

---

**UNIVERSITÀ DI GENOVA**  
**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI**  
**DIPARTIMENTO DI ECONOMIA**



Tesi di laurea magistrale in  
Traffici Marittimi ed Economia  
delle Regioni Portuali

**Le sanzioni economiche e  
il loro impatto sul mondo  
dello shipping**

Relatore: *Hilda Ghiara*

Candidato: *Millio Spinetti Francesco*

**Anno accademico  
2022-2023**



# Sommario

## Sommario III

<b>Capitolo 1 – Introduzione.....</b>	<b>1</b>
1.1 Abstract.....	1
1.2 Background.....	2
1.3 Obiettivi della ricerca .....	5
1.4 Gap di ricerca.....	6
1.5 Metodologia.....	7
1.6 Descrizione dei capitoli .....	9
<b>Capitolo II - Comprendere il mondo globalizzato .....</b>	<b>11</b>
2.1 Gli equilibri dell'economia globale.....	11
2.2 Deglobalizzazione e nazionalismi .....	13
2.2.1 Le azioni dei paesi.....	16
2.2.2 Reshoring e insourcing.....	20
2.3 Sanzioni e commercio .....	25
2.3.1 Amministrazione Trump.....	26
2.4 Che cosa sono le sanzioni .....	28
2.4.1 Stati sender e target .....	28
2.4.2 Contenuto delle sanzioni.....	32
2.5 Tipologie e obiettivi delle sanzioni .....	34
2.5.1 Categorie di sanzioni.....	35
2.5.2 Macro distinzioni.....	37
2.5.3 Smart sanctions.....	39
2.5.4 Obiettivo delle sanzioni .....	41
2.6 Dati sulle sanzioni .....	46
2.6.1 Stati sender e tasso di successo.....	46
2.6.2 Il caso del Venezuela .....	50
<b>Capitolo III - Sanzioni economiche e shipping.....</b>	<b>56</b>

3.1	Paesi più colpiti .....	58
3.1.1	Risoluzioni .....	58
3.2	Registri navali .....	61
3.2.1	Divieto di registrazione .....	62
3.2.2	Open registries.....	63
3.3	Porti e trasporto di linea.....	68
3.3.1	Il caso della Russia .....	68
3.3.2	Il caso di Iran e Nord Corea .....	70
3.4	Oil e gas .....	76
3.4.1	Cambio delle rotte e dei ports of call .....	77
3.4.2	Gas naturale liquefatto (GNL).....	81
<b>Capitolo IV - Comportamento dei soggetti target e sender .....</b>		<b>85</b>
4.1	Compliance e due diligence .....	85
4.1.1	Approccio e misure.....	85
4.1.2	Sistema AIS.....	88
4.1.3	Linee guida OFAC.....	91
4.2	Deceptive Shipping Practices (DSPs).....	94
4.2.1	Shadow fleet.....	94
4.2.2	Operazioni ship-to-ship.....	97
4.2.3	Altre tattiche.....	101
<b>Capitolo V - Il ruolo delle assicurazioni .....</b>		<b>104</b>
5.1	Difficoltà per gli underwriters.....	105
5.1.1	Conseguenze della guerra.....	108
5.1.2	Shadow fleet.....	111
5.2	Copertura P&I.....	112
5.2.1	War Risks.....	114
5.3	Copertura Hull and Machinery.....	117
5.3.1	Sanction limitation clause .....	118

5.3.2	To follow clause .....	119
<b>Capitolo VI – Conclusioni.....</b>		<b>121</b>
<b>Indice delle figure .....</b>		<b>124</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>128</b>	
<b>Sitografia</b>	<b>131</b>	

# Capitolo 1 – Introduzione

## 1.1 Abstract

Le sanzioni economiche hanno assunto una progressiva importanza nel corso degli ultimi decenni, in principio con paesi come Iran e Venezuela, per arrivare alla più attuale situazione derivata dalla guerra russo-ucraina. Il 90% delle merci movimentate a livello globale si muove via mare e buona parte di esse proviene proprio da questi paesi, ragione per cui il settore marittimo non può ignorare un tema tanto interconnesso.

La scelta dell'argomento è nata dall'interesse nell'indagare le conseguenze che l'applicazione delle sanzioni sta avendo, e continuerà ad avere in futuro, sulle tematiche trattate dal corso di studi in oggetto.

L'elaborato si pone l'obiettivo di analizzare la natura delle sanzioni ed il loro ruolo nell'economia globalizzata in cui viviamo oggi, mettendo a fuoco gli Stati e le organizzazioni che le implementano ed i soggetti che le subiscono. La relazione tra shipping e sanzioni può impattare fortemente sui normali flussi della supply chain, andandone ad alterare le rotte e l'operatività. Per adattarsi a questa situazione, gli Stati sender e target mettono in azione strategie opposte, in conflitto tra loro, creando nuovi contesti dai risvolti stimolanti.

L'importanza dello studio risiede in una migliore visione del tema che può favorire un approccio futuro più consapevole.

Economic sanctions have become progressively more important over the past decades, beginning with countries such as Iran and Venezuela, and leading up to the more current situation resulting from the Russian-Ukrainian war. 90% of the goods moved globally are moving by sea, and a good portion of them comes from those countries. This is the reason why the maritime industry cannot ignore such an interconnected topic.

The choice of the topic stemmed from the interest in investigating the consequences of the application of the sanctions is having, and will continue to have in the future, on the issues covered by the topics of this course of study.

The aim of this work is to analyze the nature of the sanctions and the role that they have in the globalized economy in which we are living nowadays. The focus will be on the States and the organizations that emanate the sanctions and those who suffer them. The relationship between shipping and sanctions can strongly impact the normal supply chain flows, altering routes and operations. In order to adapt to this situation, sender and target states are putting into action opposing strategies, which are in conflict among them, creating new scenarios with challenging implications.

The importance of this study is giving a better view of the topic that can encourage a more informed future approach.

## 1.2 Background

La scelta dell'argomento è stata influenzata dal percorso di studi intrapreso, per quanto riguarda l'ambito marittimo, e dall'interesse personale nei confronti delle questioni geopolitiche. Le tematiche affrontate dal corso di studi ben si conciliano con gli aspetti economici e politici che affrontiamo quotidianamente, ragion per cui la scelta è stata naturale. Conoscere quelle che sono le dinamiche che circondano il nostro settore, ma anche le nostre vite, è una risorsa chiave per il processo di formazione personale e didattica.

Secondo l'Unione Europea, le sanzioni “intendono indurre un cambiamento nella politica o nella condotta del soggetto cui sono dirette, al fine di promuovere gli obiettivi della politica estera e di sicurezza comune” (sito web del Consiglio Europeo). I possibili soggetti coinvolti sono:

- Governi di paesi terzi;

- Entità (società);
- Gruppi o organizzazioni;
- Individui.

Ad essi possono essere imposte limitazioni agli scambi commerciali, contenendone lo sviluppo economico e ledendone i rapporti diplomatici internazionali. Il risultato, se conseguito, è l'isolamento di un paese, o chi per esso, all'interno dell'economia globale, contraria ad alcuni suoi comportamenti.

Questa situazione è diventata sempre più comune negli anni, a partire dalla metà del XX secolo, quando le sanzioni a livello mondiale a malapena toccavano la decina, per poi arrivare nella seconda decade del XXI, quando si sono superate le 250, soprattutto per mano dell'amministrazione Trump.

Gli imprevedibili scenari geopolitici degli ultimi anni hanno avuto importanti ripercussioni nel contesto marittimo, mostrando la debolezza delle nostre catene di approvvigionamento, troppo spesso considerate inscalfibili. Di conseguenza, sono proprio quest'ultime ad essere frequentemente elette come obiettivo delle sanzioni commerciali da parte delle entità che le emettono e in molti casi, i tentativi di stabilizzazione sono effettuati tardivamente piuttosto che in prevenzione.

Quando si parla di entità in grado di emanare sanzioni ed essere assecondati dalla maggioranza dei paesi, si fa riferimento principalmente a tre soggetti, uno Stato e due organizzazioni internazionali: Stati Uniti d'America, Organizzazione delle Nazioni Unite e Unione Europea. Tutti agiscono, secondo un punto di vista di società occidentale, per mantenere l'ordine a livello internazionale, colpendo chi mette in pericolo la pace e minaccia di ledere l'attuale società democratica da essi costruita e tutelata.

Gli Stati Uniti operano tramite un proprio organo di controllo dipendente dal Dipartimento del Tesoro e incaricato alla stesura di un'apposita lista, la *SDN (Special Designated Nationals)* dove figurano i soggetti sanzionati. L'emanazione delle sanzioni avviene proprio nei confronti dei soggetti listati al suo interno e lo stesso principio è seguito dall'ONU con il Consiglio di Sicurezza e dall'UE con il Consiglio Europeo. Queste tre entità agiscono il più delle volte in maniera coordinata, cercando di colpire gli stessi soggetti per condurre un'azione più efficace e coesa.



Esistono diverse tipologie di sanzioni e quelle economiche sono quelle che impattano maggiormente sullo shipping. Gli operatori del settore quali shipping companies, spedizionieri, assicuratori, armatori, noleggiatori, brokers... stanno cominciando ad essere più consapevoli di questa situazione, ormai preponderante anche nei loro mercati di riferimento. Ciò è reso possibile anche grazie alle linee guida messe a disposizione da agenzie di intelligence o dagli enti istituzionali quali l'OFAC nel proprio *Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices* del 2020.

La presa di coscienza dell'utilizzo sempre più preminente di restrizioni agli scambi commerciali può diventare un valore aggiunto per tre categorie di soggetti: chi commercia (e.g. brokers), chi opera (e.g. shipping companies) e chi protegge (e.g. assicuratori e P&I Clubs). Prescindere da questo tema vorrebbe dire non tutelare i propri interessi, in termini di mercato, e quelli dei propri clienti, in termini di sicurezza. Le normative stringenti e i vincoli al commercio hanno la conseguenza per le imprese di aumentare la necessità di seguire atteggiamenti di compliance e di due diligence, ovvero in linea con le indicazioni dei soggetti sender. Nonostante l'attenzione riposta nel proprio mestiere, è di fondamentale importanza controllare dall'inizio alla fine i flussi delle proprie supply chain, evitando di lasciare in mani non sicure la parte finale del viaggio delle merci.

Uno dei principali problemi del trasporto italiano è l'utilizzo spropositato del termine di resa EX Works (Franco Fabbrica), il quale non permette agli operatori di gestire la propria catena di esportazione in totale sicurezza. Questo è un male per le operazioni commerciali perché potrebbero mettere a rischio l'intera catena di approvvigionamento.

I soggetti presenti nelle liste sanzionatorie, al fine di non far affondare le proprie economie, tentano di rimanere aggrappati al commercio con azioni spesso illegittime, frutto di tattiche studiate ad aggirare le sanzioni. Distrarci tra le possibili strategie come shadow fleet, bandiere di comodo e operazioni ombra (ship-to-ship, disattivazione sistema AIS...), è oramai all'ordine del giorno per chi opera nel settore marittimo e potrebbe convertirsi in un valore aggiunto da presentare sul mercato.

L'esposizione sempre maggiore ai rischi derivanti dalle conseguenze di conflitti come quello russo-ucraino, in ambito assicurativo chiamati *war risks*, comporta delle

accortezze specifiche per le coperture richieste dagli armatori. Nonostante questa situazione implichi l'applicazione di extra war risk premium significativi per le zone interessate, alcuni armatori hanno deciso di continuare il trading nell'area, pur pagando sovrappremi, portando i noli alle stelle.

Gli effetti di questi eventi colpiscono anche i P&I Clubs, associazioni mutualistiche create per la *protection and indemnity* degli operatori marittimi membri dei propri clubs. Le regole all'interno dei clubs prevedono indicazioni chiare riguardo i war risks e le sanzioni, che i propri associati devono rispettare per non esporre il club al rischio di diventare soggetto di sanzioni.

Non è un caso che alcuni paesi portabandiera del pensiero liberal-democratico e capisaldi del libero commercio come gli Stati Uniti, abbiano cominciato a mettere sui tavoli dei propri uffici nuovi dossier protezionistici, volti a tutelare gli interessi nazionali per preservare le supply chain che, fino ad oggi, hanno permesso il loro roboante sviluppo economico.

### 1.3 Obiettivi della ricerca

Le research questions dell'elaborato sono focalizzate sul settore marittimo. Ovviamente, in particolare nel primo capitolo, i temi trattati hanno toccato ambiti economici che oltrepassavano i confini dello shipping, ma soltanto con la funzione di supporto all'obiettivo della ricerca. I capitoli a seguire invece hanno cercato di rispondere alle seguenti domande:

- Quale impatto hanno avuto le sanzioni sul comportamento dei soggetti non colpiti direttamente da esse? In che modo le sanzioni hanno cambiato l'approccio alla due diligence e alla compliance per le imprese non residenti in paesi sanzionati e non elencate nelle liste?

- In quale modo le azioni illecite portate avanti dai target hanno alterato le supply chain e il normale svolgimento dell'operatività del settore marittimo? Come ne sono stati interessati i registri di bandiera e gli shipowners?
- Quali tipologie di coperture e di clausole vengono utilizzate nel mercato assicurativo per fronteggiare queste situazioni? In che modo l'asestamento di questa nuova situazione dell'economia globale può essere declinato all'interno del contesto regolamentativo dei P&I Clubs?

Nel rispondere a queste domande, la ricerca tenta di analizzare il settore dello shipping nel suo complesso, approfondendo i temi di maggior rilievo.

#### 1.4 Gap di ricerca

Il processo di indagine è stato affrontato con un'attenta analisi della letteratura scientifica su due tematiche molto spesso considerate in maniera distinta, ovvero lo shipping e le sanzioni. La maggioranza dei documenti presenti nelle riviste scientifiche o pubblicazioni universitarie, affronta singolarmente i due argomenti, non mostrando il chiaro legame tra essi.

Per chiarezza è corretto dire che esistono svariate risorse, anche utilizzate per la stesura del presente elaborato, che identificano questa relazione, focalizzandosi però solamente su un singolo aspetto del settore marittimo. Un caso è l'articolo presentato da C.J. Watterson sul volume di Marine Policy "*Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion*", il quale mette in luce i rapporti tra i registri di bandiera e gli evasori delle sanzioni.

Di fondamentale supporto per riuscire a colmare questo gap sono stati i documenti "*The Global Sanctions Data Base*" e "*Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005*", testi la cui minuziosità e chiarezza sono state imprescindibili per lo scopo dell'elaborato. La connessione di documenti simili e altri strettamente marittimi ha permesso di indagare il rapporto tra questi due temi all'interno di un unico documento,

facilitando al lettore la comprensione dell'argomento e stimolando l'interesse all'approfondimento dello stesso.

## 1.5 Metodologia

I contenuti didattici offerti negli anni dal corso di studi hanno posto le basi per un'indagine consapevole dell'argomento, importante per poterla affrontare con sicurezza e serietà. Lo studio di determinate materie è stato prezioso per poter passare oltre alle conoscenze basiche e focalizzarsi maggiormente su quelle di interesse per la ricerca, grazie ad un background solido e maturo in questioni relative all'economia marittima.

Per l'approfondimento delle tema si è proceduto ad una ricerca di tipo qualitativo, sviscerando le documentazioni presenti nelle biblioteche messe a disposizione dall'Università degli Studi di Genova e alle riviste scientifiche in campo di geopolitica.

La completezza della ricerca è stata possibile anche grazie al supporto di dati reali espressi in tabelle e grafici, presenti durante tutta la stesura dell'elaborato. La visione empirica è imprescindibile per comprendere in maniera chiara e compiuta ciò di cui si discute a livello teorico, altrimenti potrebbe sussistere il rischio di scindere i due aspetti su livelli differenti, cadendo in errore. I dati estratti da vari report hanno permesso a chi scrive di avere un supporto di facile comprensione alle tesi sviluppate.

La difficoltà di questo procedimento risiede nel fatto che, trattandosi di tematiche fortemente attuali, i database e le banche dati sono in costante aggiornamento, risultando spesso troppo mutevoli per un'analisi certa. Addirittura, spesso i dati per gli ultimi anni non sono ancora stati elaborati perché non del tutto completati o ancora in attesa dei risultati, impendendo l'approfondimento per i tempi più recenti. Fortunatamente, documenti come "The Global Sanctions Data Base" e "Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005", hanno consentito la certezza delle indagini e dei dati per lo meno fino alla fine del secondo decennio del XXI secolo, garantendo l'attualità della ricerca.

Grazie ai report di alcune aziende più o meno collegate al settore come Windward, Shell o Information of Handling Service (IHS), è stato possibile aggiornare l'indagine per l'ultimo biennio. I dati da essi elaborati sono anche utilizzati dalle imprese per gestire sia le proprie strategie di mercato sia quelle di compliance.

Perciò, la metodologia seguita per la redazione della ricerca, è stata portata avanti mettendo insieme le informazioni reperite dalla letteratura scientifica su riviste come *Marine Policy*, piuttosto che pubblicazioni di paper scientifici, con quelle delle documentazioni ufficiali di grandi istituzioni: Unione Europea, Organizzazione delle Nazioni Unite o Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti.

Questi ultimi mostrano il pensiero condiviso dai paesi che ne seguono i principi, indicando quali sono i metodi per implementare le sanzioni e le ragioni dietro alla loro applicazione. L'intervento coeso di questi tre soggetti permette di avere un quadro già indirizzato verso un obiettivo comune, riducendo la dispersione di informazioni tra l'emanazione di un decreto e l'atto. Ad essi possiamo associare anche entità come BIMCO e Unctad, prettamente focalizzati sull'ambito marittimo-portuale.

Un prezioso contributo lo hanno apportato i contenuti reperiti dalle varie fonti collegate all'associazione AWOS, *A World Of Sanctions*, tramite gli interventi del proprio presidente Zeno Poggi e la propria rivista curata da Paolo Quercia. L'associazione è un "progetto italiano di ricerca e analisi dedicato al tema di crescente rilevanza delle sanzioni economiche e finanziarie, dell'export controls e del rischio geopolitico" (sito web AWOS), perfettamente in linea con i contenuti di questa ricerca.

Con riferimento all'ultimo capitolo affrontato, relativo al mercato assicurativo, le principali fonti adottate sono state le Rules dei 12 P&I Clubs appartenenti all'International Group of P&I Clubs. All'interno di esse è stato possibile visionare la posizione di una parte importante del mercato assicurativo nei confronti delle sanzioni. È stato importante dividere in due analisi differenti la parte relativo alla *Protection and Indemnity* e quella relativa alla *Hull and Machinery*, due coperture complementari ma spesso differenti nei mercati di riferimento.

## 1.6 Descrizione dei capitoli

L'elaborato è strutturato in quattro capitoli di descrizione e analisi del tema, più un quinto di considerazioni e conclusioni finali.

Nel capitolo I vengono sintetizzate le motivazioni dietro alla scelta dell'argomento e viene presentata una breve descrizione delle tematiche affrontate. Si vanno ad identificare i metodi seguiti per riuscire a rispondere alle research questions, evidenziate proprio in questo capitolo. Infine, si espone il gap della ricerca, ovvero a quale mancanza all'interno della letteratura scientifica questa tesi vuole rispondere.

Il capitolo II ha principalmente la funzione di supporto all'individuazione del tema centrale. Difatti, il contenuto di questo secondo capitolo è una panoramica a livello macro dell'economia e del commercio nel XXI secolo inoltrato. Più nello specifico, può essere diviso in due parti: una prima di contestualizzazione geopolitica dei commerci, focalizzando il ruolo cardine degli Stati Uniti e come esso non sia ancora realmente minacciato da altre potenze, ed una seconda di descrizione didattica delle sanzioni. In quest'ultima parte infatti vengono messe in rilievo le tipologie di sanzioni ed i loro obiettivi, oltre ad evidenziare la differenza tra chi le emette (sender) e chi le subisce (target).

All'interno del capitolo III viene affrontata l'essenza di questa ricerca, ovvero il rapporto tra le sanzioni economiche e lo shipping, prendendo ad esempio alcuni paesi come Iran e Russia, al fine di poter avere un approccio empirico al tema. Il fulcro centrale di questo terzo capitolo è sviscerare alcuni aspetti importanti del settore marittimo come registri navali, trasporto di linea e trasporto tramp, per capire come le sanzioni abbiano impattato su di essi. Vengono mostrati alcuni elementi come il Container throughputs per alcuni porti e il cambio delle rotte per alcune tipologie di navi a seguito di shock economici come l'invasione russa ai danni dell'Ucraina.

Il capitolo IV ha due scopi. Il primo è evidenziare come l'esponentiale presenza di sanzioni a livello globale abbia aumentato un pericolo per le imprese, le quali hanno deciso di adottare atteggiamenti di compliance e due diligence. Oggigiorno per le imprese è sempre più complesso gestire tutte le dinamiche derivanti dagli eventi macroeconomici

esterni e lo slalom tra le varie normative dovute alle sanzioni è uno di questi. Il secondo scopo è quello di rendere consapevole il lettore di ciò che gli stati target possono mettere in campo per evitare di essere colpiti dall'effetto delle sanzioni in campo marittimo. Le Deceptive Shipping Practices (DSPs) sono il principale alleato dei soggetti sanzionati e rischiano spesso di complicare non poco l'operatività delle port authorities e dei registri di bandiera.

Nel capitolo V viene affrontato il tema del mercato assicurativo, coinvolto pienamente dal contesto sanzionatorio. Lo scopo è capire quale posizione hanno preso gli assicuratori nei confronti delle entità sanzionate e dei soggetti che collaborano o hanno avuto a che fare con essi. Inoltre, un'altra tematica importante, è quella di evidenziare il loro ruolo nei commerci da e per i paesi sanzionati e quindi la copertura assicurativa in caso di navigazione in acque territoriali considerate a rischio.

Infine, l'ultima parte del lavoro è considerabile come supporto conclusivo per un'analisi finale di ciò che si è letto. Una conclusione dei pensieri che sono stati elaborati nel corso dei capitoli che permette al lettore di chiudere un cerchio conoscitivo.

## Capitolo II - Comprendere il mondo globalizzato

### 2.1 Gli equilibri dell'economia globale

Il mercato marittimo è storicamente uno dei più interconnessi a livello internazionale, quello che più di tutti ha contribuito ad espandere la globalizzazione nell'ultimo secolo. In particolare, dopo il 24 aprile 1956 quando, dal porto di Newark, salpò la Ideal X, la prima nave portacontainer della storia. Con la sua invenzione, Malcolm McLean permise di ridurre il costo per tonnellata della propria merce dal 5,83\$ a 0,16\$, dando il così il via al commercio marittimo come viene concepito oggi.

Per comprenderne la portata internazionale, basta andare ad analizzare il ciclo di vita di una nave. Spesso vengono costruite in un cantiere asiatico su commessa di un armatore europeo, per poi battere bandiera di Paesi diversi da quelli di proprietà (Liberia, Marshall Islands, Panama...) e toccare ogni settimana porti di paesi diversi, venendo infine demolite in Turchia. Quest'esempio, seppur banale, rispecchia alla perfezione il funzionamento della catena logistica nel mondo shipping, dal settore cantieristico a quello commerciale.

La globalizzazione che stiamo vivendo oggi passa dunque per il controllo di mari e oceani, vie per le quali transita il 90% delle merci movimentate a livello mondiale. Si parla di circa 11 miliardi di tonnellate i beni, equivalenti a 14 trilioni di dollari. Il trasporto marittimo non si limita però a connettere due mercati A e B, ma piuttosto a crearne uno nuovo, avendo così una funzione integrativa. Lo dicono i dati riguardanti le esportazioni, passati da 3,4 trilioni di dollari del 1990 a 20 trilioni del 2020.<sup>1</sup>

Di conseguenza, chi controlla i mari è in controllo del commercio globale ed è in grado di sfruttare un mercato unico globale, mettendo un tassello in più verso una possibile egemonia economica e non. Ovviamente, sarebbe impossibile per un solo paese dominare

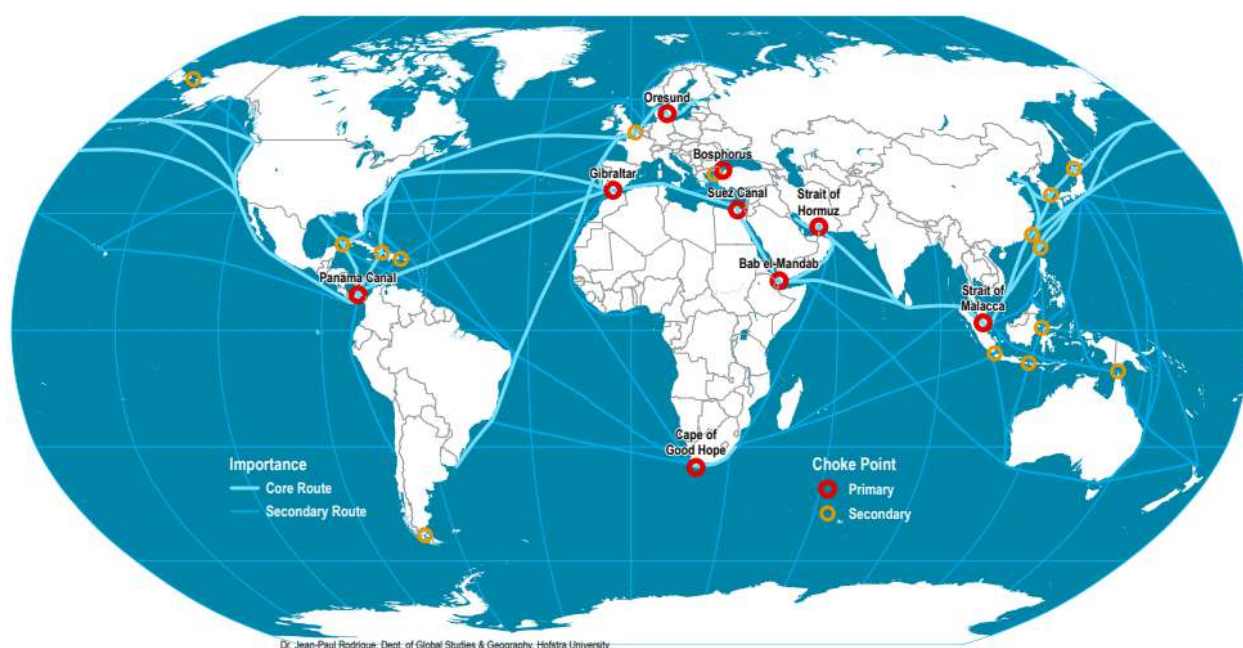
---

<sup>1</sup> Paolo Quercia, 2021, "*Compliance Necesses Est. Come navigare in un mare di restrizioni*", GeoTrade n° 2, pag. 6



tutti i 360,6 milioni di km<sup>2</sup> bagnati dall'acqua<sup>2</sup>, perciò la strategia dietro al controllo di questa rete si basa su pochi ma strategici punti, collocati in precise zone geografiche in tutto il mondo. Sono i così detti *choke points*, stretti e istmi obbligatori per il passaggio delle navi, spesso teatro di grandi tensioni geopolitiche, che pongono il paese che li controlla in una posizione di rilevanza strategica.

Questa rete di controllo è il punto cardine che accomuna tutte le talassocrazie, ovvero le potenze che si appoggiano sulla signoria dei mari<sup>3</sup>.



*Figura 1. Principali choke points mondiali. Fonte : T. Notteboom, A. Pallis J. Rodrigue, 2022, Port Economics Management, cap. 8.3*

Come mostrati nella mappa, i principali choke points mondiali sono 9, da ovest a est: Canale di Panama, Stretto di Gibilterra, Stretto di Oresund, Capo di Buona Speranza,

---

<sup>2</sup> USGS Science for a Change World, Water Science School. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.usgs.gov/media/images/distribuzione-dellacqua-globale>

<sup>3</sup> Enciclopedia Treccani. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/talassocrazia/>

Stretto del Bosforo, Canale di Suez, Stretto di Bab el-Mandab, Stretto di Hormuz ed infine l'importantissimo Stretto di Malacca.

La necessità di controllare queste zone scaturisce dalla possibilità per le potenze globali di impedire, quando conveniente, il passaggio delle marine militari e commerciali di altri paesi, ottenendo immunità strategica. Attualmente sono gli Stati Uniti a controllarne i più rilevanti, potendo sorvegliare anche i mari che bagnano le coste cinesi, dove negli ultimi anni le tensioni sono aumentate in modo significativo.

Non è un caso che su questi passaggi sventoli la bandiera a stelle e strisce. Fin dal 1945 l'economia mondiale è stata trainata da regole e norme stabilite dagli Stati Uniti. Fu però la fine della Guerra fredda e il conseguente crollo dell'Unione Sovietica alla fine del 1991, che permisero agli Stati Uniti di rompere il bipolarismo USA-URRS, rimanendo l'unica vera superpotenza capace di esercitare un tale predominio da imporsi sul resto del mondo. Da quell'anno in poi l'ordine liberale occidentale si espanse nel sistema internazionale, creando di fatto il mercato globalizzato in cui viviamo.

Quello americano non è il primo impero basato su una globalizzazione talassocentrica, in precedenza sono esistite la *Pax Romana*, con il controllo del Mar Mediterraneo, l'unico bacino di commerci sviluppati in quei secoli e la *Pax Britannica*, in epoca vittoriana, grazie alla sua imponente flotta commerciale e militare che iniziò a navigare verso i mari più remoti.<sup>4</sup> Perciò, si può dire che chi controlla i mari ha in mano il commercio di tutto il globo terrestre ed in questo momento per gli Stati Uniti non c'è in vista un reale pericolo, neanche la Cina, visto che il controllo dei choke points sembra ancora impossibile da scalfire.

## 2.2 Deglobalizzazione e nazionalismi

Il fine di questa ricerca non è comprendere a fondo la (de)globalizzazione ed il suo futuro, ma piuttosto dare qualche spunto iniziale e analizzare la situazione attuale,

---

<sup>4</sup> Dario Fabbri, 2019, *Pax, mari e globalizzazione*, relazione presentata a TEDx Lake Como, Como, 9 novembre <https://www.youtube.com/watch?v=bRFCXvg6iu8>

aiutando a comprendere meglio i capitoli successivi e le ricadute che potranno avere i nuovi scenari sulla *supply chain*. Difatti, le considerazioni presenti in questo capitolo non sono da ritenersi esaustive in materia di geopolitica, piuttosto serviranno da supporto alle analisi più strettamente connesse al settore di nostro interesse, quello marittimo. Come detto nel paragrafo precedente, lo shipping è fortemente influenzato dagli eventi internazionali; un attento sguardo a quella che è l'attuale globalizzazione e alle tendenze in materia di economia e politica estera portate avanti dai paesi è imprescindibile per una corretta comprensione della ricerca. Paolo Quercia, docente di Studi Strategici e direttore della rivista di Geopolitica e Commercio Estero "GeoTrade", definisce la geopolitica come "il tentativo imperfetto di mappare l'eterna dialettica tra costanti e trasformazioni nel sistema internazionale e nei rapporti tra gli Stati".<sup>5</sup> Quale settore, se non quello marittimo, dovrebbe quindi monitorare questi aspetti per riuscire ad operare al meglio in un mondo sempre in costante cambiamento?

È in questo contesto che si inseriscono le sanzioni, uno strumento fondamentale nel panorama geopolitico poiché utilizzato (e subite) da molti paesi come strumento di politica estera, volto a destabilizzare il paese sanzionato. La peculiarità di queste misure è che possono andare ad colpire soggetti specifici, senza il rischio di sfociare in un'escalation bellica.

Il mondo globalizzato sta attraversando un periodo di crisi, tanto che alcuni studiosi hanno iniziato a parlare di deglobalizzazione. Michael A. Witt, professore del *King's College* di Londra, ha definito la deglobalizzazione come "il processo di indebolimento delle interdipendenze tra le nazioni".<sup>6</sup> Quindi il lento sgretolamento del mercato unico globale e indebolimento della guida occidentalista che domina da decenni il nostro sistema.

La visione di crescente integrazione economica e convergenza politica nata con la fine della Guerra Fredda, è andata sempre più sfumando nel XXI secolo. Dopo l'attentato alle Torri Gemelle nel 2001, la concezione di globalizzazione subì la prima scossa, che si trasformò in qualcosa di più nel settembre 2008, quando Lehman Brothers dichiarò

---

<sup>5</sup> Paolo Quercia, 2022, "La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?", GeoTrade n° 4, pag. 6

<sup>6</sup> Witt A., 2019, "Deglobalization: Theories, predictions, and opportunities for international business research", *Journal of International Business Studies*, Vol. 50, n. 7, pag. 1054

bancarotta, palesando a tutto il mondo la crisi finanziaria in atto. I due decenni successivi, con la prima (recente) crisi Ucraina del 2014, la pandemia Covid-19 del 2020 ed la seconda crisi ucraina che ha inasprito il conflitto con la Russia (caso che verrà ampiamente portato ad esempio in questa ricerca), hanno segnato probabilmente un punto di non ritorno nel sistema internazionale. L'invasione dell'Ucraina da parte russa il 24 febbraio 2022 può essere considerata tra le questioni geopolitiche più impattanti dai tempi dello scioglimento dell'URSS e permetterà di ridefinire il futuro della globalizzazione, minacciando nuovamente il mondo con la contrapposizione di due blocchi, o forse più di due. Settori strategici come lavoro, finanza e commercio, rischiano di essere inglobati nel nuovo paradigma di blocchi e restrizioni.<sup>7</sup>

Questi eventi hanno avuto significative ricadute politiche per l'equilibrio globale: l'elezione di Donald Trump nel 2016 e la Brexit del Regno Unito nel 2020 hanno mostrato al mondo la nuova direzione mondiale, incanalata verso un nuovo sentimento nazionalista.<sup>8</sup> Sussidi, controllo dell'export e freni agli investimenti esteri stanno aumentando in tutto il mondo. Il presidente democratico Joe Biden, durante il suo attuale mandato, sta optando per l'abbandono del libero mercato per puntare su una politica industriale maggiormente aggressiva. 465 miliardi di dollari sono stati emessi dal governo americano sotto forma di sussidi per sostenere la green economy (energia pulita, vetture elettriche, semiconduttori...), a patto che la produzione della stessa sia locale. Questa strategia potrebbe aiutare a sigillare l'ascesa tecnologica dell'America sulla Cina, che da tempo persegue autosufficienza in aree industriali vitali utilizzando l'intervento statale. La conseguenza di queste azioni è una spirale di protezionismi e nazionalismi a livello mondiale.<sup>9</sup> Le masse sono scontente degli effetti della globalizzazione e gli ultimi eventi citati non sono stati una grande sorpresa.

Ad ogni modo, oggi questo sistema internazionale non è ancora a rischio, un simile processo di disgregazione e polarizzazione, come quello descritto fino a qui, è lungo e

---

<sup>7</sup> Paolo Quercia, 2022, "La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?", GeoTrade n° 4, pag. 6

<sup>8</sup> Roberto Vivaldelli (2020). *Trump spinge verso la 'deglobalizzazione*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://it.insideover.com/politica/trump-spinge-verso-la-deglobalizzazione.html>

<sup>9</sup> The Economist UK (gennaio 2023), "ZERO-SUM, The destructive logic that threatens globalisation", pag. 11

richiederebbe la presenza di un'altra potenza pronta a spodestare gli americani, attualmente non presente. Semplicemente all'orizzonte si intravede un pericolo, e gli Stati Uniti stanno cercando di prevederlo e contenerlo. Questi ultimi, da sempre portavoce del libero commercio e delle economie aperte, hanno iniziato a rinforzare sussidi, ridurre gli investimenti, controllare l'export e avviare politiche industriali che possano allontanare la supply chain dai propri rivali geopolitici. Il risultato è l'innalzamento di barriere al commercio internazionale e agli investimenti.<sup>10</sup>

### 2.2.1 Le azioni dei paesi

Paese	Normativa	Valore (circa)	Settori coinvolti	Obiettivo
Stati Uniti	CHIPS and Science Act (2022)	52.000.000 \$	Semiconduttori, computer quantistici, intelligenza artificiale, energia pulita e nanotecnologie	
Stati Uniti	Inflation Reduction Act (2022)	400.000.000 \$	Energia nucleare e rinnovabili, veicoli elettrici, assistenza sanitaria, efficienza energetica abitazioni	

<sup>10</sup> The Economist UK (gennaio 2023), "ZERO-SUM, The destructive logic that threatens globalisation", pag. 19

Unione Europea	Net-Zero Industry Act (2022)	100.000.000 \$	Fotovoltaico, eolico (on-offshore), batterie, pompe di calore, clean tech	
----------------	------------------------------	----------------	---	--

La tabella è un’elaborazione personale e mostra alcuni provvedimenti legislativi emanati negli anni più recenti da varie economie che testimoniano questa tendenza protezionistica.

