

## Avventurieri greci, navi ombra, armatori-Stato: chi sono i signori delle petroliere e come trasportano l'oro nero di Francesco Bertolino

Il 76% della produzione di petrolio viaggia via mare a bordo di enormi navi. I proprietari sono personaggi riservati e ammantati di leggenda. Che ora, con la chiusura dello stretto di Hormuz, si apprestano a fari affari d'oro (Fonte: <https://www.corriere.it/> 15 aprile 2026)



Da sinistra: John Fredriksen, Maria Angelicoussis e George Prokopiou

Avventurieri greci, flotte ombra invisibili ai satelliti, imprenditori potenti come Stati. Ogni giorno 79,8 milioni di barili di greggio viaggiano via mare, il 76% della produzione quotidiana di petrolio. A trasportarlo da un capo all'altro del globo sono navi lunghe fino a 400 metri, quanto quattro campi da calcio, capaci di caricare 300 mila tonnellate di oro nero, l'equivalente di 260 piscine olimpioniche, e dotate di equipaggi di 25-30 persone, pronte a restare in mare per quasi due mesi per una singola consegna.

### L'effetto del blocco di Hormuz

I proprietari sono personaggi coloriti, estremamente propensi al rischio. Talvolta, le loro imprese sono ammantate di leggenda, alimentata dal fatto, che di norma, rifuggono le luci della terra ferma. C'è l'armatore appassionato di braccio di ferro, quello che indossa sempre un cappello da baseball, quello che conserva tutti i documenti in decine di valigie. Nelle ultime settimane, però, i riflettori sono puntati sui movimenti delle loro petroliere. Il grande pubblico osserva ogni loro movimento e ne conta il numero: improvvisamente, infatti, ci si è resi conto di quanto la loro libera navigazione sia essenziale per il funzionamento dell'economia mondiale. «Il

**blocco dello stretto di Hormuz da parte dell'Iran non ha solo ridotto drasticamente l'offerta di petrolio - osserva Riccardo Boin, partner della società di consulenza McKinsey - ha intrappolato anche oltre 400 petroliere, togliendo dal mercato anche una fetta significativa dell'offerta di trasporto di greggio».**

### L'esplosione del costo delle petroliere

Il costo dei noli dei "tankers" ha perciò toccato livelli senza precedenti, superando i 100 mila dollari al giorno e contribuendo ad aumentare il prezzo del petrolio e dei carburanti. Le tariffe sono salite enormemente per tutte le rotte dell'oro nero, non solo per quella, al momento pressoché impraticabile, che collega i petro-Stati del Golfo al resto del mondo attraverso i 30 chilometri del braccio di mare che separa Iran e Oman. «I pochissimi armatori che hanno osato superare lo stretto di Hormuz si sono fatti pagare molto bene», sostiene Boin. Fra loro George Prokopiou. Fedele al suo motto - «Se non vuoi rischi, compra titoli di Stato americani» - ai primi di marzo, all'apice dei combattimenti, il 79enne armatore greco ha fatto passare almeno cinque petroliere della sua Dynacom Tankers. Impossibile sapere quanto abbia incassato, ma aneddotta vuole che la Cina sia disposta a pagare 500 mila dollari al giorno alle petroliere che riescono a consegnarle greggio dal Golfo.



### Chi sono i protagonisti dell'industria

«Il trasporto marittimo è un'industria con una lunga storia che affonda le radici nei secoli», dice Boin. «Il mercato è ancora oggi molto frammentato- prosegue - si stima che i primi 20 armatori

controllino circa il 25-30% dell'offerta e che un altro 60% sia sparpagliato fra centinaia di piccoli imprenditori che possiedono fra una e dieci petroliere». Molti di loro sono basati in Grecia che, stando ai più recenti dati Onu, controlla oltre il 16% della capacità globale di trasporto merci via mare, più di Cina e Giappone. La patria di Aristotele Onassis vanta una lunga tradizione di armatori e ha ancora oggi alcune delle compagnie più importanti al mondo: dal gruppo Angelicoussis di Maria Angelicoussis, la donna più ricca del Paese, al Capital Maritime Group di Evangelos Marinakis, proprietario del Nottingham Forest, passando per l'Athenian Sea Carriers della famiglia Kyriakou, neo-proprietaria del gruppo Gedi e di *Repubblica*.

