

George Prokopiou, Il “pirata di Hormuz”, e il profitto che nasce dal caos

Giuseppe Gagliano

Quando la guerra diventa un moltiplicatore di rendita: lo chiamano il pirata di Hormuz, ma il soprannome dice meno di un'illegalità e molto di più di una verità brutale dell'economia di guerra. In uno Stretto diventato uno dei punti di frattura più pericolosi del pianeta, mentre la maggior parte degli armatori si ritira, sospende i transiti o aspetta una protezione militare sempre più incerta, un armatore greco ha scelto di fare esattamente il contrario. Avanza dove gli altri arretrano. Manda le sue petroliere là dove circolano voci di mine, là dove i pasdaran fanno pesare la minaccia di attacchi, là dove la normale navigazione commerciale assume i contorni di una scommessa strategica.

Dall'esplosione del conflitto con l'Iran, lo Stretto di Hormuz si è progressivamente svuotato. Gli attacchi contro alcune navi, i marinai uccisi, il timore di una militarizzazione ancora più spinta del corridoio marittimo e la prospettiva di una chiusura parziale o intermittente del passaggio sono bastati a paralizzare una parte rilevante del traffico. Soprattutto quello petrolifero. Ma Hormuz non è un passaggio qualsiasi. È uno dei grandi rubinetti energetici del mondo. Quando si blocca Hormuz, non si fermano soltanto delle navi: si inceppa una parte decisiva della circolazione mondiale del greggio.

È in questo vuoto che si inserisce George Prokopiou. Alla guida di Inacom Tankers Management, il miliardario greco ha continuato a far transitare diverse sue navi nonostante il deterioramento del quadro di sicurezza. Il gesto può sembrare temerario. In realtà è perfettamente razionale dal punto di vista economico. In un'area che tutti giudicano improvvisamente troppo pericolosa, i costi del trasporto esplodono. La paura diventa una merce. Il rischio si trasforma in rendita. Dove il mercato normale si inceppa, se ne forma un altro: quello del premio di guerra.

La rendita del rischio

Il meccanismo è semplice e spietato. Meno sono le navi disposte a entrare nel Golfo, più quelle che accettano di farlo possono imporre le loro condizioni. I noli salgono, le coperture assicurative rincarano, i caricatori pagano perché non hanno alternative immediate, e l'armatore che attraversa la zona rossa trasforma ogni viaggio in un'operazione ad altissimo margine. Per le grandi petroliere impegnate su quella rotta, i ricavi giornalieri possono raggiungere livelli eccezionali. Ciò che per molti appare come follia, per pochi è una strategia di massimizzazione del profitto dentro un mercato deformato dalla guerra.

L'elemento più significativo è che non siamo davanti a un gesto impulsivo, ma a una logica ben precisa. Entrare nel Golfo Persico quando gli altri si ritirano, caricare il petrolio e ripartire con un enorme premio di rischio significa trasformare la crisi in vantaggio competitivo. È il capitalismo delle zone grigie, quello che prospera nei varchi aperti dal disordine internazionale.

Il capitalismo della linea del fronte

Sarebbe però riduttivo leggere questa vicenda soltanto come l'audacia di un uomo d'affari. Quello che accade a Hormuz rivela qualcosa di più profondo: nelle grandi crisi, il trasporto marittimo smette di essere un semplice servizio logistico e diventa un attore geopolitico. L'armatore non trasporta più soltanto greggio. In una certa misura arbitra il rapporto tra scarsità e approvvigionamento,

tra paura e necessità, tra paralisi del sistema e continuità dei flussi. Diventa un operatore del disordine globale.

La scelta degli equipaggi di spegnere i transponder per evitare di essere localizzati in tempo reale chiarisce la natura del momento. La navigazione commerciale adotta ormai riflessi da teatro militare. Non si attraversa più semplicemente uno stretto: si entra in una zona di minaccia nella quale la discrezione elettronica, la rapidità di esecuzione e l'accettazione del pericolo diventano parametri economici. È l'incontro fra marina mercantile e guerra ibrida.

Una logica già sperimentata

Questa strategia non nasce oggi. Inacom aveva già continuato a trasportare petrolio russo sottoposto a sanzioni, in un quadro legale ma evitato da molti operatori più prudenti. Il precedente è importante perché dimostra che alcuni grandi gruppi marittimi hanno imparato a guadagnare proprio là dove le sanzioni, i conflitti o le tensioni politiche allontanano la concorrenza. In altri termini, hanno costruito il proprio vantaggio comparato sulla capacità di agire negli interstizi del sistema internazionale, là dove diritto, commercio e guerra si sovrappongono.

La lezione, dunque, va ben oltre il caso del singolo armatore greco. Ci ricorda che le crisi geopolitiche contemporanee non distruggono soltanto ricchezza: la redistribuiscono brutalmente a vantaggio di chi sa monetizzare l'esposizione al rischio. Dietro la figura suggestiva del pirata di Hormuz si nasconde una realtà meno romanzesca e più inquietante: nell'economia mondiale esistono sempre attori pronti a trasformare l'instabilità in profitto, purché altri uomini siano disposti a navigare sotto la minaccia dei missili.

La vera domanda, allora, non è soltanto quanto George Prokopiou possa guadagnare da questa fase. La vera domanda è fino a che punto il sistema energetico mondiale sia ormai dipendente da questi imprenditori del pericolo, da questi traghettatori della crisi, da questi capitalisti della linea del fronte. Perché quando un passaggio strategico come Hormuz resta aperto solo grazie alla disponibilità di pochi armatori a sfidare la guerra, significa che

l'ordine commerciale internazionale è già entrato in una fase di vulnerabilità estrema.