Il *CHIPS and Science Act* del 2022 prevede incentivi fino a 52 miliardi di dollari per l’industria dei semi-conduttori, un settore strategico inventato dagli Stati Uniti di cui possono però vantarsi solo del 10% della produzione mondiale, contro il 75% di quella dell’East Asia, dove vengono prodotti i chips più sofisticati.<sup>11</sup>

Nello stesso anno, l’*Inflation Reduction Act (IRA)* sempre emanato dal governo Biden, mira a sostenere con circa 400 miliardi di dollari l’energia pulita e a ridurre la dipendenza dalla Cina nella catena di approvvigionamento di alcuni prodotti, ad esempio le batterie per le auto elettriche di cui il gigante asiatico possiede il 70% della produzione globale.<sup>12</sup> Questa proposta di legge non è piaciuta ai vertici dell’Unione Europea, rimasti scontenti da un’azione che mira a riorientare gli investimenti verso l’America del Nord: la nota azienda automobilistica tedesca Volkswagen, ad esempio, ha già dichiarato l’apertura di una fabbrica di batterie in Canada come supporto al rifornimento ad una filiale di vetture elettriche in Carolina del Sud.<sup>13</sup> Questo piano viola le regole dell’Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), garantendo crediti fiscali per l’acquisto di veicoli

---

<sup>11</sup> White House (2022). *FACT SHEET: CHIPS and Science Act Will Lower Costs, Create Jobs, Strengthen Supply Chains, and Counter China*. Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/09/fact-sheet-chips-and-science-act-will-lower-costs-create-jobs-strengthen-supply-chains-and-counter-china/>

<sup>12</sup> Internal Revenue Service (2022). *Inflation Reduction Act of 2022*. Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.irs.gov/inflation-reduction-act-of-2022>

<sup>13</sup> Financial Times (2023). *Volkswagen picks Canada for battery plant after being lured by US green incentives*. Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.ft.com/content/5f78ea02-6ec2-4413-8d77-1565d1c17b38>

elettrici a patto che i componenti provengano dagli Stati Uniti con quote pari a 50% per le batterie o dal 40% per i minerali critici.<sup>14</sup>

Questa tendenza non è visibile soltanto in Nord America; la spesa in sussidi tra i paesi del G7 è aumentata dallo 0.6% del PIL di pochi anni fa, fino al 2% del 2020.<sup>15</sup> Anche l'Unione Europa ha replicato l'Inflation Act nordamericano, declinato in chiave europea, il *Net-Zero Industry Act*, “*seguendo gli Stati Uniti sulla strada del protezionismo e del dirigismo economico*”, come recita ISPI. Il piano ha l'obiettivo di incentivare la manifattura europea di tecnologie pulite per stimolare la decarbonizzazione, rafforzare la capacità produttiva e ridurre la dipendenza in chiave energetica in determinati settori fondamentali per la decarbonizzazione. L'aspetto rilevante di questo programma riguarda gli appalti pubblici, perché va a penalizzare le offerte che coinvolgono l'utilizzo di prodotti provenienti da un paese terzo, il quale sia in possesso di più del 65% della quota di mercato europeo in quel settore, un cavillo mirato a colpire la Cina.<sup>16</sup>

---

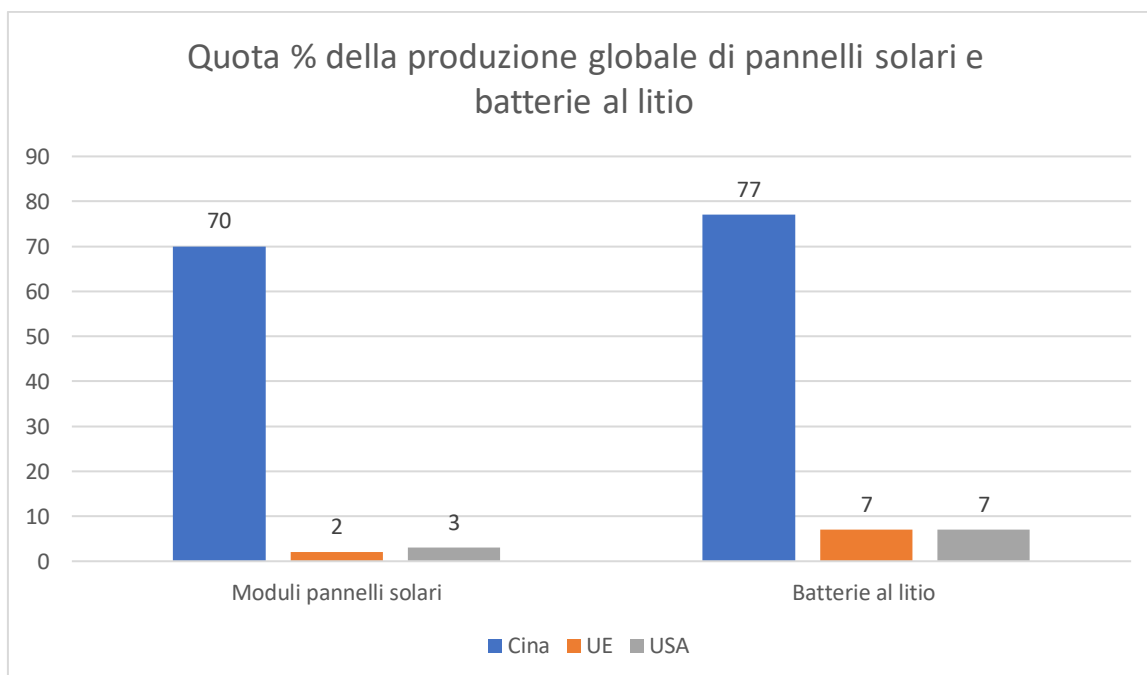
<sup>14</sup> Redazione, ISPI Istituto per gli studi di politica internazionale (2023). *Net Zero Industry Act: l'Ue gonfia i muscoli (industriali)*. Risorsa reperibile all'indirizzo:

<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/net-zero-industry-act-lue-gonfia-i-muscoli-industriali-121553>

<sup>15</sup> The Economist UK (gennaio 2023), “ZERO-SUM, The destructive logic that threatens globalisation”, pag. 19

<sup>16</sup> Redazione, ISPI Istituto per gli studi di politica internazionale (2023). *Net Zero Industry Act: l'Ue gonfia i muscoli (industriali)*. Risorsa web reperibile all'indirizzo:

<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/net-zero-industry-act-lue-gonfia-i-muscoli-industriali-121553>



**Figura 1.** Fonte: Redazione, ISPI Istituto per gli studi di politica internazionale. "Net Zero Industry Act: l'Ue gonfia i muscoli (industriali)" (2023)

Come visibile dal grafico, la Cina possiede enormi quote nella produzione fotovoltaica (70%), della batterie elettriche (77%), ma anche delle pale delle turbine eoliche offshore (84%) e delle pompe di calore (40%).<sup>17</sup>

Questi tre piani dimostrano come la globalizzazione stia scivolando sempre più verso la regionalizzazione e la frammentazione. Il consigliere per la sicurezza nazionale statunitense Jake Sullivan ha tenuto un discorso alla Casa Bianca nel settembre 2022, in cui esplicitava la nuova direzione degli Stati Uniti in alcuni settori ritenuti strategici. Oltre ai già citati CHIPS act e IRA, ha parlato dell'export control, la restrizione del trasferimento di beni e servizi ad alcuni paesi. Sullivan ritiene fondamentale rivedere il presupposto di lungo periodo secondo il quale bisogna mantenere vantaggi relativi rispetto ai concorrenti in alcune tecnologie chiave. Queste restrizioni hanno dimostrato, nel caso della Russia, di poter essere molto di più che un semplice strumento di prevenzione. Se applicato in maniera rigida, duratura e completa, l'export control può

<sup>17</sup> Redazione, ISPI Istituto per gli studi di politica internazionale (2023). *Net Zero Industry Act: l'Ue gonfia i muscoli (industriali)*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/net-zero-industry-act-lue-gonfia-i-muscoli-industriali-121553>



essere un asset strategico per gli Stati Uniti ed i suoi alleati, infatti la Russia è stata costretta a prelevare i chips dalle lavatrici per il proprio armamento.<sup>18</sup>

L'assidua guerra dei microchip contro la Cina sta mettendo a dura prova il mercato internazionale. Ad ottobre 2022, il Dipartimento del Commercio Americano, ha annunciato il controllo sulle esportazioni dei chips avanzati utilizzati per i supercomputer e l'intelligenza artificiale, bannando la vendita dei più potenti alle imprese cinesi, sia statali che private. A livello globale questi piani stanno aumentando notevolmente i costi, perché duplicare lo stock di investimenti in semiconduttori costerà tra il 3.2% e il 4.8% del PIL globale.

Paolo Quercia sostiene che la politica commerciale dei paesi stia cambiando. Il docente parla di *geo-normazione*, ovvero la tendenza dei paesi, in particolare l'Unione Europea, ad aumentare qualità e quantità delle normative all'accesso dei propri mercati, facendolo diventare sempre più condizionato, definito dal docente come "il *gold standard* del commercio mondiale". La conseguenza di questi nuovi processi è il frazionamento dell'attuale globalizzazione in macro-aree distinte per economia e regolamentazione, andando a ridefinire gli attuali confini geopolitici.<sup>19</sup>

### 2.2.2 Reshoring e insourcing

Dal punto di vista della logistica, il possibile insorgere di nazionalismi, potrebbe portare a cambiamenti sostanziali nella supply chain. Alcune imprese hanno già deciso, o stanno pianificando, di riallocare alcune delle proprie attività più vicine all'*home country* al fine di ridurre al minimo il rischio di interruzione della catena di produzione. Questo fenomeno è chiamato *reshoring*, ovvero la decisione di reincorporare attività di valore aggiunto, precedentemente soggette ad outsourcing, da un sito offshore ad altri

---

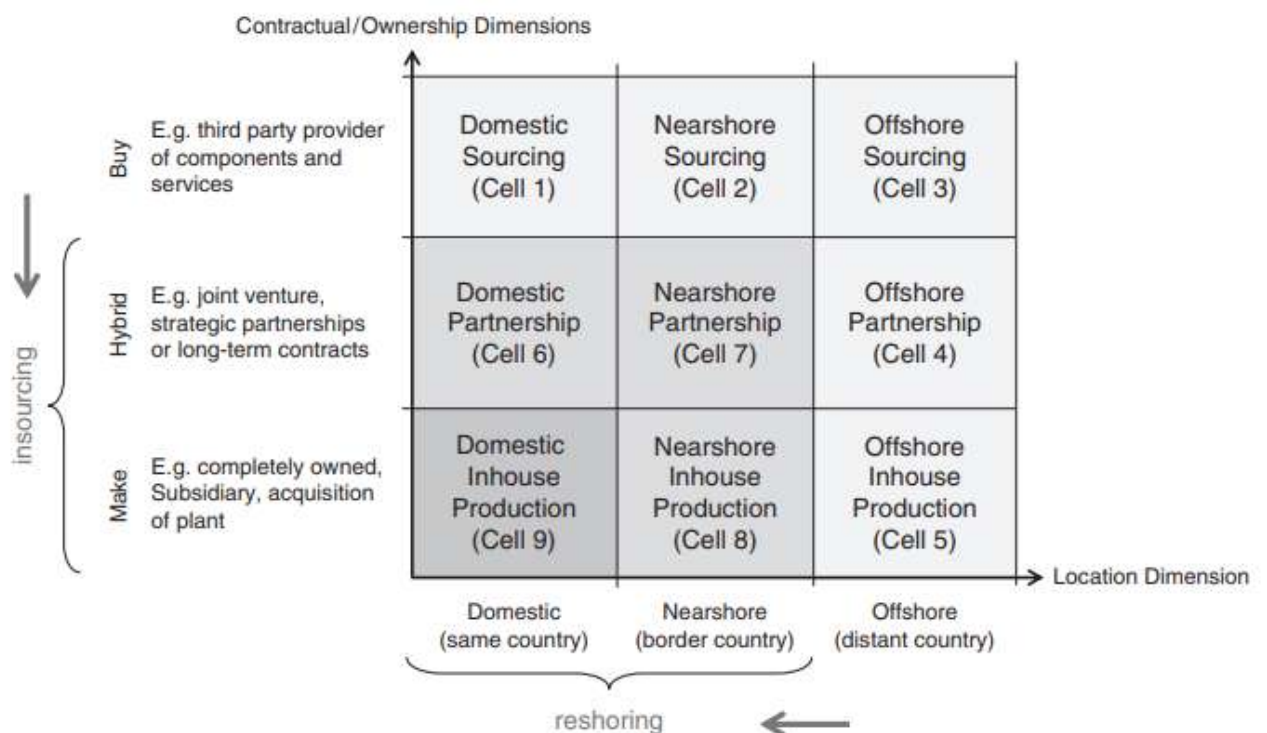
<sup>18</sup> White House (2022). *Remarks by National Security Advisor Jake Sullivan at the Special Competitive Studies Project Global Emerging Technologies Summit*. Risorsa web reperibile all'indirizzo:

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2022/09/16/remarks-by-national-security-advisor-jake-sullivan-at-the-special-competitive-studies-project-global-emerging-technologies-summit/>

<sup>19</sup> P. Ferrara, 2022, "La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?", GeoTrade n° 4, pag. 8

luoghi domestici, geograficamente più vicini. Il reshoring è solitamente collegato all'insourcing.<sup>20</sup>

Questo termine è in netta antitesi con quello di *offshoring*, ovvero la rilocalizzazione delle attività della catena di valore fuori dal paese in cui risiede l'headquarter dell'impresa in questione ed è collegato all'outsourcing, ovvero quando il lavoro è performato da parti indipendenti che non fanno parte della base di lavoratori di un'impresa.<sup>21</sup>



**Figura 2.** Combinazione di possibili situazioni di insourcing e di reshoring basate sulla dimensione locale e di proprietà. Fonte: K. Forestl, J. F. Kirchoff, L. Bals, 2016, “Reshoring and insourcing: drivers and future research directions”, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 46, n. 5, pag. 494

<sup>20</sup> Remi Charpin, 2022, “The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management” (2021), *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 52, n. 1, pag. 8

<sup>21</sup> K. Forestl, J. F. Kirchoff, L. Bals, 2016, “Reshoring and insourcing: drivers and future research directions”, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 46, n. 5, pag. 494

La figura mostra le situazioni alternative combinando reshoring e insourcing. Questi due termini sono collegati rispettivamente alla dimensione di ubicazione e di proprietà/contrattuale e la tabella mostra i casi di cambi unidimensionali e bidimensionali tra una cella e l'altra. Entrambe hanno tre livelli, dal più internazionale al più domestico. La dimensione della proprietà ha i livelli *buy*, *hybrid* e *make*, mentre la dimensione locale presenta il livello *offshore*, *nearshore* e *domestic*. Tutti i livelli sono spiegati brevemente in tabella con degli esempi. La situazione di maggior reshoring e insourcing è quella del riquadro in basso a sinistra (cella 9), dove si ha una dimensione di ubicazione "domestica", cioè nello stesso paese e una dimensione di proprietà/contrattuale di tipo "make", quindi completamente posseduta dall'impresa in questione.

Remi Charpin, professore di *Logistics and Operations Management* all'*HEC* di Montreal, Canada, sostiene che queste nuove tendenze abbiano importanti ricadute sulla supply chain, dal punto di vista della domanda, dell'offerta e dell'operatività. Charpin divide questa tendenza nazionalista in due sentimenti diversi: nazionalismo economico e animosità nazionale.

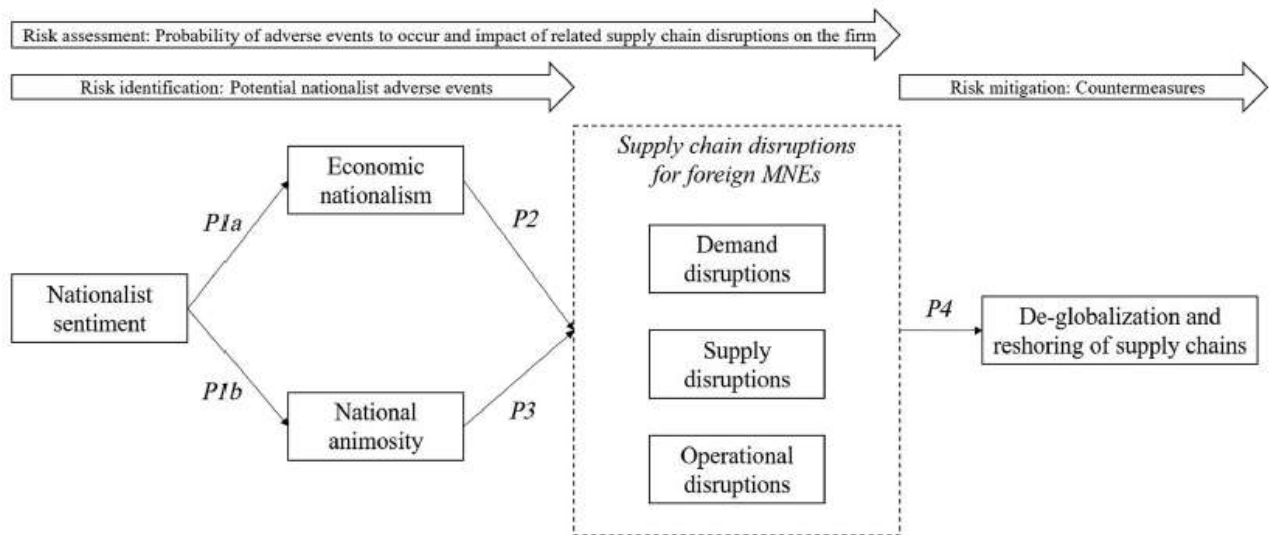
In breve, il nazionalismo economico è il pensiero secondo il quale "*l'economia nazionale deve essere al servizio degli obiettivi nazionalisti*" e "*protetta dal mercato globale*" come sostenuto da Friedrich List, pensatore del nazionalismo economico. Questo pensiero si basa sul *gioco a somma zero* perché cerca di massimizzare l'interesse economico della propria nazione ignorando quello delle nazioni esterne; tutto ciò che guadagna un paese lo fa perdere ad un altro. Questa logica si oppone alla logica che la ricchezza di una nazione venga determinata dal libero mercato. Difatti, la retorica utilizzata dai principali partiti politici nazionalisti è quella dell'impatto negativo che il libero commercio ha avuto sull'economia del proprio paese: diminuzione dei salari e aumento dei tassi di disoccupazione.<sup>22</sup>

L'animosità nazionale si basa sui rapporti di tensione (territoriali, religiosi, diplomatici) tra le nazioni che va tramandandosi di generazione in generazione. È un antagonismo emozionale, un'ostilità mentale che va contro un altro paese e influenza i membri di una

---

<sup>22</sup> Remi Charpin, 2022, "The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management" (2021), *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 52, n. 1, pag. 9

società. I mass media e i governi giocano un ruolo a dir poco fondamentale nel ridurre o fomentare questo sentimento tra due nazioni. Ciò si traduce in un declino di acquisti dal paese in questione, non traducendosi in un etnocentrismo del consumatore.<sup>23</sup>



**Figura 3.** Conseguenze del sentimento nazionalista sulla supply chain. Fonte: Remi Charpin, 2022, “The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management” (2021), *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 52, n. 1, pag. 17

Lo schema in figura 3 riassume il pensiero del professor Charpin. Il sentimento nazionalista è antecedente alle sue successive declinazioni di economia e animosità. La prima porta alla disruption della supply chain a causa delle previste pratiche discriminatorie nei confronti delle imprese estere (P2), mentre la seconda a causa sempre delle pratiche discriminatorie ma solo verso i paesi ostili (P3). Queste tendenze portano, come ampiamente detto in precedenza, alle disruptions della supply chain per le multinazionali estere (MNEs), avendo effetti negativi sulla domanda, sull’offerta e sull’operatività. Tutto ciò ha la conseguenza di guidare l’economia mondiale ad una deglobalizzazione e al reshoring delle catene di approvvigionamento (P4).

<sup>23</sup> Remi Charpin, 2022, “The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management”, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 52, n. 1, pag. 11

Dal punto di vista della domanda, le barriere al commercio colpiscono le vendite, quindi i ricavi, delle imprese multinazionali che non possiedono asset produttivi in quel determinato paese, l'host country, mettendo in grossa difficoltà anche le filiali. Le barriere tariffarie e non tariffarie e le politiche discriminatorie hanno come obiettivo, nel caso del nazionalismo economico, il disincentivo all'acquisto di prodotti esteri da parte delle imprese domestiche, favorendo così il consumo domestico, come nel caso della tassazione al 25% sul vino francese da parte degli Stati Uniti. Nel caso dell'animosità economica l'obiettivo è tagliare i rapporti con uno specifico paese, sempre parlando di Francia, un esempio è il boicottaggio di prodotti francesi da parte di alcuni paesi dopo le dichiarazioni controverse sull'Islam da parte del presidente dell'esagono.

Per quanto riguarda l'offerta, un forte nazionalismo commerciale porta a conseguenze negative sui costi, la qualità e la quantità degli input e delle risorse delle multinazionali. Le politiche economiche restrittive che conducono a questa situazione toccano l'export, l'immigrazione e i requisiti di contenuto locale (knowledge), con l'obiettivo di proteggere il lavoro, le risorse, gli approvvigionamenti e la fornitura locale. Un caso esempio è quello del Ghana dove le compagnie petrolifere e gasiere operanti sul territorio da più di 10 anni hanno l'obbligo di avere un 70% minimo di dipendenti ghanesi in posizioni manageriali e di rilevanza tecnica. L'obiettivo dietro all'animosità nazionale invece, è bannare le risorse strategiche e l'entrata dei cittadini all'interno dell'host country. La Cina, ad esempio, nel 2010 bloccò l'esportazione di terre rare in Giappone a causa della detenzione di un capitano cinese.

Infine, da una prospettiva operativa, il sentimento nazionalista di un host country colpisce i sistemi produttivi e la competitività delle multinazionali.

Dal punto di vista del nazionalismo economico, l'uso arbitrario di leggi, le restrizioni sulla proprietà e sui flussi di dati, proteggono gli interessi nazionali, la tecnologia e le informazioni sensibili, impedendole di fuoriuscire dall'host country. Le leggi contro i monopoli in Cina favoriscono le imprese cinesi, a discapito delle filiali estere. Come nei casi precedenti, l'animosità nazionale è decisamente più drastica anche quando si parla di operatività. Questo perché sono spesso presenti situazioni di *cyber-attacks* o proteste da parte delle comunità popolari, come per l'hackeraggio dell'azienda statunitense *SolarWinds*, attribuito all'intelligence russa.

Un buon manager deve essere in grado di prevenire queste situazioni e selezionare adeguatamente i propri partners commerciali. Capire in anticipo i sentimenti nazionalisti che possono insorgere all'interno di un host country può permettere ad un'impresa di accumulare scorte in magazzino per non rischiare ulteriormente di intaccare la propria catena di approvvigionamento.<sup>24</sup>

### 2.3 Sanzioni e commercio

Le prime sanzioni si possono far risalire addirittura al 432 a.C., quando Atene decise di bandire dai mercati del proprio impero ogni tipo di relazione commerciale con la città di Megara, tentando di annetterla alla Lega di Delo contro Sparta. La città dell'Attica aveva una grande vocazione marittima e portava avanti la propria economia grazie ai suoi due porti nei golfi di Saronico e Corinzio. Il blocco ateniese causò l'inizio di grandi povertà e carestie alla polis portuale, mostrando al mondo il potenziale di questo nuovo strumento.<sup>25</sup>

Nonostante gli affascinanti passati storici, le sanzioni hanno iniziato ad essere utilizzate in maniera realmente attiva solo da circa un secolo. Le nazioni più influenti del nostro sistema economico ne hanno fatto uno strumento di politica estera imprescindibile. Già nel 1935, l'allora Società delle Nazioni emanò *Le sanzioni* nei confronti dell'Italia fascista, condannandone l'invasione dell'Abissinia, l'odierna Etiopia. Anni dopo, l'Organizzazione delle Nazioni Unite, sostituita dalla SdN, ne continuò l'utilizzo portando in auge il primo regime sanzionatorio nel 1968 nei confronti della Sud Rodesia. Da quel momento in poi l'ONU ha emanato 31 diversi regimi sanzionatori indirizzati a diversi paesi e organizzazioni quali Jugoslavia, Iraq, Al-Qaida, Libia, Talebani, solo per citarne

---

<sup>24</sup> Remi Charpin, 2022, "The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management" (2021), *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 52, n. 1, pag. 12-15

<sup>25</sup> Matteo Cartechini (2022). *Il decreto di Megara, le prime sanzioni della storia*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: [https://www.storicang.it/a/il-decreto-di-megara-le-prime-sanzioni-della-storia\\_15484#:~:text=Le%20sanzioni%3A%20cause%20ed%20effetti&text=Vietando%20il%20mercato%20e%20l,nucleo%20degli%20interessi%20commerciali%20megaresi](https://www.storicang.it/a/il-decreto-di-megara-le-prime-sanzioni-della-storia_15484#:~:text=Le%20sanzioni%3A%20cause%20ed%20effetti&text=Vietando%20il%20mercato%20e%20l,nucleo%20degli%20interessi%20commerciali%20megaresi)

alcuni. Attualmente sono 86.000 i soggetti listati al mondo, con 240 paesi sanzionatori e circa 40 paesi colpiti.<sup>26</sup>

Fu soltanto dopo la Seconda Guerra Mondiale che le sanzioni divennero comunemente utilizzate come uno strumento economico e di pressione politica negli affari e nel commercio internazionale, raggiungendo l'apice nei primi due decenni del XXI secolo. Alcuni le considerano un preludio all'uso della forza armata altri, come l'ex presidente degli Stati Uniti Woodrow Wilson, hanno una visione opposta, considerandole un'alternativa pacifica e silenziosa all'uso della forza armata.<sup>27</sup>

Uno studio effettuato a seguito dell'annessione russa della Crimea nel 2014 dall'economista statunitense Daniel P. Ahn, ha stimato che un soggetto colpito da sanzioni perde in media un quarto dei ricavi operativi, metà degli asset holdings e un terzo degli impiegati. Con queste misure la Russia perse in quegli anni il 4.3% del proprio PIL rispetto al periodo pre sanzionatorio del 2013.<sup>28</sup>

### 2.3.1 Amministrazione Trump

Nel XXI secolo inoltrato perciò, le sanzioni sono diventate lo strumento più utilizzato dagli Stati per sfidare economicamente e politicamente i propri avversari. La politica estera delle nazioni più importanti è costellata da numerosissime restrizioni indirizzate a soggetti considerati pericolosi per la sicurezza nazionale ed internazionale. Un esempio lampante è stata la politica estera applicata dall'ex Presidente degli Stati Uniti Donald Trump. Il magnate newyorkese impose ad un ritmo pari a tre sanzioni al giorno durante il suo mandato, più di ogni altro presidente nella storia degli Stati Uniti,

---

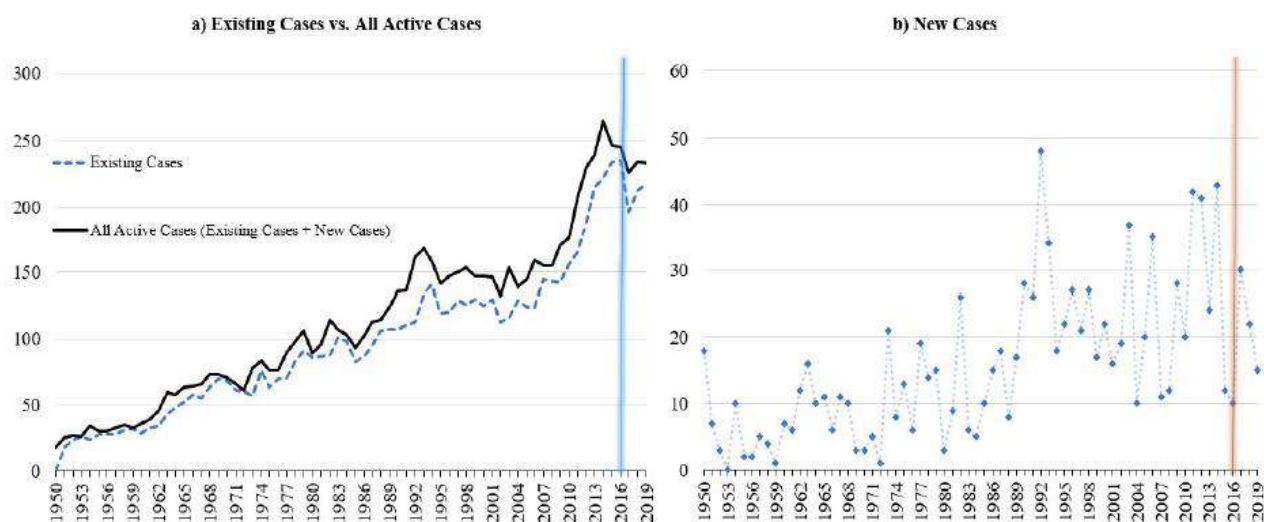
<sup>26</sup> Zeno Poggi, 2023, *Zeitenwende, mutamento epocale. Cosa è cambiato e cosa no. Cosa cambierà e cosa no nel mondo*, intervento a Shipping Meets Industry, 22-23 febbraio.

<sup>27</sup> Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L'Italia, la Russia e l'Unione Europea*, (2018), pag. 3

<sup>28</sup> Daniel P. Ahn and Rodney D. Ludema, 2020, "The Sword and the Shield: The Economics of Targeted Sanctions," *SSRN Electronic Journal*, Vol. 130, n. 103587

superando nel 2019 il 40% a livello globale.<sup>29</sup> Basti pensare che alla fine del 2016, anno di uscita di Barack Obama, questo dato era più basso di 10 punti percentuali (30%), un aumento decisamente esponenziale in soli 3 anni.<sup>30</sup> Ad un anno dalla fine della sua presidenza, i soggetti colpiti dalle sanzioni nordamericane erano 6.500, residenti in 19 paesi diversi e attuati con 60 programmi distinti.<sup>31</sup>

Le misure imposte dal tycoon erano principalmente mirate a colpire compagnie, individui e oil tankers residenti in Iran, Nord Corea, Venezuela e Russia e l'attuale amministrazione Biden non sembra intenzionata a cambiare la rotta.



**Figura 4.** Le tabelle mostrano I casi già attivi nel corso dell'anno e quelli attivati nell'anno di riferimento.  
*Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21)*

Dai due grafici si può vedere come, in media, le sanzioni sono aumentate costantemente nel corso di questi 70 anni, vedendo un incremento esponenziale a partire dalla metà degli anni Settanta. Il motivo può essere associato ad un cambiamento degli strumenti di

<sup>29</sup> The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 3

<sup>30</sup> The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 15

<sup>31</sup> Daniel P. Ahn, 2019, "Economic Sanctions Past, Present and Future", *George Town University*, Vol. 20, pp. 126-132



politica estera, volti ad evitare un conflitto armato, favorendo maggiormente azioni di leva economico-commerciale perché meno onerose dal punto di vista finanziario e politico.<sup>32</sup>

## 2.4 Che cosa sono le sanzioni

Vista l'attuale rilevanza all'interno del panorama commerciale delle sanzioni, è importante avere consapevolezza di cosa sono e cosa rappresentano per un'economia globalizzata come quella in cui stiamo vivendo. Per avere un quadro completo del loro ruolo all'interno del nostro sistema internazionale, bisogna perciò partire dalla definizione.

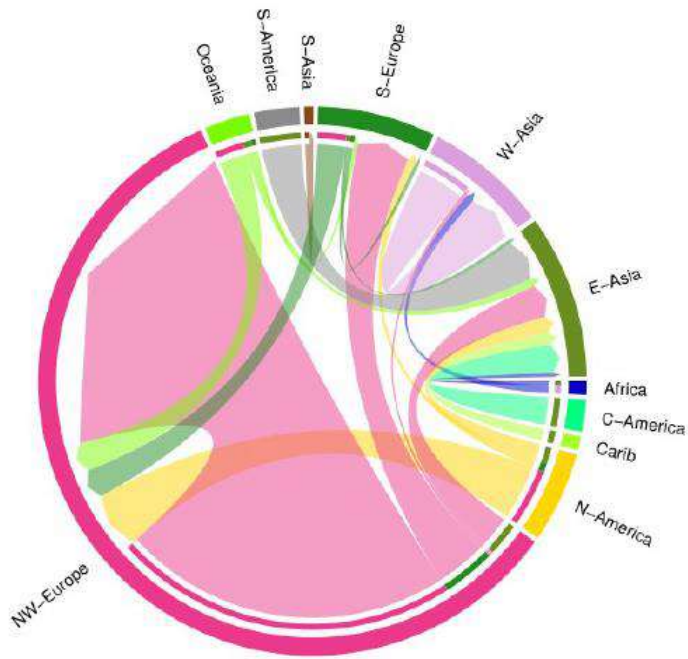
### 2.4.1 Stati sender e target

È bene distinguere da subito le parti coinvolte nell'emanazione di una sanzione. I soggetti che emettono le sanzioni sono detti *sender*, mentre quelli che le subiscono sono detti *target*. L'obiettivo dei primi è modificare il comportamento dei secondi, considerati un pericolo per la sicurezza internazionale.<sup>33</sup>

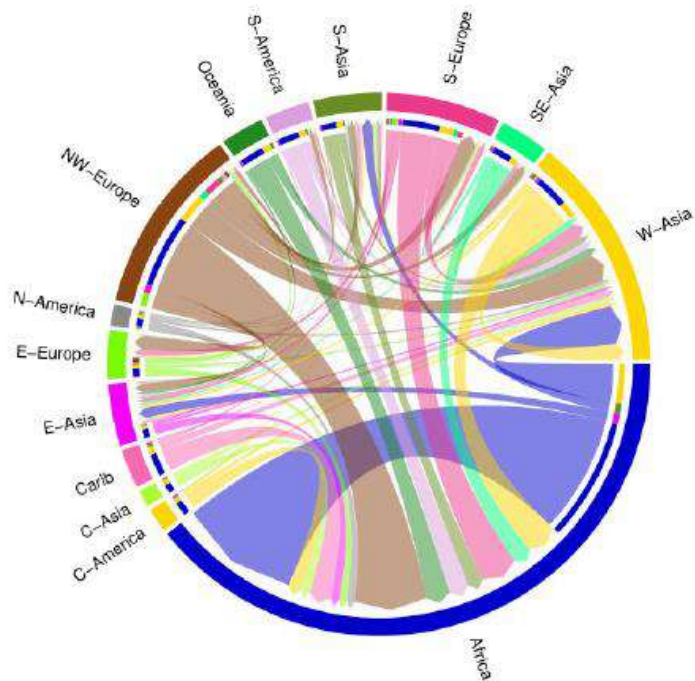
---

<sup>32</sup> Giuseppe De Arcangelis (2022). Sanzioni economiche: il diavolo è nei dettagli. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://lavoce.info/archives/93446/sanzioni-economiche-il-diavolo-e-nei-dettagli/>

<sup>33</sup> T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, "Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005", *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n. 5, pag. 542



*Figura 5. Stati target e stati sender anno 1950. Fonte: the Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21)*



*Figura 6. Stati sender e stati target anno 2019. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21)*

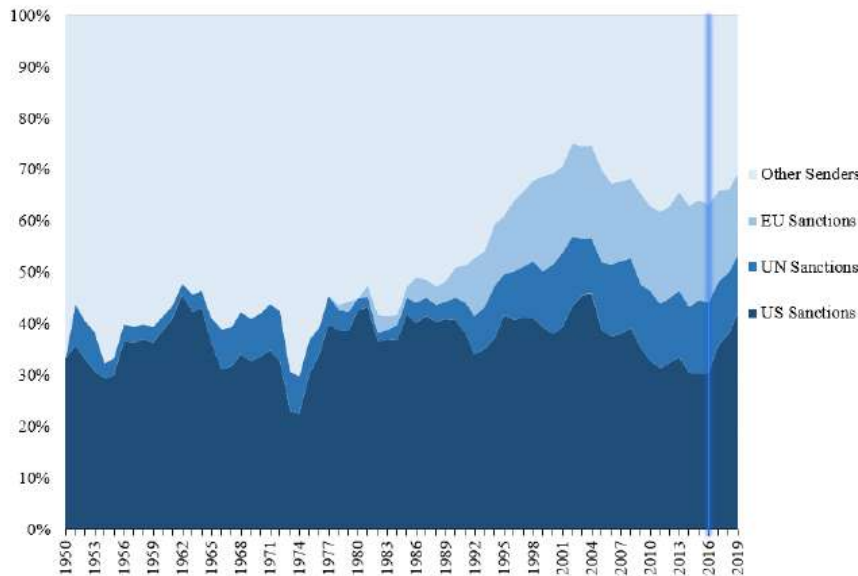
Nei grafici simmetrici soprastanti si possono identificare i principali stati sender e target, comparandoli tra l'anno 1950 e 2019, divisi per regione. I ruoli distinguibili dalla direzione delle frecce: la parte piatta dell'area della freccia indica da dove partono le sanzioni, quella a punta la loro direzione.

Il grafico 6 si riferisce all'anno 1950, si può notare una bassa presenza di sanzioni nel mondo, composte per la maggior parte da quelle tra Europa Ovest ed Europa Est a causa della guerra fredda. Comparando i due grafici è chiaramente visibile come le sanzioni siano diventate con il tempo uno strumento sempre più popolare per la politica estera, infittendo non poco la rete di collegamenti tra i paesi.

La divisione in regioni mostra che il nord-ovest dell'Europa e i paesi africani hanno imposto il maggior numero di sanzioni verso paesi africani per contrastare colpi di stato e guerre civili, mentre al contrario, nessuno stato africano ha imposta una singola sanzione verso i paesi del vecchio continente. Inoltre, da questi dati si può evincere quali sono le parti del mondo con poca esperienza in questo ambito, per esempio quelli del sud e dell'est Asia.

I tre soggetti sender più rilevanti a livello globale sono indubbiamente gli Stati Uniti, l'Organizzazione delle Nazioni Unite e l'Unione Europea. Per avere un quadro completo è perciò importante considerare la visione di tutti e tre. La figura 7 è molto utile perché chiarisce che le sanzioni non sono imposte in maniera simmetrica tra i paesi.

