

Chiudere lo Stretto di Hormuz: L'opzione nucleare economica

Nel miniseries *I figli di Dune* (2003) di Frank Herbert, tra le trame vorticosi per conquistare o difendere Arrakis, emerge una verità tagliente come una lama: **“Non è chi controlla la spezia, ma chi ha la capacità di interromperla.”**

Questa frase squarcia la facciata dell'impero. Nell'universo di Herbert, la spezia melange è la risorsa suprema: prolunga la vita, dona la prescienza, alimenta la navigazione attraverso lo spazio piegato. Eppure il vero potere non risiede nel raccoglierla o accumularla, ma nella minaccia credibile di tagliarla. Chi può fermarne il flusso tiene la galassia per la gola.

Il parallelo con il 6 marzo 2026 è inequivocabile. La civiltà moderna non funziona con la spezia, ma con l'energia, e l'analogo più vicino nel mondo reale alla fragile linea vitale di Arrakis è lo **Stretto di Hormuz**: un corridoio marittimo stretto, largo appena cinquanta chilometri nel suo punto più angusto. Trasporta circa **un quinto** del petrolio trasportato via mare a livello globale e circa **un quarto** delle esportazioni di gas naturale liquefatto (**GNL**). In tempi normali questo flusso è così costante da diventare infrastruttura invisibile. Ma questa apparente stabilità nasconde una vulnerabilità straordinaria: l'economia globale dipende dal passaggio ininterrotto attraverso un unico punto di strozzatura facilmente minacciabile.

La crisi in corso ha messo a nudo questa fragilità. A seguito dei raid USA-israeliani sull'Iran iniziati il 28 febbraio (Operazione Epic Fury), le azioni di ritorsione iraniane — attacchi a navi e impianti, dichiarazioni del Corpo delle Guardie Rivoluzionarie sull' closure, minacce esplicite contro qualsiasi nave che tenti il transito — hanno ridotto il traffico di petroliere a quasi zero. Centinaia di navi (stime superiori a 150–200 petroliere e altre imbarcazioni) sono ancorate o bloccate nel Golfo, incapaci di muoversi. Le fermate della produzione si propagano all'esterno, dalla dichiarazione di forza maggiore di QatarEnergy a Ras Laffan alle petroliere danneggiate e ai flussi interrotti.

Tuttavia, il meccanismo decisivo che ha chiuso lo stretto non è puramente militare. Missili e droni hanno preparato la scena, ma l'innesco invisibile è stato **finanziario**: il collasso dell'assicurazione marittima.

L'innesco invisibile: il collasso delle assicurazioni

Il trasporto marittimo globale poggia su uno strato nascosto di copertura: assicurazione scafo, protezione e indennizzo (P&I) e soprattutto polizze rischi di guerra sottoscritte principalmente sul mercato di Londra, inclusi Lloyd's of London e l'International Group of P&I Clubs (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club e altri). Senza di esse i

contratti di noleggio vietano la navigazione, i finanziatori bloccano i fondi e i porti negano l'ingresso.

Nei primi giorni della crisi gli assicuratori hanno giudicato il rischio non più calcolabile. I principali operatori hanno emesso avvisi di cancellazione per le estensioni rischi di guerra nelle acque iraniane, nel Golfo Persico, nelle aree adiacenti e nello stesso Stretto di Hormuz — effettive dal 5 marzo 2026, dopo preavvisi di 72 ore iniziati il 1-2 marzo. Il Joint War Committee ha ampliato la zona ad alto rischio includendo l'intera regione del Golfo. I premi per qualsiasi copertura residua sono schizzati alle stelle (rapporti indicano balzi all'1% del valore scafo da 0,25%, o aumenti di 12 volte in alcuni casi; per una petroliera da 100 milioni di dollari, i premi rischi di guerra per viaggio passano da ~200.000 \$ a ~1 milione \$), rendendo il transito economicamente impossibile per la maggior parte degli operatori.

Il risultato: un'arteria marittima **tecnicamente aperta** ma **economicamente inutilizzabile**. Le petroliere non salpano perché nessuna assicurazione credibile le copre. Qualche nave audace può navigare al buio (AIS spento), ma il traffico commerciale è crollato del 75-80% o più, con zero spedizioni di petrolio nelle ultime 24 ore al 6 marzo e solo transiti sporadici di merci. Lo stretto è de facto chiuso — non da mine o navi blocco, ma dagli assicuratori di Londra che hanno riattaccato il telefono.

Uno shock molto più grande del 1973

La crisi petrolifera 1973-1974 resta il riferimento: i tagli OPEC e gli embarghi ridussero l'offerta globale di petrolio del **7-12%** (media ~9% di deficit), quadruplicando i prezzi da ~**3 \$/barile** a **11-12 \$** e accendendo una stagflazione decennale.

