

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fra i 10 punti proposti dall'Iran agli Usa il pedaggio per i transiti navali a Hormuz

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 8th, 2026

L'annunciata tregua di 10 giorni accettata da Iran e Stati Uniti con conseguente via libera alla riapertura dello Stretto di Hormuz ha immediatamente messo letteralmente in moto i primi passaggi di navi lungo il tratto di mare che consente di accedere o uscire dal Golfo Persico.

Secondo i tracciamenti registrati da MarineTraffic le bulk carrier NJ Earth di proprietà greca e la rinfusiera Daytona Beach battente bandiera liberiana sono state fra le prime a mollare gli ormeggi dal porto di Bandar Abbas. Anche la nave car carrier italiana Grande Torino di Grimaldi risulta essersi rimessa a navigare dopo essere stata ferma per giorni alla fonda anche se al momento risulta ancora lontana dallo Stretto; la nave da crociera Msc Euribia di Msc Crociere è invece ormeggiata in porto a Dubai.

Il transito attraverso lo Stretto di Hormuz in futuro potrebbe diventare obbligatorio. E' questa, infatti, una delle condizioni poste sul tavolo della trattativa dall'Iran; secondo quanto riferiscono fonti locali il progetto sarebbe quello di imporre il pagamento a ogni nave di una tassa da 2 milioni di dollari e gli introiti andrebbero ripartiti con l'Oman. Questa azione stabilirebbe regole per il passaggio sicuro attraverso lo Stretto di Hormuz e consentirebbe di utilizzare i proventi per la ricostruzione dell'Iran dopo i bombardamenti che hanno colpito il Paese nell'ultimo mese e mezzo.

Se questo progetto di nuovo pedaggio dovesse effettivamente prendere forma sarebbe una novità rilevante sul mercato perchè fino ad oggi pochi passaggi marittimi nel mondo sono realmente a pagamento in senso stabile e in tutti i casi si tratta di canali artificiali (Suez e Panama in primis). Gli stretti naturali, invece, in linea di principio sono liberi (Gibilterra, Malacca, Bab el-Mandeb, Bosforo e Dardanelli), ma in alcuni casi possono esserci forme di pedaggio "di fatto" o situazioni eccezionali. Fra quest'ultimi casi rientrano ad esempio i pagamenti di servizi obbligatori (piloti, scorte militari, assicurazioni rischio guerra) cui le navi devono sottostare ad esempio nel Bosforo e nello Stretto dei Dardanelli in Turchia o a Bab el-Mandeb (in quest'ultimo caso a protezione degli attacchi sferrati dai miliziani Houthi dello Yemen).

Il piano alla base del cessate il fuoco tra Usa e Iran, pur essendo apparentemente accettato da Washington come punto di partenza, "contiene diverse disposizioni che probabilmente si riveleranno difficili da raggiungere per entrambe le parti" secondo Neil Shearing, chief economist di Capital Economics. Per i mercati, "la questione più critica rimane lo status dello Stretto di

Hormuz. Il quadro di riferimento sembra consentire il pieno passaggio delle petroliere attraverso lo Stretto, ma le condizioni in base alle quali ciò avverrebbe non sono ancora chiare. Alcune fonti suggeriscono l'introduzione di tariffe di transito di circa 1-2 milioni di dollari per petroliera. Considerato che le petroliere trasportano in genere 1-2 milioni di barili di greggio, tali tariffe aggiungerebbero circa 1 dollaro al barile al costo del petrolio trasportato attraverso lo Stretto. Ciò avrebbe quindi solo un impatto modesto sui prezzi globali dell'energia, sebbene, in pratica, potrebbe equivalere a una parziale nazionalizzazione di fatto della rotta marittima".

In merito alle recenti posizioni assunte dal governo iraniano circa l'introduzione di un pedaggio per il transito delle navi mercantili straniere nello Stretto di Hormuz, Stefano Zunarelli, Professore Ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Bologna afferma che "le pretese del governo dell'Iran di introdurre un pedaggio per il transito delle navi mercantili straniere (o di alcuni stati) nello stretto di Hormuz o addirittura di interdire selettivamente per le navi di alcuni stati il diritto di passaggio inoffensivo in quelle acque appaiono prive di base giuridica. A una nave mercantile il pagamento di un pedaggio può essere imposto soltanto a fronte di servizi che il governo dello stato costiero renda effettivamente alla nave, come la presenza a bordo di un pilota che supporti il comandante nelle manovre". Zunarelli prosegue spiegando che "riconoscere il diritto di uno stato costiero a ottenere il pagamento di un pedaggio in assenza della fornitura di servizi di questo genere creerebbe un precedente molto pericoloso, in quanto potrebbe indurre altri stati a formulare richieste dello stesso genere con riferimento ad altri stretti internazionali. Il diritto di passaggio inoffensivo negli stretti internazionali è stato per secoli un pilastro dello sviluppo del commercio internazionale. Al di là dei maggiori costi che graverebbero sulle merci in transito per lo stretto di Hormuz, aprire le porte a un regime quale quello richiesto dall'Iran significherebbe, in definitiva, riportare il diritto internazionale del mare allo stato antecedente al riconoscimento del principio della libertà dei mari elaborato da Hugo Grozio all'inizio del diciassettesimo secolo, con le conseguenze future che è facile immaginare."

N.C.

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**

Riapre alla navigazione lo Stretto di Hormuz, tregua di 2 settimane fra Iran e Usa

This entry was posted on Wednesday, April 8th, 2026 at 2:54 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.