Figure 7: US vs. UN vs. EU Sanctions (% Worldwide)



*Figura 7. Confronto delle sanzioni emesse da USA, ONU e UE (% Worldwide). Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21)*

Circa i due terzi di tutte le sanzioni emanate a livello globale (2019) sono state emanate da questi tre soggetti, coordinati per quanto riguarda l'applicazione dei pacchetti fino al 2016, anno in cui gli Usa uscirono dal sistema sanzionatorio sul controllo del nucleare per l'Iran, creando un totale disallineamento nei confronti di aziende, banche e paesi.<sup>34</sup>

L'Unione Europea si pone come satellite di ONU e Usa (come spesso accade nel suo ruolo internazionale) piuttosto che come sanzionatrice diretta, accordandosi a ciò che viene deciso dalle altre due. Secondo quanto si legge sul sito ufficiale del Consiglio Europeo, le sanzioni sono *“uno strumento essenziale della politica estera e di sicurezza comune (PESC) dell'UE. Sono utilizzate dall'UE nell'ambito di un approccio politico integrato e globale comprendente il dialogo politico, sforzi complementari e il ricorso ad altri strumenti a disposizione”*.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Zeno Poggi, 2023, *Zeitenwende, mutamento epocale. Cosa è cambiato e cosa no. Cosa cambierà e cosa no nel mondo*, intervento a Shipping Meets Industry, 22-23 febbraio.

<sup>35</sup> Consiglio dell'Unione Europea (2023). *Quando e in che modo l'UE adotta sanzioni*. Risorsa web reperibile all'indirizzo:

## 2.4.2 Contenuto delle sanzioni

Per l'Unione Europea lo scopo è modificare il comportamento di un soggetto (nazione, organizzazione, individuo...) che minaccia di alterare la sicurezza e la pace nazionale, tentando di scoraggiare ulteriori comportamenti che possano ledere la sicurezza internazionale.<sup>36</sup> Le motivazioni dietro ad un regime sanzionatorio possono essere molteplici, dal traffico di droga, al terrorismo, per passare allo sviluppo di armi nucleari.<sup>37</sup> In particolare, le sanzioni europee possono essere emanate nei confronti di:

- Governi di paesi terzi a causa delle loro politiche;
- Entità (società) che forniscono gli strumenti per l'attuazione delle politiche in questione;
- Gruppi o organizzazioni quali i gruppi terroristici;
- Individui che sostengono le politiche in questione, coinvolti in attività terroristiche, ecc.

Per gli Stati membri, come esplicitato dal Consiglio Europeo, sanzionare significa salvaguardare i valori, gli interessi fondamentali e la sicurezza, al fine di preservare la pace a livello europeo e globale, per mantenere e consolidare la democrazia, cercando così di prevenire i conflitti armati.<sup>38</sup> Gli organi del Consiglio discutono se avanzare con delle misure e, in caso di esito positivo, verranno attuate con un regolamento del Consiglio, entrando in vigore dopo la pubblicazione in Gazzetta ufficiale.<sup>39</sup>

---

<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/sanctions/#:~:text=Le%20sanzioni%20intendono%20indurre%20un,promuovere%20gli%20obiettivi%20della%20PESEC>

<sup>36</sup> Agenzia di Informazione Italiana AIF, 2020, *Le Sanzioni Internazionali*, pag.7

<sup>37</sup> T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, "Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005", *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n. 5, pag. 543

<sup>38</sup> Consiglio dell'Unione Europea (2023). *Quando e in che modo l'UE adotta sanzioni*. Risorsa web reperibile all'indirizzo:

<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/sanctions/#:~:text=Le%20sanzioni%20intendono%20indurre%20un,promuovere%20gli%20obiettivi%20della%20PESEC>

<sup>39</sup> Agenzia di Informazione Italiana AIF, 2020, *Le Sanzioni Internazionali*, pag. 11

Per quanto riguarda l'ONU, le sanzioni vengono definite al Capitolo VII dall'Articolo 41 della Carta delle Nazioni Unite:

*“Il Consiglio di Sicurezza può decidere quali misure, non implicanti l'impiego della forza armata, debbano essere adottate per dare effetto alle sue decisioni, e può invitare i membri delle Nazioni Unite ad applicare tali misure. Queste possono comprendere un'interruzione totale o parziale delle relazioni economiche e delle comunicazioni ferroviarie, marittime, aeree, postali, telegrafiche, radio ed altre, e la rottura delle relazioni diplomatiche”*.<sup>40</sup>

Il Consiglio di Sicurezza sottolinea la volontà di non utilizzare la forza armata, ma piuttosto altre misure, in caso di *“minaccia alla pace, di una violazione della pace, o di un atto di aggressione”*. Solo successivamente al tentativo pacifico si adotteranno misure *“con forze aeree, navali o terrestri”*, come indicato all'art.42.<sup>41</sup> Possiamo perciò notare come le sanzioni siano utilizzate in principio come deterrente a comportamenti nemici della pace, al fine di evitare una possibile escalation che sfoci in un scontro armato.

Infine, gli Stati Uniti d'America sono probabilmente il soggetto/organizzazione più influente nell'emanazione delle sanzioni dato il loro peso politico ed economico a livello globale. La legislazione statunitense non contiene una definizione precisa del termine ma si può dire che il sistema sanzionatorio e di export control è basato su tre aree che hanno un'influenza extraterritoriale:

- Sanzioni: competenza dell'Office of Foreign Assets Control (OFAC);
- International Traffic in Arms Regulations (ITAR): competenza del Directorate of Defense Trade Controls (DDTC);
- Export Administration Regulations (EAR): competenza del Bureau of Industry and Security (BIS).<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Organizzazione delle Nazioni Unite, 1945, Carta delle Nazioni Unite, cap. VII, art. 41

<sup>41</sup> Organizzazione delle Nazioni Unite, 1945, Carta delle Nazioni Unite, cap. VII, art.42

<sup>42</sup> Camera di Commercio Cantone Ticino (2022). *Export controls e sanzioni: l'extraterritorialità delle leggi USA*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.cc-ti.ch/stati-uniti-sanzioni-controlli/>

L'area delle sanzioni è quindi gestita, implementata e fatta rispettare dall'*Office of Foreign Assets Control (OFAC)*, organo del *US Department of the Treasury* e successore dell'*Office of Foreign Funds Control (FFC)*.

Il compito dell'OFAC è “*amministrare e applicare le sanzioni economiche e commerciali basate sulla politica estera degli USA e sugli obiettivi della sicurezza nazionale contro gli stati e i regimi target, terroristi, narcotrafficienti internazionali, soggetti coinvolti in attività di proliferazioni di arma di distruzione di massa e altre minacce alla sicurezza nazionale, politica estera o all'economia degli Stati Uniti*”.<sup>43</sup> In breve, gestisce la *Specially designated nationals and blocked persons list (SDN)*, lista indispensabile per le persone e le entità collegate agli USA che hanno l'onere di dover consultare periodicamente i soggetti sanzionati inseriti al suo interno per non rischiare di avere problemi.

Per quanto concerne le altre due aree è sufficiente sapere che la normativa ITAR si occupa degli articoli, servizi e dati tecnici relativi alla difesa o ai servizi di difesa, elencati nella U.S. Munitions List (USML), mentre le regolamentazioni EAR riguardano gli articoli e le tecnologie a duplice impiego, sia civile che militare.

Tutta questa attenzione verso le sanzioni da parte di istituzioni di prestigio ha avuto e continuerà ad avere inevitabilmente importanti conseguenze nello scacchiere geopolitico internazionale.

## 2.5 Tipologie e obiettivi delle sanzioni

Non tutte le sanzioni sono uguali, possono variare di intensità, modalità, obiettivi e ragioni. Per questo motivo ci sono numerose distinzioni e a breve ne verranno illustrate alcune che, ad avviso di chi scrive, sono le più rilevanti per comprendere il tema della seguente ricerca.

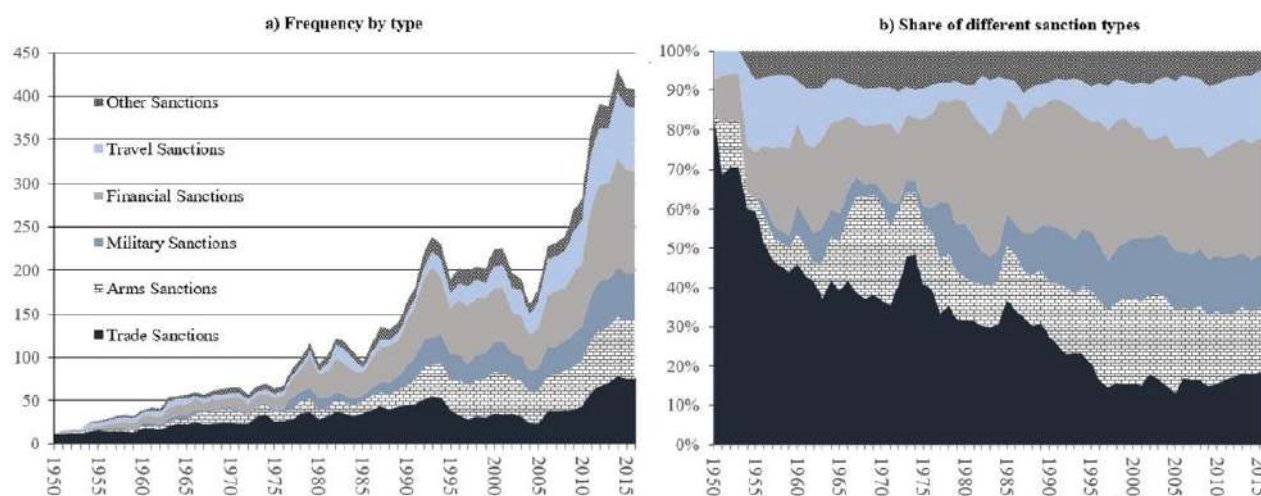
---

<sup>43</sup> U.S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://home.treasury.gov/policy-issues/office-of-foreign-assets-control-sanctions-programs-and-information>

A livello macro, si può affermare che lo scopo di una sanzione è modificare il comportamento di uno stato target, interrompendone i rapporti con altri paesi e con corporazioni multinazionali. Con gli anni, sono diventate sempre più uno strumento di pressione politica e di regolazione del commercio estero, avente lo scopo di ledere specifiche economie.<sup>44</sup> In linea generale le funzioni principali di una sanzione sono tre: coercizione, contenimento e ammonimento.<sup>45</sup>

### 2.5.1 Categorie di sanzioni

Il *Global Sanctions Database* classifica le sanzioni in cinque diverse categorie: commerciali, finanziarie, di movimento, agli armamenti e all'assistenza militare.



**Figura 8.** Il grafico a sinistra mostra nel corso degli anni il numero delle varie tipologie di sanzioni imposte. Il grafico a destra evidenzia invece lo share di ogni tipologia. Fonte: *The Global Sanctions Data*

<sup>44</sup> Zeno Poggi, 2022, "La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?", *GeoTrade* n° 4, pag. 4

<sup>45</sup> Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L'Italia, la Russia e l'Unione Europea*, (2018), pag. 9



Le sanzioni commerciali possono essere declinate su tre dimensioni. La prima è la direzione del commercio che distingue le sanzioni sull'export, sull'import e sul commercio bilaterale, ovvero import ed export. La seconda dimensione riguarda l'oggetto, dividendole le parziali, che colpiscono una specifica categoria di beni o settori, dalle complete, quando toccano tutti i settori. L'ultima dimensione è quella dei sender e può essere unidimensionale, se imposte da un solo paese, o multidimensionale se imposte da più paesi simultaneamente. Nel 2015, circa il 70% dei paesi applicanti sanzioni all'import hanno ristretto solo parzialmente il proprio flusso commerciale, probabilmente grazie ad una maggiore importanza della *global value chain* e ad una maggiore specializzazione nella produzione che ha permesso ai paesi di dipendere meno l'uno dall'altro;

Le sanzioni finanziarie sono quelle cresciute di più nel tempo, in termini di utilizzo, grazie all'integrazione dei mercati finanziari e alla facilità di applicazione. Questa tipologia riguarda il congelamento di asset finanziari ed investimenti, ad esempio l'esclusione di paesi come l'Iran o la Russia dal sistema SWIFT il congelamento di conti bancari dei target.

Le restrizioni al movimento impediscono la libertà di movimento degli individui. Possono essere distinte in restrizioni per le persone verso il paese sender e restrizioni verso il paese target. Sono spesso applicate a personalità di spicco diplomatico, principalmente come segnale negativo nei confronti di quel paese. Per esempio, nel 2006 la Russia decise di bannare completamente l'ingresso dei georgiani nel proprio paese dopo che alcuni ufficiali russi furono espulsi da Tblisi con l'accusa di spionaggio.

Le sanzioni agli armamenti impediscono, per ovvie ragioni, la vendita di armi sia dal punto di vista dell'import che dell'export. Simili misure furono adottate dagli Stati Uniti in contrasto al regime Talebano nel 1996 o dall'Australia verso la Russia nel 2014.

Le sanzioni all'assistenza militare riguardano sia il sostegno monetario che personale, aumentato negli ultimi anni. La Svizzera le applicò alla Somalia nel 2009, impedendone il passaggio e la fornitura di materiale bellico.

Le sanzioni residue sono state classificate a parte perché, seppur utilizzate, sono considerate di minore rilevanza rispetto alle precedenti cinque. Possono riguardare ad esempio le restrizioni aeree o le restrizioni portuali, come nel caso del divieto del 1987 alle navi battenti bandiera cipriota di toccare i porti turchi. In seguito, questa restrizione fu incrementata dal governo turco, espandendola anche alle navi battenti bandiera straniera ma provenienti direttamente da un porto cipriota o in qualche modo relazionata con il governo di Cipro.<sup>46</sup>

### 2.5.2 Macro distinzioni

Oltre a queste categorie, più in generale si possono individuare due macro-tipologie di sanzioni: primarie e secondarie.

Le primarie sono imposte direttamente contro paesi, imprese e individui domiciliati nel sender state, ai quali viene vietato avere determinati rapporti diretti con imprese e istituzioni del target state per motivi di sicurezza nazionale o internazionale. I soggetti domiciliati nello stato sender, dovranno controllare periodicamente e in maniera dettagliata le liste degli attori sanzionati dal proprio stato o dall'organizzazione di cui fanno parte. Per esempio, nel caso degli Stati Uniti, le *US persons* dovranno consultare la lista SDN dell'OFAC. Per *US persons* si intendono cittadini e residenti permanenti, ma anche le filiali di imprese straniere. Questa tipologia non impatta le imprese che non risiedono nel sender state. Quelle che impattano anche su soggetti terzi non domiciliati nel sender state, ai quali vengono impedito determinate relazioni commerciali con i soggetti sanzionati, sono considerate secondarie. Sono utilizzate principalmente per consolidare l'effetto delle primarie e riguardano determinati settori (come oil & gas), per cui i terzi possono continuare ad operare nei paesi target con l'accortezza di evitare i

---

<sup>46</sup> The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, *College of Business, Drexel University* (2020-21) pp. 8-9

settori in questione. Un'eventuale infrazione potrebbe portare all'esclusione, su vari livelli, dal mercato statunitense.

Un'ulteriore distinzione riguarda le sanzioni globali (comprehensive) e le sanzioni mirate (targeted).

Le prime impediscono alle persone di effettuare qualsiasi transazione che abbia a che fare con un territorio specifico, indipendentemente dalla presenza o meno di quel soggetto all'interno delle liste sanzionatorie, in pratica sono gli embarghi. L'esempio più rappresentativo è stato in passato l'embargo imposto dalle Nazioni Unite all'Iraq di Saddam Hussein dopo l'invasione del Kuwait nel 1990. Gli Stati Uniti conoscono molto bene le sanzioni comprehensive perché il loro sistema sanzionatorio viene definito orizzontale<sup>47</sup>, a differenza del nostro che è considerabile verticale, in quanto vietano di contribuire allo sviluppo economico, tecnologico e al trasporto di prodotti in determinati settori industriali (oil, gas, tessile...)<sup>48</sup>.

Le mirate invece cercano di colpire soltanto gli attori responsabili, limitandosi quindi a singole categorie di individui o a tipologie di prodotti. Corrispondono alla quasi totalità delle sanzioni imposte negli ultimi vent'anni e possono essere divise in cinque tipologie differenti:

- Embargo sulla vendita di armi: divieto di acquisto e vendita di armi, obbligo di licenza di esportazione per beni duali, divieto di fornire servizi di manutenzione per sistemi d'arma, ecc.;
- Restrizioni finanziarie: congelamento di conti correnti o assets patrimoniali, divieto di ricezione o invio di pagamenti, divieto di prestiti in denaro, ecc.;
- Restrizioni commerciali: divieto di acquisto o vendita di beni e servizi, limitazioni all'esportazione di beni in termini di quantità e valore, divieto di vendita di beni di lusso, ecc.;
- Restrizioni al movimento: divieto di emissione di visto di accesso, divieto di transito, ecc.;

---

<sup>47</sup> Zeno Poggi, 2023, *Zeitenwende, mutamento epocale. Cosa è cambiato e cosa no. Cosa cambierà e cosa no nel mondo*, intervento a Shipping Meets Industry, 22-23 febbraio.

<sup>48</sup> Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L'Italia, la Russia e l'Unione Europea*, (2018), pag. 9

- Restrizioni diplomatiche: rimpatrio del personale diplomatico, sospensione della partecipazione ad a determinati vertici internazionali, limiti alla concessione di visti, ecc.<sup>49</sup>

### 2.5.3 Smart sanctions

A collegamento delle targeted sanctions si possono citare le *smart sanctions*, nate a seguito di alcuni episodi che sensibilizzarono l'opinione pubblica nei confronti delle conseguenze subite dalle popolazioni dei paesi sanzionati. Ad esempio, dopo l'embargo delle Nazioni Unite all'Iraq, si assistette ad un'enorme crisi umanitaria: mancanza di cibo, malnutrizione, colera... che portò la popolazione a dover sopravvivere giorno per giorno.<sup>50</sup>

Più recentemente, il caso della Siria ha fatto riemergere queste perplessità. In particolare, i paesi occidentali si sono iniziati a domandare se avesse ancora senso mantenere attivi i regimi contro Bashar al-Assad, il controverso presidente siriano, il cui governo subì le prime sanzioni nel 2011 a causa della violenta repressione sui civili. Nel corso dei 12 il regime del figlio di Hafiz non è mai stato isolato del tutto; Algeria ed Egitto non hanno tagliato i rapporti con la Siria ed il forte legame con i governi di Russia e Iran gli ha permesso di attutire il colpo. Per questo motivo l'opinione pubblica si è interrogata sulla possibilità di interrompere il regime sanzionatorio a favore dell'ormai disastrosa popolazione, la quale in questi anni è stata sicuramente il soggetto più colpito delle azioni occidentali, oltre che del proprio governo.<sup>51</sup>

I leader delle Nazioni Unite, dopo aver compreso l'immenso impatto sull'impotente popolazione, decisero di adottare un nuovo approccio e coniarono questo nuovo termine, *smart sanctions*. Il loro scopo è massimizzare il costo della non-compliance per il regime e minimizzare quella della popolazione in termini di sofferenza, andando a colpire il

---

<sup>49</sup> Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L'Italia, la Russia e l'Unione Europea*, (2018), pag. 4

<sup>50</sup> Laura Kanji, 2016, "Moving Target: the evolution and future of smart sanctions", *Harvard International Review*, Vol. 37, n. 4, pag. 2

<sup>51</sup> The Economist UK, (maggio 2023) "Peak China? A special briefing", pp. 47-48

governo del target principalmente tramite restrizioni finanziarie e di movimento. In particolare, dal 2010, l'uso di queste nuove misure è andato a punire entità specifiche e non più interi paesi.<sup>52</sup>

La conseguenza è che i paesi target soggetti a sanzioni primarie e/o sanzioni globali avranno sicuramente meno difficoltà a reintegrarsi nell'economia globale rispetto a quelli soggetti alle secondarie, che dovranno lottare di più.<sup>53</sup>



*Figura 9. Possibili percorsi di reintegrazione di un'economia sanzionata all'interno del sistema economico internazionale basato sul rischio reputazionale. Fonte: Benjamin Raynor, 2022, "The shadow of sanctions reputational risk, financial reintegration, and the political economy of sanctions", European Journal of International Relations, Vol. 28, n. 3, pag. 701*

Nella figura sopra è mostrato come, nel caso di sanzioni secondarie, gli attori finanziari di paesi terzi non cercheranno di reintegrare gli attori colpiti, mentre saranno più disposti a reintegrare all'interno dell'economia globale quelli soggetti a primarie. Non è da sottovalutare la rilevanza del rischio reputazionale, che può influenzare in maniera più o

<sup>52</sup> The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, *College of Business, Drexel University* (2020-21) pag. 8

<sup>53</sup> Benjamin Raynor, 2022, "The shadow of sanctions reputational risk, financial reintegration, and the political economy of sanctions", *European Journal of International Relations*, Vol. 28, n. 3, pp. 697-698

meno persuasiva gli attori finanziari. Deloitte ha condotto uno studio nel 2015 nel quale è emerso che l'87% dei dirigenti d'impresa considera il rischio reputazionale il "top strategic business risk", per mantenere inalterato il proprio rapporto con gli stakeholder.<sup>54</sup>

#### 2.5.4 Obiettivo delle sanzioni

Nel contesto europeo, come detto in precedenza, le sanzioni sono spesso emanate in accordo con l'ONU. L'*European Union Institute for Security Studies*, si basa su tre metodologie di applicazione dei regimi restrittivi.

La prima riguarda le *implementing sanctions*, emanate in combinazione con l'ONU, questo perché tutti i membri delle Nazioni Unite sono costretti a implementare le sanzioni adottate dal Capitolo VII della carta delle Nazioni Unite e l'UE, semplicemente, rispetta questa norma di diritto internazionale. Alcuni esempi sono quelli relativi a Liberia, Angola, Repubblica Democratica del Congo... L'obiettivo è tipicamente quello di cessare un conflitto armato, combattere il terrorismo o il rovesciamento di un governo incostituzionale.

La seconda attiene alle *supplementary EU sanctions*, aggiunte a quelle ONU recepite dall'Unione Europea in modo da rafforzarle. Un esempio sono le sanzioni del 2010 all'Iran o in Libia nel 2011. Le supplementari hanno lo scopo di non proliferazione.

Infine, l'UE può anche decidere di emanare sanzioni autonomamente, senza l'appoggio delle Nazioni Unite, mostrando così i propri valori di politica estera. Queste sono le *autonomous EU sanctions*. Ciò può accadere in virtù del fatto che il consiglio di sicurezza dell'ONU non sempre riesce a raggiungere un accordo a causa dell'opposizione di un membro permanente (Cina, Francia, Regno Unito, Russia e Stati Uniti), perciò l'obiettivo

---

<sup>54</sup> Benjamin Raynor, 2022, "The shadow of sanctions reputational risk, financial reintegration, and the political economy of sanctions", *European Journal of International Relations*, Vol. 28, n. 3, pp. 697-698

è scavalcare questo limite. Alcuni esempi sono quelli di Siria, Russia, Ucraina, Cina... data la presenza di alcuni di questi paesi tra i membri permanenti dell'ONU.<sup>55</sup>

*'Autonomous EU sanctions are often the subject of cooperation with other sender such as the Economic Community of West African States, the African Union, the Arab League and, most frequently, the US.'*<sup>56</sup>

Molti studi, più o meno recenti, hanno tentato di analizzare le motivazioni dietro ai vari regimi sanzionatori, listando differenti famiglie di obiettivi e distinguendo le tipologie di restrizioni.

La letteratura scientifica in tema di politica internazionale ed economia identifica diverse famiglie di obiettivi sanzionatori. Tra le più riconosciute a livello scientifico, ci sono quelle listate dallo Statunitense Gary Hufbauer, economista del *Peterson Institute for International Economics*.<sup>57</sup> Hufbauer distingue 5 obiettivi:

1. Cambio di politica;
2. Stop azioni militari;
3. Distruggere capacità militari;
4. Cambio di regime;
5. Cambiare aspetti politici.<sup>58</sup>

Obiettivi posti sul Paese target	Numero di casi	Esempi
Favorire cambi nei regimi politici, contrastare i processi autoritari, democratizzazione	80	Us vs Cuba 1960 Eu vs Turchia 1981 Us vs Sudan 1989 Un vs Iraq 1990

<sup>55</sup> T. Biersteker, C. Portela (2015). "EU sanctions in context: three types", *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, pag. 1

<sup>56</sup> T. Biersteker, C. Portela (2015). "EU sanctions in context: three types", *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, pag. 2

<sup>57</sup> Hufbauer G.C. Schott J.J. Elliot K.A., 2007, "Economic Sanctions Reconsidered". 3<sup>rd</sup> edition. A cura di *Peterson Institute for International Economics*, pag. 19

<sup>58</sup> Hufbauer G.C. Schott J.J. Elliot K.A., 2007, "Economic Sanctions Reconsidered". 3<sup>rd</sup> edition. A cura di *Peterson Institute for International Economics*, pag. 20

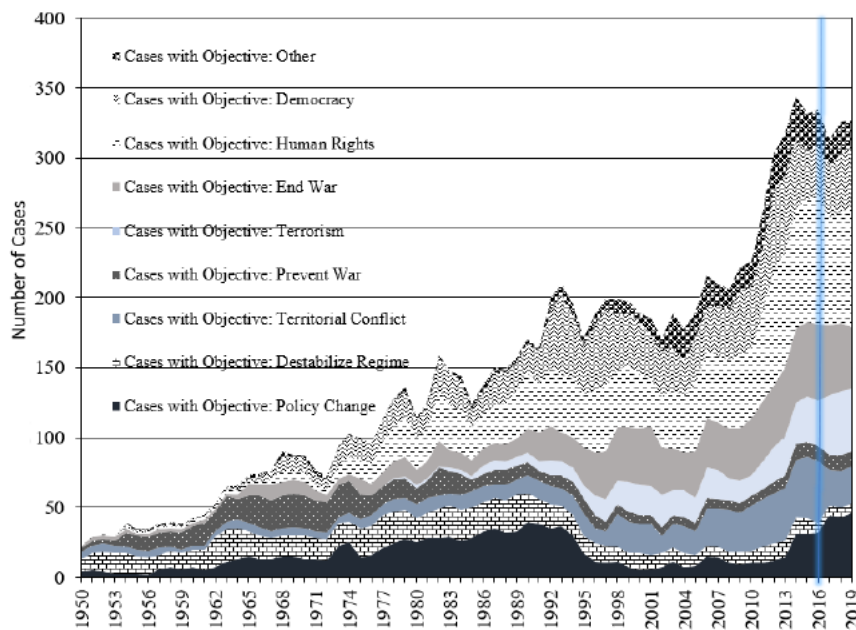
		Us, Ue vs Jugoslavia
Produrre cambi di azione politica minori o non vitali per lo stato target	43	Us, Uk, Francia vs Egitto 1956 Urss vs Romania 1962 Us vs Iran 1979 Us vs Urss 1983 Un vs Libia 1992
Danneggiare la capacità tecnologico-militari	29	Us e alleati vs Germania 1939 Us e alleati vs Giappone 1939 CoCom vs Urss 1948 Urss vs Cina 1960 Un vs Nord Corea 1993 Russia vs Ucraina 1993
Bloccare o contrastare operazioni militari	19	Lega delle Nazioni vs Italia 1935 Us vs Turchia 1974 Cina vs Vietnam 1978 Us vs Urss 1980
Altri obiettivi	33	
<b>Totale</b>	<b>204</b>	

*Tabella 1. Rielaborazione a cura di Paolo Quercia per i casi di sanzioni dal 2000 in poi basata sui dati del Peterson Institute for International Economics. Fonte: Paolo Quercia, 2022, “La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?”, GeoTrade n° 4, pag. 33*

Ancora, il *Global Sanctions Database*, nella sua riedizione del 2019, propone un'altra lista di obiettivi, simili ai precedenti, solamente più ampi e descritti grazie al grafico 2 che ci aiuta a declinarli meglio all'interno del nostro sistema:



- Cambiamento politico: quando lo scopo è quello di effettuare un cambio di politica domestica all'interno dello stato sanzionato;
- Destabilizzazione di un regime;
- Conflitto territoriale;
- Prevenzione guerra;
- Terrorismo: l'obiettivo è motivare uno stato sanzionato a smettere di supportare o tollerare l'esistenza di gruppi terroristici;
- Termine guerra;
- Diritti umani;
- Democrazie;
- Altri.<sup>59</sup>

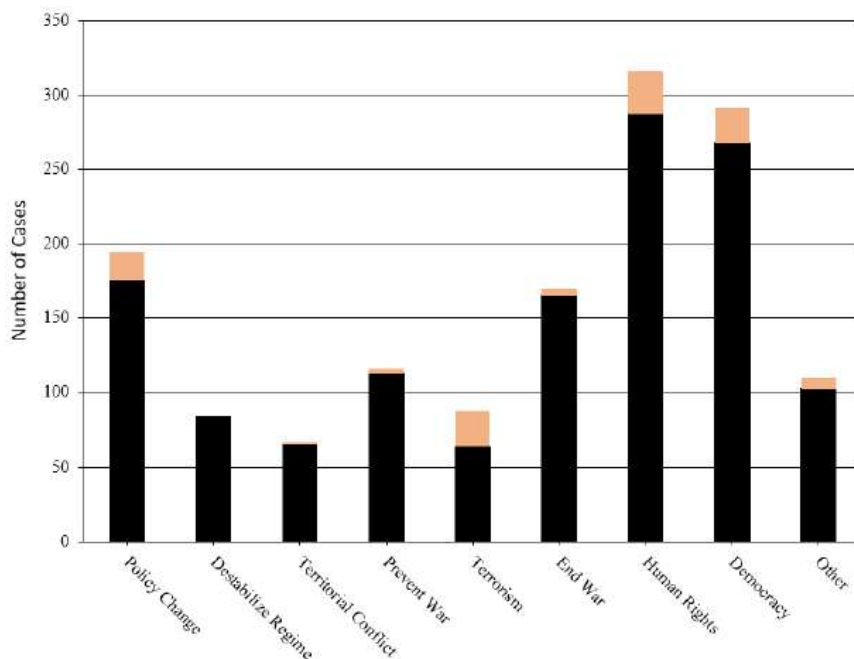


*Tabella 2. Sanzioni divise per tipologia nel corso del tempo. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21)*

Fino al 1960, i due obiettivi principali erano quelli mirati a risolvere conflitti territoriali e per la destabilizzazione dei regimi, per lasciare spazio a obiettivi di cambio di politica,

<sup>59</sup> The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, *College of Business, Drexel University (2020-21)* pag. 12

mentre dagli anni '70 a diritti umani e democrazia. Attualmente i due obiettivi più gettonati sono quelli relativi alla tutela dei diritti umani e alla democrazia. Allo stesso tempo però, possiamo vedere come post 2016 (barra rosa) il trend vede una crescita maggiore in percentuale di obiettivi che mirano a colpire il terrorismo e al cambio di politica.<sup>60</sup>



*Figura 10. Frequenza delle sanzioni per tipologia di obiettivo, la parte delle colonne in rosa corrisponde ai dati aggiornati nel periodo 2016-2019. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 12*

L’Agenzia di Informazione Finanziaria italiana invece, identifica quali sono i beni che vengono colpiti più frequentemente, dividendoli in sei categorie che variano in base al paese e al contesto economico-politico. Ognuna di queste restrizioni pone un divieto relativo a soggetti appartenenti alle liste sanzionatorie delle Nazioni Unite (è possibile poi declinarlo sulle liste di altre organizzazioni):

- Restrizioni finanziarie: relative a risorse e strumenti finanziari;

---

<sup>60</sup> The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, *College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 12*

- Restrizioni civili: relative a transazioni di risorse economiche che prevedono un cambio di proprietà o rendere disponibili fondi in contanti;
- Restrizioni all'ingresso: relative all'ingresso, al soggiorno o al transito in determinati paesi;
- Restrizioni alla circolazione di beni strategici ed altri beni: relative alla fornitura, vendita, trasferimento, esportazione di tali beni;
- Restrizioni alla fornitura di servizi turistici: relative all'offerta di servizi turistici per viaggiare verso aree specifiche;
- Restrizioni alla fornitura di servizi relativi a specifiche sanzioni: relative ad armi, munizioni, veicoli militari o servizi relativi ad attrezzature e software per le comunicazioni internet e telefoniche.<sup>61</sup>

## 2.6 Dati sulle sanzioni

Grazie al lavoro presentato all'interno del *Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005 (TIES)*, si ha accesso ad un ricco database con informazioni preziose riguardo l'utilizzo delle sanzioni. Lo studio, sebbene si fermi al 2005, conduce un'attenta e dettagliata analisi su un orizzonte di 60 anni circa e contiene 1412 casi. Di questi, soltanto il 60% è effettivamente una sanzione, mentre il restante 40% si riferisce a minacce, le *threat sanctions*.<sup>62</sup>

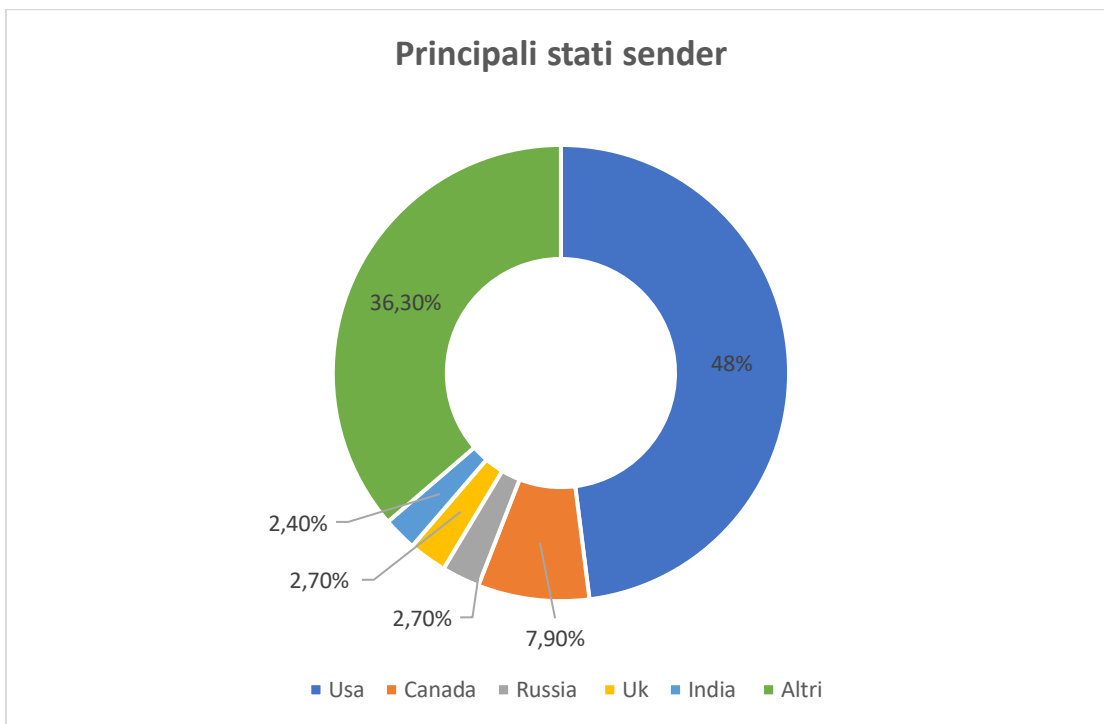
### 2.6.1 Stati sender e tasso di successo

---

<sup>61</sup> Agenzia di Informazione Italiana AIF, 2020, “*Le Sanzioni Internazionali*”

<sup>62</sup> T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, “Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005”, *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n. 5, pp. 545

Da questi dati si può ricavare la classifica dei paesi che emanano il maggior numero di sanzioni:



**Tabella 3.** Fonte: T. C. Morgan, N. Bapat, Y. Kobayashi, 2014, "Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005", *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n. 5

Come prevedibile, il paese con il tasso più elevato sono gli Stati Uniti, sfiorando la metà a livello globale e rimarcando il proprio ruolo centrale nella politica estera internazionale.

Un altro dato importante estraibile dal grafico è il tasso di successo. Un tema molto delicato e discusso dall'opinione pubblica che, già agli inizi del 2000, iniziò a dubitare della loro efficacia a causa delle conseguenze umanitarie visibili in Iraq dopo l'embargo delle Nazioni Unite.<sup>63</sup> Quella umanitaria non è l'unico argomento critico che gira attorno alle sanzioni. Viene spesso sostenuto che, piuttosto che indebolirli, vadano a consolidare

---

<sup>63</sup> Daniel P. Ahn, 2019, "Economic Sanctions Past, Present and Future", *George Town University*, Vol. 20, pag. 126

i governi attaccati tramite la logica *rally-around-the-flag*, ovvero una chiamata alle armi a livello nazionale contro l'inasprimento estero nei propri confronti.<sup>64</sup>

Success definition	Successes	Missing final outcome considered failure (N = 1412)	Missing final outcome removed (N = 1024)
Restrictive	384	27.2%	37.5%
Negotiated settlement	576	40.8%	56.3%
Settlement nature	454	32.2%	44%

**Figura 11.** Tasso di successo delle sanzioni. Fonte: T. C. Morgan, N. Bapat, Y. Kobayashi, 2014, "Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005", *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n.