La disruption di Hormuz 2026 è strutturalmente molto più grande: - Perdita effettiva di offerta petrolifera **18-21%** (deviazioni parziali tramite oleodotti da Arabia Saudita/Emirati offrono sollievo limitato in mezzo a fermate produttive e paralisi del transito). - **20-25%** delle esportazioni globali di GNL interrotte (volumi Qatar ed Emirati offline, con mercati GNL molto meno flessibili del petrolio). - Carenze di materie prime petrolchimiche e capacità di flotta rimossa da navi bloccate.

Le catene di approvvigionamento just-in-time e containerizzate di oggi garantiscono che lo shock si propaghi più velocemente e più ampiamente rispetto agli anni '70.

La matematica del panico

La domanda di energia a breve termine è estremamente inelastica (**stime di elasticità -0,05 a -0,3**). I consumatori non possono sostituire le auto da un giorno all'altro, le industrie non possono cambiare combustibile istantaneamente e il panico amplifica accaparramento/speculazione.

Nel 1973 un colpo <10% produsse un'impennata **300-400%**. Una disruption più che doppia — aggravata da carenze di GNL e paralisi del trasporto — potrebbe innescare un'escalation non lineare in scenari indefiniti. I livelli attuali del Brent oscillano intorno a **84-85 \$** (in

rialzo del 15–23% da inizio mese tra volatilità), con i mercati che prezzano una durata temporanea. Le previsioni mainstream limitano i casi prolungati a **90–120 \$** (o **140 \$** rischio coda), assumendo compensazioni e distruzione della domanda. Ma se la percezione vira verso una chiusura indefinita, il pivot psicologico scatena estremi non modellizzati — potenzialmente picchi **800–1000%** fino a **600–750 \$/barile** o oltre nel panico totale.

Riserve strategiche: un cuscinetto finito

I membri dell'AIE detengono copertura importazioni nette **oltre 90 giorni** (più eccedenze). Rilasci coordinati possono attenuare i deficit iniziali. Ma le riserve sono un conto alla rovescia, non la salvezza. Svuotamenti aggressivi rischiano l'esaurimento entro fine estate/autunno in casi prolungati, costringendo a razionamenti o esaurimento — e scatenando nuove ondate di prezzi quando i mercati si confrontano con cuscinetti svaniti.

Effetti economici a cascata

La disruption metastatizza oltre i mercati energetici, scatenando una reazione a catena che si propaga attraverso ogni strato dell'economia globale. Ciò che inizia come crisi di un punto di strozzatura locale si trasforma in danno strutturale diffuso, dove i costi energetici più alti fungono da moltiplicatore attraverso sistemi interconnessi. Gli effetti si cumulano nel tempo: shock di prezzo iniziali cedono a cambiamenti comportamentali, vincoli di offerta, calo di produzione e infine contrazioni profonde di attività e occupazione. In uno scenario indefinito o prolungato queste cascate accelerano, trasformando volatilità temporanea in fragilità sistemica.

Paralisi del trasporto marittimo e del commercio globale

La propagazione immediata e più visibile avviene nel trasporto marittimo. I prezzi del bunker fuel salgono in parallelo al greggio, mentre i premi assicurativi rischi di guerra sono già esplosi — balzati da ~0,25% a 1% del valore scafo (o più) in pochi giorni, aggiungendo centinaia di migliaia o milioni per viaggio a seconda della dimensione della nave. I principali club P&I (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club) hanno emesso cancellazioni effettive dal 5 marzo, dopo avvisi del 1–2 marzo, rendendo il transito economicamente impossibile per la maggior parte.

Le petroliere bloccate (oltre 150–200 navi ancorate o inattive nel Golfo) riducono la capacità effettiva della flotta, costringendo a deviare attorno al Capo di Buona Speranza per chi è disposto a rischiare senza assicurazione o con premi altissimi. Queste deviazioni aggiungono migliaia di miglia, settimane di tempo di viaggio e ingorghi massicci nei porti alternativi. Le tariffe di nolo si moltiplicano — sovrapprezzi per supertanker e container raggiungono livelli senza precedenti, con fee di emergenza di migliaia di dollari per TEU sulle rotte colpite.

Il contraccolpo colpisce il commercio globale in senso lato: beni di consumo, componenti industriali, elettronica e materie prime diventano più costosi e ritardati. La manifattura just-in-time rallenta; i buffer di inventario si assottigliano; emergono colli di bottiglia nelle

catene di approvvigionamento in settori lontani dall'energia. I porti asiatici (fortemente dipendenti dagli hub di trasbordo del Golfo come Jebel Ali) affrontano accumuli, mentre esportatori in India (es. spedizioni di riso basmati bloccate nei porti) e altrove segnalano milioni di tonnellate immobilizzate. L'effetto netto è un'inflazione generalizzata sui beni scambiati, che comprime margini aziendali e bilanci familiari.

