



2 ore fa Francesco Filiali

La trappola di Hormuz

Vettosi al Propeller: il War Risk stravolge i tanker. Così sanzioni e geopolitica ridisegnano le rotte dell'oro nero



LIVORNO – C'è un filo invisibile, eppure solidissimo, che unisce le banchine del porto di Livorno alle acque tumultuose dello Stretto di Hormuz. Un filo fatto di rotte tracciate sulle carte nautiche, di polizze assicurative i cui premi salgono alle stelle e di flussi costanti di oro nero che si spostano da un emisfero all'altro, sfidando la geografia e la storia.

Questo filo è stato teso e analizzato con straordinaria lucidità da **Fabrizio Vettosi, Managing Director di VSL**, nel corso del suo recente intervento all'International [Propeller Club Port of Leghorn](#). La sua tesi di fondo, supportata da una mole impressionante di dati macroeconomici e di shipping, solleva un velo sulle ipocrisie del commercio globale: **la logistica dell'energia non è più una semplice questione di domanda e offerta, ma è diventata l'arma principale di una guerra di posizione geopolitica ed economica globale.**

Guardando la mappa del mondo per come si è ridefinita nell'ultimo quindicennio, ci si accorge che il pianeta dell'energia ha cambiato pelle.

Se nel 2010 la produzione globale di greggio si attestava sui ottantasei milioni di barili al giorno, nel 2025 la cifra ha toccato la quota record di centosei milioni di barili. Ma la vera rivoluzione non sta nel volume, bensì nella geografia di questa crescita. Quasi l'intero differenziale di venti milioni di barili è stato assicurato da due soli attori: gli Stati Uniti d'America e il Medio Oriente. Washington, grazie alla rivoluzione dello shale oil, ha compiuto un balzo produttivo formidabile, trasformandosi da storico importatore e consumatore famelico a esportatore aggressivo, con la necessità strutturale di ribilanciare il proprio deficit commerciale attraverso il collocamento all'estero dei propri prodotti energetici. La Russia, dal canto suo, nonostante le sanzioni occidentali e i tentativi di isolamento diplomatico, rimane saldamente il terzo player globale, una vera e propria valvola di sicurezza energetica del pianeta, forte di una capacità produttiva residua che attende solo di essere riversata sui mercati affamati.



La geografia dei colli di bottiglia e il paradosso della stiva

La nuova logistica del petrolio deve fare i conti con i vecchi confini della natura e della storia, rappresentati dai grandi colli di bottiglia marittimi. Tra questi, lo Stretto di Hormuz si conferma il cuore pulsante e, al tempo stesso, la gola vulnerabile dell'architettura energetica mondiale. Quando Hormuz rallenta o si blocca sotto il peso delle tensioni internazionali e dei "War Risk", l'onda d'urto si propaga istantaneamente lungo l'intero emisfero.

L'analisi presentata a Livorno dimostra chiaramente come l'impatto di un'eventuale restrizione di Hormuz non sia, come spesso si crede, un problema esclusivamente cinese. L'intero Estremo Oriente subisce una paralisi asfittica: dal Giappone alla Corea del Sud, fino ai paesi emergenti del Sud-Est asiatico, la dipendenza da questo passaggio è un legame di sangue economico impossibile da recidere nel breve periodo.

Qui si innesca il primo, grande **paradosso del mercato contemporaneo dello shipping tanker**. Sulla carta, i dati della flotta globale indicherebbero un'eccedenza teorica di stiva, una sovraccapacità che in un mercato normale dovrebbe spingere i noli verso il basso. Eppure, i noli non crollano, e il costo del trasporto marittimo rimane aggrappato a vette elevatissime.

La spiegazione non risiede nei cantieri navali, ma nelle cancellerie diplomatiche e nei teatri di guerra. Le sanzioni internazionali, le deviazioni forzate attorno al Capo di Buona Speranza per evitare i teatri di crisi del Mar Rosso e di Bab el-Mandeb, e la necessità di frammentare le rotte commerciali creano una drammatica

inefficienza artificiale. Le tonnellate-miglia aumentano a dismisura: **le navi devono viaggiare più a lungo, consumare più carburante e rimanere impegnate per settimane in più per trasportare lo stesso quantitativo di merci.** Questa inefficienza sistemica assorbe l'eccesso di offerta e mantiene artificialmente alta la pressione sui costi del trasporto.

I profili assicurativi come termometro della crisi

In questo scenario di instabilità permanente, **il mercato delle assicurazioni marittime ha smesso di essere un semplice servizio finanziario di retroguardia per diventare il vero arbitro dei traffici.**

I premi per il rischio di guerra non sono più una voce marginale nel bilancio di una spedizione, ma una variabile strategica capace di determinare la redditività di una rotta o l'esclusione di un intero porto dai grandi flussi commerciali. L'incremento dei costi assicurativi riflette fedelmente la mappa del rischio geopolitico, agendo come una tassa invisibile che colpisce in modo asimmetrico gli attori globali.

L'Europa, priva di una vera autonomia energetica e stretta tra la rinuncia ai corridoi terrestri orientali e la vulnerabilità dei collegamenti marittimi meridionali, si ritrova a essere il soggetto più esposto a questa tempesta perfetta. **Ogni dollaro in più pagato per assicurare una supertanker che attraversa i checkpoints oceanici si traduce in una perdita di competitività per il sistema industriale del Vecchio Continente.**

Al contrario, **gli Stati Uniti osservano questa dinamica da una posizione di relativa sicurezza e di oggettivo vantaggio economico:** la loro indipendenza energetica, unita alla capacità di esportare verso i mercati europei e asiatici, trasforma la crisi della logistica tradizionale in un'opportunità di penetrazione commerciale e di riequilibrio dei conti nazionali.

Verso un nuovo ordine marittimo frammentato

Le conclusioni che emergono dalla lucida disamina dell'esperto sono chiare e non lasciano spazio a facili ottimismo. Il futuro del costo del trasporto marittimo e, di conseguenza, dei prezzi dell'energia al consumo non dipenderà dalle dinamiche spontanee del mercato o dal varo di nuove navi. La chiave di volta risiede esclusivamente nella geopolitica, nell'eventuale allentamento dei regimi sanzionatori e nella stabilità dello Stretto di Hormuz.

Finché i grandi colli di bottiglia del commercio mondiale rimarranno ostaggio di conflitti regionali e di strategie di contenimento tra superpotenze, la logistica globale rimarrà strutturalmente inefficiente, costosa e imprevedibile. Il mondo del mare, che per secoli è stato il motore dell'integrazione e della globalizzazione, si trova oggi a essere lo specchio di una frammentazione profonda. Una frammentazione in cui il diritto della navigazione cede il passo al calcolo del rischio bellico e dove ogni singola rotta petrolifera diventa una linea del fronte in un conflitto globale non dichiarato, ma drammaticamente reale. Per lo shipping, la vera sfida del domani non sarà tecnologica, ma di pura sopravvivenza geopolitica.

Link: [La trappola di Hormuz - Messaggero Marittimo](#)