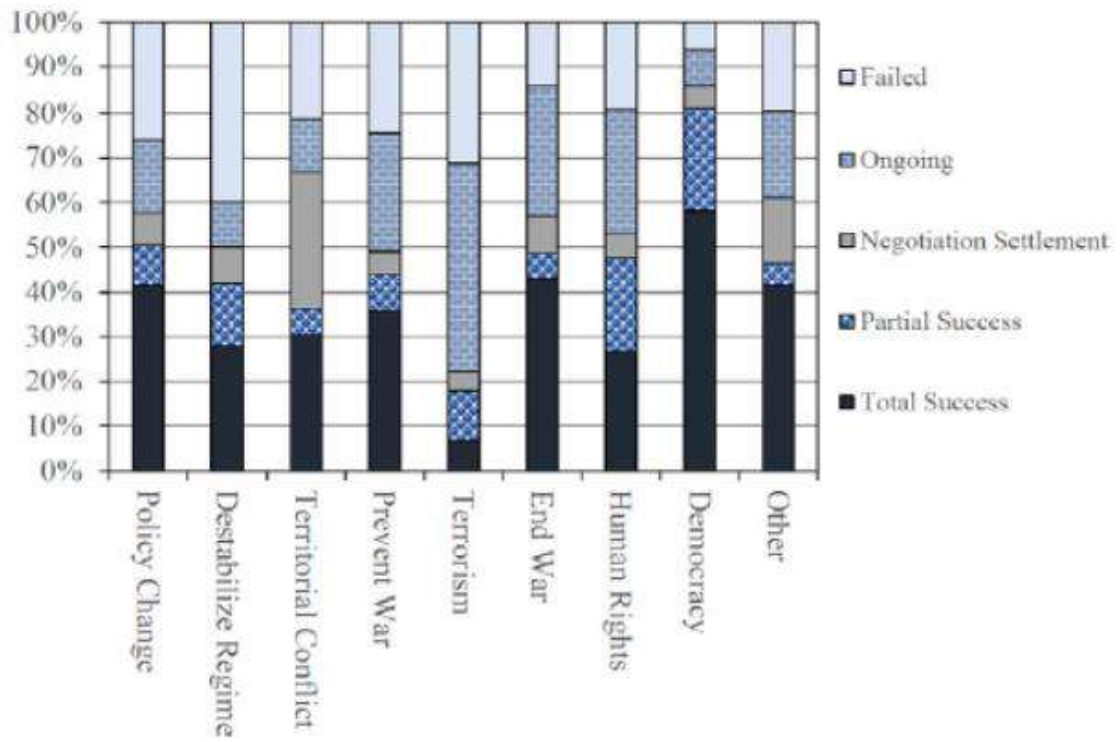
5

La definizione di successo può essere divisa in tre categorie: una ristretta, una che lascia spazi alle soluzioni tramite negoziati e un'ultima che riguarda la natura di insediamento. In figura 11 il tasso oscilla tra il 27% ed il 40% a seconda di come viene considerato il successo. Se si decide di rilassare la definizione di successo, considerando anche gli accordi negoziati come successo e quindi più elasticità per il soggetto target, le percentuali si alzano di più di 10 punti per tutte e tre.

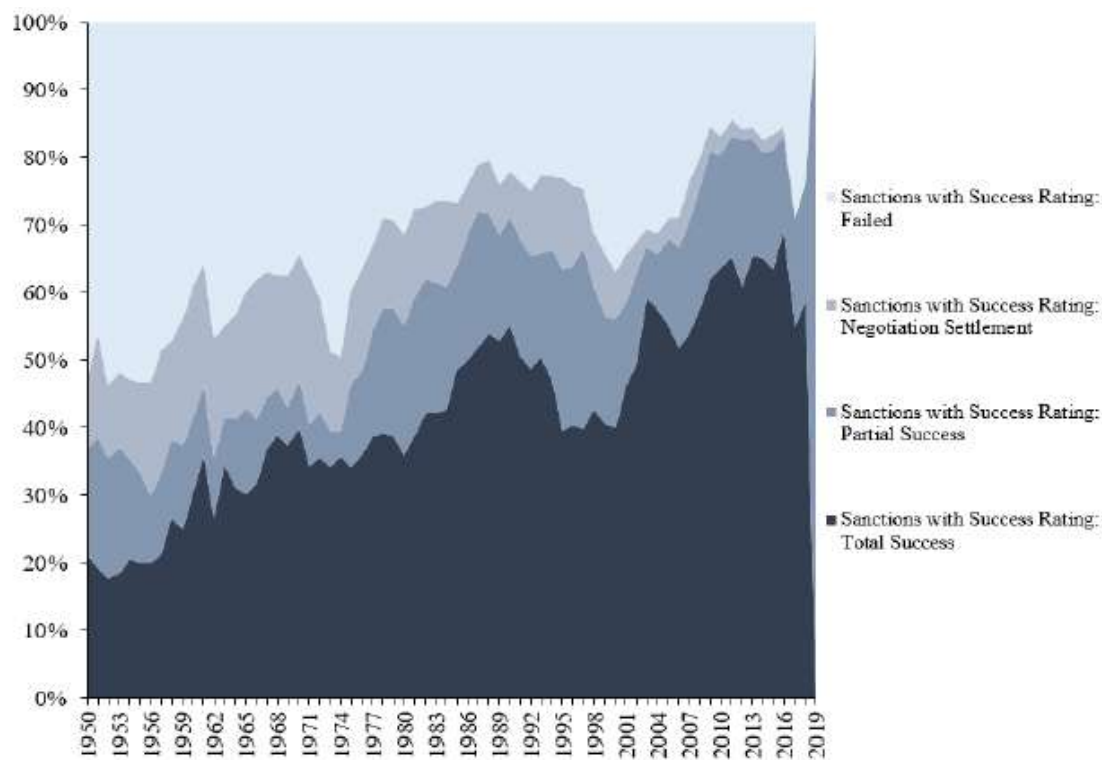
In generale, se si considera la concezione più stretta di successo, si può affermare che le sanzioni nel corso del tempo abbiano avuto un'efficacia limitata (circa 30%), ma ciò non vuol dire che esse non possano essere considerate utili. È indiscutibile il loro contributo nel rallentare lo sviluppo di programmi nucleari, nel far sedere l'Iran ad un tavolo negoziale o nel mettere in luce le violazioni dei diritti umani da parte del presidente bielorusso Alexandr Lukashenko. Ciò che i dati mostrano però è un tasso percentuale di successo in media non superiore al 30%. La figura 12 mostra risultati anche maggiori perché declinati sulle varie tipologie.<sup>65</sup>

<sup>64</sup> Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L'Italia, la Russia e l'Unione Europea*, (2018), pag. 12

<sup>65</sup> Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L'Italia, la Russia e l'Unione Europea*, (2018), pag. 12



**Figura 12.** Percentuale divisa in tipologia di obiettivi e tasso di successo. Fonte: T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, "Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005", *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n. 5



*Figura 13. Confronto tra i vari tassi di successo delle sanzioni. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 12*

I risultati ottenuti dal Global Sanctions Database 2019, analizzando il periodo che va dal 1950 al 2019, sono di un 42% di successo totale (che scende a 30% se si considerano le sanzioni ancora in atto) e un 16% per i successi parziali.

## 2.6.2 Il caso del Venezuela

Per concludere questo primo capitolo e focalizzarsi in seguito ad un'analisi più incentrata sull'ambito marittimo, verranno riportati alcuni dati sul Venezuela analizzati da Francisco Rodríguez, professore specializzato in crescita economica e sviluppo alla

*University of Denver*.<sup>66</sup> Questa conclusione è necessaria per mostrare a livello pratico quanto gli effetti dei regimi sanzionatori possano impattare sull'economia e la società di una nazione.

Il paese sudamericano cadde in recessione nel 2014, a seguito delle sanzioni subite dall'amministrazione Obama ed in seguito, ancora più pesantemente, da Donald Trump. Quest'ultimo emise un esecutivo proibendo l'acquisto di nuovo debito venezuelano e l'utilizzo dei profitti delle *subsidiaries offshore* da parte del governo, impendendogli di fatto di finanziarsi. Inoltre, vennero bandite le interazioni relative a quattro settori cruciali per il paese: oro, greggio, finanzia e difesa e sicurezza.<sup>67</sup> Le decisioni furono ovviamente mirate, dato che il petrolio pesava per il 95% del PIL del Venezuela prima delle misure e che le sanzioni finanziarie fecero sprofondare il tasso di declino della produzione di greggio da 1.0% fino ad un 3.1% mensile in poco più di un anno. Tutto ciò causò la caduta degli indicatori socio-economici del paese, contribuendo all'aumento della mortalità nel 2018, stimando circa 40mila morti aggiuntive.<sup>68</sup>

La regione più ricca di petrolio in Venezuela è la *cintura dell'Orinoco* dove, al 2019, si registravano 304 miliardi di barili, generando metà della produzione del paese e diventando così il traino economico del paese.

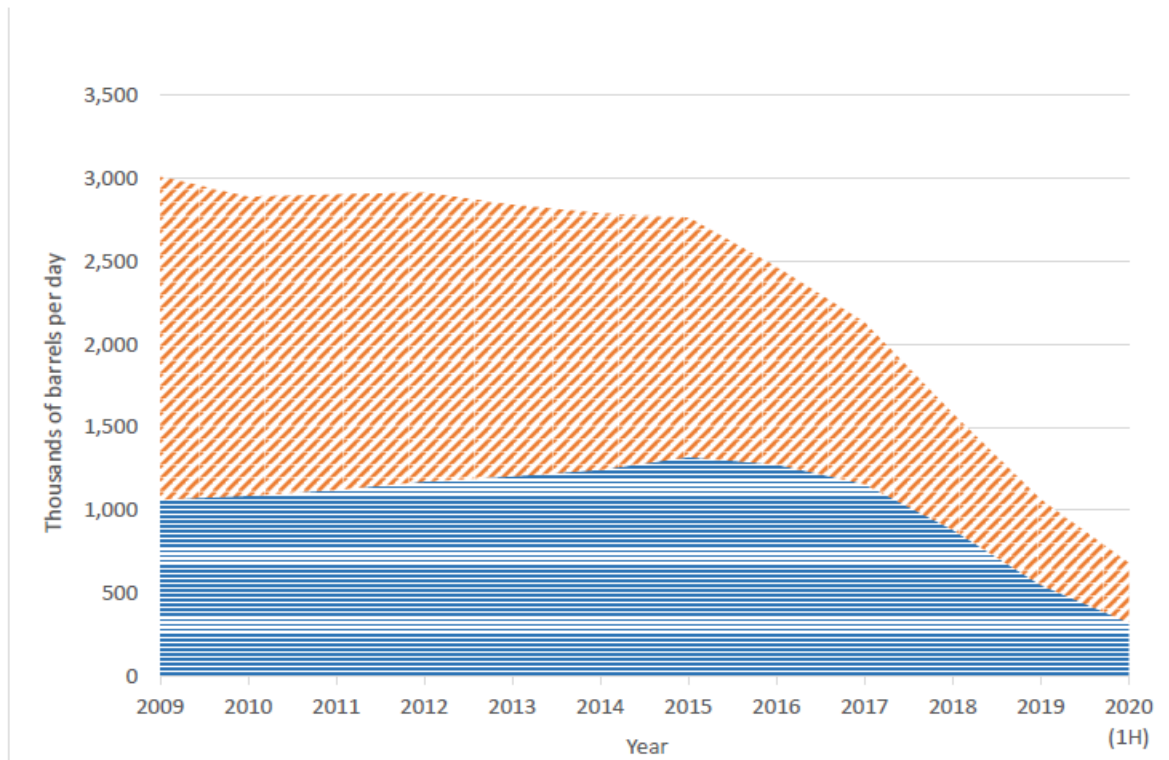
---

<sup>66</sup> F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vol. 31, n.6

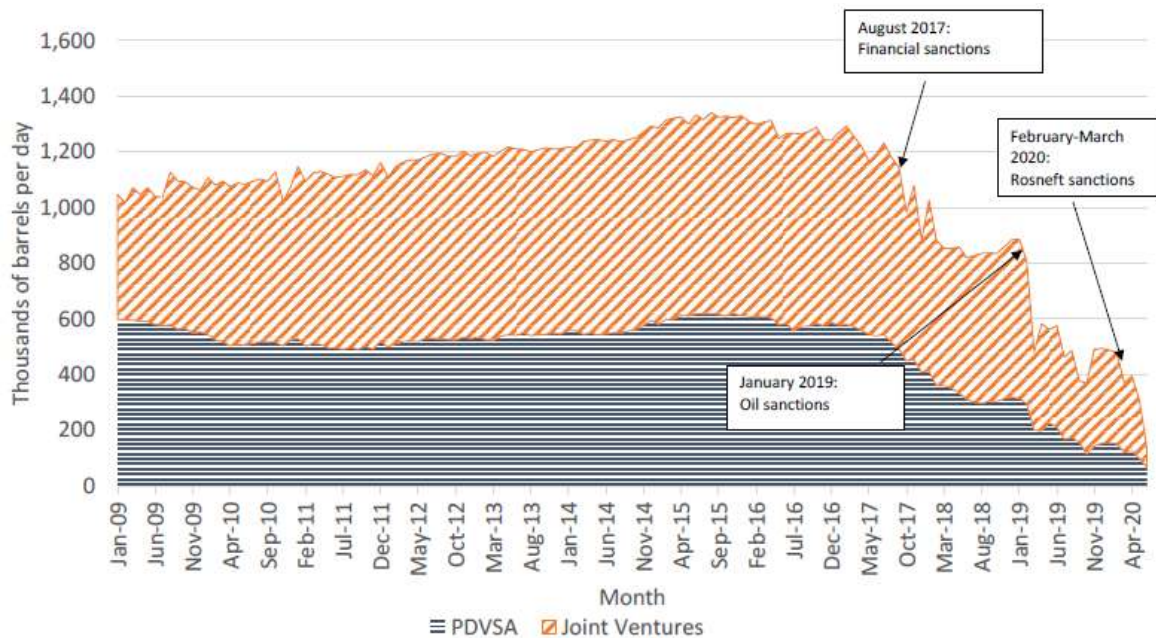
<sup>67</sup> F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vol. 31, n.6, pag. 4

<sup>68</sup> F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vo.31, n.6, pag. 5





**Figura 14.** L'area a righe blu e bianche è l'area della cintura di Orinoco, mentre A righe rosse e bianche è il resto del paese. Fonte: F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vo.31, n.6, pag. 8



**Figura 15.** Produzione di greggio nella cintura dell'Orinoco. Fonte: F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vo.31, n.6, pag. 8

La figura 14 mostra un livello di produzione in moderata crescita durante il periodo tra il 2009 ed il 2015 per la cintura di Orinoco (+24%) ed una leggera decrescita per il resto delle aree (-25.9%). Dal 2016 in poi, l'effetto delle sanzioni inizia a dare i suoi frutti e la produzione comincia decrescere notevolmente.

Ancora più evidente il declino nella figura 15 che si riferisce soltanto all'area della cintura dell'Orinoco, divisa per quella relativa alla *Petróleos de Venezuela, S.A. (PDVSA)*, la compagnia petrolifera statale venezuelana, e le joint ventures nazionali e multinazionali operanti nel paese. Dall'adozione delle sanzioni finanziarie nell'agosto 2017 fino a giugno 2020, la produzione delle joint ventures è caduta del 90.1%, mentre quella del PDVSA del 86.9%.<sup>69</sup>

Questi dati sono preziosi se collegati alle tematiche dei primi paragrafi di questo capitolo. Il presunto declino degli Stati Uniti nel panorama geopolitico internazionale non può ancora essere definito tale. Nonostante le sanzioni americane restringessero il campo di applicazione alle sole imprese nazionali, numerose multinazionali petrolifere decisero di tagliare i rapporti con il Venezuela date le loro forti relazioni con le imprese statunitensi, ancora troppo importanti a livello internazionale.

Un esempio è la *China's National Petroleum Company (CNCP)* la quale in principio, nel gennaio 2019, decise di continuare a commerciare petrolio con il Venezuela nonostante il divieto americano, per poi fare marcia indietro soli 8 mesi dopo, dopo che gli Stati Uniti imposero altre barriere, minacciando eventuali partners con sanzioni secondarie.<sup>70</sup> Tutto ciò mentre a Chevron, unica compagnia petrolifera americana operativa in Venezuela, venivano rinnovate periodicamente licenze per operare sul suolo venezuelano, producendo 115.000 barili al giorno (ottobre 2020) secondo i dati OFAC.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vol.31, pp. 7-9

<sup>70</sup> F. Rodriguez, 2022, "Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela's Orinoco Basin", *Latin American Economic Review*, Vol.31, pp. 9-10

<sup>71</sup> OFAC (2020) GENERAL LICENSE NO. 8F Authorizing Transactions Involving Petróleos de Venezuela, S.A. (PdVSA) Necessary for the Limited Maintenance of Essential Operations in Venezuela or the Wind Down of Operations in Venezuela for Certain Entities. *Venezuela Sanctions Regulations* 31 C.F.R. Part 591, April 21.

Inoltre, verso la fine del 2019, sempre la CNCP fu accusata di acquisto indiretto di petrolio venezuelano mediante un trasferimento ship-to-ship con l'azienda pubblica russa Rosneft, considerato meno rintracciabile dalle autorità statunitensi. Ciò portò nell'aprile 2020 all'applicazione di sanzioni secondarie nei confronti di Rosneft che decise di disinvestire e di interrompere i rapporti commerciali con il Venezuela.

Queste conseguenze, che hanno portato il Venezuela ad un'enorme crisi economica ed umanitaria, fanno capire il motivo dietro alle innumerevoli richieste di de-listing ricevute annualmente dalle varie organizzazioni.

Il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con la risoluzione 1730<sup>72</sup> ha individuato il Focal Point per il de-listing. Le richieste ricevute dalla sua creazione fino al 31 dicembre 2021 sono state 114 ed il picco si è avuto nel 2008 con 19 richieste. Nel periodo 1992-marzo 2023 sono state 119. 96 da parte di individui e 39 da parte di entità, di queste solo 110 sono state prese in considerazione e 74 hanno avuto esito positivo.

I dati più recenti visibili sul sito delle Nazioni Unite risalgono al 2021.<sup>73</sup>

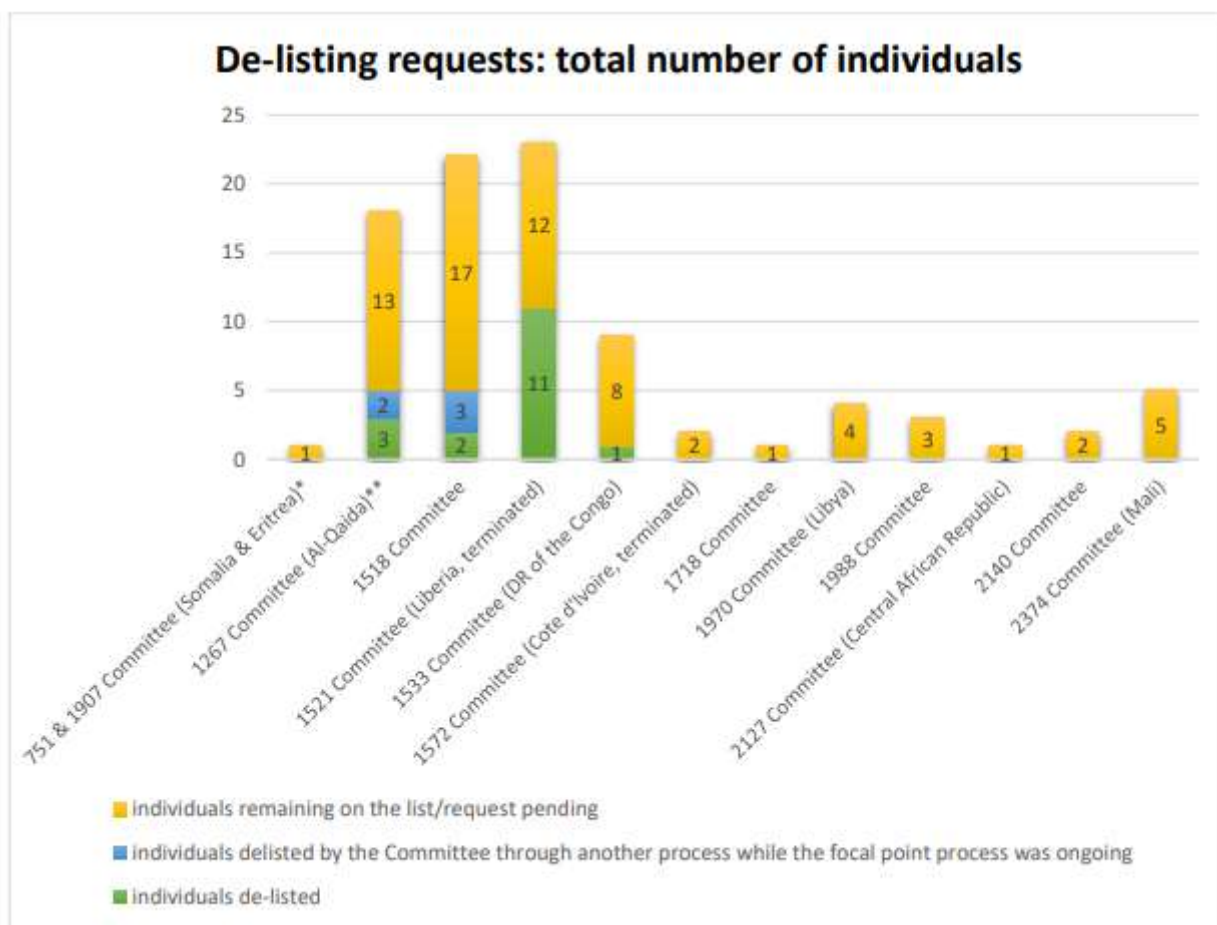
---

<sup>72</sup> United Nations Security Council, Resolution 1730 (2006)

<https://www.un.org/securitycouncil/s/res/1730-%282006%29>

<sup>73</sup> United Nations Security Council, 2021 informal report of the Focal Point for De-listing established pursuant to Security Council resolution 1730 (2006)

[https://www.un.org/securitycouncil/sites/www.un.org.securitycouncil/files/2021\\_fp\\_de-listing\\_informal\\_annual\\_report.pdf](https://www.un.org/securitycouncil/sites/www.un.org.securitycouncil/files/2021_fp_de-listing_informal_annual_report.pdf)



**Figura 16.** Casi di de-listing nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2021. Fonte: Security Council “2021 informal report of the Focal Point for De-listing established pursuant to Security Council resolution 1730 (2006)

### Capitolo III - Sanzioni economiche e shipping

Le aree economiche che trainano la globalizzazione sono principalmente due: quella finanziaria e quella marittima. Dato il ruolo cruciale dello shipping nel commercio internazionale, è inevitabile che le sanzioni impattino in maniera forte anche su di esso, oltre che in ambito finanziario. Si vedrà nel corso di questo capitolo come le restrizioni abbiano alterato non poco gli equilibri già instabili di questo settore, andando a colpire sia gli attori che le merci movimentate.

L'ingresso vero e proprio dello shipping nel mondo delle sanzioni potrebbe risalire al 2012, quando le Nazioni Unite decisero di irrigidire le restrizioni nei confronti dell'Iran. Difatti, le sanzioni che vanno a toccare il settore marittimo sono principalmente applicate dall'ONU al capitolo VII della propria carta, a cui si vanno a sommare quelle emesse da altri paesi, specialmente gli Stati Uniti. A dicembre 2021 la *Specially Designated National (SDN)* list del *Treasure Department* statunitense contava 419 *blocked vessel*, di cui ben 205 appartenenti all'Iran.

Paese	Programma	Numero navi	Navi totali
Corea del Nord	DPRK	30	106
	DPRK3	11	
	DPRK4	65	
Iran	IRAN	75	205
	IRAN SDGT	7	
	IFSR	125	
	NPWMD	121	
	IRAN EO-13871	1	
	IRAN EO-13876	1	
Venezuela	VENEZUELA	47	53
	13850		

	VENEZUELA 13884	6	
Siria	SYRIA	10	10
Libia	LYBIA	8	8
Terrorismo	SDGT	10	10
Cuba	CUBA	3	3
Russia	CAATSA RUSSIA	1	24
	PEESA EO	15	
	UKRAINE EO- 13685	7	
	UKRAINE EO- 13661	1	
Totale			<b>419</b>

*Tabella 4. Elenco dei blocked vessel presenti nella SDN list OFAC. Fonte: Paolo Quercia, 2021, "Compliance Necesses Est. Come Navigare in un Mare di Restrizioni", GeoTrade n° 2, pag. 15*

Le sanzioni marittime possono colpire diversi attori del settore come shipowners o spedizionieri marittimi, ad esempio, mirando singole navi o liste di navi, entrambe trattate come *blocked property*, diventando quindi impossibile commerciare con esse.

Il settore marittimo deve essere in grado di adattarsi alla loro evoluzione in modo da mantenere la *legal compliance* necessaria per poter continuare ad operare senza problemi. Il loro rapporto con lo shipping è perciò indissolubile, non soltanto a causa della compliance per chi vi opera, ma anche perché le sanzioni stesse hanno bisogno degli attori marittimi per poter essere efficaci. Quelle più recenti emanate da Stati Uniti e Nazioni Unite hanno dimostrato che il loro successo può portare ad un dialogo diplomatico con i paesi colpiti, potendo servire da modello futuro come alternativa al conflitto militare, ancora più distruttivo dal punto di vista commerciale.

Le sanzioni indirizzate ai vari paesi hanno portato all'inserimento di alcune navi all'interno di blacklists (tabella 3), al divieto di import ed export di alcune tipologie di

merci, all'ispezione e all'interdizione di navi oltre che al divieto di bunkeraggio o di copertura assicurativa per le stesse.<sup>1</sup>

### 3.1 Paesi più colpiti

Due tra i paesi più colpiti dalle sanzioni marittime sono stati sicuramente Iran e Corea del Nord, entrambe economie basate sul trasporto marittimo visto l'elevato kilometraggio bagnato dal mare. Proprio per questo motivo, le Nazioni Unite hanno deciso di colpire questo settore, tentando in maniera *smart* di cambiare il comportamento dei rispettivi governi, ritenuto una minaccia per il mondo.

L'Iran è il secondo paese più grande del Medio Oriente e uno dei maggiori produttori di petrolio al mondo, esportandolo via mare ad acquirenti europei e non. La motivazione dietro alle misure restrittive nei confronti di questo paese e di quello asiatico, risiede nella ricerca e sviluppo di programmi nucleari, generando il timore della possibile costruzione di armi di distruzione di massa.

#### 3.1.1 Risoluzioni

Con la risoluzione 665 del 1990, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite dichiarò il blocco marittimo all'Iraq di Saddam Hussein, irrobustendo così l'embargo della Risoluzione 661 dello stesso anno. Il blocco era indirizzato a tutto il trasporto marittimo in entrata e in uscita dal paese, provocando una grossa crisi umanitaria che colpì soprattutto le fasce più povere della popolazione, sensibilizzando l'opinione pubblica e contribuendo alla creazione delle già citate *smart sanctions*.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 175

<sup>2</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 178

Dal 2006 le Nazioni Unite inasprirono le restrizioni, relative soprattutto all'attività marittima del paese, che ebbero l'effetto di far sedere al tavolo delle trattative l'Iran, riuscendo ad ottenere nel 2015 il *Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA)*, accordo da cui gli USA usciranno tre anni dopo sotto le pressioni dell'alleato Israele. Questo accordo fu stipulato con i P5+1 (5 membri permanenti dell'ONU più l'Unione Europea) con la promessa da parte dell'Iran di fermare il proprio programma di sviluppo nucleare in cambio di un alleggerimento delle sanzioni.<sup>3</sup>

La UNSC Res 1929 (2010) ai paragrafi 19 e 20 è esplicativa:

*“19. Decides that the measures specified in paragraphs 12, 13, 14 and 15 of resolution 1737 (2006) shall also apply to the entities of the Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) as specified in Annex III and to any person or entity acting on their behalf or at their direction, and to entities owned or controlled by them, including through illicit means, or determined by the Council or the Committee to have assisted them in evading the sanctions of, or in violating the provisions of, resolutions 1737 (2006), 1747 (2007), 1803 (2008) or this resolution ”*<sup>4</sup>

*“20. Requests all Member States to communicate to the Committee any information available on transfers or activity by Iran Air's cargo division or vessels owned or operated by the Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) to other companies that may have been undertaken in order to evade the sanctions of, or in violation of the provisions of, resolutions 1737 (2006), 1747 (2007), 1803 (2008) or this resolution, including renaming or re-registering of aircraft, vessels or ships, and requests the Committee to make that information widely available ”*<sup>5</sup>

Gli articoli 19 e 20 vanno a colpire direttamente la *Islamic Republic of Iran Shipping Lines IRISL* (compagnia marittima nazionale) e le entità ad essa collegate, se di supporto alla violazione delle sanzioni. Oltre alla compagnia marittima, anche quella aerea è citata e sanzionata, assieme a tutti i casi di *renaming* e *re-registering* di veicoli marittimi o aerei.

---

<sup>3</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, “Global Challenges and the Law of the Sea”, Springer, Vol. 1, pag. 178

<sup>4</sup> United Nations, Security Council, Resolution 1929 (2010) art. 19

<sup>5</sup> United Nations, Security Council, Resolution 1929 (2010) art. 20



L'allegato III della stessa risoluzione specifica quali sono i soggetti di proprietà, controllati o che agiscono per conto della *Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)*:

- *Irano Hind Shipping Company (IHSC)*;
- *IRISL Benelux NV*;
- *South Shipping Line Iran (SSL)*.

La prima dell'elenco, IHSC, fu scoperta dal Consiglio di Sicurezza dell'ONU a mascherare la propria identità tramite la pratica nota come *flag hopping*, ovvero il ripetuto cambiamento dei nomi e delle registrazioni relative alla propria flotta, riuscendo così a ridurre l'impatto delle sanzioni vista la difficoltà a identificarne le navi.<sup>6</sup>

Come l'Iran, anche la Corea del Nord non gode di una buona fama a livello internazionale. A causa dello sviluppo e dei test di armi nucleari e dell'invio di missili a lungo raggio (famosi quelli nell'area della prefettura dell'Hokkaido in Giappone), il paese asiatico è stato oggetto di molte sanzioni a partire dal 1990, intensificate con l'instaurazione del regime di Kim Jong-Un. Grazie all'incontro diplomatico tra Donald Trump e il leader nord coreano, il programma nucleare non è stato implementato e il Consiglio di Sicurezza americano non ha più emesso sanzioni dal 2017.<sup>7</sup>

Prima di andare più nel dettaglio con i contenuti e gli effetti delle sanzioni, è opportuno procedere con una breve panoramica di quello che, in genere, è il contenuto di una sanzione che va a colpire il settore di nostro interesse. Si può prendere come esempio la risoluzione 1292 emanata dall'ONU il 9 giugno del 2010, atta a rafforzare quelle emanate negli anni precedenti (UNSCRs 1737, 1747 e 1803) che andavano a colpire la vendita ed il rifornimento di beni e tecnologie a scopo nucleare. Le misure contenute nella nuova risoluzione prevedono:

- Il divieto di fornitura di servizi finanziari, inclusa la copertura assicurativa delle entità iraniane;

---

<sup>6</sup> Nizan Feldman, 2022, "Merchant fleet flags and sanction effectiveness", *Marine Policy*, Vol. 143, pag. 106

<sup>7</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 179

- Il divieto di fornitura di bunkers ed altri servizi alle navi di proprietà iraniane o a noleggio;
- L'ispezione di navi, aircrafts e merce diretta o proveniente dall'Iran e su navi in alto mare se è sospettato il trasporto di merce proibita a bordo delle stesse;
- Il divieto di attività con l'*Islamic Revolutionary Guard Corps* (forza armata del paese) o entità collegate alla *Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)*;
- Divieto di apertura di filiali di banche iraniane in uno stato membro dell'ONU e viceversa.<sup>8</sup>

Ovviamente, questa è solo una delle tante misure restrittive applicate dall'ONU e da un'organizzazione internazionale, sia USA che UE hanno contribuito a colpire l'Iran con altre sanzioni simili. Il contenuto di questa risoluzione però, è un ottimo esempio di come le sanzioni possano venire applicate in ambito marittimo e colpire le relazioni commerciali e diplomatiche tra il paese colpito e il resto del mondo.

### 3.2 Registri navali

Qualsiasi nave in alto mare è obbligata a battere la bandiera di uno Stato, la quale ne attribuisce la nazionalità. Lo Stato in questione deve “esercitare in maniera effettiva la propria giurisdizione e controllo dal punto di vista amministrativo, tecnico e sociale sulle navi battenti la propria bandiera” (UNCLOS, 1982, art. 19).<sup>9</sup> Esiste quindi un legame nell'applicazione della giurisdizione nazionale di quel paese e la nave stessa. “Battere bandiera”, per un armatore, significa quindi registrare la propria imbarcazione presso il registro di un paese, dove verrà listata assieme ad altre navi.

I registri navali giocano un ruolo fondamentale nell'ambito delle sanzioni, sia dal punto di vista di un paese target, sia da quello di un sender. Nel primo caso si vedrà come alcuni paesi colpiti da sanzioni internazionali preferiscano registrare le proprie navi negli *open registries*, al fine di alleviarne l'impatto. Nel secondo caso, il focus su questi registri può

---

<sup>8</sup> United Nations, Security Council, Resolution 1929 (2010) pp. 4-10

<sup>9</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, art. 91 “Nationality of ships”

aiutarli a smascherare possibili violazioni e ad inasprire le sanzioni, minacciando il paese della bandiera in questione, andando ad inasprire i rapporti diplomatici internazionali.

### 3.2.1 Divieto di registrazione

Con la risoluzione 2270 del 2016, l'ONU impedisce agli stati membri di registrare le proprie navi nei registri della Corea del Nord e obbliga gli stessi a chiedere un'autorizzazione speciale per l'utilizzo, il leasing o l'assicurazione di navi battenti bandiera nordcoreana. La risoluzione 2321 del 2016, invece, è ancora più estrema, poiché implica l'eliminazione dai propri registri di qualsiasi nave posseduta, controllata o operata dalla *DPRK (Democratic People's Republic of Korea)* e l'impossibilità di registrarne un'altra precedentemente cancellata da uno stato membro.<sup>10</sup>

La già citata risoluzione 1929 emana il divieto di transazioni che coinvolgano qualsiasi nave di proprietà o controllata da un soggetto iraniano, comprese quelle a noleggio. Viene inoltre vietato il servizio di *bunkering* (rifornimento di carburante) o la copertura assicurativa di alcune navi con un legame con l'Iran, se sussiste la possibilità che ciò possa contribuire allo sviluppo di programmi armamentari del paese mediorientale. La stessa cosa vale per la risoluzione 2321 in Corea del Nord, che procede con il divieto di assicurare o ri-assicurare servizi alle navi possedute, controllate o operate da soggetti nordcoreani.<sup>11</sup>

L'obbligo di divieto di rinomina e ri-registrazione delle navi ha efficacia quasi esclusivamente sulle navi battenti bandiera di uno stato membro ONU o comunque relazionati in qualche modo con uno di essi, i cui registri hanno alle spalle soggetti pubblici. Ad esempio, il *Singapore Registry of Ships* è un organo del *Maritime and Port Authority of Singapore*, entità pubblica operata da un membro delle Nazioni Unite.

---

<sup>10</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 180

<sup>11</sup> United Nations, Security Council, Resolution 2321 (2016)

### 3.2.2 Open registries

La situazione è diversa quando per quanto riguarda gli *open registries* (registri di comodo), i quali vengono selezionati dagli armatori per la caratteristica di essere convenienti in materia di riduzione degli oneri normativi, di costi di registrazione o per la velocità di emissione delle certificazioni. Allo stesso tempo però, a questi registri vengono associati bassi tassi di sicurezza ambientale, di *safety* della nave, di *seafarers' safety*, di pesca illecita, ecc.