Sistemi alimentari sotto assedio

I costi energetici permeano l'agricoltura in ogni fase, trasformando uno shock petrolio/GNL in una profonda crisi alimentare. Il diesel alimenta trattori, mietitrebbie e pompe di irrigazione; il gas naturale è la materia prima principale per fertilizzanti azotati (urea, ammoniaca); il trasporto marittimo sposta cereali, oli e alimenti trasformati nel mondo.

I mercati dei fertilizzanti reagiscono rapidamente: circa un terzo del commercio globale di urea (fonte chiave di azoto) transita dallo stretto o proviene da produttori del Golfo. I prezzi sono già schizzati — chiatte di urea a New Orleans sono passate da ~475 \$/ton pre-crisi a 520–550 \$/ton in pochi giorni (aumento 50–80 \$/ton o 11–17%), con segnalazioni di rialzi di 60–80 \$/ton in una sola settimana e potenziale per centinaia in più se prolungato. Fosfati e altri nutrienti seguono traiettorie simili. Gli agricoltori, di fronte alla semina primaverile nell'emisfero nord, riducono le dosi per contenere i costi, portando a rese inferiori nei raccolti futuri.

L'inflazione nei trasporti aggrava il dolore: costi di nolo e carburante più alti aumentano i prezzi all'arrivo per grano importato, mangimi, generi di prima necessità, spingendo al rialzo pane, pollame, suini, latticini, pesce e altri beni essenziali. Nelle regioni dipendenti dalle importazioni (es. parti di Africa e Asia meridionale) l'inflazione alimentare accelera verso soglie umanitarie; le nazioni più ricche sopportano aumenti dolorosi ma gestibili. La produzione alimentare globale — quasi metà dipendente da azoto sintetico — subisce una pressione al ribasso, rischiando carenze e instabilità politica nelle aree vulnerabili.

Collasso industriale e delle costruzioni

Le industrie energivore assorbono il colpo successivo. Produzione acciaio, chimica, forni cementiferi e macchinari pesanti dipendono da idrocarburi economici e affidabili e da elettricità (spesso bilanciata a gas). I costi di input diventano insostenibili: i prezzi dell'acciaio salgono mentre le bollette energetiche raddoppiano o triplicano e i margini svaniscono; gli impianti chimici (dipendenti da petrolchimici) riducono o fermano la produzione.

Il settore delle costruzioni — uno dei maggiori datori di lavoro globali — si blocca sotto il peso di costi materiali alle stelle (acciaio, cemento, asfalto) e ostacoli al finanziamento (tassi più alti per timori inflazionistici). Gli sviluppatori sospendono progetti; i programmi infrastrutturali si arenano; la carenza di alloggi peggiora nei mercati già tesi. La contrazione del settore si ripercuote su disoccupazione e calo della domanda di beni correlati (elettrodomestici, arredi), approfondendo la recessione.

Mercati finanziari e stretta creditizia

I sistemi finanziari reagiscono con violenza al crollo delle aspettative di crescita. Gli indici azionari crollano mentre le previsioni di utili precipitano in settori come compagnie aeree, logistica, retail, manifattura e beni di consumo discrezionali. I flussi rifugio fanno oscillare i rendimenti obbligazionari; i mercati del credito si restringono mentre le banche aumentano accantonamenti per default crescenti e svalutazione collaterali. La liquidità svanisce proprio quando le imprese ne hanno più bisogno per capitale circolante o hedging.

Gli oneri debitori aziendali si gonfiano con tassi più alti (le banche centrali lottano con la rinascita dell'inflazione) e ricavi in calo. Gli asset stranded nei settori carbon-intensivi amplificano le perdite; i rischi sistemici da esposizioni interconnesse (es. derivati legati all'energia) aumentano i timori di contagio.

Shock occupazionale e circolo vizioso

Il costo umano si manifesta in ondate di disoccupazione. I settori energivori perdono posti per primi — le compagnie aeree sospendono voli, le aziende di trasporto fermano i camion, gli impianti chimici licenziano. Le increspature si allargano: la spesa dei consumatori cala (le famiglie destinano di più a cibo, riscaldamento, trasporti) e colpisce duramente retail, ospitalità e servizi. I licenziamenti nelle costruzioni aggravano il dolore.

