

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Su Hormuz è ancora caos, ma Federagenti guarda il bicchiere mezzo pieno

Nicola Capuzzo · Monday, March 16th, 2026

Malgrado alcuni passaggi 'selezionati' sul finire della settimana scorsa, lo stallo nello Stretto di Hormuz resta fermo, al punto da indurre Trump a invitare la Nato a un intervento.

Secondo un report di Signal Ocean, delle oltre 240 rinfusiere che il 28 febbraio, nel momento dell'aggressione di Usa e Israele all'Iran, si trovavano nel Golfo Persico, solo una ridotta percentuale, 36 unità, avrebbe passato Hormuz. Con un'accelerazione sul finire della settimana scorsa e un'alta frequenza di navi legate a interessi cinesi, mentre l'Iran ha ribadito che alle navi collegate agli Stati Uniti, a Israele e ad altri paesi coinvolti nei recenti attacchi non è consentito il transito attraverso il corso d'acqua.

Nondimeno il traffico commerciale attraverso lo Stretto di Hormuz rimane praticamente inesistente, con centinaia di navi bloccate e le catene di approvvigionamento globali in subbuglio, con armatori sempre più spesso costretti a modificare le rotte e piani di rifornimento di carburante completamente sconvolti.

L'appello pubblico lanciato nel fine settimana dal presidente Donald Trump a una coalizione navale per aprire e mettere in sicurezza lo stretto ha prodotto scarsi risultati immediati. Trump ha esortato i paesi Nato a "inviare navi nella zona affinché lo stretto di Hormuz non rappresenti più una minaccia", ma i governi si sono mostrati cauti. Il segretario all'energia statunitense Chris Wright ha affermato di essere in dialogo con alcuni dei paesi menzionati e di aspettarsi che la Cina "sarà un partner costruttivo"; tuttavia non sono stati annunciati impegni concreti. Francia e Germania hanno espresso riserve e la tensione con gli Usa è palpabile.

In una breve intervista al Financial Times, Trump ha affermato che, così come gli Stati Uniti hanno aiutato l'Ucraina nella guerra contro la Russia, si aspetta che l'Europa contribuisca alla riapertura dello Stretto di Hormuz, la cui chiusura ha fatto impennare i prezzi dell'energia in tutto il mondo: "Se non ci sarà alcuna risposta o se la risposta sarà negativa, penso che sarà molto negativo per il futuro della Nato".

La situazione della sicurezza è peggiorata nel fine settimana, con gli Stati Uniti che hanno preso di mira le isole Kharg, importante snodo per l'esportazione di greggio iraniano, mentre Fujairah, un centro nevralgico per il bunkeraggio globale, è stata colpita da un attacco di droni che ha

incendiato alcune strutture nella zona industriale petrolifera di Fujairah. Le autorità hanno riferito di essere impegnate nelle operazioni di contenimento degli incendi e hanno confermato un ferito lieve, mentre le operazioni di carico del petrolio sarebbero riprese, pur non essendo ancora tornate alla normalità. Una nave battente bandiera indiana è partita da Fujairah con un carico di greggio, e molti analisti della sicurezza ora ipotizzano che Teheran permetterà alle navi appartenenti a nazioni amiche di transitare indisturbate lungo le sue coste.

Poiché l'accesso allo Stretto di Hormuz si sta trasformando da semplice via di navigazione a strumento geopolitico, gli analisti segnalano una nuova realtà. "L'accesso allo Stretto potrebbe essere sempre più gestito attraverso autorizzazioni selettive anziché tramite la normale libertà di navigazione commerciale, con alcune navi autorizzate al passaggio in base a considerazioni operative o diplomatiche" ha affermato la piattaforma di analisi marittima Windward.

Gli analisti del settore marittimo di Hsbc segnalano diffuse interruzioni nel trasporto container: le navi evitano lo stretto e scaricano nei porti periferici del Golfo, aggravando la congestione regionale e spingendo gli armatori a considerare alternative più distanti come Colombo. La banca sottolinea i crescenti squilibri nella disponibilità di mezzi di trasporto, poiché i container vuoti faticano a tornare negli hub asiatici. Quanto al settore tanker, per Hsbc "le petroliere sono ora in competizione per i carichi disponibili e si stanno riposizionando verso porti di carico alternativi in Medio Oriente, Africa occidentale e Golfo del Messico, aumentando la pressione sul lato dell'offerta".

"Mi rendo conto di nuotare contro corrente, ma pur riconoscendo la gravità della crisi in Golfo Persico e quindi la criticità dello stretto di Hormuz (attraverso il quale tuttavia un numero non meglio precisato di navi petroliere, specie se dirette in Cina, sta transitando), mi sento di affermare che lo shipping (navi, compagnie di navigazione, porti e noi agenti marittimi) una volta di più saprà rispondere all'emergenza con l'elasticità e la capacità di adattamento che ha dimostrato anche in tempi recenti" ha commentato in controtendenza Paolo Pessina, numero uno di Federagenti.

"Oggi non possiamo permetterci di sottovalutare la crisi in atto, ma vorrei ricordare per quanti giorni, più di quattro mesi, la più importante via d'acqua del mondo, quella del Canale di Suez, sia stata costretta a ridimensionare drasticamente i transiti a causa dei missili dallo Yemen, e come dal 1967 al 1975 il Canale sia stato chiuso totalmente. Hormuz è senza ombra di dubbio un choke point di valore strategico planetario, e oggi le più di mille navi bloccate non possono non generare allarme. Ma nelle centrali delle grandi compagnie armatoriali, anche con il contributo delle nostre agenzie marittime, sono già allo studio soluzioni alternative, ben sapendo che il fattore tempo risulterà determinante. Ben difficilmente si potrà pensare a uno stretto di Hormuz aperto alle sole navi dirette in Cina e chiuso a tutte le altre, petroliere o portacontainer che siano. Gli interessi (basti pensare al petrolio e al gas e all'economia di tutti i Paesi che sul Golfo si affacciano) sono di tale magnitudo che ben difficilmente la comunità mondiale non troverà una soluzione operativa".

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 Monday, March 16th, 2026 at 9:00 am 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.