

Hormuz, così la guerra dei droni mette a rischio l'energia globale (e la mossa cinese che spiazza il mercato)

L'analisi di d'Amico, il principale armatore italiano nel trasporto di commodity: «Con la crisi salgono i costi, anche negli Usa. La Cina, fermando l'export di raffinati, spiazza il mercato»

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 18 marzo 2026)



Un'immagine satellitare dallo stretto di Hormuz controllato dall'Iran

Lo [Stretto di Hormuz](#) resta il grande collo di bottiglia dell'energia mondiale e, anche senza una chiusura totale del traffico, **il conflitto in Medio Oriente sta già producendo effetti pesanti su assicurazioni, logistica, carburanti e approvvigionamenti. A tracciare il quadro è l'armatore Paolo d'Amico**, secondo cui il tema non è soltanto militare ma anche commerciale: una volta terminata la fase più acuta delle ostilità «bisognerà probabilmente riscrivere le regole dello Stretto», come ha dichiarato il ministro degli Esteri iraniano Abbas Araghchi.

La guerra asimmetrica dei droni

Il punto, spiega d'Amico, è che lo scenario è cambiato profondamente rispetto al passato. «Una volta i droni non esistevano. Oggi sono estremamente efficaci, costano poco, utilizzano in sciami per attacchi e, come abbiamo potuto vedere, basta che una parte riesca a passare per colpire obiettivi sensibili». È questa, nella sua lettura, la novità che rende molto più fragile la sicurezza della navigazione e dei convogli commerciali nell'area. **Secondo l'armatore «quattro navi messe in fila diventano un convoglio piuttosto debole se esposto a droni o ad altri sistemi**

asimmetrici». Ed è anche per questo che l'idea di una protezione militare internazionale, in assenza di una piena volontà politica condivisa, rischia di rimanere insufficiente.

Chi è passato finora da Hormuz

Nella sua analisi, il dispositivo militare e la minaccia alla libertà di navigazione stanno assumendo anche una chiara funzione negoziale. «Lo Stretto è diventato un'arma di pressione», sintetizza. **Ma, aggiunge, anche in questa fase il traffico non si è del tutto fermato. «Dal primo marzo al 15 marzo sono passate una novantina di navi iraniane, soprattutto cariche di greggio verso la Cina. Sono [transitate anche navi indiane](#), gasiere e perfino una nave pachistana. Quindi navi ne sono passate: gli iraniani, di fatto, stanno già gestendo il traffico».**

Il tema dello sminamento

Questo però non equivale a un ritorno alla normalità. d'Amico invita a guardare soprattutto al rischio residuo che potrebbe rimanere anche dopo un eventuale cessate il fuoco. **«Si è parlato di mine: bisognerà vedere in che condizioni verranno lasciate quelle acque», avverte. Il problema, sottolinea, è che ordigni o minacce diffuse «non guardano la provenienza della nave» e quindi rendono il passaggio insicuro per tutti, indipendentemente dalla bandiera o dal carico.**

L'armatore Paolo d'Amico

L'armatore ritiene difficile che la situazione possa congelarsi rapidamente in una tregua stabile. «Come la vedo io, una forma di tregua o di cessate il fuoco non basta a dire che il problema è risolto. È difficile che la situazione si sblocchi davvero in tempi rapidi». **Per questo, il vero nodo sarà capire quali nuove regole di sicurezza e controllo verranno codificate nel dopoguerra.** Intanto, il primo effetto concreto è economico. **Il costo delle polizze assicurative, spiega d'Amico, viene trasferito lungo la filiera.** «Il costo della polizza si trasferisce al proprietario del carico. Per poche ore di passaggio, passaggio nelle zone vicine al conflitto, si può arrivare a 5-6 milioni di dollari». **Una spesa che, inevitabilmente, finisce per scaricarsi a valle su trasporti, industrie e consumatori.** «A un certo prezzo la copertura si trova sempre, ma poi il conto viene ribaltato lungo tutta la catena».

Il problema del diesel in Europa

Da qui il rischio inflattivo, soprattutto sui carburanti. «Alla fine il costo si vede anche al distributore: due euro al litro, che sia benzina o diesel, è già realtà», è il ragionamento dell'armatore. **Il tema è particolarmente delicato per il diesel, proprio mentre l'Europa entra nella stagione di maggior domanda.** «Ci stiamo avviando verso la primavera, riparte l'agricoltura e riparte il consumo di diesel. **L'Europa è un importatore netto: non ne produce abbastanza per quanto ne brucia**». La vulnerabilità europea, aggiunge, dipende anche dal fatto che una parte

rilevante della capacità di raffinazione globale si concentra nel Golfo Persico. **«Da quelle regioni prendiamo una parte importante del diesel. Il resto lo si cerca altrove: raffinerie americane, Africa occidentale e altri mercati, ma lì entri in concorrenza con il resto del mondo».** In altre parole, la crisi in Hormuz non minaccia solo il greggio, ma soprattutto i prodotti raffinati, in una fase in cui i margini di sostituzione sono limitati.

Nuove rotte commerciali

Sul piano operativo, le compagnie stanno già riorganizzando le rotte e cercando forniture alternative. «Stiamo caricando da altre zone e ritornando a navigare rotte già precedentemente utilizzate perché per noi la priorità è salvaguardare i nostri marittimi», spiega l'armatore. **Ma la ristrutturazione dei flussi ha effetti collaterali immediati. «In Estremo Oriente comincia a mancare il carburante per le navi: più ci si sposta a est e la guerra perdura, più il tema diventa sensibile».** Il secondo effetto è una corsa globale ad accaparrarsi i barili disponibili. «Tutto il mondo si sta accaparrando i barili che trova. Le rotte si sono confuse», osserva d'Amico.

I poli alternativi

In particolare sui raffinati, i poli alternativi a cui guardare sono quelli statunitensi — Louisiana e Texas — **l'Africa occidentale, nello specifico la Nigeria, oltre al Nord Europa e al Mediterraneo. La Cina, invece, resta un'incognita decisiva.** «Pechino ha bloccato le esportazioni di prodotti raffinati: non sappiamo quanto sia una scelta geopolitica o di mercato, ma è un fatto che complica ulteriormente il sistema».

I suoi clienti

A rendere ancora più instabile il quadro è il ruolo della Russia, che per la Cina rappresenta una fonte di approvvigionamento cruciale, mentre il resto del mercato globale si trova a contendersi volumi sempre più scarsi. **Per d'Amico, il messaggio finale è netto: «Prima finisce questa storia, meglio è per le persone e per l'economia mondiale».** A valle della filiera servita dal gruppo d'Amico ci sono i grandi player del petrolio e dell'energia: **le major internazionali come Exxon, Chevron, Total, BP, Equinor** e i grandi trader globali come Glencore, Vitol e Mercuria. Segno che quanto accade nello Stretto di Hormuz non riguarda solo la sicurezza regionale, ma l'equilibrio di tutta la catena energetica mondiale.