Reddito perso + costi alle stelle per i beni essenziali creano una trappola di povertà: le famiglie tagliano ulteriormente le spese discrezionali, accelerando fallimenti aziendali e distruzione della domanda. Ciò che inizia come contrazione settoriale evolve in recessione generalizzata — o depressione in scenari indefiniti — dove il recupero richiede anni per ricostruire fiducia, riavviare imprese fallite e ripristinare catene di approvvigionamento.

Queste cascate illustrano la fragilità dell'interdipendenza: l'energia sostiene i trasporti, i trasporti abilitano il commercio, il commercio sostiene industria e sistemi alimentari, l'industria sostiene l'occupazione, l'occupazione guida il consumo. Tagliare la base energetica fa crollare la struttura strato dopo strato. In una disruption prolungata l'economia globale non rallenta semplicemente — si disfa, con orizzonti di recupero che si estendono a decenni piuttosto che anni. La chiusura di Hormuz innescata dalle assicurazioni ha già dimostrato come un meccanismo finanziario possa ottenere ciò che la forza militare da sola potrebbe faticare a mantenere: fermare il flusso e scatenare il collasso sistemico.

L'Iran come improbabile custode: interrompere il flusso per il pianeta

In un profondo e ironico capovolgimento, le azioni dell'Iran — intenzionali o emergenti — potrebbero posizionare involontariamente il paese come un eroe non intenzionale nella lotta al cambiamento climatico. La chiusura effettiva dello Stretto di Hormuz, tagliando **18-21%** dell'offerta petrolifera globale e **20-25%** delle esportazioni di GNL, costringe il mondo a una distruzione rapida e involontaria della domanda su una scala che accordi internazionali come Kyoto e Parigi non hanno mai raggiunto.

Kyoto (1997) e Parigi (2015) hanno fissato obiettivi ambiziosi ma volontari, basati su transizioni graduali, diffusione tecnologica e impegni nazionali — eppure le emissioni globali hanno continuato a salire per decenni, con l'uso di combustibili fossili in espansione nelle economie emergenti. Una disruption prolungata di Hormuz, invece, potrebbe ridurre le emissioni di gas serra globali in modo molto più aggressivo: meno petrolio e gas bruciati significa meno CO₂ da combustione, spedizioni (via deviazioni e volumi ridotti) e industrie a valle. Se i prezzi schizzano a livelli **800-1000%** nel panico prolungato (portando il greggio verso **600-750 \$/barile** o oltre), il consumo energetico crolla tramite razionamenti, riduzioni, cambiamenti comportamentali e contrazione economica — potenzialmente tagliando le emissioni di decine o centinaia di milioni di tonnellate all'anno, surclassando le riduzioni incrementali da adozione di rinnovabili o miglioramenti di efficienza sotto Parigi.

Questo si allinea in modo sorprendente con i principi islamici di custodia ambientale. Il Corano descrive l'umanità come **khalifah** (vicario o custode) sulla Terra (es. 2:30, 6:165), incaricata di **amanah** (fiducia/responsabilità) di proteggere e bilanciare la creazione invece di sfruttarla sprecone. Concetti come non corrompere la terra (*fasad fi al-ard*, 7:56, 30:41) e la moderazione nel consumo sottolineano la conservazione delle risorse per le generazioni future. La disruption iraniana — letta attraverso questa lente — potrebbe essere vista come un'applicazione estrema della custodia planetaria: fermando il flusso incontrollato di combustibili fossili che alimentano il disordine climatico, costringe l'umanità a moderazione, riduzione dell'estrazione e transizione accelerata lontano dalla dipendenza dal carbonio.

La lezione strategica

L'Arabia Saudita può pompare più petrolio; gli Stati Uniti possono disporre dell'esercito più grande; i giganti energetici possono controllare la produzione. Ma nessuno detiene la leva decisiva rivelata da questa crisi.

Quella leva è **la disruption**. L'Iran — attraverso minacce dirette e la risposta razionale del mercato assicurativo — ha dimostrato la capacità di fermare il flusso. L'economia globale, dipendente da energia economica e ininterrotta come l'universo di Dune dalla melange, si trova ora di fronte alla propria vulnerabilità.

Con le parole di Herbert, pronunciate tra le dune di Arrakis: **Il controllo non è la proprietà della risorsa. Il controllo è la capacità di fermare il flusso.**

Lo Stretto di Hormuz non è solo una rotta di navigazione. È l'arteria centrale del nostro mondo dipendente dall'energia. Interromperlo — anche indirettamente tramite meccanismi finanziari — rivela quanto fragile sia davvero la globalizzazione. La lezione di marzo 2026 riecheggia attraverso secoli e galassie: il vero potere non sta in chi controlla la spezia, ma in chi può interromperla.