

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Chiuso per Hormuz”: lo Stretto rimane ancora interdetto al traffico marittimo

Nicola Capuzzo · Friday, April 10th, 2026

All'annuncio di una [tregua nel conflitto fra Usa e Iran](#) e di una [contestuale riapertura dello Stretto di Hormuz](#) non ha in realtà fatto seguito un'effettiva riattivazione del traffico marittimo nel tratto di mare che separa il Golfo Persico dall'Oceano Indiano. Gli attacchi di Israele in Libano hanno presto ridotto al minimo le speranze che i transiti tornassero a essere regolari e infatti i Pasdaran iraniani hanno annunciato che il traffico marittimo nello Stretto di Hormuz ha subito un forte rallentamento per essere poi successivamente interrotto.

Secondo quanto riferito dall'emittente iraniana PressTV, citata dal Times of Israel, lo Stretto di Hormuz è stato nuovamente chiuso, dopo che una petroliera sembra essere stata respinta mentre si avvicinava al punto di passaggio. La petroliera Auroura ha effettuato un'improvvisa virata di 180 gradi mentre si avvicinava all'uscita dello stretto ed è tornata nel Golfo Persico. In queste ore risulta non avere il sistema di tracciamento satellitare attivo.

I dati forniti da Axs Marine confermano che nelle 24 ore successive all'annunciata tregua fra Iran e Usa, nonostante il messaggio di riapertura iniziale dello Stretto, il traffico marittimo è rimasto immutato, ovvero quasi azzerato. Sono transitate solo quattro navi in uscita dal Golfo e sette in entrata; molte di queste in arrivo o in partenza da porti iraniani.

La Marina dei Guardiani della Rivoluzione iraniani (Pasdaran) ha annunciato che le navi in transito nello Stretto di Hormuz devono seguire due rotte alternative, vicine alle coste iraniane, a causa della possibilità della presenza di “mine” lungo la rotta abituale più al largo. “Al fine di proteggersi da possibili collisioni con mine, in coordinamento con la Marina dei Guardiani della Rivoluzione (...), fino a nuovo ordine, (le navi) dovranno seguire rotte alternative per il traffico nello Stretto di Hormuz” ha riferito l'agenzia di stampa Mehr citando un comunicato accompagnato da una mappa marittima che mostra le rotte a sud e a nord dell'isola di Larak.

Il comunicato mostra una rotta alternativa per l'entrata dello Stretto e una per l'uscita. Per entrare nel Golfo dal Mar di Oman, le navi devono passare tra la costa iraniana e Larak. La rotta di uscita dal Golfo passa a sud di quest'isola ed evita il percorso normale più vicino alle coste dell'Oman.

Nelle scorse ore l'agenzia di stampa russa Tass, citando una fonte iraniana di alto livello, ha fatto sapere che Teheran consentirà il passaggio dello Stretto a non più di 15 navi al giorno. La Msg,

tanker battente bandiera del Gabon, è stata la prima petroliera non iraniana a passare per Hormuz; dall'avvio della tregua hanno attraversato lo stretto anche due petroliere iraniane e sei navi cargo. Una quota minima rispetto al livello pre-guerra, pari a una media di 140 navi al giorno.

Nel documento in dieci punti presentato dagli ayatollah al tavolo della trattativa, l'Iran pretende di mantenere la gestione dello stretto con un sistema di transito regolamentato dalle sue forze armate. Inoltre ha fatto approvare una legge in Parlamento per imporre il pagamento di pedaggi in criptovaluta alle petroliere cariche che transitano nello Stretto. La cifra ipotizzata è di un dollaro per ogni barile di petrolio (o equivalenti in gas). Secondo stime di JP Morgan l'Iran potrebbe guadagnare tra 70 e 90 miliardi di dollari l'anno, ipotizzando che transiti un flusso medio giornaliero di 100-130 navi.

L'avv. Stefano [Zunarelli già nei giorni scorsi ha spiegato](#) 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. Riconoscere il diritto di uno stato costiero a ottenere il pagamento di un pedaggio in assenza della fornitura di servizi necessari 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; 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”

Fino a due mesi fa da Hormuz passava circa il 20% dell'offerta di petrolio e di Gnl trasportato via mare. Secondo gli esperti potrebbero volerci mesi se non anni per ripristinare completamente la produzione energetica del Golfo, dopo che numerosi impianti sono stati danneggiati dagli attacchi. Anche se lo Stretto riaprisse completamente, la situazione non tornerebbe alla normalità nel breve periodo.

Per Tobias Bartz, amministratore delegato del colosso spedizionieristico Rhenus, “gli sviluppi recenti ci ricordano ancora una volta quanto la logistica globale sia esposta a equilibri geopolitici che possono cambiare molto rapidamente, nel giro di giorni — a volte persino di ore. Le principali rotte marittime non sono semplicemente vie di trasporto: sono elementi essenziali che tengono insieme un'economia globale sempre più interconnessa. Quando queste rotte vengono messe sotto pressione, le conseguenze si estendono ben oltre il settore logistico e si fanno sentire lungo tutta la catena del valore. Per chi opera nella logistica, questo contesto rafforza l'importanza di costruire reti solide, mantenere opzioni di instradamento diversificate e valutare costantemente i rischi”.

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**



(immagine creata con AI)

This entry was posted on Friday, April 10th, 2026 at 3:00 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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