Spesso i paesi degli open registries non sono all'interno di strutture di agenzie governative, come nel caso precedente di Singapore, ma utilizzano entità private per facilitare il finanziamento delle proprie operazioni, chiave del loro successo. Ciò accade perché alcuni Stati hanno interesse nel convertire il proprio registro navale in una sicura fonte di reddito, ma non possiedono le risorse economiche adeguate a farlo; perciò, decidono di affidarsi ad enti privati, i quali pagano delle *royalties* al governo per la licenza di utilizzo della bandiera nazionale. Si possono prendere ad esempio le *Marshall Islands*, uno dei registri più usati dalle compagnie marittime in tutto il mondo con circa 3.821 navi registrate.<sup>12</sup> Il registro di queste isole è controllato da un servizio di registro marittimo e societario privato situato in Virginia negli Stati Uniti. Perciò le regolamentazioni in materia di compliance sono gestite da queste entità private e non da quelle internazionali come l'ONU.<sup>13</sup> L'aspetto negativo è chiaramente la mancanza di trasparenza informativa riguardo la nave ed i suoi movimenti. Nel 2017, all'interno del registro della Sierra Leone, furono scoperti due cittadini cinesi, dagli uffici di *Dalian* e *Shanghai*, che operavano due navi nordcoreane per compiere attività illecite vietate dalle sanzioni internazionali.<sup>14</sup>

La peculiarità dei registri di comodo è la non sussistenza del famoso *genuine link* indicato all'art. 91 della *Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* dell'ONU. Le bandiere di

---

<sup>12</sup> UNCTADstat, *maritime profile: Marshall Islands*. Risorsa web reperibile all'indirizzo:

<https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/584/index.html>

<sup>13</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 186

<sup>14</sup> C. J. Watterson et al., 2020, "Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion", *Marine Policy*, Vol. 119, pag. 4

questi paesi vengono chiamate *flag of convenience (FOC)* proprio per i vantaggi per gli armatori in termini di sgravi fiscali, controlli, ecc. È per questo motivo che nel 2020 più del 70% del tonnellaggio globale naviga sotto bandiera straniera, mentre nel 1970 questo dato era solamente del 21.6%.<sup>15</sup>

<b>Bandiera</b>	<b>Flotta globale battente bandiera per DWT (%)</b>	<b>Flotta globale di proprietà dello Stato bandiera per DWT (%)</b>	<b>Differenza tra bandiera e proprietà per DWT (%)</b>
Panama	18,4	0,09	19,31
Liberia	11,66	0,01	11,65
Marshall Islands	11,62	0,08	11,54
Malta	5,43	0,13	5,30
Hong Kong	9,32	5,04	4,28
Bahamas	4,29	0,05	4,24
Cyprus	1,81	0,55	1,26
Singapore	6,67	5,59	1,08
Portugal	0,82	0,05	0,77
Antigua and Barbuda	0,54	0,02	0,53
<b>Total</b>	<b>70,56</b>	<b>11,61</b>	<b>58,95</b>

*Tabella 5. Top 10 registri con più DWT battente bandiera del proprio Stato che posseduta dal proprio Stato. Fonte: C. J. Watterson et al., “Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion”, marine Policy, Vol. 119, pag.2*

Dalla tabella 5 si può confrontare la percentuale di navi battenti una determinata bandiera e quelle effettivamente possedute dal paese in questione. I registri aperti hanno principalmente sede in piccoli Stati dalle economie relativamente ridotte, i quali cercano

<sup>15</sup> Nizan Feldman, 2022, “Merchant fleet flags and sanction effectiveness”, *Marine Policy*, Vol. 143, pag. 2

di sfruttare il potere della propria bandiera per ottenere un guadagno rapido, veloce e attrarre investimenti nel proprio paese.

Nonostante le ragioni del flagging out siano tipicamente economiche, i vantaggi delle bandiere di comodo possono essere declinati anche sulle tematiche affrontate in questa ricerca. L'iscrizione di una nave in un registro aperto significa godere di una maggiore posizione d'ombra per i soggetti che vogliono compiere attività illecite. Il monitoraggio più elastico attira e convince gruppi terroristici, crimini organizzati, pescatori clandestini ed altri a registrare le proprie navi nelle loro liste, in modo tale da nascondere le proprie attività illegali, come ad esempio il commercio da e per un paese target, vietato da uno stato sender. Secondo l'OFAC, l'88% delle navi coinvolte nell'evasione di sanzioni, navigano sotto una delle 10 bandiere elencate in tabella 5.<sup>16</sup>

In generale, si può affermare che gli evasori sono molto attenti ai record delle liste di controllo dei vari stati di bandiera, visto che le autorità di questi ultimi sono responsabili delle ispezioni delle navi e dei carichi in entrata e in uscita dai porti al fine di garantirne la conformità con le disposizioni dell'IMO.<sup>17</sup> Più nello specifico, come sostiene Nizan Feldman dell'Università di Haifa in un suo articolo sulla rivista *Marine Policy*, esistono due motivi principali per cui molti armatori decidono di registrare le proprie navi sotto una bandiera di comodo.

Il primo è dato dal fatto che uno stato sender non ha la possibilità di monitorare puntualmente ogni rischio di violazione per le navi in entrata ed uscita da un porto; perciò, è spesso costretto ad appoggiarsi a governi, autorità doganali e portuali che non sono in grado a loro volta di monitorarle attentamente, soprattutto se non collegate direttamente allo stato target. Il secondo motivo è la difficoltà di individuare ogni tentativo di elusione delle sanzioni in mare, a causa del frequente ribattezzo delle navi che svia l'azione di controllo delle autorità, più mirato a quelle battenti bandiera dello stato target.

Grazie a questa strategia, per l'economia sanzionata sarà più facile ottenere l'accesso a mercati terzi e a nuovi partners commerciali. Inoltre, la propensione di un paese a subire

---

<sup>16</sup> C. J. Watterson et al., 2020, "Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion", *Marine Policy*, Vol. 119, pag. 2

<sup>17</sup> C. J. Watterson et al., 2020, "Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion", *Marine Policy*, Vol. 119, pag. 8

le sanzioni diminuisce quanto più lo stesso è integrato nel sistema del commercio globale. Si può affermare dunque che più il commercio di un paese target è basato su una flotta battente bandiera domestica, più sarà limitato nel rapporto con mercati ed imprese terze.<sup>18</sup> Perciò, l'ipotesi di Feldman è:

*“L’associazione negativa tra l’integrazione commerciale globale di un target e la probabilità di successo delle sanzioni diminuisce all’aumentare del rapporto tra la flotta battente bandiera nazionale e la flotta totale.”<sup>19</sup>*

Il *Tokyo MoU*, il *Port State Control* giapponese, conta 12 Stati bandiera nella propria “lista nera” aventi un tasso medio di ispezione-detenzione del 15%, molto più elevato rispetto a quello del 2% per i 40 stati sulla “lista bianca”.<sup>20</sup>

I vantaggi di questi registri hanno incentivato la pratica della registrazione anonima delle navi, ovvero permettono ai proprietari di nascondere la propria identità dietro a società per procura o addirittura non richiedono la presentazioni di informazioni dettagliate. Ad esempio, una shipping company cinese starebbe continuando ad operare grazie ad una rete di società per procura cinesi, taiwanesi e del Regno Unito, nonostante l’ONU l’abbia segnalata per violazioni alle sanzioni indirizzate alla nord corea.<sup>21</sup>

Sebbene la strategia delle bandiere di comodo sia efficace, i paesi sanzionati non possono comunque prescindere dalla propria. Spesso, per riuscire a contrastare al meglio l’effetto delle sanzioni, è necessario anche tentare di riportare in auge la bandiera domestica. Può sembrare un controsenso ma la motivazione risiede nel tentativo di raggiungere la situazione pre-sanzionatoria, aumentando il commercio con imprese terze e diminuendo il danno inflitto dalle sanzioni. Se da un lato per un sender è facile identificare una nave battente bandiera del target (il solo fatto di battere la bandiera iraniana è un campanello d’allarme molto forte per qualsiasi controller), dall’altro è più complicato procedere con

---

<sup>18</sup> Nizan Feldman, 2022, “Merchant fleet flags and sanction effectiveness”, *Marine Policy*, Vol. 143, pag. 2

<sup>19</sup> Nizan Feldman, 2022, “Merchant fleet flags and sanction effectiveness”, *Marine Policy*, Vol. 143, pag. 2

<sup>20</sup> C. J. Watterson et al., 2020, “Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion”, *Marine Policy*, Vol. 119, pag. 8

<sup>21</sup> C. J. Watterson et al., 2020, “Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion”, *Marine Policy*, Vol. 119, pag. 3

le azioni di limitazione del commercio. Ciò è dovuto al fatto che è compito dello Stato di bandiera far rispettare le leggi e le eventuali misure restrittive dalle navi, perciò, se lo Stato in questione stesse cercando modi per evadere le sanzioni, non sarebbe di certo disposto a dichiarare alle proprie navi lo stop delle proprie operazioni e a bloccarle nei porti. Il governo, pur di non isolarsi ancora di più, cercherebbe di procrastinare il più possibile questa situazione.

Al contrario, è più probabile che il governo di una FOC accetti il blocco delle navi battenti la propria bandiera pur di non andare incontro a conseguenze spiacevoli, insensate per la nazione visto che non è inserita in nessuna lista sanzionatoria e non sta cercando di reinserirsi nel commercio.

Nel maggio 2020 l'Iran ha proprio fatto questo con il Venezuela: cercando di diminuire l'effetto delle sanzioni e, allo stesso tempo, aiutando il proprio alleato politico, ha utilizzato 5 navi tankers battenti bandiera iraniani per inviare carichi di benzina al paese sudamericano. L'OFAC è intervenuto nei confronti delle navi e dei rispettivi capitani richiedendone lo stop senza successo. Le navi erano di proprietà dell'Iran e il governo ha indicato alla propria flotta di non fermare le operazioni.

Altre due tankers con carichi di proprietà iraniana, ma battenti bandiera Liberia, sono state fermate dal paese africano dopo aver ricevuto minacce da parte degli Stati Uniti. La stessa sorte è toccata nell'agosto 2020 a 5 navi di proprietà greca, alle quali è stato sequestrato il carico per un totale di 1,1 milioni di barili di benzina destinati al Venezuela.<sup>22</sup>

Il 19 gennaio 2023 *Reuters* riporta che l'*Autorità Marittima di Panama (AMP)* ha dichiarato che il registro del paese ha ritirato la bandiera a 136 navi collegate alla compagnia petrolifera statale negli ultimi quattro anni. Questa dichiarazione è avvenuta a seguito delle grandi pressioni da parte dell'ex governatore della Florida Jeb Bush, membro dell'*UANI (United Against Nuclear Iran)*, nei confronti di Washington. Gli Stati Uniti hanno deciso perciò di intervenire, anche visto che le spedizioni di greggio iraniano

---

<sup>22</sup> Nizan Feldman, 2022, "Merchant fleet flags and sanction effectiveness", *Marine Policy*, Vol. 143, pag. 2



erano in aumento nei primi mesi del 2022, commerciando principalmente con Cina e Venezuela.<sup>23</sup>

### 3.3 Porti e trasporto di linea

I soggetti colpiti in maniera diretta nel settore marittimo sono shipping lines, porti, cargo e freight forwarders, compagnie logistiche e operatori terminalistici, i quali vedono le conseguenze dei rischi sia nelle proprie attività core che in quelle ancillari. Inoltre, anche le conseguenze indirette come l'aumento del prezzo del fuel e dei premi assicurativi per le navi, non sono sottovalutabili nei conti economici delle imprese. Per questi motivi in molti hanno deciso di sospendere le proprie attività in paesi come Iran, Russia o Corea del Nord, perdendo importanti tasselli di mercato assieme ad un'impennata dei costi di trasporto. Nello specifico, in questo paragrafo, verranno analizzate le dinamiche che hanno interessato il trasporto marittimo di linea.

#### 3.3.1 Il caso della Russia

Per quanto riguarda la Russia, la maggior parte delle *container shipping lines* hanno deciso di sospendere i propri servizi verso i porti russi poco dopo l'invasione dell'Ucraina nel 2022. Le danese Maersk e la francese CMA CGM hanno anche disinvestito nelle *port holdings* russe. Altre invece hanno continuato ad operare nel paese, come MSC, che ha deciso di non interrompere il proprio servizio verso Novorossiysk, in Russia meridionale, ottenendo attualmente lo share di mercato più grande del Mar Nero.

---

<sup>23</sup> Elida Moreno (2023). *Panama has canceled registry to 136 Iran-linked vessels*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.reuters.com/business/energy/panama-has-canceled-registry-136-iran-linked-vessels-2023-01-18/>

Ovviamente, la compagnia svizzera non sta compiendo un'attività illegale in quanto non esiste alcuna legislazione che le vieti di continuare il trasporto da e per la Russia.<sup>24</sup>

Secondo quanto affermato da AWOS, il controvalore reale delle sanzioni del 2022 per quanto riguarda l'export italiano sfiora il miliardo di euro se confrontato con il 2019, mentre per import ed export combinati, sono il 44,4% dell'equivalente commerciale del 2019.<sup>25</sup> Il valore totale dei beni colpiti e listati dalle sanzioni è di 4,1 miliardi di euro per i beni di esportazione e di 6 miliardi per quelli in importazione, non tutti completamente bloccati ma anche soggetti a deroghe o forme di price cap.<sup>26</sup>

Le sanzioni colpiscono direttamente la merce in import e in export per i paesi target. Ovviamente, la più toccata è stata quella relativa alla tecnologia nucleare e all'equipaggiamento militare, ma anche altri beni hanno subito importanti divieti. Prima di analizzare le conseguenze delle varie risoluzioni, è importante porre attenzione su un elemento molto importante per il commercio del nostro paese. Le imprese italiane, in particolare le Pmi, sottovalutano i rischi connessi all'esportazione e al commercio estero, continuando ad utilizzare, nel 70% dei casi, il termine di resa (*incoterm*) *ex-works*. Un simile approccio nel trasporto di linea non permette di controllare la catena distributiva perché ci si affida a clienti non italiani e non si conosce più il tragitto della merce. Questo atteggiamento ha due implicazioni importanti: la prima è la perdita di valore nella supply chain per il nostro paese, in quanto affidare il trasporto con un *ex-works* è la via più facile per un esportatore ma anche quella meno efficace per il nostro sistema logistico. La seconda è il pericolo di incorrere nella violazione di sanzioni senza rendersene conto, non seguendo la giusta *compliance*.<sup>27</sup>

Di seguito vengono riportati alcuni beni e servizi, relativi all'analisi di questa ricerca, contenuti all'interno dei pacchetti sanzionatori di UE e USA:

---

<sup>24</sup> Greg Miller (2023). *One year later: How Ukraine-Russia war reshaped ocean shipping*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/one-year-later-how-ukraine-russia-war-reshaped-ocean-shipping>

<sup>25</sup> Paolo Quercia, 2022, "La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?", GeoTrade n° 4, pp. 40-41

<sup>26</sup> Zeno Poggi, 2023, *Zeitenwende, mutamento epocale. Cosa è cambiato e cosa no. Cosa cambierà e cosa no nel mondo*, intervento a Shipping Meets Industry, 22-23 febbraio.

<sup>27</sup> Zeno Poggi, 2022, "La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?", GeoTrade n° 4, pp. 40-41

- Divieto di esportazione di beni e tecnologie a duplice uso, beni e tecnologie utili al rafforzamento militare, tecnologico, della difesa e della sicurezza della Russia, beni per la raffinazione del petrolio e per l'aviazione e industria spaziale (UE 2° pacchetto)<sup>28</sup>;
- Blocco dell'import di petrolio russo, gas naturale liquefatto e carbone e divieto di investimenti nel settore dell'energia russo (USA, Executive Order 14066)<sup>29</sup>;
- Divieto di import di alcuni prodotti di origine russa come pesce, bevande alcoliche, diamanti ad uso non industriale e beni di lusso (USA, Executive Order 14068)<sup>30</sup>;
- Divieto di accesso ai porti UE di navi battenti bandiera russa, di trasporto merci in territorio UE per le imprese di trasporto russe (UE 5° pacchetto)<sup>31</sup>;
- Divieto di acquisto, importazione o trasferimento di petrolio greggio e determinati prodotti petroliferi dalla Russia (UE 6° pacchetto)<sup>32</sup>.

### 3.3.2 Il caso di Iran e Nord Corea

Focalizzandosi ora su Nord Corea ed Iran, si possono andare ad analizzare i contenuti delle varie risoluzioni emanate nel corso degli anni.

Nel 2006, l'ONU ha proibito verso l'Iran il rifornimento, la vendita o il transito di merce che potesse contribuire all'arricchimento del paese per sviluppare i propri programmi nucleari. La risoluzione 1737 delle Nazioni Unite elenca i beni soggetti a divieto di import/export che potrebbero essere utilizzati per questi scopi. Analogamente, l'Unione

---

<sup>28</sup> Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, Regolamento (UE) 2022/328 del Consiglio del 25 febbraio 2022

<sup>29</sup> White House, Executive Order on Prohibiting Certain Imports, Exports, and New Investment with Respect to Continued Russian Federation Aggression. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2022/03/11/executive-order-on-prohibiting-certain-imports-exports-and-new-investment-with-respect-to-continued-russian-federation-aggression/>

<sup>30</sup> Presidential documents, Prohibiting Certain Imports, Exports, and New Investment With Respect to Continued Russian Federation Aggression, Federal register, EO 14068

<sup>31</sup> Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, Regolamento (UE) 2022/576 del Consiglio dell'8 aprile 2022

<sup>32</sup> Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, Regolamento (UE) 2022/876 del Consiglio del 3 giugno 2022

Europea, tramite tre risoluzioni, la 423/2007, 668/2010 e la 961/2010 ha espanso il proprio raggio sanzionatorio verso il paese mediorientale. Con la prima ha introdotto il divieto di vendita, fornitura, trasferimento ed export diretti ed indiretti di alcuni beni e tecnologie che potrebbero essere utilizzati a scopo nucleare.<sup>33</sup>

Questi divieti, come detto in precedenza, non riguardano solo potenziali armamenti nucleari. Ad esempio, per la Nord Corea, le risoluzioni dell'ONU hanno vietato anche altri tipi di beni come quelli di lusso ad esempio, ovvero gioielli, macchine sportive, yachts o pietre preziose (risoluzione 1718 del 2006). Inoltre, è stato anche limitato il rifornimento e la vendita di crude oil e prodotti raffinati del petrolio oltre che a macchinari industriali, iron, steel e altri metalli (risoluzione 2375 del 2017). In altre risoluzioni del 2016 e 2017 il Consiglio di Sicurezza ha bannato la Corea del Nord dalla compravendita di carbone, iron ore, terre rare minerali, metalli preziosi e seafood, aggiungendo più recentemente equipaggiamento elettrico, macchinari, prodotti agricoli e wood alla lista (risoluzione 2937 del 2017).<sup>34</sup>

Per effettuare e verificare queste restrizioni sulla merce, il Consiglio di Sicurezza ha richiesto l'ispezione delle navi di alcuni potenziali violatori di sanzioni, permettendo alle autorità degli Stati Membri di effettuare questa azione nelle proprie acque territoriali. In particolare, la risoluzione 1803 del 2007 permette agli Stati Membri di ispezionare i carichi da e per l'Iran, sia per quelli transitanti via mare che per quelli via aerea, se di proprietà o operati dall'Iran Air Cargo o dalla Republic of Iran Shipping Line. Questi obblighi sono stati emanati anche nel contesto nordcoreano, con le risoluzioni 2087 (2013), 2094 (2013) e 2375 (2017), ampliando la misura in "alto mare" anche per le navi non battenti bandiera del paese asiatico, previa approvazione da parte del *flag state*. Questa pratica è stata ampliata anche a tutte le merci in transito provenienti o dirette in Corea del Nord o per quelle intermedie o facilitate da soggetti del paese asiatico. Se le navi si rifiutano di sottoporsi all'ispezione, anche a seguito dell'approvazione del proprio *flag state*, l'autorità competente ha la facoltà di declinare l'ingresso della stessa nel

---

<sup>33</sup> Jonathan S. Lux, Reema Shour, 2011, "Economic Sanctions Against Iran and their Impact on the Maritime Industry: a UK Perspective", *Journal of Transportation Law, Logistic & Policy*, Vol. 78, n. 3, pp. 193-194

<sup>34</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 181

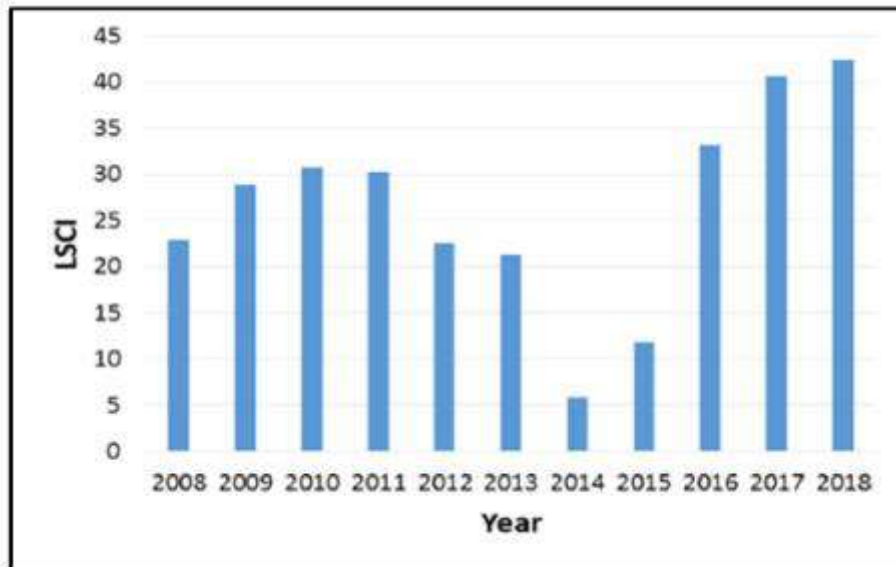
proprio porto di toccata. Mentre, nel caso in cui il flag state non abbia consentito l'ispezione in alto mare e non abbia indicato un porto di ispezione, la nave viene ritenuta sottoposta a sanzioni e il flag state deve provvedere alla de-registrazione della nave dal proprio registro.<sup>35</sup>

Con le sanzioni di ONU, UE e USA le shipping lines internazionali hanno dovuto interrompere i propri rapporti con le compagnie marittime ed i porti iraniani, in quanto direttamente inseriti nelle liste sanzionatorie e quindi considerati soggetti rischiosi da avere come partners commerciali. Ciò ha comportato non solo lo stop dei servizi con i porti del paese mediorientale, ma anche la deviazione delle rotte verso altri porti del Golfo Persico. La situazione si è complicata a tal punto che anche le port authorities operanti nei porti iraniani hanno cominciato a cambiare gli operatori portuali a rischio ma, nonostante ciò, le maggiori shipping lines non hanno cambiato il loro comportamento. Questa situazione ha comportato la caduta del *Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)* stilato dall'UNCTAD nel 2018 per i porti iraniani<sup>36</sup>:

---

<sup>35</sup> M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, "Global Challenges and the Law of the Sea", Springer, Vol. 1, pag. 184

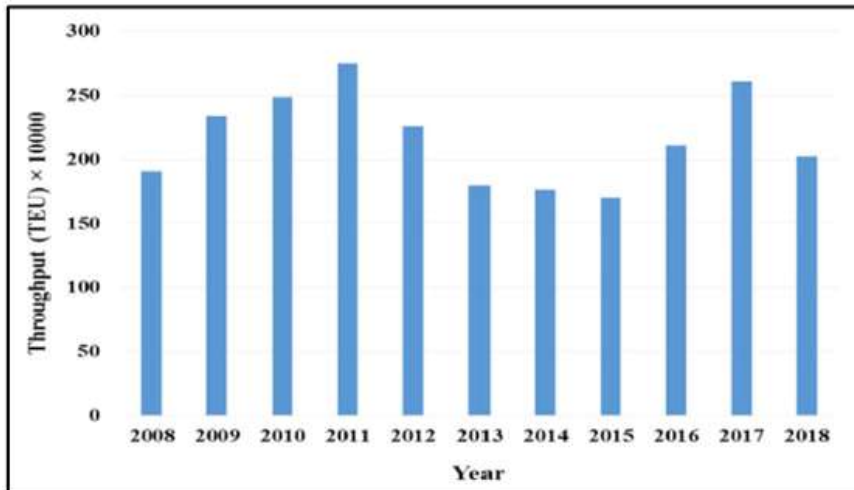
<sup>36</sup> S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, "Influence of Sanctions on Iranian Container Ports", The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 165



*Figura 17. LSCI per i porti iraniani, S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin. Fonte: Influence of Sanctions on Iranian Container Ports, The Asian Journal of Shipping, (2018), pag. 165*

La figura 17 mostra chiaramente il declino dell'LSCI a seguito dell'emanazione delle sanzioni, passato dal 30,3 nel 2011 a 5,9 nel 2014 e avendo importanti ripercussioni sulle performances portuali. Non è bastato il nuovo approccio delle port authorities per attrarre nuovamente le compagnie a toccare le proprie banchine di diminuire le tasse portuali e di movimentazione delle merci, non riuscendo comunque ad eliminare gli effetti delle sanzioni.

Le port authorities, dunque, hanno messo in atto un'altra strategia, prevedendo l'utilizzo di navi *feeder* al posto di quelle di linea e toccando porti più piccoli. Perciò molte navi di medie dimensioni hanno iniziato a trasportare beni in acque territoriali, vedendo incrementare questo business anche grazie alla riduzione degli oneri portuali a cui si è accennato pocanzi. Ovviamente, chi non ha beneficiato di questo nuovo trend sono stati gli shipowners, i quali hanno visto nuovi costi extra per la movimentazione della merce.



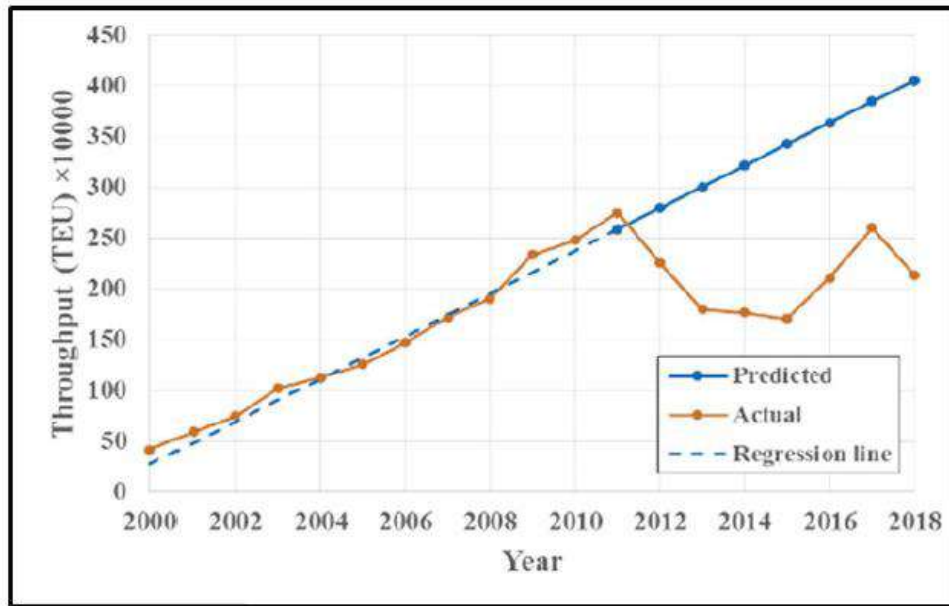
*Figura 18. Container throughputs per il Shahid Rajaei Port (SHR). Fonte: S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, “Influence of Sanctions on Iranian Container Ports”, The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 165*

In figura 18 i dati mostrano il *throughput* per il porto di Shahid Rajaei, il più grande di tutto l’Iran, visibilmente ridotto nel periodo 2011-2018. Prendendo come benchmark il 2011, il calo è stato del 38%, e ha fatto precipitare il porto di 40 posti nella classifica mondiale dei porti containers. Questo dato è molto importante perché prima delle sanzioni i porti iraniani stavano crescendo con un tasso annuale del 18% negli ultimi 5 anni.<sup>37</sup>

È molto interessante lo studio eseguito dagli studiosi Salman Zarbi, Yong-John Shin, della Ocean University di Busan in Sud Corea e Sang-Hoon Shin, ricercatore alla Cardiff University. Gli autori dello studio presentato sull’*Asian Journal of Shipping* hanno applicato un modello di regressione ai dati di Drewry, riuscendo a stimare il possibile *container throughput index* per l’Iran, in assenza di sanzioni.

---

<sup>37</sup> S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, “Influence of Sanctions on Iranian Container Ports”, The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 165



*Figura 19. Confronto tra l'attuale container throughput e quello presunto, Fonte: S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, "Influence of Sanctions on Iranian Container Ports", The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 166*

Port		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>SHP</b>	Actual TEU	2,261,33	1,796,862	1,766,654	1,705,603	2,108,925	2,606,557	2,137,175
	Predicted TEU	2,799,600	3,010,400	3,221,200	3,432,000	3,642,800	8,853,600	4,064,400
<b>BIK</b>	Actual TEU	161,419	143,254	172,843	127,894	109,851	141,815	88,870
	Predicted TEU	141,040	153,710	166,380	179,050	191,720	204,390	217,060
<b>BUS</b>	Actual TEU	196,891	186,907	278,140	218,095	127,366	165,007	96,678
	Predicted TEU	191,216	210,234	229,252	248,270	267,288	286,306	305,324
<b>CHB</b>	Actual TEU	23,528	13,809	37,478	33,585	20,278	32,060	50,410



	Predicted TEU	21,772	23,903	26,034	28,165	30,296	32,427	34,558
<b>KSH</b>	Actual TEU	84,827	56,004	89,375	64,343	68,851	89,302	40,119
	Predicted TEU	121,612	130,663	139,714	148,765	157,816	166,867	175,918

*Figura 20. Numero di TEU effettivi e ipotizzati peri 5 porti iraniani con più di 10.000 TEU movimentati. Fonte: S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, "Influence of Sanctions on Iranian Container Ports", The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 165*

Gli autori hanno supposto un andamento come quello visibile nella linea blu della figura 20 che si discosta altamente dalla linea arancione, ovvero l'attuale container throughput dell'Iran. La perdita è stata stimata in 10.951.651 TEU, calcolata grazie ai dati riportati in tabella 21, sempre frutto del minuzioso lavoro dei tre ricercatori. I 5 porti in tabella sono gli unici porti iraniani con più di 10.000 TEU movimentati all'anno e sono il porto di Shahid Rajaei (SHR), il porto di Bandar Iman Khomeini (BIK), il porto di Bushehr (BUS), il porto di Chabahar (CHB) ed il porto di Khorramshahr (KHS). Questi calcoli dimostrano che le sanzioni possono essere efficaci e fortemente debilitanti per la portualità di un paese, basti pensare che nel 2021 i porti italiani hanno movimentato 9.800.000 TEU.<sup>38</sup>

### 3.4 Oil e gas

Tra le merci più colpite dalle restrizioni commerciali il greggio si contende sicuramente il primo posto in classifica. Dopo aver parlato molto di Corea del Nord ed Iran, in questo paragrafo si affronta la più attuale situazione inerente al conflitto russo-ucraino. Dall'invasione dell'Ucraina il 24 febbraio 2022, la Russia ha subito di mese in

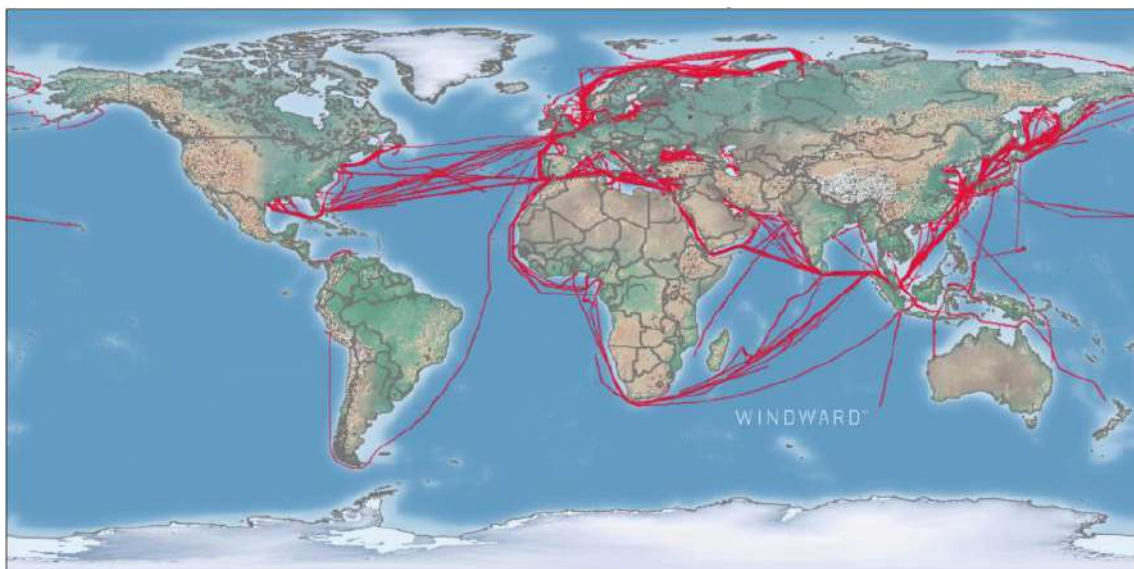
<sup>38</sup> UnctadSTAT, Country Profile: Italy. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/364/index.html>

mezzogiorno l'azione di diversi pacchetti sanzionatori, coordinati a livello occidentale da Unione Europea e Stati Uniti. Se nel settore container l'impatto non è stato così devastante, non si può dire lo stesso per il mercato delle navi tankers.

La Russia, assieme all'Iran, è tra i più importanti esportatori di oil e gas al mondo, più specificamente al secondo posto sia per il crude oil che per il diesel. Non si può quindi ignorare il forte impatto che le sanzioni hanno e stanno avendo sul commercio di greggio e gas a livello mondiale, sia per quanto riguarda l'economia, sia per quanto riguarda la vita di tutti i giorni dei normali cittadini.

### 3.4.1 Cambio delle rotte e dei ports of call

Un rapporto molto dettagliato di Windward, azienda di AI focalizzata nell'analisi di *big data* del sistema economico marittimo, ha mostrato alcuni dati fondamentali per comprendere l'impatto del conflitto russo-ucraino e delle relative sanzioni sul comparto tanker (e non).



**Figura 21.** Navi di proprietà o affiliate alla Russia a gennaio 2022. Fonte: Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade"



**Figura 22.** Navi di proprietà o affiliate alla Russia a gennaio 2023. Fonte: Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade"

La figura 21 mappa i movimenti delle navi di proprietà della Russia o ad essa affiliate nel gennaio 2022, la figura 22 invece per gennaio 2023. Da queste immagini emerge chiaramente che il flusso commerciale proveniente dalla Russia verso gli Stati Uniti si è praticamente annullato per effetto delle sanzioni e la stessa cosa è visibile nell'area di Capo di Buona Speranza dove le linee rosse sono sparite.

Ponendo una lente di ingrandimento sulla sola Europa, si può notare che le aree dello stretto di Scandinavia e del Volga-Don non sono state quasi toccate e che buona parte del commercio si è spostato verso il Mar Mediterraneo.

