

POLITICA & ASSOCIAZIONI

L'illusione dello Stretto di Hormuz: se finanza ed energia riscrivono le regole dello shipping

Costi milionari e sanzioni: le polizze di Londra e l'energia frenano lo shipping secondo quanto emerso al Propeller Club di Livorno

DI CINZIA GAROFOLI | 28 MAGGIO 2026



Le crisi marittime nello Stretto di Hormuz e nel Mar Rosso non si risolvono più soltanto con i dispiegamenti militari. C'è una dimensione meno visibile, ma molto più impattante, che governa la navigazione commerciale globale: quella dei modelli attuariali della City londinese e dei flussi strutturali dell'energia mondiale. È quanto emerso dal recente dibattito promosso dal Propeller Club di Livorno presso lo Yacht Club guidato da Maria Gloria Giani. Un confronto, moderato dai giornalisti Francesco Filiali e Pietro Roth, che ha messo attorno allo stesso tavolo analisti, legali e operatori del settore per scardinare i luoghi comuni che circondano il 'war risk'.

Il primo paradigma a cadere è stato quello della chiusura fisica delle rotte con l'analisi legale dell'avvocato Alberto Batini (Btg Legal) che ha riposizionato la narrazione sugli eventi dello scorso febbraio: a bloccare il transito di oltre 150 petroliere a Hormuz non è stata una flotta da guerra, ma la revoca simultanea delle coperture da parte dei grandi riassicuratori globali. Di fronte a un accumulo di rischio non più quantificabile, la matematica finanziaria ha imposto lo stop. Con premi speciali schizzati istantaneamente fino all'1-3% del valore della nave – traducendosi in esborsi milionari per singolo passaggio – navigare è diventato economicamente impossibile. Il conseguente 'rerouting' di massa lungo il Capo di Buona Speranza ha dilatato i tempi di due settimane e aumentato i consumi di carburante del 35%, aprendo una serie di contenziosi legali sulla tenuta dei contratti di compravendita e sull'ambiguità delle classiche clausole 'Incoterms' (come Cif o Fob) nell'allocazione di questi extracosti improvvisi.

Una vulnerabilità sistemica che, secondo Roberto Armana (a.d. di Pca Broker), impone alle compagnie dello shipping un cambio di passo nel metodo, perché non ha più senso gestire il rischio in modo lineare o isolato: un attacco informatico o una sanzione internazionale si riflettono immediatamente su catene di penali contrattuali e rating

finanziari. La risposta, secondo il broker, non può risiedere nel semplice acquisto di polizze standard sul mercato. Le aziende devono adottare protocolli di 'risk engineering' capaci di mappare l'esposizione reale prima ancora di negoziare con i sottoscrittori. Solo limitando internamente le debolezze strutturali e definendo il rischio residuo è possibile trattare da posizioni di forza con le compagnie assicurative, riducendo i costi e blindando la continuità aziendale.

Questo scenario di forte instabilità internazionale va a impattare su un sistema marittimo italiano storicamente fragile. Pino Musolino (a.d. Alilauro e past president di MedPorts) ha evidenziato la 'cecità marittima' del nostro Paese: nonostante l'Italia vanti la seconda manifattura d'Europa, il 74% delle esportazioni viene tuttora regolato tramite la clausola 'ex works'. Vendere alle condizioni dell'acquirente significa rinunciare al controllo della logistica, regalando miliardi di valore aggiunto di noli e coperture assicurative a operatori esteri. Una debolezza strategica che si riflette anche nella governance degli investimenti: sui quasi quattro miliardi di euro del Pnrr portuale, Musolino ha invocato una cabina di regia nazionale che analizzi i tassi di riempimento effettivi delle banchine, per evitare di finanziare opere sottoutilizzate. Anche sul fronte della protezione delle rotte, i modelli vanno rivisti: la facility assicurativa statale da 40 miliardi tentata dagli Stati Uniti è rimasta inutilizzata perché priva di una scorta militare reale, mentre – ha evidenziato – l'esperienza in Ucraina dimostra l'efficacia di uno Stato che interviene come garante finanziario di ultima istanza solo dopo aver garantito la difesa fisica delle infrastrutture.

A ribaltare del tutto la prospettiva geopolitica classica è stata la lettura macroeconomica di Fabrizio Vettosi (Vsl SpA): non sono i conflitti territoriali a muovere l'energia, ma sono i mutamenti strutturali della produzione a determinare le mosse delle superpotenze. Negli ultimi quindici anni il boom dello shale oil ha proiettato gli Stati Uniti da 7,8 a 21 milioni di barili al giorno, azzerando le loro importazioni e trasformandoli nel principale esportatore globale, mentre l'Europa si chiudeva in una 'prigione energetica' autoinflitta. Con il taglio della capacità di raffinazione interna, il continente europeo ha spostato i centri di trasformazione in India e Medio Oriente, legandosi a rotte a lungo raggio naturalmente più onerose.

I dati presentati da Vettosi hanno inoltre dimostrato che l'impennata dei noli non è figlia della crisi di Hormuz, ma delle sanzioni del 2023 che, imponendo l'uso della 'dark fleet' per i prodotti russi e iraniani, hanno allungato le rotte medie mondiali del 20%. Il vero pericolo per gli armatori, però, sarà sul fronte commerciale dei prossimi mesi. Spinti dalle impennate speculative dei noli, gli operatori hanno avviato una massiccia campagna di ordini di navi che ha spinto l'ordinato complessivo oltre il 20% della flotta attiva. Non appena le tensioni nello Stretto si allenteranno, il ritorno in servizio delle navi oggi bloccate, combinato con la consegna delle nuove costruzioni, rischia di generare un'eccedenza di stiva vicina al 50%. Per il mercato dei noli energetici, il vero problema alle porte non è la carenza di navi, ha sottolineato Vettosi, ma un'imminente crisi da sovraccapacità strutturale.