### **Le bandiere «di comodo» di Liberia e Panama**

Se si guarda però alla nazionalità delle imbarcazioni, ossia al Paese dove sono "immatricolate", a farla da padrone sono Liberia, Panama e Isole Marshall, tre piccoli Stati che, nell'insieme, assommano nei loro registri il 45% della capacità di carico mondiale. Bandiere di comodo che consentono di ridurre gli oneri fiscali, i lacci regolamentari, le tutele per gli equipaggi e la trasparenza. Non a caso, secondo un documento del Parlamento Ue, batte la bandiera di questi tre Paesi una parte significativa - per quanto decrescente - delle petroliere che trasportano il greggio russo sotto sanzioni. Agli operatori legali si aggiunge infatti una consistente "flotta ombra" di tankers che trasportano il greggio sotto sanzioni di Russia, Iran e Venezuela. Queste navi viaggiano con il transponder spento e, ufficialmente, non esistono; ma tutti sanno che c'è una *dark fleet* e che è imponente: vale circa il 15-20% della capacità complessiva.

### **I maggiori armatori di petroliere**

La frammentazione industriale, geografica e legale del settore rende però difficile ricostruire anche la consistenza e le caratteristiche delle flotte "legali" che, per di più, sono trattate dagli armatori come segreti industriali. Stando alle stime più attendibili, fra i primi operatori ci sono compagnie private come la danese Maersk Tankers, la monegasca Scorpio Tankers dell'italiano Emanuele Lauro o la cipriota Frontline del magnate norvegese John Fredriksen, noto come il "Re dei Vichinghi" e celebre per aver sfidato negli anni '80 le bombe irachene per esportare il petrolio iraniano dall'isola di Kharg. Poi ci sono le flotte a controllo pubblico come i tankers di Cosco e China Merchants che consentono a Pechino di rifornirsi di petrolio dal cui import dipende il 70% dei suoi consumi. «Attraverso società controllate, anche Arabia Saudita ed Emirati hanno navi per esportare il greggio delle loro major - ricorda Boin - i produttori di petrolio occidentali sono usciti da questo mercato tra gli anni '80 e gli anni 2000 per fini di ottimizzazione finanziaria, di flessibilità commerciale e per evitare rischi legali o reputazionali».

### **L'ascesa della sudcoreana Snokor**

Ora, per consegnare le loro merci, Eni, Shell e gli altri colossi petroliferi dipendono da armatori che offrono servizi di trasporto per singolo carico o con contratti di medio termine. Fra

loro si sta distinguendo un gruppo sudcoreano, Sinokor, che negli ultimi mesi ha fatto incetta di petroliere sul mercato dell'usato. Arrivando, in gran silenzio, a gestire 150 "supertankers", più di ogni altra compagnia, incluse quelle di proprietà statale. A guidare Sinokor è Ga-Hyun Chung, riservato imprenditore che, stando a quanto ricostruito da *Bloomberg*, ama sfidare a braccio di ferro dipendenti e soci in affari.

#### **L'alleanza con Msc della famiglia Aponte**

Chissà se anche Gianluigi Aponte ha dovuto sottoporsi alla prova di forza prima di entrare in affari con Ga-Hyun Chung. Dietro la subitanea ascesa di Sinokor, infatti, c'è la potente mano finanziaria del patron del colosso delle crociere, delle navi container, dei porti e, adesso, anche delle petroliere. Autorità regolamentari permettendo, Msc rileverà il 50% di Sinokor, entrando nel mercato del trasporto del petrolio in una fase molto delicata, ma altrettanto promettente.

#### **L'anno d'oro dei «supertankers»**

Pochi giorni prima dell'attacco israelo-americano all'Iran, Sinokor ha portato almeno sei supertanker vuote nel Golfo persico. Benché ora siano bloccate in porto, il loro spazio di carico è diventato quantomai prezioso per le major mediorientali alla disperata ricerca di depositi dove accumulare il petrolio prodotto e non più esportabile. L'azienda sudcoreana sta così noleggiando le sue superpetroliere ferme al prezzo di 500 mila dollari al giorno, 10 volte la tariffa pre-bellica. La crisi mediorientale potrebbe così trasformare il 2026 in un anno d'oro per le petroliere così come la pandemia ha fatto la fortuna delle navi portacontainer.