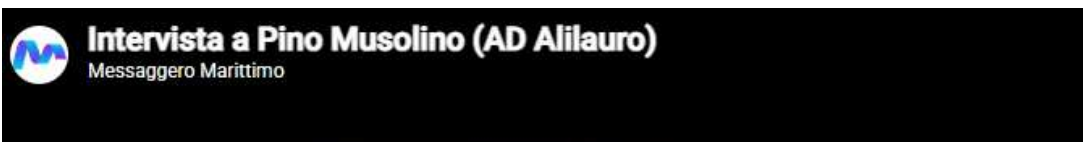


Oggi alle 11:07 Francesco Filiali

Le assicurazioni come nuova frontiera geopolitica

War risk, Mediterraneo e shipping: Musolino analizza crisi geopolitiche, assicurazioni e rotte marittime



LIVORNO – Le crisi geopolitiche non restano mai confinate nei palazzi della diplomazia o nelle mappe degli analisti militari. Prima o poi scendono lungo le rotte commerciali, attraversano i porti, penetrano nelle filiere logistiche e finiscono perfino dentro il carrello della spesa.

È da questa consapevolezza che ha preso forma l'incontro promosso dal **International Propeller Clubs** dedicato ai riflessi delle tensioni internazionali sul trasporto marittimo e sul sistema assicurativo dello shipping, un confronto che ha riunito a **Livorno** operatori, giuristi ed esperti del mare in un momento storico in cui il Mediterraneo è tornato ad essere uno degli epicentri della competizione globale.

Tra gli interventi più attesi quello di **Pino Musolino**, che ha offerto una riflessione ampia sul rapporto tra instabilità geopolitica, rischio assicurativo e vulnerabilità delle supply chain, collegando le grandi tensioni internazionali alla quotidianità economica delle famiglie europee.

Secondo **Musolino**, il tema delle coperture war risk non può più essere considerato una questione tecnica relegata agli specialisti del settore marittimo. Al contrario, si tratta ormai di uno degli elementi più delicati nella ridefinizione degli equilibri economici globali. *“Le dinamiche delle clausole war risk che si pensava fossero dimenticate dopo la seconda guerra del Golfo sono tornate a essere super attuali”*, ha spiegato, sottolineando come oggi le decisioni dei mercati assicurativi abbiano talvolta un peso persino superiore alle scelte degli Stati.

Il riferimento è soprattutto alle recenti tensioni nell’area mediorientale e alle conseguenze operative registrate lungo le principali rotte energetiche e commerciali.

In particolare, **Musolino** ha richiamato il caso dello **Stretto di Hormuz**, dove nella fase più acuta della crisi il traffico marittimo ha subito un rallentamento non tanto per decisioni politiche formali quanto per le difficoltà legate alle coperture assicurative.

“Lo stretto non si è chiuso perché lo hanno chiuso gli Stati, ma perché non c’era sufficiente copertura assicurativa per le navi”, ha osservato, ricordando come il mercato londinese abbia poi corretto la propria posizione, precisando che le coperture sarebbero rimaste disponibili, ma a costi enormemente superiori.

È proprio questo, secondo l’amministratore delegato di Alilauro, uno degli aspetti più sottovalutati delle crisi contemporanee: **l’impatto commerciale e finanziario delle tensioni geopolitiche può rendere impraticabile una rotta ben prima che intervengano blocchi militari o sanzioni ufficiali. Una dinamica che si scarica lungo tutta la catena logistica, dagli armatori agli operatori cargo, fino ai consumatori finali.**

“Dallo shipper alla signora Mariuccia che va al supermercato e ha una spinta inflativa che la colpisce”, ha detto **Musolino**, sintetizzando con efficacia il legame sempre più stretto tra geopolitica e vita quotidiana.

La perma crisi riporta il Mediterraneo al centro

Nel suo intervento, **Musolino** ha poi allargato l’orizzonte al ruolo strategico del Mediterraneo, definendolo nuovamente centrale negli equilibri globali dopo decenni in cui si riteneva che il baricentro economico mondiale si fosse spostato definitivamente verso il Pacifico. Una centralità tornata evidente sia per effetto degli investimenti internazionali sia, soprattutto, per il susseguirsi di crisi che hanno riportato attenzione sui grandi choke points marittimi.

L’ex presidente di MedPorts ha ricordato come già il blocco del Canale di Suez causato dalla Ever Given nel 2021 avesse rappresentato un primo campanello d’allarme sulla fragilità delle catene logistiche globali. Sei giorni di interruzione furono sufficienti per generare effetti economici enormi e dimostrare quanto il sistema internazionale fosse dipendente da pochi snodi marittimi strategici. Da allora, tra crisi nel Mar Rosso, tensioni iraniane e instabilità diffusa nel Medio Oriente, il Mediterraneo è tornato stabilmente al centro della scena.

“Negli ultimi tre millenni ogni volta che il Mediterraneo è stato incerto e combattuto, l’intero pianeta è stato incerto e combattuto”, ha affermato **Musolino**, offrendo una lettura storica che collega le attuali tensioni ai grandi cicli geopolitici del passato. Nel suo ragionamento trovano spazio i romani, Venezia, l’impero britannico e gli Stati Uniti, tutti accomunati dalla necessità di controllare i punti nevralgici del commercio marittimo.

Secondo **Musolino**, **la vera frattura degli ultimi anni riguarda però soprattutto il modello economico costruito negli ultimi tre decenni.** La globalizzazione illimitata, le catene produttive estremamente lunghe, il just in time e la dipendenza dall’Asia come fabbrica del mondo hanno mostrato improvvisamente tutta la propria vulnerabilità. Il Covid, le guerre commerciali, le tensioni nel Mar Rosso e le crisi energetiche hanno costretto governi e imprese a ripensare concetti che sembravano intoccabili.

Per il manager veneziano, il settore marittimo si trova oggi davanti a una trasformazione strutturale che richiede capacità di adattamento, visione strategica e nuove competenze. Non basta più ragionare soltanto in termini di efficienza economica; occorre integrare stabilità geopolitica, resilienza logistica e sostenibilità finanziaria all'interno delle strategie industriali e assicurative.

La metafora finale utilizzata da **Musolino** richiama direttamente la cultura marinara e sintetizza il clima che attraversa oggi lo shipping internazionale. *“I mari calmi non hanno mai fatto un buon marinaio”*, ha detto, spiegando come proprio le fasi di maggiore turbolenza siano quelle in cui emergono competenze, preparazione e capacità di governo delle crisi.

L'incontro promosso dal Propeller Club livornese ha così confermato quanto il mondo marittimo sia oggi uno dei principali osservatori privilegiati delle trasformazioni geopolitiche globali. Perché è lungo le rotte del mare che si misurano in anticipo gli equilibri economici, politici e strategici del futuro.

Link: [Le assicurazioni come nuova frontiera geopolitica - Messaggero Marittimo](#)