

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Iran si oppone alla riapertura dello Stretto di Hormuz voluta dall'Imo e dall'Oman

Nicola Capuzzo · Thursday, June 25th, 2026

La fragile riapertura dello Stretto di Hormuz, annunciata nei giorni scorsi dall'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo) e dal Sultanato dell'Oman, rischia di subire una brusca battuta d'arresto dopo che la Marina dei Guardiani della Rivoluzione Islamica (Irgc Navy) ha formalmente respinto uno dei corridoi di navigazione predisposti per consentire il ritorno graduale del traffico marittimo.

Il piano elaborato dall'Imo prevedeva una sorta di evacuazione controllata delle navi rimaste bloccate nel Golfo Persico durante i mesi di conflitto. L'obiettivo era permettere a centinaia di unità commerciali e a circa 11.000 marittimi di lasciare l'area in condizioni di sicurezza attraverso due percorsi temporanei: uno settentrionale, in prossimità delle acque iraniane, e uno meridionale, lungo la costa dell'Oman.

Le prime traversate erano già iniziate. Alcune petroliere, portarinfuse e navi cargo avevano lasciato il Golfo seguendo le istruzioni dell'Imo, mentre il traffico giornaliero era risalito a circa 25-30 transiti contro i circa 125 registrati prima della crisi. Nonostante ciò, oltre 500 navi risultano ancora in attesa di autorizzazione al passaggio e il traffico rimane fortemente contingentato.

La situazione è cambiata quando l'Irgc Navy ha dichiarato inaccettabile il corridoio meridionale predisposto da Oman e Imo. In un breve comunicato, i Pasdaran hanno sostenuto che la rotta proposta presenterebbe "seri rischi per la sicurezza" e hanno affermato che il transito attraverso Hormuz può avvenire esclusivamente lungo percorsi approvati dalle autorità iraniane. Contestualmente hanno invitato le navi a coordinarsi direttamente con la Marina dei Guardiani della Rivoluzione attraverso i canali radio marittimi internazionali.

La presa di posizione appare particolarmente significativa perché colpisce il cuore dell'accordo negoziato dall'Imo con Oman, Iran, Stati Uniti e altri Stati costieri. Il corridoio meridionale era infatti stato progettato proprio per ridurre l'esposizione delle navi alle aree considerate più pericolose e per aggirare il rischio rappresentato dalle mine e dagli altri residui bellici presenti nello stretto.

Secondo diversi osservatori del settore, il messaggio dell'Irgc conferma che la questione non è più soltanto legata alla sicurezza della navigazione ma anche al controllo politico e militare dello

stretto. Da mesi Teheran sostiene che ogni passaggio debba avvenire secondo procedure autorizzate dalle proprie forze navali. Già in aprile i Pasdaran avevano annunciato un proprio corridoio di navigazione, denominato “Larak Corridor”, utilizzabile esclusivamente previa autorizzazione iraniana.

Il risultato è che la tanto annunciata riapertura di Hormuz appare oggi molto più precaria di quanto sembrasse all’indomani del cessate il fuoco. Formalmente lo stretto non è più chiuso, ma le condizioni operative restano eccezionali. Le compagnie di navigazione continuano a confrontarsi con premi assicurativi elevatissimi, procedure di autorizzazione straordinarie e un quadro di sicurezza ancora instabile.

Anche Lars Jensen, tra gli analisti più seguiti nel settore container e logistico, aveva invitato a non confondere l’annuncio della riapertura con un effettivo ritorno alla normalità. A suo giudizio il vero indicatore da osservare non è il numero di comunicati politici, ma la capacità delle navi di transitare regolarmente, senza incidenti e senza interventi straordinari. Gli eventi delle ultime ore sembrano confermare questa lettura.

Per il momento Hormuz resta dunque aperto solo sulla carta. La navigazione è ripresa in forma limitata e sotto stretto controllo, ma il rifiuto del piano Imo da parte della Marina dei Pasdaran dimostra che il nodo fondamentale — chi esercita l’autorità effettiva sullo stretto e a quali condizioni — è ancora lontano dall’essere risolto. Finché tale questione rimarrà aperta, il principale chokepoint energetico del mondo continuerà a rappresentare un fattore di instabilità per lo shipping e per i mercati petroliferi internazionali.

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

I noli delle petroliere Vlcc dal Golfo Persico schizzano a 469mila dollari giornalieri

This entry was posted on Thursday, June 25th, 2026 at 11:10 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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