

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Saade (Cma Cgm): “Hormuz una crisi aperta. Prepararsi a rotte alternative”

Nicola Capuzzo · Thursday, July 2nd, 2026

Lo Stretto di Hormuz continua a rappresentare uno dei principali fattori di rischio per il commercio mondiale e la crisi potrebbe avere conseguenze ben più profonde dell'attuale blocco del traffico navale. È l'allarme lanciato con un'intervista rilasciata al *Corriere della Sera* da Rodolphe Saadé, presidente e azionista di controllo di Cma Cgm, terzo gruppo mondiale del trasporto marittimo container (dopo Msc e Maersk), secondo il quale il tema non riguarda solo il Golfo Persico ma la tenuta dell'intero sistema della libertà di navigazione.

“Siamo ancora in una situazione di crisi” afferma Saadé, ricordando che nove navi della compagnia sono ancora bloccate nell'area del Golfo Persico e che “un pieno ripristino delle operazioni richiederà, a mio avviso, vari mesi”. Per l'armatore francese, quindi, è prematuro parlare di ritorno alla normalità, mentre armatori e operatori logistici continuano a rivedere rotte e piani operativi.

Ancora più preoccupante, secondo Saadé, è l'ipotesi che la crisi possa aprire la strada a limitazioni permanenti della libertà di transito via mare delle merci. “Il commercio globale si regge sulla libertà di navigazione” osserva nell'intervista. Per questo giudica priva di senso l'eventualità di introdurre un pedaggio per attraversare Hormuz: “Se si comincia a imporre diritti di passaggio a Hormuz, perché non estendere domani la stessa logica a Gibilterra o ad altri stretti strategici?”.

Il rischio, spiega, è che il precedente finisca per mettere in discussione uno dei principi sui quali si fonda il commercio internazionale. E Hormuz non rappresenta un caso isolato. “Il tema non è quindi uno stretto in sé, ma la vulnerabilità crescente dei punti chiave della globalizzazione”. Dalle difficoltà di Bab el Mandeb, all'ingresso del Mar Rosso, alle tensioni intorno a Taiwan, fino agli effetti della guerra in Ucraina, aumenta il numero dei passaggi strategici esposti a crisi geopolitiche.

Di fronte a questo scenario, Cma Cgm sta modificando la propria strategia logistica. L'obiettivo non è sostituire le rotte tradizionali, ma costruire una rete di alternative che renda le catene di approvvigionamento meno dipendenti da un singolo collo di bottiglia. “Non possiamo più dipendere da un unico punto di passaggio. Dobbiamo creare alternative”, afferma Saadé. Tra queste rientrano gli investimenti nel terminal di Sohar, in Oman, e lo sviluppo di collegamenti intermodali che consentano di sbarcare le merci nei porti del Golfo o a Gedda per proseguire via

terra.

Anche il ricorso alla rotta del Capo di Buona Speranza, pur comportando tempi di navigazione più lunghi e costi più elevati, sta diventando uno strumento strutturale di gestione del rischio. Oggi circa il 60% della flotta di Cma Cgm continua a transitare dal Canale di Suez, mentre il restante 40% circumnaviga l’Africa quando le condizioni di sicurezza rendono impraticabili i passaggi più diretti.

In questo contesto si inserisce anche il rafforzamento negli Stati Uniti attraverso la partnership con FedEx, che comprende l’acquisizione delle attività di logistica conto terzi del gruppo americano e porterà Cma Cgm a gestire 123 magazzini in Nord America. Per Saadé, però, la sfida decisiva non è soltanto crescere nella logistica, ma costruire una supply chain capace di resistere a un mondo in cui i grandi snodi del commercio internazionale sono sempre più esposti a tensioni geopolitiche.

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, July 2nd, 2026 at 4:45 pm and is filed under [Economia](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.