Per quanto riguarda le *port calls* di navi provenienti dalla Russia e dirette verso Stati Uniti, Europa e Regno Unito, il numero mensile di navi tankers è diminuito del 34% se comparato con il periodo pre invasione, e l'impatto negativo è stato subito principalmente dal crude oil.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade", pag. 4

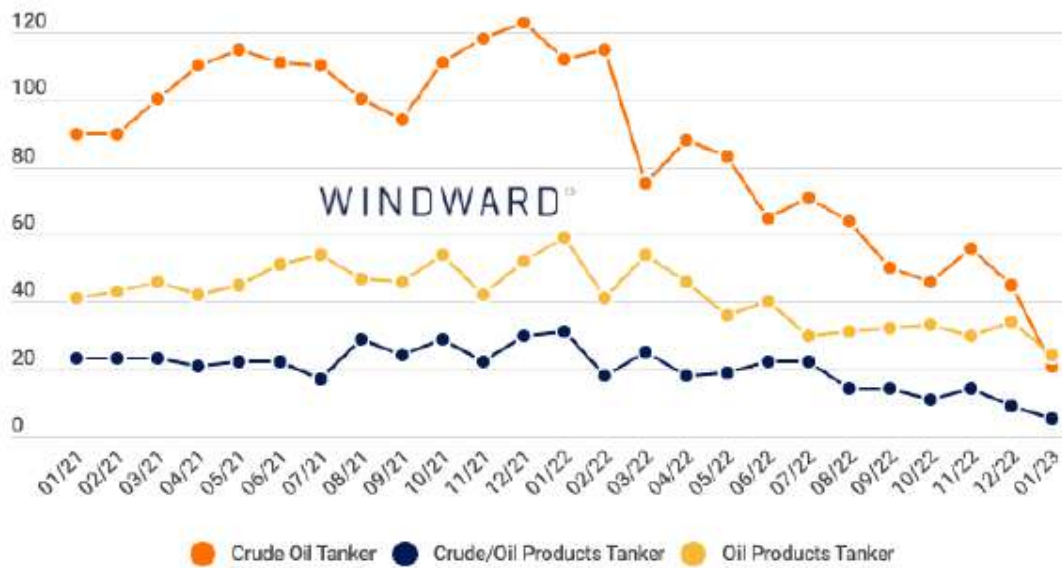


Figura 23. Port calls delle navi tankers provenienti dalla Russia e dirette verso USA, UE e UK. Fonte: Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade"

A seguito delle prime sanzioni sul greggio russo l'8 marzo 2022, le *port calls* di Regno Unito, Unione Europea e Stati Uniti sono passate da una media mensile di 22,5 a 18. La riduzione non è eclatante anche a causa delle difficoltà nel tracciare l'origine del greggio, che spesso arriva a destinazione tramite modalità STS, *ship-to-ship*.<sup>40</sup>

La situazione opposta è visibile per la parte orientale del blocco economico, in particolare per India, Giappone e Corea del Sud, la cui crescita del 4,5% per il commercio di greggio nel 2022 giustifica la ripresa dei mercati delle navi tankers.<sup>41</sup> Mentre, considerando anche la Cina, il numero di tankers è aumentato del 48%.<sup>42</sup>

Andando contro ogni scetticismo iniziale, il commercio di greggio russo sta facendo guadagnare molti armatori europei. Le navi cisterna, prima abituate alle distanze di *short-haul* (corte distanze) verso l'Europa, sono adesso obbligate a percorrere distanze molto

<sup>40</sup> Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade", pag. 10

<sup>41</sup> Redazione (2022). *Ukraine invasion has permanently changed the map of the oil market*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://splash247.com/ukraine-invasion-has-permanently-changed-the-map-of-the-oil-market/>

<sup>42</sup> Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade", pag. 10

*long – haul* (lunghe distanze), verso India e Cina, traducendosi in noli molto più elevati per i proprietari a causa della perdita di sconto del petrolio proveniente dalla Russia. Addirittura, a febbraio 2023, il 36% del greggio russo era trasportato da navi petroliere direttamente collegate all’Unione Europea, lasciando un misero 6% alle “flotte ombra”. Il problema di fondo è che questa situazione non viola nessuna sanzione perché il prodotto trasportato è venduto al di sotto del *price cap* di 60\$ al barile (\$/b) stabilito dall’UE, entrato in vigore il 5 dicembre.<sup>43</sup>



**Figura 24.** Prezzo del petrolio greggio sui mercati internazionali. Fonte: Matteo Villa (2023). Petrolio: se salta il price cap. risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/petrolio-se-salta-il-price-cap-124775>

Si è dovuto aspettare mercoledì 5 aprile 2023, primo giorno dall’introduzione del tetto massimo in cui le quotazioni del petrolio russo hanno superato i 60\$/b.<sup>44</sup>

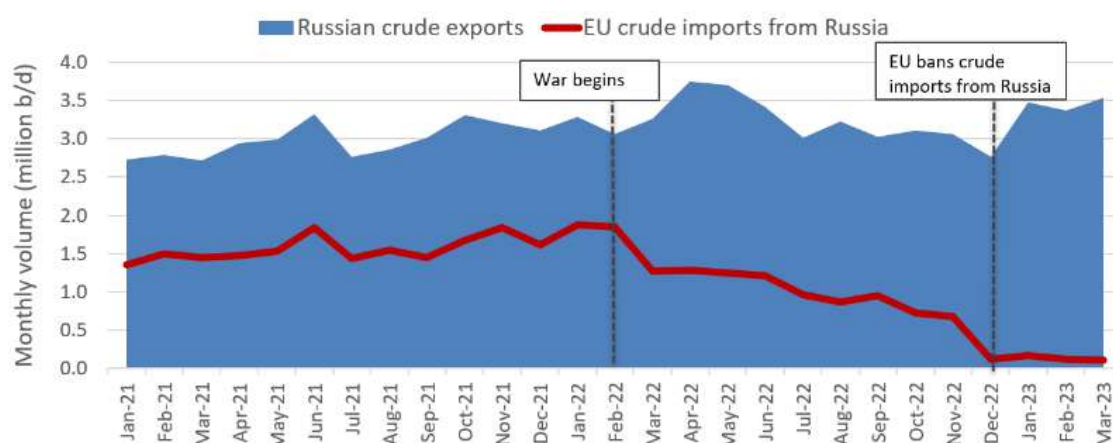
In un’intervista rilasciata a *Freight Waves*, report agency focalizzata sul mercato globale del trasporto merci, il vicedirettore del trasporto merci di Argus ha dichiarato che ad aprile

<sup>43</sup> Greg Miller (2023). *European tanker owners make a fortune off Russian oil trade*. Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps>

<sup>44</sup> Matteo Villa (2023). *Petrolio: se salta il price cap*. risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/petrolio-se-salta-il-price-cap-124775>

2023 il commercio da Mar Nero a Mar Mediterraneo equivale a circa 450 punti *Wordscale* (il sistema di misurazione dei carichi per le navi cisterne), mentre per quello di origine russa oscilla tra gli 800 e i 1.000.

Perciò, l'exportazione di greggio non sembra, almeno ad oggi, essere un problema per la Russia, che continua a trovare acquirenti, in particolare la Cina, le cui importazioni hanno raggiunto a marzo 2023 i 1,46 milioni di barili giornalieri.<sup>45</sup>



**Figura 25.** Export di greggio della Russia confrontato con quello importato dall'UE dalla Russia. Fonte: Greg Miller (2023). *European tanker owners make a fortune off Russian oil trade*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps>

### 3.4.2 Gas naturale liquefatto (GNL)

Anche il trasporto di GNL (gas naturale liquefatto) ha subito alcune conseguenze dall'attuazione delle sanzioni, soprattutto a seguito del sabotaggio a settembre 2022 delle

---

<sup>45</sup> Greg Miller (2023). *European tanker owners make a fortune off Russian oil trade*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps>



pipeline Nord Stream 1 e 2, tutt'oggi irrisolto, che ha portato non poche difficoltà di rifornimento per l'Europa.



**Figura 26.** Indice di mercato per Flex Lng Ltd. Fonte: Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.barchart.com/stocks/quotes/FLNG/overview>

Il grafico in figura 27 mostra l'andamento di Flex LNG, compagnia marittima di gas naturale liquefatto. La tendenza è chiara, da marzo 2022 la sua quotazione sul mercato è quasi raddoppiata nel giro di 9 mesi.

Addirittura, durante il picco di domanda, i noli spot per le navi gasiere hanno raggiunto i 500.000\$ al giorno, il valore più alto della storia per qualsiasi nave commerciale.<sup>46</sup> Secondo l'*annual outlook* presentato da Shell per il 2023, l'Unione Europa ha aumentato del 60% le proprie importazioni di GNL per rimpiazzare quello russo nel corso del 2022.

---

<sup>46</sup> Greg Miller (2023). *One year later how Ukraine-Russia war reshaped ocean shipping*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/one-year-later-how-ukraine-russia-war-reshaped-ocean-shipping>

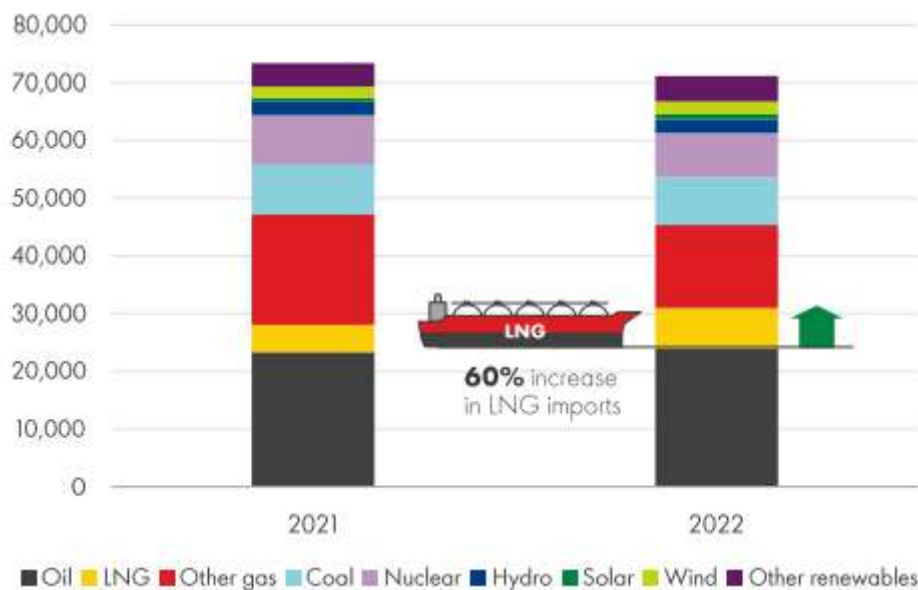
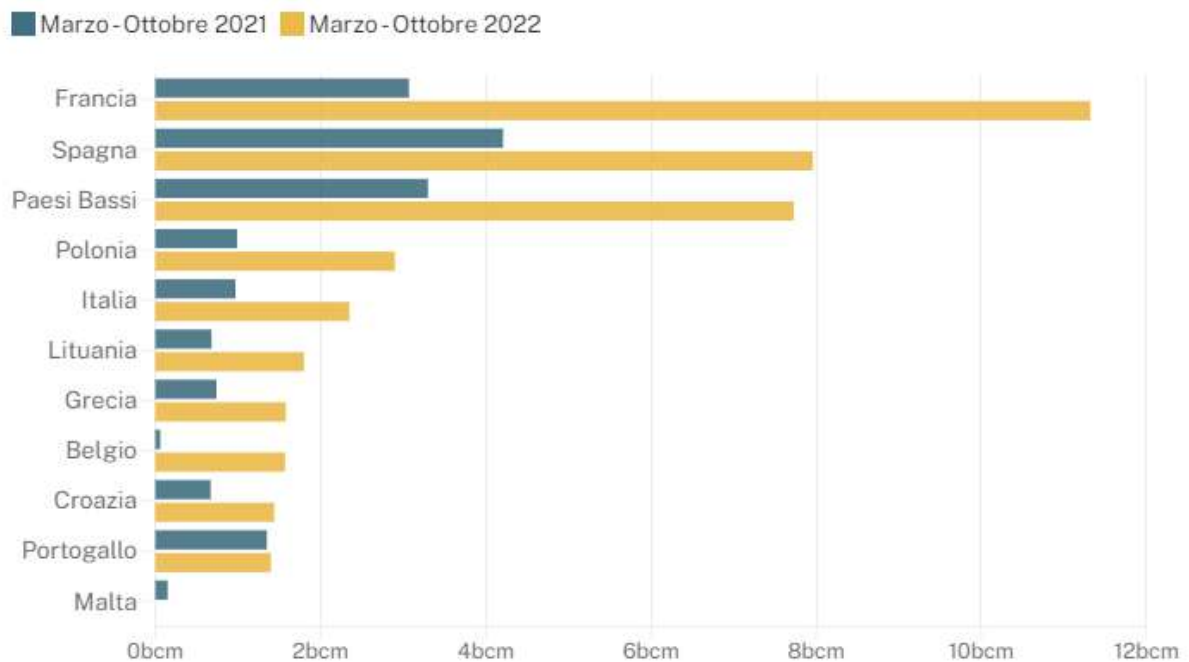


Figura 27. Domanda europea per l'import di energia. Fonte Shell LNG Outlook 2023, pag. 5

Sempre la multinazionale britannica prevede un aumento del 41%, equivalente a 355 navi GNL e del 30%, ovvero 521 unità, per quanto riguarda gli ordini futuri.<sup>47</sup> Questo aumento ha giovato particolarmente gli Stati Uniti, diventati la principale alternativa russa per l'import di GNL in direzione Europa.

<sup>47</sup> Shell LNG Outlook 2023, pag. 6





**Figura 28.** Importazioni di GNL statunitense nell’Unione Europea. Comparazione del periodo 1 marzo – 31 ottobre 2021 con lo stesso period per l’anno 2022, fonte: Dipartimento dell’energia USA, Web Site of Office of Fossil Energy and Carbon Management. Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.energy.gov/fecm/office-fossil-energy-and-carbon-management>

Tra l’inizio di marzo e la fine di ottobre 2022, le importazioni di GNL statunitense nell’Unione Europea hanno avuto un incremento del 148% rispetto al 2021. La Francia da sola è passata dalla richiesta di 3 bcm (miliardi di metri cubi) a sfiorare i 12 bcm.

Questo ha portato anche alla firma di numerosi contratti tra imprese europee con imprese statunitensi produttrici di GNL, nel solo 2022, già 10 compagnie energetiche hanno firmato (Equinor, Shell, RWE, Galp...).<sup>48</sup>

<sup>48</sup> Edward Donnelly (2023). GNL: la nuova dipendenza dagli USA. Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.investigate-europe.eu/it/2023/la-nuova-dipendenza-dagli-usa-gnl/>

## Capitolo IV - Comportamento dei soggetti target e sender

Gli stati sender e gli stati target hanno un approccio evidentemente opposto alle sanzioni. Per quanto riguarda i primi ed i suoi sostenitori, l'obiettivo è adottare un comportamento di *compliance* e *due diligence*, affrontato nel prossimo paragrafo, al fine di evitare di incorrere in conseguenze negative per la violazione di qualche sanzione. È dunque importante il controllo periodico di tutte le normative del caso, delle liste emanate dai vari organismi internazionali, come la SDN list dell'OFAC, e seguire le linee guida proposte da enti pubblici e privati. Un sender deve mantenere un approccio attivo nella catena logistica al fine di essere consapevole dell'origine e della destinazione della merce e gli attori che sono coinvolti.

L'atteggiamento di un target è sostanzialmente opposto, in quanto in cerca delle strategie più ingegnose e meno visibili per poter aggirare le sanzioni. In particolare, l'obiettivo è continuare a commerciare con l'estero, tentando di non tagliare totalmente i rapporti con i paesi terzi per rimanere aggrappati all'economia mondiale. Per far ciò i target adottando diverse strategie, tra cui tattiche per manomettere i sistemi di segnalazione satellitare, in modo tale da poter movimentare merci senza essere identificati. Si vedrà nel corso di questo capitolo come queste azioni rendano possibile il trasporto da e per paesi all'interno dei regimi sanzionatori, permettendogli di continuare a commerciare la propria merce.

### 4.1 Compliance e due diligence

#### 4.1.1 Approccio e misure

Gli operatori economici e le imprese logistiche devono sempre porre la massima attenzione sulla catena di movimentazione delle proprie merci e sul coinvolgimento di partner esteri in essa, in particolare per quelli residenti in paesi soggetti a sanzioni. Ciò è testimoniato anche dal fatto che i mutamenti legislativi e le sanzioni economiche hanno

scalato le classifiche dei rischi maggiormente temuti da parte delle imprese negli ultimi anni.<sup>1</sup>

Come già visto, il 70% delle imprese italiane commercia utilizzando il termine di resa *ex – works* il quale non permette di avere il controllo sugli attori della catena logistica e sull'esatta destinazione del carico. Questa procedura ha ovviamente delle ricadute sulla *compliance* aziendale.

La compliance può essere definita come “una parte critica del quadro di conformità normativa di un'azienda e aiuta a proteggere le aziende dal coinvolgimento illegale con aziende, entità o individui sanzionati”.<sup>2</sup> Per le imprese è fondamentale implementare un'adeguata formazione del proprio personale, sia tramite apprendimento delle normative per via interna, sia tramite esperti esterni del settore. L'approccio interno potrebbe essere d'aiuto per realizzare un reparto di *export control* nell'impresa, il quale permetterebbe di seguire progressivamente le restrizioni emanate dai vari organi istituzionali tramite l'attivazione di un *Internal Compliance Program*.

Un altro buon approccio in questo caso potrebbe essere la richiesta di una documentazione preliminare alla compagnia con cui si sta commerciando per poter valutare il rischio esterno. Per esempio, il *Company Profile* e l'*End User Statement*, sono due documenti utili grazie ai quali si è in grado di analizzare l'impresa con cui operare nel primo caso e capire qual è il punto di destino della propria merce nel secondo. Inoltre, il controllo dei dati tramite *screening* può aiutare a conoscere meglio le controparti.<sup>3</sup>

L'OFAC, oltre a listare le navi soggette a restrizioni tramite i propri *Executive Orders*, cerca di sensibilizzare il settore dello shipping verso una maggiore consapevolezza delle sanzioni. In particolare, tramite la *Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions*

---

<sup>1</sup> Nazareno Cerni, 2021, “*Compliance Necesses Est. Come navigare in un mare di restrizioni*”, GeoTrade n° 2, pag. 42

<sup>2</sup> Dow Jones Risk and Compliance Glossary. *What is sanctions compliance?* Risorsa web reperibile all'indirizzo:  
<https://www.dowjones.com/professional/risk/glossary/sanctions/compliance/#:~:text=Sanctions%20screening%20is%20a%20critical,sanctioned%20companies%2C%20entities%20or%20individuals.>

<sup>3</sup> Rachele Fraccaroli, 2022, “*La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?*”, GeoTrade n° 4, pag. 98

*Evasion Practices*, il Dipartimento del Tesoro in coordinamento con quello di Stato e la Guardia Costiera, ha elencato alcune misure per l'identificazione ed il contrasto all'evasione delle sanzioni per gli operatori del settore marittimo:

1. L'istituzionalizzazione di programmi di conformità detti *SCP – Sanctions Compliance Program*;
2. Il monitoraggio delle pratiche di *AIS – Automatic Identification System*, ovvero la disabilitazione e la manipolazione di identificazione automatica per le navi, al fine di mantenere la conformità con le linee guida SOLAS;
3. Il monitoraggio completo della nave (nome, numero IMO, bandiera, AIS) durante il ciclo di vita e, in particolare, prima di un trasferimento *Ship – to – ship* nelle aree a rischio elevato;
4. L'applicazione delle pratiche *KYC – Know Your Customer* per la verifica dei dati relativi alla controparte, soprattutto per quanto riguarda il registro di bandiera, assicurazioni, istituzioni finanziarie, gestori e charterers;
5. L'impiego della due diligence da parte degli attori coinvolti nella supply chain;
6. L'attenzione alla selezione della lingua utilizzata all'interno del contratto in modo tale che le parti interessate possano comprenderlo;
7. La condivisione delle informazioni alle autorità competenti nel monitoraggio del rispetto delle normative.<sup>4</sup>

Rispettare la compliance e la due diligence significa cooperare con varie entità nazionali e sub-nazionali. Ad esempio, le dogane e le port-authorities sono incaricate all'ispezione dei carichi, controllando la presenza o meno di merce sanzionata, mentre gli importatori e gli esportatori devono assicurarsi che il carico non provenga da un paese o da un soggetto presente nelle black lists, e infine i fornitori di servizi finanziari devono assicurarsi delle conformità di assicurazioni o scambi esteri, rifiutandoli se necessario.<sup>5</sup>

Le azioni di rinforzo alle sanzioni, portate avanti principalmente dall'OFAC, sono risultate in molte salate per le imprese che hanno fallito nella compliance, le quali sono

---

<sup>4</sup> Paolo Quercia e Marta Marchiori, 2021, “*Compliance Necesses Est. Come navigare in un mare di restrizioni*”, *GeoTrade* n° 2, pag. 17

<sup>5</sup> C. J. Watterson et al., 2020, “Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion”, *Marine Policy*, Vol. 119, pag. 3

state successivamente segnalate all'interno delle liste per aver contribuito alle azioni illecite: la *Asia Bridge I* fu inserita nella SDN dell'OFAC nel dicembre 2020 a seguito del trasporto di carbone proveniente dalla Corea del Nord e per l'attracco in uno dei suoi porti.<sup>6</sup>

Riprendendo il tema delle bandiere, anche i registri di bandiera hanno dei compiti ben precisi; infatti, sono tenuti a portare avanti politiche di *know – your – customer* per verificare che le navi sotto loro giurisdizione non abbiano legami con soggetti sanzionati. Per far ciò viene controllato il loro storico, ovvero le bandiere battute precedentemente, i port of calls e la presenza o meno all'interno delle liste degli attuali o precedenti proprietari, managers o charterers. La due diligence dei registri continua anche durante la vita della nave, controllando periodicamente il corretto funzionamento dei sistemi di AIS e i vari porti di toccata.

#### 4.1.2 Sistema AIS

Proprio il sistema di *AIS, Automatic Identification System*, è uno degli aspetti critici per gli attori marittimi nella gestione della compliance e della due diligence. È definibile come un sistema di tracciamento e un servizio di traffico navale per l'identificazione ed il tracciamento delle navi. Il suo funzionamento è possibile grazie all'utilizzo di satelliti, i quali permettono a questi sistemi di captare i segnali e trasmetterli successivamente alle autorità competenti, inviando messaggi sia statistici che dinamici:

- Nome e tipologia della nave;
- Numero *IMO*;
- Esatta posizione (latitudine e longitudine);
- Navigazione;
- Numero *MMSI (Maritime Mobile Service Identity)*;
- Velocità;
- Direzione;

---

<sup>6</sup> HIS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 3

- Altre.

Il sistema di AIS è parte del *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, un progetto portato avanti per garantire la sicurezza e l'efficienza della navigazione, oltre che la protezione della vita umana in mare e dell'ecosistema marino. Infatti, al Capitolo V *Safety of Navigation* della convenzione *SOLAS (Safety Of Life At Sea)*, viene indicato l'obbligo di continuazione di trasmissione del segnale AIS.

L'importanza di questo sistema risiede nel fatto che può essere uno strumento utile a prevenire atti di pirateria e di disattivazione satellitare, specialmente per aree a rischio come la Somalia e il Golfo di Nuova Guinea, tutt'oggi acque pericolose per gli attacchi pirati.<sup>7</sup> Secondo l'OFAC, le Port State Control Authorities, per attuare una buona compliance dovrebbero richiedere il funzionamento dell'AIS anche in porto e negare l'entrata alle navi con uno storico AIS di manipolazioni e disattivazioni.

Nel 2021 il BIMCO ha emesso una nuova *charter clause* chiamata "*AIS switch-off clause*", inseribile nei voyage e time charters, la quale mira a disincentivare le tecniche di spegnimento del sistema AIS per una maggiore compliance con le regole SOLAS, dando la possibilità agli shipowners, ai charterers e agli ship managers di collaborare e di attuare con la dovuta due diligence.

2021 Charter clause *BIMCO "AIS switch-off clause for voyage and time charters"*:

*"[...] The owners provide a warranty about their AIS activity in the six months prior to the arrival of the ship at the first or sole loading port and during the charter. In short, the [vessel] owners will only be in breach of the warranty if they intentionally switch the AIS off for reasons which are not permitted by SOLAS and the guidelines [...]. If the AIS is not transmitting, this does not mean that owners are in breach of the warranty. Charterers need to establish that it was "knowingly" switched off in violation of the SOLAS Guidelines and for the purpose of sanctions' evasion. Since the warranty is tied into the SOLAS Guidelines, this means that there will be no breach of the warranty if the non-transmission of AIS is excused under SOLAS. Situations where AIS is switched off for safety purposes, or to protect the ship against a potential piracy attack, will not*

---

<sup>7</sup> HIS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 17

*constitute a breach of the warranty. It will not constitute a breach of the warranty if owners switch off the AIS in accordance with the SOLAS Guidelines but forget to switch it back on when, for example, they leave a piracy area [...]*”<sup>8</sup>

Il contenuto della clausola è relativo all’obbligazione per l’owner di mantenere attivo l’AIS nei 6 mesi precedenti l’inizio del contratto e, ovviamente, durante lo stesso. Nel caso in cui questa obbligazione venisse a mancare per un atto intenzionale dell’owner che va contro al regolamento SOLAS, allora verrà considerato come un inadempimento contrattuale. Lo spegnimento del sistema viene giustificato solo per scopi di protezione della nave.

Ovviamente, c’è la possibilità che il segnale AIS venga disattivato a causa di un errore umano e non intenzionalmente. Perciò è importante analizzare l’ammontare di tempo in cui il segnale è rimasto disattivo, per capire se in questo periodo sia stato possibile effettuare una port call e completare una movimentazione di merce. Esistono altre situazioni in cui l’errore umano può fallire nella gestione dell’AIS a causa di errori di installazione, di training, di una dimenticanza, piuttosto che di un’errata gestione:

- Scorretto invio del numero MMSI a causa di un errore durante l’installazione del sistema;
- Errata tipologia di nave non corrispondente a quella su cui è installato il sistema;
- Nome della nave scritto erroneamente o abbreviato;
- Errore nello status della navigazione;
- Errori nella comunicazione di informazioni come l’*Estimated Time of Arrival (ETA)*, *Course Over Ground (COG)*, *Speed Over Ground (SOG)*, posizione...

La mancanza di segnale AIS potrebbe anche essere dovuta a problematiche di ricezione in aree ad alta densità di traffico, dove i messaggi possono disturbarsi a vicenda. Una situazione comune nei porti cinesi dove opera un elevatissimo numero di navi nello stesso momento. Le condizioni meteo inoltre rischiano di destabilizzare i segnali, ad esempio in estate a causa delle elevate temperature.

---

<sup>8</sup> BIMCO, *AIS Switch Off Clause for Time and Voyage Charter Parties 2021*. Risorsa web reperibile all’indirizzo: [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ais\\_switch\\_off\\_clause\\_2021](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ais_switch_off_clause_2021)

Per non rischiare di essere sanzionati è importante apportare delle soluzioni a questi problemi, controllando, in primo luogo, la lista dei compiti da effettuare per gli ufficiali a bordo all'inizio, durante e al termine di ogni viaggio. Uno shipowner con una buona due diligence dovrebbe sempre affidarsi a tecnici certificati per l'installazione del sistema, testato una volta messo in funzione e spiegato tramite un training ai marittimi. Inoltre, è compito del port state control di verificare il corretto funzionamento ed esaminare l'accuratezza dei dati.<sup>9</sup>

#### 4.1.3 Linee guida OFAC

Nel proprio documento di *advisory* per l'industria marittima, emanato il 14 maggio 2020, l'OFAC divide le linee guida a seconda dei soggetti coinvolti: compagnie marittime assicurative, manager di registri di bandiera, port state control authorities, associazioni dell'industria marittima, fornitori e brokers di commodities, istituzioni finanziarie, armatori, charterers, società di classificazione, capitani e crew companies. Questo lungo elenco permette di comprendere quanto possa essere difficile declinare i rischi appropriati ad ogni attore dell'industria marittima, mostrando la facilità con cui si possa inciampare nella compliance e nella due diligence.<sup>10</sup>

I managers del registro di bandiera hanno interesse nel verificare il numero IMO delle navi richiedenti l'ingresso all'interno del proprio registro tramite il sistema *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)*. Se il numero IMO non dovesse corrispondere al nome della nave, allora potrebbe essere fatta un'ulteriore verifica contattando il registro di provenienza della nave in questione.

Dal punto di vista delle società di classificazione, un'ottima pratica di due diligence può essere la redazione di un record con fotografie delle navi, adottando un approccio di KYC. Queste società, inoltre, potrebbero trovare utile la richiesta di un'adeguata

---

<sup>9</sup> IHS Markit, *Sanctions advisories for the maritime industry* (2022), pag. 19

<sup>10</sup> OFAC “*Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*”, May 14, 2020, pag. 8



documentazione dello shipowner, come passaporto, residenza, ecc. Inoltre, la sensibilizzazione dei propri clienti verso attività che coinvolgono paesi a rischio come Iran, Nord Corea o Siria è fondamentale per minimizzare ogni tipo di rischio.

Come già accennato, con la clausola BIMCO *AIS switch-off clause*, shipowners e charterers devono porre molta attenzione sul regolare funzionamento del sistema AIS e sulla regolamentazione SOLAS. Oltre a ciò, sarebbe importante mantenere un elenco aggiornato di casi di studio relativi ad attività illecite e comunicare alle controparti la propria attenzione verso la compliance nel pieno rispetto delle normative USA e dell'ONU. Vista l'elevata internazionalità del settore, i soggetti coinvolti potrebbero seguire normative differenti, perciò shipowners e charters hanno interesse nel comunicare le restrizioni più importanti dei regimi sanzionatori di USA e ONU ai soggetti con cui commerciano.<sup>11</sup>

Gli operatori del settore marittimo devono perciò porre attenzione su molti aspetti del commercio per non rischiare di incorrere nella violazione di certe sanzioni. Abbiamo visto nel corso dell'elaborato come l'AIS, il MMSI, il STS, sono tutti elementi critici a questo riguardo. Da un punto di vista operativo sarebbe importante effettuare un check periodico dei porti sanzionati e delle liste emanate dalle organizzazioni internazionali, oltre che verificare la documentazione e gli storici dei vari shipowner e vessels con cui si entra in commercio.

Sicuramente, si possono identificare situazioni in cui il pericolo è potenzialmente maggiore rispetto ad altre in cui ci si può permettere un atteggiamento più rilassato. Ad esempio, analizzando lo storico di una nave, si possono identificare le principali routes percorse negli anni. Se la maggioranza di esse è stata effettuata nella tratta U.S. East Coast – Europa del Nord, con carichi di grano, carbone o minerali, con una nave che non ha mai effettuato un cambio nome o un cambio bandiera, la quale risulta essere della medesima nazionalità dell'armatore, chiaramente il rischio potenziale sarà basso. Al contrario, una nave che effettua spesso tratte in zone a rischio, con frequenti cambi di nome e bandiera avrà maggior ragione di ricevere uno screening più accurato.

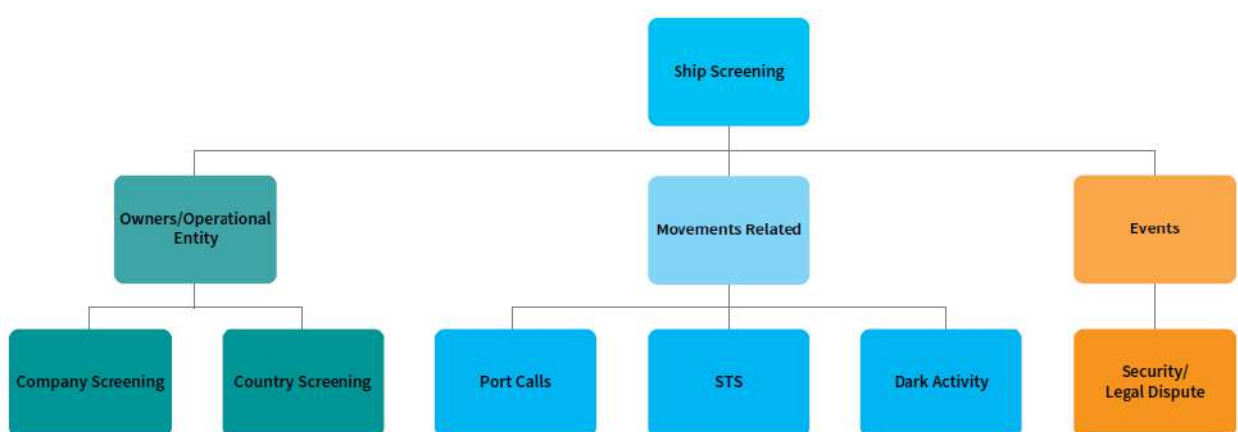
---

<sup>11</sup> OFAC “*Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*”, May 14, 2020, pag. 18

Questo ragionamento può essere effettuato anche per quanto riguarda la tipologia di trasporto marittimo con cui si ha a che fare. Il trasporto di linea containerizzato segue tipicamente delle tratte prestabilite, a intervalli di tempo regolari e tra porti prefissati. Mentre, se si parla di trasporto di tipo tramp, la situazione è differente perché le rotte e i porti non sono prestabiliti; dunque, sarà intelligente per gli operatori marittimi porre più attenzione su di esso. In generale, gli elementi importanti da verificare sono:

- Bandiera;
- Armatore;
- Screening di viaggio degli ultimi 12 mesi;
- Potenziali scambi STS;
- Perdite di AIS;
- Navigazione in aree a rischio.<sup>12</sup>

Quindi, nel corso di un'operazione commerciale è bene interrogarsi su tutti gli elementi elencati qui sopra, oltre a quale sia l'origine della merce, la sua destinazione e quale rotta intraprenderà.



*Figura 29. Schema riassuntivo per lo screening di una nave. Fonte: HIS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 38*

<sup>12</sup> HIS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 36

Lo schema in figura riassume quello detto fino ad ora per quanto riguarda lo screening di una nave necessario a non ricadere in situazioni spiacevoli dovute alle sanzioni. I riquadri verdi indicano i controlli per le entità dietro alla proprietà della nave, quelli azzurri sono relativi ai movimenti della nave, mentre gli arancioni riguardano gli eventi accaduti alla nave come dispute legali.

## 4.2 Deceptive Shipping Practices (DSPs)

I rischi marittimi sono dinamici e vengono influenzati dagli eventi macroeconomici che colpiscono quotidianamente l'economia globale, e il caso dell'invasione russa ai danni dell'Ucraina non è un'eccezione. Questi episodi hanno conseguenze sugli ordinari flussi economici e commerciali, ma ovviamente anche sulle tematiche analizzate in questa ricerca. Una volta subite le sanzioni, i paesi target cercano ogni modo possibile per riuscire a schivare l'effetto negativo da esse provocato. Alcuni paesi adottano la tattica della due diligence e del cambiamento del proprio comportamento, mirando ad un alleggerimento delle restrizioni per potersi in seguito reinserire all'interno del mercato globale. Altri invece impiegano delle strategie diverse, volte al continuo delle proprie operazioni commerciali tramite sistemi non sempre legali, senza badare alle regolamentazioni emanate dagli stati sender., sono le così dette Deceptive Shipping Practices (DSPs) e ne esistono di diverso tipo.

### 4.2.1 Shadow fleet

Tra tutte le strategie, una delle più utilizzate è sicuramente quella delle *shadow fleet*, le flotte ombra. Bloomberg, a febbraio 2023, ha identificato circa 600 navi riconducibili alla flotta ombra della Russia per il trasporto di prodotti petroliferi, in particolare il diesel, le quali comprendono circa il 10% delle *crude tankers* mondiali e il

7% dei prodotti di quest'ultime.<sup>13</sup> Queste navi sono solitamente imbarcazioni alla fine della propria vita utile, ormai destinate allo scrapping, per le quali viene però deciso di allungare la permanenza in mare in rotte e commerci sanzionati o semi-sanzionati, al fine di guadagnare premi altissimi. La strategia è talmente efficace che, ad oggi, le shadow fleet vengono considerate “il nuovo scrapping”.<sup>14</sup>

In un report di Windward, vengono distinte tre tipologie di flotte per meglio comprendere questo sistema:

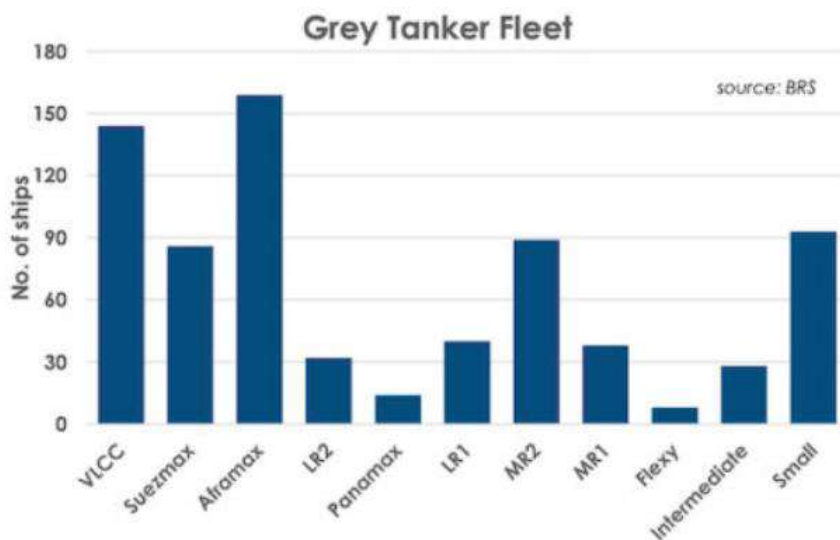
- *Cleared fleet*: è la flotta autorizzata, quella che non mostra alcuna tendenza a tecniche elusive citate nei paragrafi precedenti e che si vedranno nel corso di questo, come flag hopping oppure una struttura di ownership irregolare e articolata. L'identificazione di queste navi è estremamente utile perché permette di non creare falsi positivi che rischierebbero di interrompere ingiustificatamente la catena logistica;
- *Gray fleet*: questa flotta è una nuova tendenza, nata in conseguenza allo scoppio della guerra russo-ucraina, dopo la quale si è vista la nascita di molte compagnie con lo scopo di oscurare origine e proprietà delle navi tramite strategie quali il flag hopping. È composta da circa 900 navi ed è definita grigia perché è difficile riuscire a distinguerle da quelle autorizzate a causa dell'abilità nell'apparire legittime. Si stima che la flotta grigia abbia trasportato all'incirca 2,6 milioni di barili al giorno ogni giorno dal post invasione, ovvero un 68% in più rispetto al periodo antecedente a febbraio 2022
- *Dark fleet*: è la flotta che, nei fatti, fa dichiaratamente utilizzo delle attività illecite come la disabilitazione dell'AIS o la manipolazione della locazione con lo scopo di trasportare prodotti non consentiti. Si contano all'incirca 1.100 navi (stima di

---

<sup>13</sup> A. Hunter, A. Steel, G. Smith (2023). 'Shadow fleet' of Tankers Hauling Russian Oil Swells to 600 Ships, *Trafigura Says*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-02-03/trafigura-sees-7-of-oil-product-tankers-now-in-shadow-fleet?leadSource=verify%20wall>

<sup>14</sup> Greg Miller (2023). *Welcome to the dark side: The rise of tanker shipping's 'shadow fleet'*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/welcome-to-the-dark-side-the-rise-of-tanker-shippings-shadow-fleet>

Windward, più alta rispetto a quella di 600 normalmente dichiarata), ovvero un incremento del 21% rispetto al periodo pre-invasione russa.<sup>15</sup>



*Figura 30. Navi appartenenti alla flotta grigia. Fonte: Sam Chambers (2023). Shades of grey overshadows dark fleet. Fonte: risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://splash247.com/shades-of-grey-overshadows-dark-fleet/>*

All'inizio la shadow fleet aveva dimensioni contenute e si riferiva solamente al trasporto di greggio per paesi come Iran e Venezuela ma, con lo scoppio della guerra russo-ucraina, le dimensioni sono aumentate clamorosamente per riuscire a muovere i prodotti russi. Infatti, nell'ultimo anno si è assistito a numerose vendite e acquisti di tankers con più di 15 anni. Il fattore chiave di questa pratica è che non è illegale, perché un paese non membro dell'Unione Europea o dei G7 può acquistare prodotti petroliferi russi senza andare contro la legge, purché non utilizzi un servizio di trasporto europeo. Mentre, per quanto riguarda il greggio iraniano e venezuelano o il petrolio della Nord Corea, la situazione è diversa perché ne è bandito il commercio ed è dunque illegale.

