

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Stretto di Hormuz aperto solo per le navi dirette in Cina (e forse anche in India)

Nicola Capuzzo · Thursday, March 12th, 2026

Lo Stretto di Hormuz in questi giorni è aperto, ma solo per le navi petroliere dirette in Cina e forse anche in India.

L'Iran risulta infatti stia inviando grandi quantità di petrolio greggio in Estremo Oriente dal Golfo Persico nonostante la guerra lanciata da Stati Uniti e Israele abbia di fatto chiuso questa importante via d'acqua per tutto il naviglio mondiale. Samir Madani, co-fondatore di TankerTrackers, a Cnbc ha dichiarato nei giorni scorsi che l'Iran, dall'inizio della guerra, ha già inviato almeno 11,7 milioni di barili di petrolio greggio (tutti diretti in Cina) attraverso lo Stretto di Hormuz. TankerTrackers monitora i movimenti delle navi con immagini satellitari, consentendole di osservare la navigazione di unità che altrimenti passano inosservate se e quando i loro sistemi di tracciamento satellitare vengono disattivati. Molte navi risultavano "scomparse" dai radar dopo che Teheran ha minacciato di attaccare qualsiasi imbarcazione che tentasse di attraversare la via d'acqua.

Il fornitore di dati di intelligence marittima Kpler stima che circa 12 milioni di barili di petrolio greggio siano passati attraverso lo stretto dall'inizio dell'avvio del conflitto. "Dato che la Cina è stata il principale acquirente di greggio iraniano negli ultimi anni, una quota significativa di questi barili potrebbe alla fine essere destinata lì" ha affermato Nhwai Khin Soe, analista del settore greggio presso Kpler, aggiungendo che confermare la destinazione finale di queste navi è diventato sempre più difficile.

Il terminal dell'isola di Kharg, situato a circa 15 miglia dalla costa dell'Iran continentale, è il principale punto di esportazione di petrolio del Paese, gestendo circa il 90% delle sue esportazioni di greggio prima che le petroliere attraversino lo Stretto di Hormuz. Nelle ultime ore l'Iran ha anche ripreso a caricare le petroliere al terminal petrolifero e del gas di Jask, lungo il Golfo dell'Oman, a sud dello Stretto di Hormuz, il che potrebbe aumentare la capacità di trasporto del greggio. Secondo TankerTrackers una nave iraniana stava caricando 2 milioni di barili di petrolio greggio: si tratta solo del quinto carico di questo tipo negli ultimi cinque anni.

Ma non solo la Cina è un partner privilegiato. L'Iran consentirà anche alle petroliere battenti bandiera indiana di attraversare lo Stretto di Hormuz secondo quanto dichiarato da una fonte del governo indiano (anche se un'altra fonte iraniana all'esterno del paese avrebbe negato che sia stato

già raggiunto un accordo del genere secondo *Reuters*). L'India, terzo consumatore di petrolio al mondo, ha fatto sapere che i ministri degli esteri dei due paesi hanno avuto tre conversazioni negli ultimi giorni e l'ultima di questa settimana si è concentrata su "questioni relative alla sicurezza della navigazione e alla sicurezza energetica dell'India". Nel frattempo New Delhi cerca alternative, come ad esempio acquistare maggiori quantitativi di petrolio dalla Russia.

La Suezmax tanker *Shenlong*, carica di greggio saudita, è appena arrivata al porto di Mumbai dopo aver attraversato lo stretto; è stata la prima nave con a bordo greggio a raggiungere l'India dal Medio Oriente da quando è scoppiata la guerra tra Iran e Stati Uniti e Israele a fine febbraio, secondo i dati Lseg. Il cliente è la compagnia petrolifera statale *Bharat Petroleum*.

Sempre la stessa fonte avrebbe affermato, secondo quanto riporta *Reuters*, che altre due petroliere battenti bandiera straniera, ritenute dirette in India, hanno recentemente attraversato lo Stretto di Hormuz e che l'Iran ha assicurato un passaggio sicuro per le navi battenti bandiera indiana dopo che i ministri degli esteri di entrambi i paesi hanno parlato telefonicamente martedì sera. Mercoledì l'India ha dichiarato che 28 navi battenti bandiera indiana stavano operando a ovest e a est dello Stretto con 778 marinai indiani a bordo. Questo stesso paese ha concesso un porto sicuro ai marinai iraniani di una nave attraccata dopo lo scoppio della guerra; Nuova Delhi ha consentito l'attracco di tre navi iraniane partite in seguito a un'esercitazione navale nel Golfo del Bengala, ma una è stata successivamente affondata da un sottomarino statunitense in acque internazionali e un'altra ha chiesto assistenza allo Sri Lanka.

A proposito invece di trasporto marittimo di container, un'analisi di *Sea-Intelligence* ha stimato quante navi (e dunque quale capacità di stiva) siano rimaste bloccata in Golfo Persico e con quali conseguenze sul mercato.

Nello "scenario di base", che ipotizza che tutte le navi impiegate operino nel rigoroso rispetto delle programmazioni e senza alcun ritardo, una capacità minima di 156.074 Teu di navi oceaniche è potenzialmente 'ostaggio' dello Stretto di Hormuz. Tuttavia, applicando i margini di ritardo storici delle navi per riflettere condizioni operative realistiche, la capacità limitata in questo "scenario corretto" aumenta significativamente a 204.159 Teu.

Una chiusura prolungata di questo tratto di mare in Medio Oriente provoca immediati effetti secondari a catena su tutta la rete marittima d'alto mare. Le navi attualmente dirette verso il Golfo Persico saranno costrette a interrompere le loro rotte, causando un improvviso spostamento dei carichi verso hub di trasbordo alternativi al di fuori del punto di strozzatura, ad esempio Salalah, Colombo e Singapore. Questa improvvisa deviazione causerà inevitabilmente un aumento della densità di approdi, compromettendo la produttività dei terminal e creando ritardi nell'attracco delle navi di linea su rotte commerciali completamente estranee al conflitto.

Oltre a ciò, poiché il Golfo Persico è strutturalmente una regione importatrice netta, queste linee marittime deep sea tipicamente caricano container vuoti da riposizionare nei centri di produzione asiatici. Bloccando contemporaneamente oltre 200.000 Teu di capacità, si priva i centri di esportazione asiatici di attrezzature ed equipment, causando potenzialmente una carenza di container vuoti e disponibili per il carico in Estremo Oriente.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, March 12th, 2026 at 3:48 pm and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.