

Hormuz come stress test del corridoio Ports of Genoa-Svizzera

20 Aprile 2026



Lo shock geopolitico del Golfo Persico mette alla prova la resilienza dell'asse logistico più strategico del Mediterraneo

di **Ugo Patroni Griffi**

Il 28 febbraio 2026, gli attacchi congiunti statunitensi e israeliani contro l'Iran hanno innescato la chiusura dello Stretto di Hormuz, il *chokepoint* attraverso cui transita circa il 20% del petrolio e del GNL trasportati via mare a livello mondiale. L'impatto è stato immediato e devastante: secondo i dati UNCTAD, i transiti giornalieri sono crollati da una media di 129 navi a febbraio a circa 6 unità al giorno nel mese di marzo - una riduzione di circa il 95%, con singole giornate in cui i passaggi sono scesi praticamente a zero.

A sei settimane dall'inizio del conflitto, il quadro resta critico. I principali vettori - Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM, MSC - hanno sospeso le operazioni attraverso lo Stretto e accantonato l'ipotesi di riprendere il transito attraverso il canale di Suez (sospeso a inizio 2024 a seguito dei primi attacchi degli Houthis), confermando la deviazione delle rotte tra Asia ed Europa attorno al Capo di Buona Speranza, con un allungamento dei *transit time* di 12-15 giorni. L'Iran ha imposto un regime di transito selettivo e *permission-based* attraverso l'isola di Larak - formalizzato il 31 marzo dal parlamento iraniano come «Strait of Hormuz Management Plan» - con volumi ancora inferiori del 93% rispetto ai livelli pre-crisi al 1° aprile, secondo i dati Windward.

Il cessate il fuoco di due settimane annunciato l'8 aprile, frutto della mediazione del *premier* pakistano Shehbaz Sharif, non ha modificato sostanzialmente la situazione. Come ha osservato Peter Sand, *Chief Analyst* di Xeneta, il conflitto ha sottratto 250.000 TEU di capacità settimanale al trasporto containerizzato globale, e i vettori hanno investito risorse ingenti nel costruire instradamenti alternativi che non possono essere abbandonati sulla base di una tregua di due settimane. Il 13 aprile, il Comando Centrale statunitense ha annunciato il blocco operativo di tutti i porti iraniani, precisando tuttavia che il transito non iraniano attraverso lo Stretto non sarà ostacolato - una distinzione rilevante rispetto alla formulazione iniziale, più ampia, della Casa Bianca.

I noli spot sono esplosi su tutte le principali rotte. Secondo Xeneta, i tassi Far East-Mediterraneo sono aumentati del 30%, raggiungendo circa 4.333 USD/FEU, mentre quelli Far East-Nord Europa sono saliti del 31% a circa 2.904 USD/FEU. Le rotte verso il Golfo Persico (Cina-Jebel Ali) hanno registrato incrementi superiori al 270%, avvicinandosi ai 6.000 USD/FEU. I noli delle petroliere VLCC hanno raggiunto picchi del 77-94% in più rispetto ai livelli pre-crisi, con *charter rate* che hanno brevemente

quadruplicato toccando quasi 800.000 USD/giorno. I premi assicurativi di guerra sono aumentati da due a sessanta volte a seconda della bandiera e della tipologia di nave, e il carburante navale a Singapore - principale *hub* mondiale di bunkeraggio - ha raggiunto prezzi circa doppi rispetto ai livelli pre-crisi, con il VLSFO in aumento del 106%.

Per l'Europa l'impatto è anzitutto energetico. I prezzi del gas sono aumentati del 70% e quelli del petrolio del 50%, con un aggravio stimato dal Commissario europeo all'energia Jørgensen in 14 miliardi di euro sulle importazioni di combustibili fossili. Il TTF, *benchmark* europeo del gas, ha registrato il maggiore aumento mensile da settembre 2021, con punte superiori a 60 €/MWh nei primi giorni di marzo. Sebbene la dipendenza diretta dell'UE da Hormuz sia limitata - il GNL qatariota copre circa l'8-9% delle importazioni europee di gas naturale liquefatto - la rigidità del mercato globale amplifica gli effetti via prezzi e costi logistici. Sostituendo il gas russo con GNL globalmente scambiato, l'UE ha ridotto la dipendenza da un singolo fornitore ma aumentato l'esposizione agli shock geopolitici nelle rotte marittime strategiche.

Il corridoio ferroviario Reno-Alpi (RALP), asse portante del legame logistico tra la Liguria e la Confederazione elvetica, si estende per circa 3.900 km di rete ferroviaria e connette i porti liguri con Rotterdam e Anversa, attraversando il cuore industriale della *Blue Banana* europea. La Svizzera ne è il nodo infrastrutturale chiave: la *New Railway Link through the Alps* (NRLA) - con le gallerie di base del Lötschberg (34,6 km), del San Gottardo (57 km, la più lunga al mondo) e del Ceneri (15,4 km) - ha consentito alla Confederazione di raggiungere una quota modale ferroviaria per il trasporto transalpino delle merci che si è attestata attorno al 69% nel 2025, in calo rispetto al 72% del 2023, anche per effetto delle prolungate chiusure della galleria del Gottardo per manutenzione.

