

Nello stretto di Hormuz sono ferme merci per oltre 20 miliardi di euro

«Ho appena letto la risposta dei cosiddetti rappresentanti dell'Iran. Non mi piace: totalmente inaccettabile». Con queste parole Donald Trump ha socchiuso la porta al dialogo con Teheran, sostenendo poche ore dopo che una soluzione diplomatica resta «molto possibile». Ciò che però al momento resta sicuramente chiuso è lo Stretto di Hormuz, snodo cruciale del commercio mondiale, energetico e non solo. Circa mille navi risultano bloccate nel Golfo Persico. A bordo trasportano merci per un valore totale di 23,7 miliardi di euro, come di recente calcolato da Assoporti e dal Centro Studi e Ricerche (SRM). Nel frattempo le Nazioni Unite hanno lanciato l'allarme sulla «grave crisi umanitaria» che la chiusura di Hormuz rischia di causare entro «qualche settimana», alla luce dei ritardi nei rifornimenti e dei rincari su carburante e fertilizzanti.

A 70 giorni dall'aggressione israelo-americana all'Iran, che di tutta risposta ha chiuso lo snodo di Hormuz, Assoporti e SRM hanno provato a quantificare l'impatto sul trasporto marittimo mondiale. Nel rapporto *Port Infographics 2026*, si [legge](#) che «lo Stretto di Hormuz movimentava il 37% del petrolio mondiale via mare e il 28% del GPL globale: le tensioni nell'area hanno provocato un **calo dell'89%** dei transiti giornalieri in pochi mesi». Sono circa mille le navi mercantili rimaste bloccate nel Golfo Persico a seguito della decisione delle autorità iraniane; secondo le stime di Assoporti e SRM trasporterebbero «un valore di **23,7 miliardi di dollari** di merci».

Le compagnie di trasporto sono corse ai ripari per i nuovi ordini, puntando su rotte alternative, come quella che passa per il Capo di Buona Speranza, in Sudafrica. Ciò significa allungare le distanze percorse, «fino a 20 giorni di navigazione aggiuntivi», e fare i conti con rincari significativi, tanto per «i costi logistici» quanto per «il bunkeraggio», ovvero l'operazione di rifornimento di carburante per le navi. Le rotte alternative non sono comunque esenti da pericoli. Nel **Golfo di Aden** si sono [registrati](#), ad esempio, diversi attacchi da parte dei pirati somali, rilanciando un fenomeno che sembrava ormai essere stato quasi completamente debellato.

Il carico delle navi bloccate nel Golfo Persico riflette la **vocazione energetica e agricola** del commercio, ora quasi azzerato, che transita per Hormuz. La carenza, e i ritardi nelle forniture, di carburante e fertilizzanti stanno causando non pochi problemi all'economia mondiale. A soffrire, nel breve periodo, sono i Paesi più dipendenti, come il Kenya, che ha ospitato in queste ore il segretario generale dell'ONU António Guterres. Da Nairobi Guterres ha dichiarato che «riaprire lo Stretto di Hormuz è l'unico modo per riportare i prezzi dell'energia e dei fertilizzanti ai livelli prebellici. Ora è la stagione della semina e, senza fertilizzanti, è facile immaginare che l'anno prossimo rischiamo di affrontare un grave problema di sicurezza alimentare» per decine di milioni di persone sparse per il mondo.

Nello stretto di Hormuz sono ferme merci per oltre 20 miliardi di euro

Ci sono poi i danni macroeconomici a lungo termine, di recente [messi](#) nero su bianco dal Fondo Monetario Internazionale (FMI). Più lo Stretto di Hormuz resta chiuso e più le stime economiche, a livello globale, peggiorano. Dopo i timidi abbassamenti legati alle ipotesi di dialogo tra USA e Iran, il prezzo del petrolio è tornato a viaggiare sui mercati internazionali, [fermandosi](#) sulla soglia critica dei **110 dollari a barile**. A questo ritmo prende quota il rischio recessione entro la fine dell'anno, tra inflazione e aumenti dei tassi di interesse, come accaduto durante la pandemia di Covid-19.



Salvatore Toscano

Laureato in Scienze della Politica con una tesi sui beni comuni, per *L'Indipendente* si occupa di politica, diritti e movimenti. Si dedica al giornalismo dopo aver compreso l'importanza della penna come strumento di denuncia sociale.