<sup>15</sup> Windward Reports, 2023, "Illuminating Russia's Shadow Fleet".

La maggior parte dei soggetti appartenenti alla grey fleet è stata identificata in attori relazionati con la Russia, con il Medio Oriente, ma anche compagnie indiane e cinesi.<sup>16</sup> Le gray e dark fleet sono le principali indiziate quando si parla di *Deceptive Shipping Practices (DSPs)*, ovvero tutte le strategie per riuscire a schivare le restrizioni, continuando a trasportare e commerciare prodotti vietati dalle sanzioni internazionali.

#### 4.2.2 Operazioni ship-to-ship

L'operazione di ship-to-ship fu utilizzata per la prima volta verso la fine degli anni '60 del '900 nel Golfo del Messico. Si tratta del processo di trasferimento di un prodotto, petrolio nella maggior parte dei casi, da una nave di grandi dimensioni, detta madre, come una *Very Large Crude Carrier (VLCC)* o una *Ultra Large Crude Carrier (ULCC)*, ad una di dimensioni più ridotte, detta figlia. Di per sé, quest'azione non ha nulla di illegale, anzi, ha un funzionamento operativo che garantisce la minimizzazione dei costi di trasporto e la massimizzazione dei profitti derivanti dalla movimentazione di fuel, permettendo di ridurre la congestione portuale e di scaricare il greggio delle VLCC e ULCC nei porti che non sono in grado di accoglierle data la loro grandezza che si aggira tra i 400.000 dwt e 415m di lunghezza.<sup>17</sup>

Sebbene l'STS non sia illegale, spesso questo meccanismo viene utilizzato per il compimento di attività illecite, prevalentemente in aree ad alto rischio, come nel caso del porto di Al Basra, in Iraq. Il porto iracheno non ha le infrastrutture necessarie per accogliere una ULCC, essendo costruito in acque interne ristrette; perciò, è stato costruito un terminal petrolifero a 60m dalla costa, l'*Al Basra Oil Terminal (ABOT)* dove si svolgono regolarmente operazioni di STS.

---

<sup>16</sup> Greg Miller (2023). *Welcome to the dark side: The rise of tanker shipping's 'shadow fleet'*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/welcome-to-the-dark-side-the-rise-of-tanker-shippings-shadow-fleet>

<sup>17</sup> IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 24

Proprio in quest'area, moltissime navi tankers battenti bandiera iraniana effettuano operazioni di STS dopo aver spento il proprio segnale AIS, in modo tale da non poter essere rintracciabili dalle autorità.



*Figura 31. ABOT Oil Terminal, mappa delle operazioni STS al largo del porto di Basra. Fonte: IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 24*

Il numero di operazioni STS è aumentato costantemente dall'inizio della guerra in Ucraina, registrando un aumento nel numero medio mensile del 37,5% nell'area del Sud Atlantico e del 28,2% nel Mar Nero. Negli ultimi mesi però, nell'area del Mar Nero il numero è diminuito del 29% circa, non perché le flotte stiano smettendo di adottare queste strategie ma, al contrario, perché si stanno ingegnando con movimentazioni semi-dark, ovvero l'incontro di due navi di cui una sola trasmette il proprio segnale AIS, rendendo ancora più complicata la rilevazione.

Un interessantissimo caso analizzato da Windward nel proprio report è quello relativo ad una nave tanker battente bandiera camerunense, identificata nell'ottobre 2022 nel poligono medio atlantico senza chiare ragioni commerciali. Successivamente la nave si spostò verso Malta, dove il suo pescaggio passò da 7.5m a 12.0m, indicando la caricazione di greggio tramite semi-dark activity, in quanto l'altra nave aveva disabilitato il proprio AIS. A novembre poi, la nave toccò un porto turco, nei pressi del quale il pescaggio riscese a 7.4m, suggerendo lo scarico del greggio. Il 25 novembre la stessa tanker rimase ancorata per 13 giorni in Russia, nel Mar Nero, dove il suo pescaggio passò da 0m a 7.4m, nuovamente senza indicazioni di STS e così ancora per altre aree dove, ogni volta, era in grado di manipolare il *Global Navigation Satellite System (GNSS)*.

Nell'immagine sotto, si può vedere un caso di disattivazione del segnale AIS e la conseguente operazione STS durante il periodo di buio satellitare, intuibile dall'aumento del pescaggio.



**Figura 32.** Mappatura della disattivazione del segnale AIS per una tanker dalle coste colombiane a quelle brasiliane. Fonte: IHS Markit, *Sanctions advisories for the maritime industry (2022)*, pag. 30



La nave invia l'ultimo segnale vicino alle coste di Barranquilla, Colombia, per poi riapparire 28 giorni dopo lungo le coste brasiliane di Fortaleza, con un aumento del proprio pescaggio di 5.5m. Il forte sospetto è ovviamente quello della caricazione di greggio in un porto venezuelano, adottando la tecnica della disabilitazione dell'AIS per non essere identificati.<sup>18</sup>

Un'altra area critica per queste operazioni è quella del Mare di Alborán, tra Spagna e Marocco dove, da marzo 2022, le operazioni STS hanno cominciato ad aumentare, più nello specifico nei pressi del porto di Ceuta, exclave spagnola sulle coste marocchine.<sup>19</sup>



**Figura 33.** Numero di operazioni STS per navi tankers nell'area del Mare di Alborán. Fonte: Windward 1 year report "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade" pag. 6

Le bandiere maggiormente coinvolte in queste operazioni sono, come prevedibile, tutte FOC, Malta, Liberia e Panama in particolare, ma sta aumentando anche il numero di navi

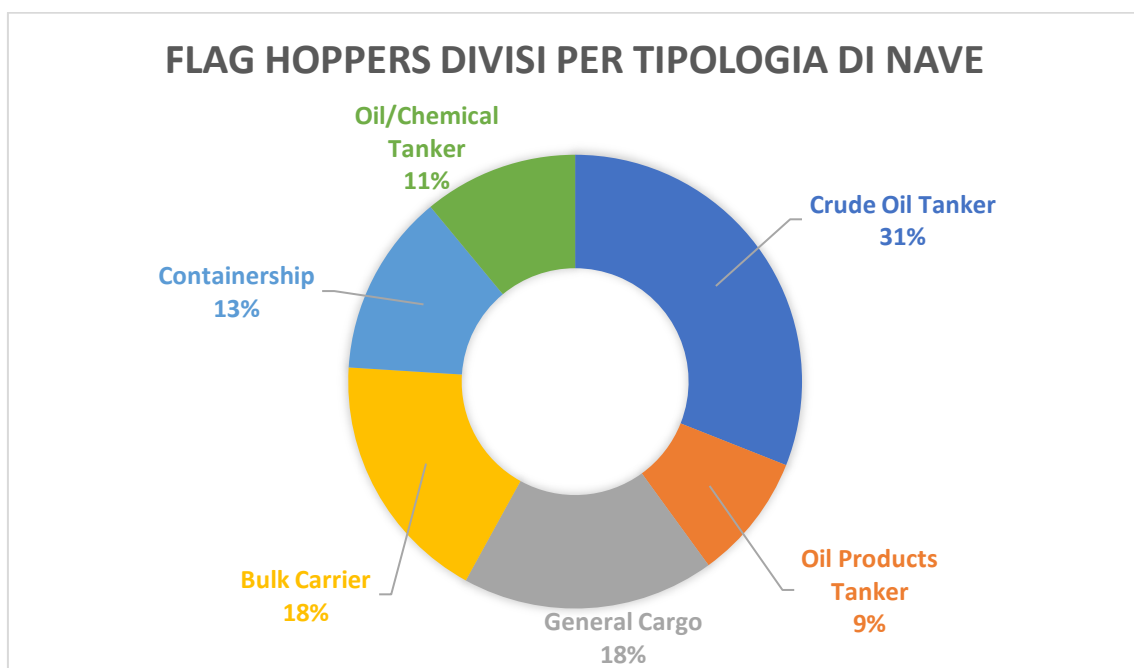
<sup>18</sup> IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 30

<sup>19</sup> Windward Report, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade" pag. 5

battenti bandiera vietnamita coinvolte in operazioni illecite, con un incremento da 0 a 25 dall'inizio della guerra.<sup>20</sup>

#### 4.2.3 Altre tattiche

I protagonisti di azioni illecite ai danni del commercio e del trasporto via mare hanno ideato altre strategie oltre a quelle già viste. Spesso decidono di adottare tecniche di falsificazione di bandiere o di *flag hopping*. Nel primo caso, creano una falsa identità che trasmette informazioni false ai ripetitori di AIS o rubano l'identità di un'altra nave, nel secondo invece, effettuano un frequente cambio di bandiera tra quelle di convenienza oppure sono registrate in registri pubblici con la denominazione “*unknown*”.



**Figura 34.** Maritime London (2021). Windward draws the line on flag hopping. Fonte: Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.maritimelondon.com/news/windward-draws-the-line-on-flag-hopping>

<sup>20</sup> Windward Report, “The impact of Russia’s year-long invasion on maritime trade” pag. 10

Dal grafico emerge chiaramente che le crude oil tankers sono la tipologia con l'inclinazione maggiore a questo fenomeno e, in generale, più del 50% fa riferimento a navi trasportanti carico liquido. Le general cargo sono al secondo posto, a pari merito con le bulk carrier, principalmente per la loro capacità di trasporto di svariati tipi di merci, tra cui carbone e sabbia, importanti flussi di reddito per la Corea del Nord.<sup>21</sup>

All'interno del proprio documento di advisory, l'OFAC mette in guardia gli attori del trasporto marittimo nei confronti di quei soggetti che continuano ad utilizzare la bandiera di un certo paese nonostante la sua rimozione dal registro dello stesso o anche da quelli che cambiano, in periodi brevi di tempo, la propria bandiera.<sup>22</sup>

Un'altra tattica utilizzata è quella della falsificazione dei documenti relativi alla merce e alla nave:

- Polizze di carico;
- Certificati di origine;
- Certificati di assicurazione;
- Fatture;
- Liste di packing e dei ports of calls;
- Certificati di registrazione della nave;
- Documenti sull'origine e destinazione della nave.

Tutti questi sono documenti che le autorità devono controllare attentamente perché spesso oggetti a falsificazione. Infatti, di frequente si è assistito all'alterazione dell'origine di prodotti petroliferi e derivati, o di metalli come ferro e acciaio.

Ancora, si può citare la complessità delle strutture di proprietà delle navi. I soggetti target spesso approfittano della complessità intrinseca dei rapporti tra entità pubbliche e private nel settore shipping per trarne vantaggio. Vengono utilizzate compagnie con difficili strutture aziendali e con diversi livelli di proprietà e management in modo tale da rendere

---

<sup>21</sup> Maritime London (2021). *Windward draws the line on flag hopping*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.maritimelondon.com/news/windward-draws-the-line-on-flag-hopping>

<sup>22</sup> OFAC “*Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*”, May 14, 2020, pag. 3

complessa l'identificazione del beneficiario finale del carico, oppure applicano la manipolazione dei codici di *International Safety Management (ISM)*, previsti dall'IMO.<sup>23</sup>

Per questo motivo l'OFAC si raccomanda, per prevenzione, di non commerciare con entità che sono possedute dal 50%+ da un soggetto sanzionato o presente sulla lista SDN.<sup>24</sup>

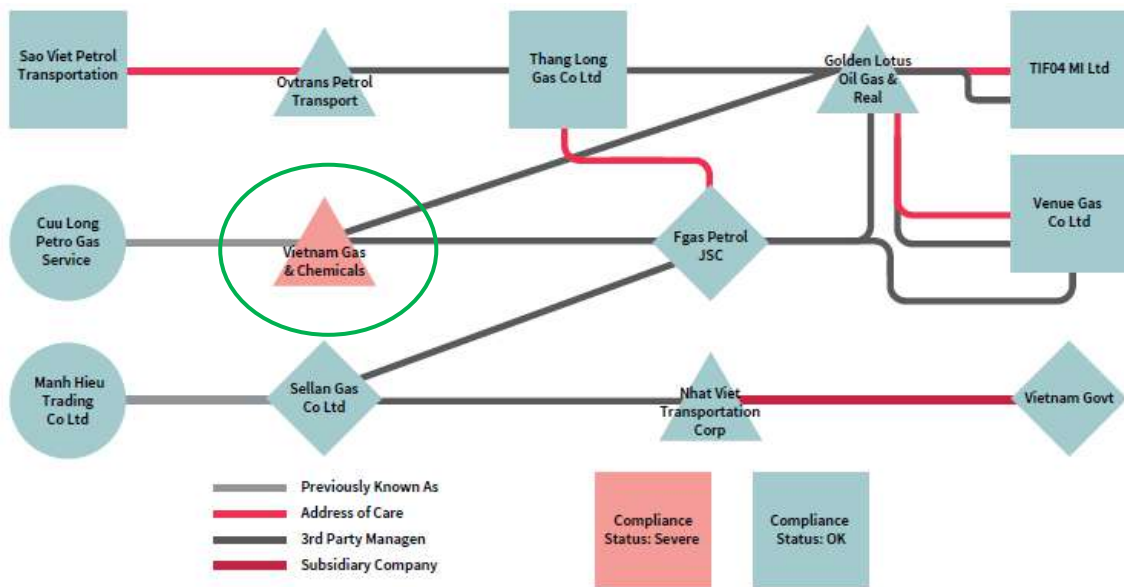


Figura 35. Struttura proprietaria della Vietnam Gas and Chemical. Fonte: IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 26

Quello riportato in figura 35 è il caso della *Vietnam Gas and Chemicals*, compagnia di trasporto dell'omonimo paese, dove vengono raffigurate tutte le terze parti all'interno della struttura proprietaria della compagnia. Si può chiaramente vedere la complessità della proprietà della società.

<sup>23</sup> OFAC “Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Adress Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices”, May 14, 2020, pag. 4

<sup>24</sup> IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 26

## Capitolo V - Il ruolo delle assicurazioni

Negli ultimi decenni il settore del trasporto marittimo ha visto un notevole calo del numero di incidenti, collisioni e di perdite di navi. Ciò è dovuto in gran parte all'incremento della sicurezza a bordo e all'avanzamento tecnologico che sta influenzando positivamente il settore e porterà a normalizzare questa situazione nel futuro prossimo. Le perdite registrate da *Allianz Global Corporate & Specialty SE*, azienda tra i principali provider di soluzioni assicurative, nel proprio *Safety & Shipping Review 2023*, sono le più basse mai registrate negli ultimi 12 anni. Questi dati sono il risultato empirico dei programmi di sicurezza, di training e delle normative implementati in questo lasso di tempo. Nel 2022 sono state dichiarate 38 perdite totali rispetto alle 59 del 2021 e alle 109 del 2013, una diminuzione del 65% in soli 10 anni.

Questi spunti informativi posti come introduzione al V capitolo, sono utili a comprendere come la navigazione stia diventando con gli anni sempre più sicura, portando ad un mutamento dei rischi affrontati dagli armatori e di conseguenza anche del ruolo degli assicuratori.

Se le perdite totali sono sempre meno presenti ai vertici della piramide dei rischi quotidiani, lo stesso discorso non può essere fatto per altri come incendi, sinistri o rischi geopolitici. Ovviamente, dato il contenuto della ricerca, ci si soffermerà su questi ultimi, centrali per un'analisi completa dei temi affrontati fino ad ora. Il recente conflitto russo-ucraino, in particolare, continua a minacciare l'ordinario svolgimento della navigazione civile nell'area interessata a causa del rischio di guerra e della presenza di mine galleggianti. Inoltre, le false dichiarazioni sui carichi pericolosi sta mettendo a repentaglio la sicurezza del trasporto, mentre l'inflazione galoppante che ha toccato buona parte del mondo occidentale, sta facendo lievitare i costi.<sup>1</sup>

Tutto ciò sta complicando non solo il commercio marittimo, ma anche la copertura assicurativa da parte degli assicuratori e dei Club di P&I. La mancanza di dettagli e la

---

<sup>1</sup> Safety and Shipping Review, 2023, "An annual review of trends and developments in shipping losses and safety", Allianz Global Corporate & Specialty

difficoltà di interpretazione delle regolamentazioni emanate dalle varie organizzazioni, stanno mettendo a dura prova gli underwriters, i quali lottano quotidianamente nell'interpretazione dei dettagli contenuti nei pacchetti sanzionatori, nell'ultimo anno e mezzo in particolare per quelli che riguardano la Russia.

Quando si parla di assicurazioni e sanzioni, spesso si parla più in generale anche dei rischi di guerra e le relative clausole che vengono inserite all'interno delle polizze da underwriters e sottoscrittori.

## 5.1 Difficoltà per gli underwriters

Il lavoro degli *underwriters*, già ostico di natura, è stato complicato negli anni dalle tematiche analizzate nel corso di questa ricerca. Sono numerose, infatti, le linee guida periodicamente emanate dai 12 clubs membri dell'international Group of P&I Clubs e da altre compagnie assicurative al fine di riuscire a prevenire le problematiche che potrebbero colpire i propri clienti.

Lo standard form dell'*Institute Cargo Clause All Risk Insurance (A)* non prevede la copertura per perdita, danni o spese causati da guerra, perciò l'assicurato deve, se necessario, riuscire ad ottenere una copertura per *war risks* separata.

I charterparties e le coperture assicurative standard prevedono anche la presenza di eventuali rischi di guerra. Si veda ad esempio la clausola "*BIMCO War Risks Clause CONWARTIME 2013*" presente in alcuni contratti come il *New York Produce Exchange Form (NYPE)*:

“*War Risks*’ shall include any actual, threatened or reported:

*war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of*

*certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.”*<sup>2</sup>

Questa clausola resta valida fintanto che l’armatore o il noleggiatore decide di entrare in zone a rischio, solitamente acque territoriali e porti di paesi sanzionati, per quei sinistri che solitamente non sono coperti dalle normali coperture assicurative. Allo stesso tempo però, nonostante la presenza di questa clausola, sussiste un ulteriore problema, ovvero che non per tutte le zone è sufficiente l’inserimento della clausola sopracitata.

Ci sono alcune zone in cui non è ancora possibile navigare, queste aree sono listate e aggiornate periodicamente dal *Joint War Committee (JWC)*, comitato che raggruppa underwriters dei *Lloyd’s* e *IUA*. Se l’armatore fosse interessato ad entrare in una delle aree elencate nella lista *JWC*, sarebbe tenuto a comunicarlo agli assicuratori prima di navigare in quella direzione. Negli ultimi anni questa lista è stata aggiornata più frequentemente rispetto a come era consueto fare, soprattutto a causa del prolungarsi del conflitto russo-ucraino. Ad aprile 2023 si è arrivati alla *JWLA-031*, la 31esima emanazione, con la quale si è aggiunta l’area del Sudan a seguito dello scoppio del conflitto interno nell’aprile 2023.

L’armatore o il noleggiatore deve stipulare una copertura assicurativa aggiuntiva se intenzionato a navigare o ad approdare in queste aree, dove rischierebbe di incorrere in pericoli, danni o perdite per i quali non è coperto da un’assicurazione idonea, avendo importanti ripercussioni sul proprio business. Sarà perciò vantaggioso anche per le compagnie assicurative offrire questo tipo di copertura ai propri clienti, in modo tale da avere un pacchetto completo e riuscire ad essere più competitivi sul mercato.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> BIMCO, *Conwartime Clause 2013*. Risorsa web reperibile all’indirizzo: [https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war\\_risks\\_clause\\_for\\_time\\_charters\\_2013](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013)

<sup>3</sup> Joint War Committee (2023). Risorsa web reperibile all’indirizzo: <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>

Gli underwriters, inoltre, dovranno sempre operare stando attenti alla *due diligence*, come tutti gli altri soggetti che operano nel settore marittimo. In particolare, il focus viene rivolto all'*Ultimate Beneficial Owner (UBO)*, della nave. Questa azione è fondamentale per la *compliance risk* e permette di capire se la nave o il carico, appartengono ad entità soggette a sanzioni o non del tutto trasparenti, con le quali si correrebbero dei rischi.<sup>4</sup>

L'inasprirsi delle sanzioni ha portato gli assicuratori ad un bivio di performance nel momento di indennizzo di un proprio assicurato:

- a) Pagare il soggetto assicurato rischiando di incorrere in un'esposizione sanzionatoria;
- b) Non pagare il soggetto assicurato e rischiare di percorrere una causa legale con esso.

La quasi totalità degli underwriters ha optato per la seconda opzione (b). Il motivo di questa scelta risiede nel fatto che i sottoscrittori preferiscono dover fronteggiare una possibile causa legale, e le spese che ne conseguono, per il mancato indennizzo ad un proprio assicurato, piuttosto che rischiare di essere sanzionati e quindi inseriti all'interno di liste come quella dell'OFAC.

Per questo motivo, un altro impatto che hanno avuto le sanzioni sul comparto assicurativo-marittimo è stata la necessità di alcuni accorgimenti tra cui:

- Alto livello di formazione interno per le compagnie;
- Alto livello di IT;
- Maggior attenzione alla gestione del cliente.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Windward (2023). *What is an ultimate beneficial owner (UBO)?* Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://windward.ai/glossary/ultimate-beneficial-owner-ubo/>

<sup>5</sup> Wotton Kearney (2023). *Russia Sanctions, The Implications for Maritime Insurers.* Risorsa web reperibile all'indirizzo: [file:///C:/Users/39345/Downloads/WK-update-%E2%80%93-Russia-sanctions-%E2%80%93-the-implications-for-marine-insurers%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/39345/Downloads/WK-update-%E2%80%93-Russia-sanctions-%E2%80%93-the-implications-for-marine-insurers%20(2).pdf)



### 5.1.1 Conseguenze della guerra

A seguito dell'invasione da parte della Russia ai danni dell'Ucraina nel febbraio del 2022, a bordo delle imbarcazioni sparse nei porti tra il Mare di Azov e il Mar Nero erano presenti più di 2.000 marittimi e, ad oggi, ancora qualche centinaio rimangono bloccati. Oltre che a livello di sicurezza personale dei *crew members*, questo è un problema per quando riguarda l'aspetto assicurativo, in quanto gli armatori non hanno la possibilità di effettuare manutenzioni o riparazioni alle proprie navi e, allo stesso tempo, gli assicuratori non sono in grado di effettuare alcuna valutazione delle perdite. Più passa il tempo più il problema aumenta perché le polizze assicurative prevedono la dichiarazione di perdita totale quando una nave è bloccata per un certo periodo di tempo, solitamente un anno.<sup>6</sup>

Il 22 luglio 2022, la situazione statica da inizio guerra, subì un miglioramento grazie alla firma del *Black Sea Grain Initiative*, accordo trilaterale tra Russia, Ucraina e Turchia che ha permesso la creazione di un passaggio sicuro per le navi esportatrici di grano e fertilizzante, concedendo ad alcune navi di uscire dalla trappola della guerra, grazie ad una speciale assicurazione. Questo accordo è stato fondamentale visto la quota mondiale del commercio di grano del circa 10-15% appartenente all'Ucraina. In un anno, questo accordo ha permesso di esportare 32 milioni di tonnellate di cereali verso 45 paesi di tre continenti differenti.<sup>7</sup>

Grazie a questo accordo, per la prima volta dopo 6 mesi, una nave partì dal porto di Odessa per esportare del cereale. La nave in questione fu la *Razoni* e trasportò 26.500t di mais nel porto di Tripoli. Per il corretto funzionamento di questo accordo, le navi dai porti di Odessa, Chernomosk e Yuzhnhnyi venivano ispezionate per l'eventuale contrabbando

---

<sup>6</sup> International Chamber of Shipping (2023). Shipping industry calls for help to evacuate the 300+ seafarers still trapped in Ukraine ports. Risorsa web reperibile all'indirizzo:

<https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20230820-un-ukraine>

<sup>7</sup> Andrea Muratore (2023). Stop all'accordo sul grano: cosa blocca le navi nel mar Nero. Risorsa web reperibile all'indirizzo web: <https://it.insideover.com/economia/stop-allaccordo-sul-grano-cosa-blocca-le-navi-nel-mar-nero.html>

di armi nei porti turchi, mentre le autorità dell'ONU e della Turchia si assicuravano che nei porti venissero imbarcate ed esportate solo le merci consentite.

Il 26 luglio del 2022, il *Joint War Committee* dei *Lloyd's* di Londra invitò gli underwriters a indicare se avrebbero sostenuto un'iniziativa tramite un'apposita struttura di mercato oppure altri mezzi al fine di fornire un'assicurazione per il carico di grano e cibo destinato alla spedizione dall'Ucraina. Grazie a questa nuova apertura è stato visibile un calo del costo dell'assicurazione rispetto al totale dei costi di trasporto tra il 5% e il 2%, rimanendo però sempre più alto rispetto a prima della guerra, quando rappresentava lo 0,0025% dei costi di trasporto. Sotto la "*Marine Cargo and War facility*" l'assicuratore *Ascot* iniziò a coprire fino a 50 milioni USD a carico trasportato da ciascuna nave.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> International Chamber of Shipping (2022). *Insurance and security crucial as Black Sea grain corridor opens*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.ics-shipping.org/news-item/insurance-and-security-crucial-as-black-sea-grain-corridor-opens/>



**Under the terms of the deal**

**1**  
A coalition of Turkish, Ukrainian and UN staff will monitor the loading of grain on to ships and ensure they are not carrying weapons

**2**  
Ukrainian vessels will guide commercial vessels along safe paths through mined areas along the coast

**3**  
Vessels will be monitored by the same coalition as they cross the Black Sea towards the Bosphorus Strait

*Figura 36. Come il grano viene esportato grazie all'accordo dalle coste del Mar Nero fino all Turchia. Fonte: Andrea Muratore (2023). Stop all'accordo sul grano: cosa blocca le navi nel mar Nero. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://it.insideover.com/economia/stop-allaccordo-sul-grano-cosa-blocca-le-navi-nel-mar-nero.html>*

Nonostante questi progressi, la Russia il 4 luglio 2023 ha respinto al mittente la proposta di rinnovo dell'accordo, complicando nuovamente l'esportazione di grano dai porti

ucraini.<sup>9</sup> L'ultima nave ha lasciato l'Ucraina, grazie al *Black Sea Grain Initiative*, domenica 16 luglio 2023.

Dal punto di vista degli assicuratori, ciò potrebbe portare ad un innalzamento dei premi per alcuni, o ad uno stop totale della copertura per altri. I Lloyd's di Londra hanno già inserito la regione del mar Nero all'interno della propria black list.

La conseguenza diretta di questa situazione è che gli *additional war risk insurance premiums*, dovuti all'entrata nell'area del mar Nero (e le altre listate), vanno rinnovati ogni 7 giorni e raggiungono costi molto elevati, senza contare il fatto che molti armatori non avranno più interesse a portare nell'area le proprie navi senza la garanzia del, ad oggi, sfumato accordo.<sup>10</sup>

### 5.1.2 Shadow fleet

Riprendendo il tema delle *shadow fleet*, già affrontato nel capitolo IV, si può ribadire che l'embargo sul greggio russo ha alimentato la crescita di questa flotta, la quale continua ad operare in giro per il mondo nonostante i divieti internazionali. Se i problemi relativi alle flotte ombra, affrontati nel capitolo precedente, gravavano sugli operatori marittimi e commerciali, le preoccupazioni in questo caso vengono declinate in ambito assicurativo. La flotta ombra, stimata in circa 600 unità, naviga ovviamente senza una valida assicurazione per commerciare il greggio russo, questo perché nessuna compagnia assicurativa si prenderebbe la responsabilità di offrire una copertura ad un soggetto non in linea con le disposizioni internazionali, sia per una questione di rischio sia per un discorso di reputazione.

---

<sup>9</sup> Andrea Muratore (2023). *Stop all'accordo sul grano: cosa blocca le navi nel mar Nero*. Risorsa web reperibile all'indirizzo web: <https://it.insideover.com/economia/stop-allaccordo-sul-grano-cosa-blocca-le-navi-nel-mar-nero.html>

<sup>10</sup> Jonathan Saul (2023). *Insurers reviewing Black Sea ship cover after Russia quits deal-sources*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.reuters.com/markets/commodities/insurers-reviewing-black-sea-ship-cover-after-russia-suspension-sources-2023-07-17/>

Si parla del 20% di VLCC e ULCC, del 15% di Suezmax e dell'11% di Aframax operanti globalmente che stanno infrangendo una qualche sanzione a favore di Iran, Venezuela o Russia.<sup>11</sup> La flotta ombra sta creando diversi rischi per il settore marittimo, in particolare a causa dell'età delle navi. L'età media per una nave tanker è intorno ai 12 anni; tuttavia, la flotta ombra conta 774 navi su 2.296 che hanno già toccato i 15 anni d'età, momento in cui, in una situazione normale, sarebbero già mature per la demolizione visto che il costo della manutenzione e delle riparazioni inizia a superare il valore dei ricavi che potrebbero essere generati dal commercio con quella nave, facendola diventare non più conveniente. L'età avanzata delle navi non mette a rischio soltanto gli introiti degli armatori, ma soprattutto la sicurezza della navigazione. In primo luogo, a causa dell'ingresso nel mercato di operatori con navi di 17 o 18 anni non esperti come i precedenti componenti della flotta russa ed in secondo luogo per l'incertezza di un'adeguata copertura assicurativa, la quale causerebbe importanti problemi in caso di incidente, soprattutto per il rischio di *pollution*.<sup>12</sup>

Nel dicembre del 2022 i paesi del G7, l'Unione Europea e l'Australia hanno stipulato l'accordo di un price cap di 60\$ al barile sui prodotti petroliferi russi viaggianti via mare. A seguito di questa situazione, tra gli underwriters è diminuita la volontà di copertura assicurativa al commercio di greggio russo a causa degli oneri amministrativi e dei problemi legati all'inquinamento. Ad ogni modo, se una nave riuscisse a trovare una copertura assicurativa adeguata ma, successivamente, dovesse infrangere il price cap, ciò comporterebbe la mancata assicurazione della nave stessa.<sup>13</sup>

## 5.2 Copertura P&I

---

<sup>11</sup> Safety and Shipping Review, 2023, "An annual review of trends and developments in shipping losses and safety", Allianz Global Corporate & Specialty, pag. 30

<sup>12</sup> <https://insurancemarineneews.com/insurance-marine-news/rising-concern-at-safety-of-shadow-tanker-fleet/> (non l'ho messa in sitografia perché non sono sicuro)

<sup>13</sup> Safety and Shipping Review, 2023, "An annual review of trends and developments in shipping losses and safety", Allianz Global Corporate & Specialty, pag. 31

La copertura di *Protection and Indemnity Liability* è una tipologia di copertura assicurativa fornita dai P&I Clubs, associazioni mutualistiche i cui *members* sono gli stessi armatori delle navi assicurate. Viene spesso detto, in maniera informale, che l'armatore è considerabile contemporaneamente assicurato e assicuratore, questo perché i sinistri vengono indennizzati dagli underwriters con il capitale raccolto dalle varie *calls* d'entrata di tutti i membri.

Lo scopo dei club è quello di favorire le coperture assicurative di responsabilità verso terzi, agevolandone le procedure e le competenze, grazie agli esperti che lavorano all'interno dei club. I club più importanti a livello mondiale sono 12, coprono circa il 90% della flotta globale e fanno a loro volta parte dell'*International Group of P&I Clubs*.<sup>14</sup>

Nel caso delle sanzioni contro la Russia, hanno avuto un atteggiamento molto rigoroso per quanto riguarda l'applicazione delle regole imposte dalle organizzazioni internazionali. Questo comportamento è giustificato dal fatto che né i club, né altri assicuratori, vogliono imbattersi in questioni legali che potrebbero inasprire le liste sanzionatorie come quella OFAC e magari essere inseriti al loro interno.

All'interno delle regole emanate annualmente dal *West of England P&I Club*, la *Rule 19a* della Classe 1 "*Sanctions, Prohibitions and Adverse Action*" recita quanto segue:

*"(1) Unless the Committee otherwise determines, there is no cover in respect of an insured vessel being employed by the Member in a carriage, trade or on a voyage which thereby in any way howsoever exposes the Club to the risk of violating, or to being or becoming subject to any sanction, prohibition, or adverse action in any form whatsoever by any state or international organisation or other competent authority.*

*(2) The Association shall in no circumstances have a liability to a Member in respect of that part of any liabilities, costs and expenses [...] by reason of a sanction, prohibition or adverse action against them by a state or international organisation or other competent authority or the risk thereof if payment were to be made by such parties or reinsurers [...].*

---

<sup>14</sup> Daniele Casciano, 2013, "L'assicurazione P&I", L'osservatorio di Diritto dei Trasporti, pag. 10-16

*(3) [...] on becoming aware of any prima facie evidence of any conduct by a Member which exposes or might expose the Club to the risk of violating, or to being or becoming subject to any sanction, prohibition or adverse action in any form whatsoever by any state or international organisation or other competent authority the Association shall be entitled to terminate its insurance of the Member immediately [...].<sup>15</sup>*

Questa regola del West mostra chiaramente le distanze prese dal club in tema di sanzioni. Gli underwriters, non solo quelli del club preso come esempio, vogliono esplicitare ai propri membri e al mercato che non sarà offerto alcun tipo di copertura se le azioni dei propri clienti dovessero violare le regolamentazioni sulle sanzioni emanate dalle organizzazioni internazionali competenti. Ciò è fatto sia per prevenzione ad eventuali citazioni in giudizio, sia come monito per i membri che sono in questo modo meno tentati ad approcciare business potenzialmente esposti a sanzioni.

Il club, nel paragrafo 1 conferma l'assenza di una copertura da loro offerta per questo tipo di situazioni, nel paragrafo 2 ribadisce la propria non-responsabilità in questione e nel terzo, infine, comunica che ciò comporterebbe l'immediata decadenza della copertura.

### 5.2.1 War Risks

I war risks sono una parte molto delicata delle coperture assicurative e la normale copertura prevista dai club li esclude, sulla base del fatto che tali rischi dovrebbero essere assicurati separatamente. Questo tipo di esclusioni avvengono quotidianamente anche nelle polizze hull and machinery, loss of hire e P&I.

I war risks sono da tenere in considerazione anche durante un'analisi delle sanzioni in quanto queste ultime sono, solitamente, la diretta conseguenza di conflitti e questioni geopolitiche. Un attento monitoraggio di questa tipologia di rischi potrebbe essere utile

---

<sup>15</sup> West of England P&, Rule 19a Class 1, Rulebook (2023), pag. 47

per gli assicuratori al fine di essere consapevoli in anticipo dove si potrebbero concentrare le future sanzioni.

Prendendo ad esempio la Rule 58 del Gard, P&I Club norvegese fondato nel 1907, si può meglio comprendere questo aspetto:

*“Rule 58 War risks: 1. The Association shall not cover under a P&I entry liabilities, losses, costs or expenses (irrespective of whether a contributory cause of the same being incurred was any neglect on the part of the Member or his servants or agents) when the loss or damage, injury, illness or death or other accident in respect of which such liabilities arise or such losses, costs or expenses are incurred was caused by:*

- a) war, civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power or any act of terrorism (provided that, in the event of any dispute as to whether or not, for the purpose of this paragraph (a), an act constitutes an act of terrorism, the Association shall in its absolute discretion determine that dispute and the Association’s decision shall be final);*
- b) capture, seizure, arrest, restraint or detainment, (barratry and piracy excepted provided always that ransom shall not be recoverable unless and to the extent the Association shall in its absolute discretion determine otherwise), and the consequences thereof or any attempt thereat;*
- c) mines, torpedoes, bombs, rockets, shells, explosives, or other similar weapons of war (save for liabilities, costs or expenses which arise solely by reason of the transport of any such weapons, whether on board the entered Ship or not), provided always that this exclusion shall not apply to the use of such weapons, whether as a result of government order or with the agreement of the Association, where the reason for such use is the mitigation of liability, cost or expenses which would otherwise fall within the cover given by the Association”.*<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Gard, Gard Rules 2023. Rule 58 “War Risks”. Risorsa web reperibile all’indirizzo: [https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=1194641&p\\_document\\_id=78187](https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=1194641&p_document_id=78187)  
1



Il *Gard* non prevede dunque questa tipologia di copertura nei propri servizi. Alcuni di essi però, tra cui il club in questione, hanno dato la possibilità ai propri membri di sottoscrivere una copertura aggiuntiva per questi rischi a premio fisso.

Lo *Skuld*, club norvegese, sebbene la rule 30.4.1 escluda la copertura war risks dalla normale copertura P&I, assieme ad altri clubs dell'International Group, ha deciso di presentare una copertura aggiuntiva apposita. Questa copertura si chiama “*War Risks P&I Excess Cover and Bio-Chem*” ed è stata riconfermata anche a causa della guerra russo-ucraina.

La copertura per i Soci proprietari è limitata a USD 500 milioni per ogni evento per nave che ecceda il valore effettivo della stessa. Il tipico limite di USD 500 milioni per nave iscritta, attribuito a tutte le coperture P&I, viene però sostituito da un limite di 50 milioni per una nave iscritta che transita e/o fa scalo in tutte le acque russe, comprese le acque costiere russe fino a 12 miglia nautiche, e le acque che vengono elencate di seguito come recitano le regole del *Gard*:

1. Acque del Mar d'Azov e del Mar Nero più acque interne racchiuse dai seguenti confini:
  - A ovest, intorno alle acque rumene, dal confine Ucraina-Romania a 45° 10.858'N, 29° 45.929'E fino al punto di alto mare 45° 11.235'N, 29° 51.140'E;
  - Da lì fino al punto di altomare 45° 11.474'N, 29° 59.563'E e poi in alto mare punto 45° 5.354'N, 30° 2.408'E;
  - Da lì in alto mare punto 44° 46.625'N, 30° 58.722'E e poi in alto mare punto di alto mare 44° 44.244'N, 31° 10.497'E;
  - Da lì al punto di alto mare 44° 2.877'N, 31° 24.602'E e poi al punto di alto mare 43° 27.091'N, 31° 19.954'E;
  - A est fino al confine Russia-Georgia a 43° 23.126'N, 40° 0.599'E.
  