L'aumento dei costi energetici deprime i margini dei settori manifatturieri svizzeri che movimentano le proprie merci via i porti di Genova e Savona Vado - orologi, macchinari, prodotti farmaceutici. Secondo Switzerland Global Enterprise, oltre un quinto delle PMI esportatrici elvetiche sta già assorbendo l'aggravio sui margini, con effetti particolarmente severi sulle esportazioni verso l'Asia, che normalmente transitano per Hormuz e il Mar Rosso. Per l'Italia, il rischio è un rallentamento della crescita del PIL fino allo 0,5-0,6% su base annua - rispetto alle previsioni pre-crisi di circa lo 0,7-0,8% - se il blocco persiste oltre il secondo trimestre, secondo le stime di Prometeia e del Ministero dell'Economia. Non è la paura a bloccare il traffico, è il prezzo del rischio. Il vero freno sono i premi assicurativi.

4.- Se la crisi espone vulnerabilità, evidenzia al contempo il valore delle infrastrutture in corso. Il cantiere della nuova diga foranea di Genova - opera dal costo complessivo stimato in circa 1,3 miliardi di euro per le fasi A e B, con una copertura finanziaria attuale di 893 milioni, 6,2 km di estensione, fondali fino a 50 metri - procede con la posa del diciottesimo cassone su 73, completata il 9 aprile. A regime, la diga consentirà anche nel bacino storico di Genova l'accesso a *portacontainer* di ultima generazione fino a 400 metri, rendendo il sistema portuale maggiormente competitivo per le navi che le deviazioni via Capo di Buona Speranza stanno dirottando verso *hub* con maggiore capacità ricettiva.

Il completamento del Terzo Valico dei Giovi - la nuova linea AV/AC Genova-Tortona - resta la condizione necessaria per liberare la piena potenzialità del corridoio verso la Pianura Padana e gli assi alpini. A marzo 2026, l'avanzamento complessivo era al 77%, con oltre il 90% degli scavi completati e 86,5 km di gallerie realizzati su oltre 90 km previsti, ma la data di messa in esercizio è slittata verso il 2027-2030. Il 10 aprile 2026, il viceministro Rixi e l'ambasciatore svizzero Balzaretti si sono incontrati al MIT proprio per ribadire la centralità dell'opera nella cooperazione bilaterale.

La convergenza tra investimenti infrastrutturali - oltre 3,6 miliardi in corso nei porti gestiti dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale - transizione energetica (investimenti in corso per 62 milioni di Euro per la realizzazione degli impianti di *cold ironing* nei porti di Genova e Savona e primo servizio di *bunkeraggio* di GNL in Italia avvenuto nel porto di Genova il 4 dicembre 2025) e strumenti di attrazione come la Zona Logistica Semplificata e i relativi crediti d'imposta previsti dalla norma, per investimenti estesi ai retroporti di Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna - costruisce la risposta strutturale del corridoio.

La letteratura accademica sulla resilienza delle catene logistiche marittime identifica tre fattori chiave: ridondanza dei corridoi, diversificazione modale e rapidità di riconfigurazione. Il corridoio Ports of Genoa-Svizzera possiede potenzialmente tutti e tre, ma con gradi di maturità diversi.

La vulnerabilità delle catene di approvvigionamento globali dipende criticamente dal grado di concentrazione dei flussi su specifici nodi portuali. Gli effetti dei *chokepoint* si propagano ben oltre le rotte direttamente coinvolte, generando congestione e ritardi a cascata nei *hub* di trasbordo asiatici e mediterranei.

La strategia *multibusiness* della AdSP del Mar Ligure Occidentale - *container*, ro-ro, rinfuse, crociere, traghetti - offre una diversificazione che i porti monospecializzati non hanno. La componente *gateway* (cargo destinato all'*hinterland* nord-italiano, svizzero, tedesco e austriaco) è il vero collante del rapporto con la Svizzera: a differenza del *transshipment*, il traffico *gateway* non migra facilmente al mutare delle alleanze vettoriali.

La crisi ha però anche, e prevedibilmente, un risvolto propulsivo. La necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento può aumentare i flussi da Asia, Africa e America Latina verso l'Europa, con i Ports of Genoa come *hub* naturale di accesso per la Svizzera e il Centro Europa. Gli accordi di libero scambio della Confederazione con India, Cina, Malesia e Mercosur amplieranno i flussi di merci, molti dei quali transiteranno via Genova e Savona Vado.

5.- Lo Stretto di Hormuz non è solo una crisi contingente: è la cartina al tornasole di un modello logistico che ha costruito la propria efficienza sulla presunzione di continuità degli scambi marittimi. Per il corridoio Ports of Genoa-Svizzera, la lezione è triplice. Primo: l'infrastruttura è condizione necessaria ma non sufficiente - il Terzo Valico, la nuova diga, la digitalizzazione devono procedere senza ulteriori ritardi. Secondo: la transizione energetica portuale non è un lusso ESG ma una leva competitiva concreta, in un contesto in cui i costi energetici sono diventati il primo fattore discriminante nella scelta degli instradamenti. Terzo: il corridoio meridionale deve essere percepito e gestito come un'infrastruttura di resilienza europea, non come una mera alternativa ai porti del *Northern Range*.

La verifica della solidità di questo corridoio è già in corso: si chiama Hormuz, e il risultato non è ancora scritto.