

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Medio Oriente, assicurazioni marittime e disruption del commercio

Nicola Capuzzo · Friday, April 24th, 2026

*Contributo a cura di Gill Martin e Paul Cole \**

*\* Howden*

La situazione nello Stretto di Hormuz rimane estremamente fluida: non è completamente chiuso, ma nemmeno stabilmente aperto, e il transito è possibile solo in condizioni che cambiano rapidamente. Anche quando il passaggio è tecnicamente consentito, può dipendere da autorizzazioni ad hoc che non sempre garantiscono un transito sicuro o prevedibile. Considerando che, insieme, lo Stretto di Hormuz e quello di Bab-el-Mandeb rappresentano una quota significativa dei flussi globali di petrolio, qualsiasi disruption ha effetti molto più ampi.

Per le aziende europee e italiane, l'impatto va ben oltre il trasporto marittimo. L'aumento dei costi assicurativi, condizioni di sottoscrizione più restrittive, ritardi e maggiori controlli lungo le catene di approvvigionamento stanno già influenzando il modo in cui le merci vengono trasportate e assicurate, con deviazioni delle rotte che in alcuni casi comportano tempi e costi significativamente più elevati. In un mercato già sotto pressione a causa di dazi, volatilità energetica e cambiamenti nei flussi commerciali, il Medio Oriente è diventato un ulteriore importante fattore di stress.

### **Come possono proteggersi le aziende?**

In questo contesto, la gestione del rischio deve diventare molto più dinamica. Le coperture per rischio guerra e per il carico possono ancora essere stipulate, ma richiedono oggi un approccio molto più proattivo. In molti casi, le coperture vengono riattivate con condizioni riviste e per periodi di validità molto brevi, talvolta anche solo da 24 a 48 ore o su base continuativa. Ciò rende essenziale un monitoraggio costante, con discussioni in materia di assicurazione che si svolgono in anticipo, prima che le navi vengano ingaggiate, il carico imbarcato o le rotte confermate.

Per le imprese, questo ha implicazioni pratiche. Le spedizioni che attraversano o sono collegate ad aree ad alto rischio possono richiedere una revisione preventiva della nave, della sua proprietà, della bandiera, dell'origine e della destinazione del carico. In alcuni casi, anche collegamenti indiretti con giurisdizioni a rischio più elevato possono influenzare prezzi e assicurabilità. Le

aziende sono quindi sempre più tenute a valutare non solo se una spedizione sia assicurabile, ma se debba procedere o meno.

È inoltre importante ricordare che non tutte le esposizioni sono coperte allo stesso modo. Le coperture tradizionali per il rischio guerra sono principalmente concepite per rispondere a perdite o danni fisici, mentre ritardi, interruzioni della catena di approvvigionamento, perdita di mercato e altre conseguenze commerciali indirette possono non rientrare nelle coperture standard e richiedere soluzioni separate o estensioni su misura. Occorre inoltre tenere conto dei rischi informatici, dell'interruzione della catena di approvvigionamento e delle esposizioni di responsabilità civile. La domanda chiave non è solo se una nave possa salpare, ma come un'azienda reagirebbe se un porto fosse bloccato, il carico subisse ritardi o i sistemi fossero compromessi.

### **Le protezioni esistenti restano valide?**

Una delle principali preoccupazioni per le aziende è capire se le coperture esistenti continuano ad applicarsi alle operazioni legate al Golfo e al Medio Oriente in generale. Il messaggio del mercato è nel complesso rassicurante: le coperture non sono state ritirate in modo generalizzato e gli assicurati rimangono protetti. Tuttavia, il mercato è diventato più cauto e selettivo, con protezioni costantemente riesaminate e, in alcuni casi, mantenute solo a condizioni modificate, con premi aggiuntivi o validità più limitata.

Le aziende dovrebbero quindi evitare di presumere che il silenzio equivalga alla continuità della copertura. Qualsiasi spedizione o transito che coinvolga aree ad alto rischio dovrebbe essere esaminato preventivamente con broker e assicuratori, prestando particolare attenzione a ciò che la polizza copre effettivamente. La distinzione tra protezione contro danni fisici legati alla guerra e copertura per esposizioni correlate come ritardi, interruzioni logistiche, responsabilità contrattuali o incidenti cyber può diventare cruciale quando una spedizione viene bloccata o deviata senza subire danni materiali.

Più in generale, il rischio geopolitico non è più un'eccezione ma una componente strutturale del commercio globale. Per le aziende che operano in queste regioni, la priorità è costruire resilienza attraverso una pianificazione di contingenza più solida, un dialogo più stretto con il mercato e soluzioni assicurative adeguate a un contesto sempre più volatile.

This entry was posted on Friday, April 24th, 2026 at 11:00 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.