2. Tutte le acque interne dell'Ucraina;
  
3. Acque interne della Russia nelle seguenti aree:

- Penisola di Crimea;
  - Fiume Don, dal Mar d'Azov alla linea verticale a 41° E;
  - Fiume Donetsk, dal fiume Don al confine con l'Ucraina.
4. Tutte le acque interne della Bielorussia a sud della linea orizzontale a 52° 30' N.<sup>17</sup>

### 5.3 Copertura Hull and Machinery

La copertura hull and machinery è un tipo di copertura complementare a quella per responsabilità verso terzi. Prevede la protezione della nave o della flotta assicurata da potenziali danni fisici allo scafo o ai macchinari, causati da un pericolo del mare o da altri mentre la nave è in navigazione.

Anche la copertura corpo e macchine, diversa da quella per responsabilità verso terzi, non prevede l'indennizzo per perdite o danni alla nave causati dai *war and strikes risks*, ma sono coperte dalle apposite coperture separate *Hull War and Strike Clauses (Hulls-Time)* che si riferiscono alle *Institute War and Strikes Clauses (Hulls-Time)*. Come già specificato precedentemente, una nave che vuole entrare in una Joint War Listed Area dovrà pagare un premio addizionale.

È necessario citare due clausole nello specifico che vengono spesso inserite all'interno delle polizze H&M: la *sanction limitation clause* e la *to follow clause*.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Additional Amendments to Rules 2023, Gard (2023). Risorsa web reperibile all'indirizzo: [https://gard.no/Content/34860009/cache=1675092449000/MemberCircular\\_17\\_2022.pdf](https://gard.no/Content/34860009/cache=1675092449000/MemberCircular_17_2022.pdf)

<sup>18</sup> Aligned Insurance (2022), Hull and Machinery Insurance Explained. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.alignedinsurance.com/hull-and-machinery-insurance-explained/>

### 5.3.1 Sanction limitation clause

*“No insurer shall be deemed to provide cover and no insurer shall be liable to pay any claim or provide any benefit hereunder to the extent that the provision of such cover, payment of such claim or provision of such benefit would expose that insurer to any sanction, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, Japan, United Kingdom or United States of America”.*

La sanction limitation clause è una clausola prevista dal mercato inglese volta alla regolazione delle modalità attuate dalle coperture assicurative, attuate dalle compagnie di assicurazioni al fine di prevenire la violazione di divieti e limitazioni introdotti con tali sanzioni. Questa clausola fa spesso emergere problemi a livello interpretativo in quanto è necessario che venga declinata nel mercato di riferimento perché, in caso di sinistro, è importante per l'assicuratore ricontrollare tutti i passaggi dell'avvenimento, a causa di un'imposizione della due diligence molto rigorosa e molte volte soggetta a criticità.<sup>19</sup> L'obiettivo principale della clausola è quello di non consentire la copertura, da parte dell'assicuratore, di reclami che potrebbero esporlo a sanzioni, proibizioni o restrizioni.<sup>20</sup>

Per meglio comprendere l'utilizzo della sanction limitation clause, si prende ora in esempio una sentenza del 2018, in cui la High Court prese una decisione nel caso *Mamancochet Mining Limited v. Aegis Managing Agency Limited e altri [2018] EWHC 2643 – Comm.*

In breve, la sentenza tratta di un carico di acciaio di proprietà di Mamancochet Mining, che fu depositato in territorio iraniano. La società richiese dunque la copertura assicurativa prevista in polizza e stipulata con Aegis, dove era stata inserita la clausola che recitava “[...] *no (re)insurer shall be liable to pay any claim that would expose that (re)insurer to any [...] trade or economic sanctions, laws, or (regulations of the European*

---

<sup>19</sup> Claudio Perrella (2019). *Le sanzioni internazionali e il mercato assicurativo*. Insurance daily n° 1503, pag. 1-2

<sup>20</sup> Naraya Lamart and Aisha Lala (2023). Russia sanctions – the implications for marine insurers. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://anziif.com/professional-development/articles/2023/04/russia-sanctions-the-implications-for-marine-insurers>

*Union, United Kingdom or the United States of America*". A questo punto gli assicuratori si rifiutarono di accettare la richiesta di indennizzo in quanto, secondo la loro interpretazione, ciò li avrebbe esposti al rischio di violazione di sanzioni per il fatto di aver commerciato con l'Iran; perciò, fecero appello all'applicazione della *sanction clause*.

Come detto in precedenza però, le difficoltà di interpretazione sorgono in base al mercato di riferimento e, in questo caso, lo *snap back* degli USA, ovvero il ritiro degli Stati Uniti l'8 maggio 2018 dall'accordo *Jcpoa*, avevano reintrodotti inasprimenti nel regime sanzionatorio all'Iran. La corte giudicò che la *sanction clause* inserita nella polizza giustificava un mancato pagamento dell'indennizzo solamente nel caso in cui ciò avesse determinato una effettiva violazione delle sanzioni e non un semplice rischio di violazione, sentenziando dunque che la *sanction clause* si limita a sospendere l'obbligo di pagamento dell'assicuratore e non ad estinguerlo del tutto. Questo ovviamente genera una situazione di incertezza, esposta a rischi geopolitici futuri e non prevedibili dalle parti. Sarebbe forse perciò opportuno adottare delle *sanction clause* che prevedano il venir meno dell'obbligo di indennizzo entro un lasso di tempo concordato.<sup>21</sup>

### 5.3.2 To follow clause

*"All Insurers subscribing hereto agree that all additions, deletions, amendments, alternations, agreements, endorsements, attachments, schedules, adjustments, cancellations, extensions and additional or return premiums to be agreed by Leading Insurer only and to be binding, without notice, upon all other Insurers and to follow leading Insurer in every respect. All insurers further agree that the leading Insurer has the right, in all respects, to decide any matter relating to any claim made under this Program, including but not limited to any decisions agreements, payments, settlements, claims, surveys, guarantees, towage, salvage, payments on account and claim*

---

<sup>21</sup> Claudio Perrella (2019). *Le sanzioni internazionali e il mercato assicurativo*. Insurance daily n° 1503, pag. 2

*settlements, excluding ex- gratia payments. All Insures shall settle their claims share within 90 days upon Leading Insurer's approval of non ex-gratia claims. Otherwise, the Insured may offset the due claim amount with the undue premium up to the share of Insurer(s) who fail to settle. (Leader Company's Name) as leading insurer".*<sup>22</sup>

Quando si parla di polizza *Hull and Machinery* si deve prendere in considerazione un aspetto molto importante. Soprattutto per valori molto elevati, le navi o le flotte sono assicurate per corpo e macchine da più sottoscrittori contemporaneamente, ognuno con a carico una percentuale sul totale, essi vengono chiamati co-assicuratori.

Tra tutti questi soggetti uno solo ha la percentuale, e quindi il rischio, maggiore. Questo viene perciò definito come assicuratore *leader*. Il lavoro del leader consiste nel gestire le relazioni con l'assicurato e con il broker, non avendo però alcun tipo di rappresentanza processuale o responsabilità solidale nei confronti dei co-assicuratori. Infatti, per quanto riguarda la due diligence nei confronti del soggetto da assicurare, ognuno dei sottoscrittori dovrebbe procedere per conto proprio, prendendo ad esempio il comportamento del leader, ma agendo autonomamente. Ad esempio, in caso di sinistro, se ci fosse un indennizzo da pagare, ogni assicuratore deve capire se può proseguire al risarcimento nei confronti dell'assicurato senza ricadere in alcun tipo di sanzione. In questo caso, non sono obbligati a seguire il leader, ma quest'ultimo dovrà comunque comunicare la due diligence che applicherà in quella determinata situazione. Il compito del leader sarà quindi quello di assumersi la responsabilità di trattare reclami sulla polizza ed, eventualmente, di negoziare accordi per sé e gli altri assicuratori.<sup>23</sup>

Le implicazioni di questa clausola, perciò, sono il fatto che, nonostante la presenza di un assicuratore leader a gestire il corretto funzionamento della copertura e di eventuali indennizzi, tutti gli altri assicuratori non possono prescindere dalla due diligence. Ogni soggetto è singolarmente responsabile per i pagamenti ad entità soggette a sanzioni, continuando a complicare la situazione anche dal punto di vista assicurativo.

---

<sup>22</sup> Follow Leader Clause

<sup>23</sup> Toby Blyth, Emily Brownlee, 2016, "Lead insurer or "follow the leader" clauses: binding (re)insurers to the settlement of claims", Australian Insurance Law Bulletin, pag. 27-29

## Capitolo VI – Conclusioni

L'obiettivo finale di questo elaborato è stato, fin dal principio, fornire un quadro generale sull'impatto delle sanzioni all'interno del contesto commerciale marittimo. I quattro densi capitoli hanno toccato la questione nel suo complesso, cercando di essere il più dettagliati possibile, senza però trascurare aspetti di secondo piano ma imprescindibili per la comprensione del tema. Dopo la lettura dei cinque capitoli, si hanno ora le basi per rispondere alle domande di ricerca poste nella parte introduttiva, le quali hanno permesso una struttura chiara e degli obiettivi precisi.

Le organizzazioni internazionali stanno assumendo nel tempo un profilo più solido e concreto agli occhi del commercio globale, diventando progressivamente un punto di riferimento per chi opera all'interno delle catene di approvvigionamento. Al giorno d'oggi, chi è inserito direttamente o indirettamente in questi scambi commerciali non può prescindere dal controllo periodico delle liste OFAC e dalle regolamentazioni dell'ONU e dell'UE, in quanto variabile fondamentale dei processi di cui fanno parte. Il cambio di approccio si sta lentamente materializzando attraverso una maggiore attenzione ai commerci da e per i paesi sanzionati. Ovviamente ciò condiziona il lavoro di armatori, noleggiatori, società di management, assicuratori, spedizionieri e altri, portandoli a ragionamenti ponderati sulla due diligence e sulla compliance da adottare prima di inserirsi in un business.

Si è visto come le flotte ombra stanno alterando i normali elementi del commercio marittimo, ignorando i divieti internazionali e rallentando gli obiettivi delle sanzioni. Tale situazione impatta anche sui registri di bandiera, i quali stanno avendo un duplice ruolo, poiché quelli standard cercano di limitare la crescita della flotta ombra, mentre quelli di comodo lasciano correre per convenienza economica e ne permettono l'entrata, favorendone così la crescita. Questi Stati permettono quindi la navigazione di flotte che commerciano con paesi sottoposti a sanzioni, i quali portano a nuove rotte e nuovi porti di attracco, generando quindi un circolo vizioso difficile da fermare.

Le sanzioni stanno cercando proprio di arrestare questo fenomeno e gli Stati considerati target devono costantemente ideare nuove strategie per non essere individuati, portando in questo modo all'alterazione delle supply chain e alla crescita di operazioni non

trasparenti, le Deceptive Shipping Practices (DSPs). Quest'ultime sono ormai all'ordine del giorno nel commercio mondiale e le autorità di riferimento devono utilizzare molte risorse per contrastarle e per segnalarle agli attori commerciali tramite apposite linee guida.

La naturale conseguenza è la necessità di protezione per chi opera nel commercio internazionale; quindi, il ruolo delle assicurazioni diventa di primaria importanza per garantire coperture idonee. Sia i broker che gli assicuratori hanno dovuto adattarsi alla nuova normalità, riscontrando quotidianamente difficoltà nell'offrire coperture in aree a rischio e soggette a sanzioni internazionali. L'utilizzo di determinate clausole sta comunque permettendo di chiarire gli elementi coperti all'interno del contratto assicurativo e di mettere in evidenza quelli che vengono lasciati scoperti. Situazione analoga vale ovviamente per i P&I Clubs che escludono ai propri membri la copertura in caso di sanzioni.

Tutto ciò ha permesso al lettore, ma anche a chi scrive, di comprendere in maniera più completa gli aspetti di questa complessa situazione. È perciò necessario interrogarsi su quale potrebbe essere il futuro delle sanzioni per la nostra economia.

Le analisi portate avanti inducono a visionare un probabile aumento del peso delle sanzioni sul commercio globale, stimolando le aziende a inserire al proprio interno figure dedicate. La necessità di un costante aggiornamento sull'evoluzione dei regimi sanzionatori sarà fondamentale per una corretta *due diligence* e, probabilmente, anche un'adeguata formazione didattica al riguardo potrebbe essere un elemento chiave.

Il mondo a guida occidentale sta lentamente assumendo nuovi contorni, all'interno dei quali molti paesi stanno scegliendo di non allinearsi con gli stati che hanno dominato il XX e il XXI secolo. Nel 2024 il gruppo dei Brics passerà da cinque a undici membri, con l'ingresso di Arabia Saudita, Argentina, Egitto, Etiopia, Iran ed Emirati Arabi Uniti. Questi paesi sono stati scelti oculatamente da una lunga lista per porre le basi ad un nuovo equilibrio economico; infatti, il forum unirà ora sei dei nove produttori di petrolio più importanti al mondo e le maggiori economie per ogni continente. L'ingresso dell'Iran (già deliberato) e del Venezuela (domanda di adesione) in un'organizzazione comandata dall'asse sino-russo parla da sé, in particolare dopo le indagini effettuate all'interno della ricerca.

La formazione di nuovi governi e gruppi “non allineati”, creerà sempre più la necessità per gli Stati occidentali di implementare regimi sanzionatori al fine di riuscire a rimanere al comando delle catene di approvvigionamento e mantenere lo status quo a livello socio-politico. Tale inclinazione porterebbe alla polarizzazione economica in due blocchi, situazione già vissuta in tempi recenti con la Guerra Fredda, creando una frattura nei flussi commerciali. Starà alle economie già sviluppate capire se giocare d’attacco oppure essere parte di questi cambiamenti dinamici nello scacchiere economico globale.

Il futuro dell’economia sarà ricco di incertezze ed instabilità, sia per i paesi che hanno creato quella in cui viviamo ora, sia per quelli che stanno cercando di emergere. La sfida dovrà essere affrontata dagli operatori commerciali con consapevolezza e con la massima trasparenza possibile, focalizzando molte energie sulla ricerca dei rischi geopolitici e sanzionatori.



## Indice delle figure

<b>Figura 1.</b> Fonte: Redazione, ISPI Istituto per gli studi di politica internazionale. "Net Zero Industry Act: l'Ue gonfia i muscoli (industriali)" (2023).....	19
<b>Figura 2.</b> Combinazione di possibili situazioni di insourcing e di reshoring basate sulla dimensione locale e di proprietà. Fonte: K. Forestl, J. F. Kirchoff, L. Bals, 2016, "Reshoring and insourcing: drivers and future research directions", International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, vol. 46, n. 5, pag. 494 .....	21
<b>Figura 3.</b> Conseguenze del sentimento nazionalista sulla supply chain. Fonte: Remi Charpin, 2022, "The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management" (2021), International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, vol. 52, n. 1, pag. 17.....	23
<b>Figura 4.</b> Le tabelle mostrano I casi già attivi nel corso dell'anno e quelli attivati nell'anno di riferimento. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) .....	27
<b>Figura 5.</b> Stati target e stati sender anno 1950. Fonte: the Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21).....	29
<b>Figura 6.</b> Stati sender e stati target anno 2019. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21).....	29
<b>Figura 7.</b> Confronto delle sanzioni emesse da USA, ONU e UE (% Worldwide). Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21).....	31
<b>Figura 8.</b> Il grafico a sinistra mostra nel corso degli anni il numero delle varie tipologie di sanzioni imposte. Il grafico a destra evidenzia invece lo share di ogni tipologia. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21).....	35
<b>Figura 9.</b> Possibili percorsi di reintegrazione di un'economia sanzionata all'interno del sistema economico internazionale basato sul rischio reputazionale. Fonte: Benjamin Raynor, 2022, "The shadow of sanctions reputational risk, financial reintegration, and the political economy of sanctions", European Journal of International Relations, Vol. 28, n. 3, pag. 701 .....	40
<b>Figura 10.</b> Frequenza delle sanzioni per tipologia di obiettivo, la parte delle colonne in rosa corrisponde ai dati aggiornati nel periodo 2016-2019. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 12 .....	45

<b>Figura 11.</b> Tasso di successo delle sanzioni. Fonte: T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, “Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005”, Conflict Management and Peace Science, Vol. 31, n. 5 .....	48
<b>Figura 12.</b> Percentuale divisa in tipologia di obiettivi e tasso di successo. Fonte: T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, “Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005”, Conflict Management and Peace Science, Vol. 31, n. 5 .....	49
<b>Figura 13.</b> Confronto tra i vari tassi di successo delle sanzioni. Fonte: The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, College of Business, Drexel University (2020-21) pag. 12 .....	50
<b>Figura 14.</b> L'area a righe blu e bianche è l'area della cintura di Orinoco, mentre A righe rosse e bianche è il resto del paese. Fonte: F. Rodriguez, 2022, “Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela’s Orinoco Basin”, Latin American Economic Review, Vo.31, n.6, pag. 8.....	52
<b>Figura 15.</b> Produzione di greggio nella cintura dell'Orinoco. Fonte: F. Rodriguez, 2022, “Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela’s Orinoco Basin”, Latin American Economic Review, Vo.31, n.6, pag. 8.....	52
<b>Figura 16.</b> Casi di de-listing nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2021. Fonte: Security Council “2021 informal report of the Focal Point for De-listing established pursuant to Security Council resolution 1730 (2006).....	55
<b>Figura 17.</b> LSCI per i porti iraniani, S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin. Fonte: Influence of Sanctions on Iranian Container Ports, The Asian Journal of Shipping, (2018), pag. 165 .....	73
<b>Figura 18.</b> Container throughputs per il Shahid Rajaei Port (SHR). Fonte: S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, “Influence of Sanctions on Iranian Container Ports”, The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 165 .....	74
<b>Figura 19.</b> Confronto tra l'attuale container throughput e quello presunto, Fonte: S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, “Influence of Sanctions on Iranian Container Ports”, The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 166.....	75
<b>Figura 20.</b> Numero di TEU effettivi e ipotizzati per 5 porti iraniani con più di 10.000 TEU movimentati. Fonte: S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, “Influence of Sanctions on Iranian Container Ports”, The Asian Journal of Shipping, Vol. 35, n. 4, pag. 165.....	76
<b>Figura 21.</b> Navi di proprietà o affiliate alla Russia a gennaio 2022. Fonte: Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade".....	77
<b>Figura 22.</b> Navi di proprietà o affiliate alla Russia a gennaio 2023. Fonte: Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade".....	78
<b>Figura 23.</b> Port calls delle navi tankers provenienti dalla Russia e dirette verso USA, UE e UK. Fonte: Windward, 2023, "The impact of Russia's year-long invasion on maritime trade" .....	79

<b>Figura 24.</b> Prezzo del petrolio greggio sui mercati internazionali. Fonte: Matteo Villa (2023). Petrolio: se salta il price cap. risorsa web reperibile all'indirizzo: <a href="https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/petrolio-se-salta-il-price-cap-124775">https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/petrolio-se-salta-il-price-cap-124775</a> .....	80
<b>Figura 25.</b> Export di greggio della Russia confrontato con quello importato dall'UE dalla Russia. Fonte: Greg Miller (2023). European tanker owners make a fortune off Russian oil trade. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <a href="https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps">https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps</a> .....	81
<b>Figura 26.</b> Indice di mercato per Flex Lng Ltd. Fonte: Risorsa web reperibile all'indirizzo: <a href="https://www.barchart.com/stocks/quotes/FLNG/overview">https://www.barchart.com/stocks/quotes/FLNG/overview</a> .....	82
<b>Figura 27.</b> Domanda europea per l'import di energia. Fonte Shell LNG Outlook 2023, pag. 5	83
<b>Figura 28.</b> Importazioni di GNL statunitense nell'Unione Europea. Comparazione del periodo 1 marzo – 31 ottobre 2021 con lo stesso period per l'anno 2022, fonte: Dipartimento dell'energia USA, Web Site of Office of Fossil Energy and Carbon Management. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <a href="https://www.energy.gov/fecm/office-fossil-energy-and-carbon-management">https://www.energy.gov/fecm/office-fossil-energy-and-carbon-management</a> .....	84
<b>Figura 29.</b> Schema riassuntivo per lo screening di una nave. Fonte: HIS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 38 .....	93
<b>Figura 30.</b> Navi appartenenti alla flotta grigia. Fonte: Sam Chambers (2023). Shades of grey overshadows dark fleet. Fonte: risorsa web reperibile all'indirizzo: <a href="https://splash247.com/shades-of-grey-overshadows-dark-fleet/">https://splash247.com/shades-of-grey-overshadows-dark-fleet/</a> .....	96
<b>Figura 31.</b> ABOT Oil Terminal, mappa delle operazioni STS al largo del porto di Basra. Fonte: IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 24.....	98
<b>Figura 32.</b> Mappatura della disattivazione del segnale AIS per una tanker dalle coste colombiane a quelle brasiliane. Fonte: IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 30 .....	99
<b>Figura 33.</b> Numero di operazioni STS per navi tankers nell'area del Mare di Alborán. Fonte: Windward 1 year report “The impact of Russia’s year-long invasion on maritime trade” pag. 6 .....	100
<b>Figura 34.</b> Maritime London (2021). Windward draws the line on flag hopping. Fonte: Risorsa web reperibile all'indirizzo: <a href="https://www.maritimelondon.com/news/windward-draws-the-line-on-flag-hopping">https://www.maritimelondon.com/news/windward-draws-the-line-on-flag-hopping</a> .....	101
<b>Figura 35.</b> Struttura proprietaria della Vitnam Gas and Chemical. Fonte: IHS Markit, Sanctions advisories for the maritime industry (2022), pag. 26 .....	103
<b>Figura 36.</b> Come il grano viene esportato grazie all'accordo dalle coste del Mar Nero fino all Turchia. Fonte: Andrea Muratore (2023). Stop all'accordo sul grano: cosa blocca le navi nel mar	

Nero. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://it.insideover.com/economia/stop-allaccordo-sul-grano-cosa-blocca-le-navi-nel-mar-nero.html> ..... 110

## Bibliografia

- Agenzia di Informazione Italiana AIF, 2020, *Le Sanzioni Internazionali*
- Benjamin Raynor, 2022, “The shadow of sanctions reputational risk, financial reintegration, and the political economy of sanctions”, *European Journal of International Relations*, Vol. 28, n. 3, pp. 696-721
- C. J. Watterson et al., 2020, “Open registries as an enabler of maritime sanctions evasion”, *Marine Policy*, Vol. 119
- Daniel P. Ahn and Rodney D. Ludema, 2020, “The Sword and the Shield: The Economics of Targeted Sanctions,” *SSRN Electronic Journal*, Vol. 130, n. 103587
- Daniel P. Ahn, 2019, “Economic Sanctions Past, Present and Future”, *George Town University*, Vol. 20, pp. 126-132
- Daniele Casciano, 2013, “L’assicurazione P&I”, *L’osservatorio di Diritto dei Trasporti*, pag. 10-16
- Dario Fabbri, 2019, *Pax, mari e globalizzazione*, relazione presentata a TEDx Lake Como, Como, 9 novembre
- F. Rodriguez, 2022, “Sanctions and oil Production: Evidence from Venezuela’s Orinoco Basin”, *Latin American Economic Review*, Vol. 31, n.6
- Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea, Regolamento (UE) 2022/328 del Consiglio del 25 febbraio 2022
- Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea, Regolamento (UE) 2022/576 del Consiglio dell’8 aprile 2022
- Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea, Regolamento (UE) 2022/876 del Consiglio del 3 giugno 2022
- Hufbauer G.C. Schott J.J. Elliot K.A., 2007, “Economic Sanctions Reconsidered”. 3<sup>rd</sup> edition. A cura di *Peterson Institute for International Economics*
- IHS Markit, *Sanctions advisories for the maritime industry (2022)*, pag. 3
- International Chamber of Shipping, *Shipping industry calls for help to evacuate the 300+ seafarers still trapped in Ukraine ports*, February 20, 2023
- Istituto Affari Internazionali, Osservatorio di Politica internazionale. *Quando sono utili le sanzioni internazionali? L’Italia, la Russia e l’Unione Europea*, (2018), pag. 3
- Jonathan S. Lux, Reema Shour, 2011, “Economic Sanctions Against Iran and their Impact on the Maritime Industry: a UK Perspective”, *Journal of Transportation Law, Logistic & Policy*, Vol. 78, n. 3, pp. 193-194
- K. Forestl, J. F. Kirchoff, L. Bals, 2016, “Reshoring and insourcing: drivers and future research directions”, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 46, n. 5, pp. 492-515
- Laura Kanji, 2016, “Moving Target: the evolution and future of smart sanctions”, *Harvard International Review*, Vol. 37, n. 4, pp. 39-42

- M. Ribeiro, F. Bastos, T. Henriksen, 2020, “Global Challenges and the Law of the Sea”, Springer, Vol. 1, pag. 175
- Nizan Feldman, 2022, “Merchant fleet flags and sanction effectiveness”, *Marine Policy*, Vol. 14, pp. 105-129
- OFAC “*Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities: Guidance to Address Illicit Shipping and Sanctions Evasion Practices*”, May 14, 2020
- Organizzazione delle Nazioni Unite, 1945, Carta delle Nazioni Unite, cap. VII, art. 41
- Organizzazione delle Nazioni Unite, 1945, Carta delle Nazioni Unite, cap. VII, art.42
- Paolo Quercia, 2021, “*Compliance Necesses Est. Come navigare in un mare di restrizioni*”, *GeoTrade* n° 2
- Paolo Quercia, 2022, “*La bomba delle sanzioni, una globalizzazione senza la Russia?*”, *GeoTrade* n° 4
- Presidential documents, Prohibiting Certain Imports, Exports, and New Investment With Respect to Continued Russian Federation Aggression, Federal register, EO 14068
- Remi Charpin, 2022, “The Resurgence of Nationalism and its implication for supply chain risk management” (2021), *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 52, n. 1, pp. 4-22
- Safety and Shipping Review, 2023, “An annual review of trends and developments in shipping losses and safety”, Allianz Global Corporate & Specialty
- S. Zarvi, S.H. Shin, Y.J. Shin, 2018, “Influence of Sanctions on Iranian Container Ports”, *The Asian Journal of Shipping*, Vol. 35, n. 4, pp. 163-171
- Shell LNG Outlook 2023
- T. Biersteker, C. Portela (2015). “EU sanctions in context: three types”, *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, pag. 1
- T. C. Morgan, N Bapat, Y. Kobayashi, 2014, “Threat and Imposition of Economic Sanctions 1945-2005”, *Conflict Management and Peace Science*, Vol. 31, n. 5, pp. 541-558
- T. Notteboom, A. Pallis J. Rodrigue, 2022, *Port Economics Management*, Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue, cap. 8.3
- The Economist UK, (maggio 2023) “Peak China? A special briefing”, pp. 47-48
- The Economist UK (gennaio 2023), “ZERO-SUM, The destructive logic that threatens globalisation”, pag. 11
- The Global Sanctions Data Base - an update that includes the year of the Trump presidency, *College of Business, Drexel University* (2020-21)
- Toby Blyth, Emily Brownlee, 2016, “Lead insurer or “follow the leader” clauses: binding (re)insurers to the settlement of claims”, *Australian Insurance Law Bulletin*, pag. 27-29
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, art. 91 “Nationality of ships”
- United Nations, Security Council, Resolution 1929 (2010)
- United Nations, Security Council, Resolution 1929 (2010) pp. 4-10

- United Nations, Security Council, Resolution 2321 (2016)
- West of England P&, Rule 19a Class 1, Rulebook (2023)
- Windward Reports, 2023, “Illuminating Russia’s Shadow Fleet”.
- Windward, 2023, “The impact of Russia’s year-long invasion on maritime trade”
- Witt A., 2019, “Deglobalization: Theories, predictions, and opportunities for international business research”, *Journal of International Business Studies*, Vol. 50, n. 7, pag. 1053-1077
- Zeno Poggi, 2023, *Zeitenwende, mutamento epocale. Cosa è cambiato e cosa no. Cosa cambierà e cosa no nel mondo*, intervento a Shipping Meets Industry, 22-23 febbraio.

## Sitografia

- A. Hunter, A. Steel, G. Smith (2023). *'Shadow fleet' of Tankers Hauling Russian Oil Swells to 600 Ships, Trafigura Says*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-02-03/trafigura-sees-7-of-oil-product-tankers-now-in-shadow-fleet?leadSource=verify%20wall>
- Additional Amendments to Rules 2023, Gard (2023). Risorsa web reperibile all'indirizzo: [https://gard.no/Content/34860009/cache=1675092449000/MemberCircular\\_17\\_2022.pdf](https://gard.no/Content/34860009/cache=1675092449000/MemberCircular_17_2022.pdf)
- Aligned Insurance (2022), *Hull and Machinery Insurance Explained*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.alignedinsurance.com/hull-and-machinery-insurance-explained/>
- Andrea Muratore (2023). *Stop all'accordo sul grano: cosa blocca le navi nel mar Nero*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://it.insideover.com/economia/stop-allaccordo-sul-grano-cosa-blocca-le-navi-nel-mar-nero.html>
- BIMCO, *AIS Switch Off Clause for Time and Voyage Charter Parties 2021*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ais-switch-off-clause-2021>
- BIMCO, *Conwartime Clause 2013*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war-risks-clause-for-time-charters-2013>
- Camera di Commercio Cantone Ticino (2022). *Export controls e sanzioni: l'extraterritorialità delle leggi USA*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.cc-ti.ch/stati-uniti-sanzioni-controlli/>
- Claudio Perrella (2019). *Le sanzioni internazionali e il mercato assicurativo*. Insurance daily n° 1503. Risorsa web reperibile all'indirizzo: [file:///C:/Users/39345/Downloads/1503\\_giovedi07marzo%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/39345/Downloads/1503_giovedi07marzo%20(1).pdf)
- Consiglio dell'Unione Europea (2023). *Quando e in che modo l'UE adotta sanzioni*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/sanctions/#:~:text=Le%20sanzioni%20intendono%20indurre%20un,promuovere%20gli%20obiettivi%20della%20PESC>
- Dow Jones Risk and Compliance Glossary. *What is sanctions compliance?* Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.dowjones.com/professional/risk/glossary/sanctions/compliance/#:~:text=Sanctions%20screening%20is%20a%20critical,sanctioned%20companies%2C%20entities%20or%20individuals>.
- Edward Donnelly (2023). *GNL: la nuova dipendenza dagli USA*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.investigate-europe.eu/it/2023/la-nuova-dipendenza-dagli-usa-gnl/>



- Elida Moreno (2023). *Panama has canceled registry to 136 Iran-linked vessels*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.reuters.com/business/energy/panama-has-canceled-registry-136-iran-linked-vessels-2023-01-18/>
- Enciclopedia Treccani. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/talassocrazia/>
- Financial Times (2023). *Volkswagen picks Canada for battery plant after being lured by US green incentives*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.ft.com/content/5f78ea02-6ec2-4413-8d77-1565d1c17b38>
- Gard, Gard Rules 2023. Rule 58 “War Risks”. Risorsa web reperibile all'indirizzo: [https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=1194641&p\\_document\\_id=781871](https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=1194641&p_document_id=781871)
- Giuseppe De Arcangelis (2022). *Sanzioni economiche: il diavolo è nei dettagli*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://lavoce.info/archives/93446/sanzioni-economiche-il-diavolo-e-nei-dettagli/>
- Greg Miller (2023). *European tanker owners make a fortune off Russian oil trade*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps>
- Greg Miller (2023). *One year later how Ukraine-Russia war reshaped ocean shipping*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/one-year-later-how-ukraine-russia-war-reshaped-ocean-shipping>
- Greg Miller (2023). *One year later: How Ukraine-Russia war reshaped ocean shipping*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/one-year-later-how-ukraine-russia-war-reshaped-ocean-shipping>
- Greg Miller (2023). *Welcome to the dark side: The rise of tanker shipping's 'shadow fleet'*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.freightwaves.com/news/welcome-to-the-dark-side-the-rise-of-tanker-shippings-shadow-fleet>
- <https://www.barchart.com/stocks/quotes/FLNG/overview>
- Internal Revenue Service (2022). *Inflation Reduction Act of 2022*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.irs.gov/inflation-reduction-act-of-2022>
- International Chamber of Shipping (2022). *Insurance and security crucial as Black Sea grain corridor opens*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.ics-shipping.org/news-item/insurance-and-security-crucial-as-black-sea-grain-corridor-opens/>
- International Chamber of Shipping (2023). *Shipping industry calls for help to evacuate the 300+ seafarers still trapped in Ukraine ports*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20230820-un-ukraine>
- Joint War Committee (2023). Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>

- Jonathan Saul (2023). Insurers reviewing Black Sea ship cover after Russia quits deal-sources. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.reuters.com/markets/commodities/insurers-reviewing-black-sea-ship-cover-after-russia-suspension-sources-2023-07-17/>
- Maritime London (2021). *Windward draws the line on flag hopping*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.maritimelondon.com/news/windward-draws-the-line-on-flag-hopping>
- Matteo Cartechini (2022). *Il decreto di Megara, le prime sanzioni della storia*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: [https://www.storicang.it/a/il-decreto-di-megara-le-prime-sanzioni-della-storia\\_15484#:~:text=Le%20sanzioni%3A%20cause%20ed%20effetti&text=Vietando%20il%20mercato%20e%20il,nucleo%20degli%20interessi%20commerciali%20megaresi](https://www.storicang.it/a/il-decreto-di-megara-le-prime-sanzioni-della-storia_15484#:~:text=Le%20sanzioni%3A%20cause%20ed%20effetti&text=Vietando%20il%20mercato%20e%20il,nucleo%20degli%20interessi%20commerciali%20megaresi)
- Matteo Villa (2023). *Petrolio: se salta il price cap*. risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/petrolio-se-salta-il-price-cap-124775>
- Naraya Lamart and Aisha Lala (2023). Russia sanctions – the implications for marine insurers. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://anziif.com/professional-development/articles/2023/04/russia-sanctions-the-implications-for-marine-insurers>
- Redazione (2022). *Ukraine invasion has permanently changed the map of the oil market*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://splash247.com/ukraine-invasion-has-permanently-changed-the-map-of-the-oil-market/>
- Redazione, ISPI Istituto per gli studi di politica internazionale (2023). *Net Zero Industry Act: l'Ue gonfia i muscoli (industriali)*. Risorsa reperibile all'indirizzo: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/net-zero-industry-act-lue-gonfia-i-muscoli-industriali-121553>
- Roberto Vivaldelli (2020). *Trump spinge verso la 'deglobalizzazione*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://it.insideover.com/politica/trump-spinge-verso-la-deglobalizzazione.html>
- Sam Chambers (2023). *Shades of grey overshadows dark fleet*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://splash247.com/shades-of-grey-overshadows-dark-fleet/>
- Skuld (2023). “War Risks P&I Excess cover and Bio-Chem cover for the 2023(24 policy year – International Group arrangements”. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.skuld.com/contentassets/d3bba19459c44a3e90b950416169716e/skuld-war-risks-pandi-excess-cover-2023-24.pdf>
- U.S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://home.treasury.gov/policy-issues/office-of-foreign-assets-control-sanctions-programs-and-information>
- UnctadSTAT, Country Profile: Italy. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/364/index.html>
- UNCTADstat, *maritime profile: Marshall Islands*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/584/index.html>

- USGS Science for a Change World, Water Science School. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.usgs.gov/media/images/distribuzione-dellacqua-globale>
- White House (2022). *FACT SHEET: CHIPS and Science Act Will Lower Costs, Create Jobs, Strengthen Supply Chains, and Counter China*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/09/fact-sheet-chips-and-science-act-will-lower-costs-create-jobs-strengthen-supply-chains-and-counter-china/>
- White House (2022). *Remarks by National Security Advisor Jake Sullivan at the Special Competitive Studies Project Global Emerging Technologies Summit*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2022/09/16/remarks-by-national-security-advisor-jake-sullivan-at-the-special-competitive-studies-project-global-emerging-technologies-summit/>
- White House, Executive Order on Prohibiting Certain Imports, Exports, and New Investment with Respect to Continued Russian Federation Aggression. Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2022/03/11/executive-order-on-prohibiting-certain-imports-exports-and-new-investment-with-respect-to-continued-russian-federation-aggression/>
- Windward (2023). *What is an ultimate beneficial owner (UBO)?* Risorsa web reperibile all'indirizzo: <https://windward.ai/glossary/ultimate-beneficial-owner-ubo/>
- Wotton Kearney (2023). *Russia Sanctions, The Implications for Maritime Insurers*. Risorsa web reperibile all'indirizzo: [file:///C:/Users/39345/Downloads/WK-update-%E2%80%93Russia-sanctions-%E2%80%93the-implications-for-marine-insurers%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/39345/Downloads/WK-update-%E2%80%93Russia-sanctions-%E2%80%93the-implications-for-marine-insurers%20(2).pdf)