

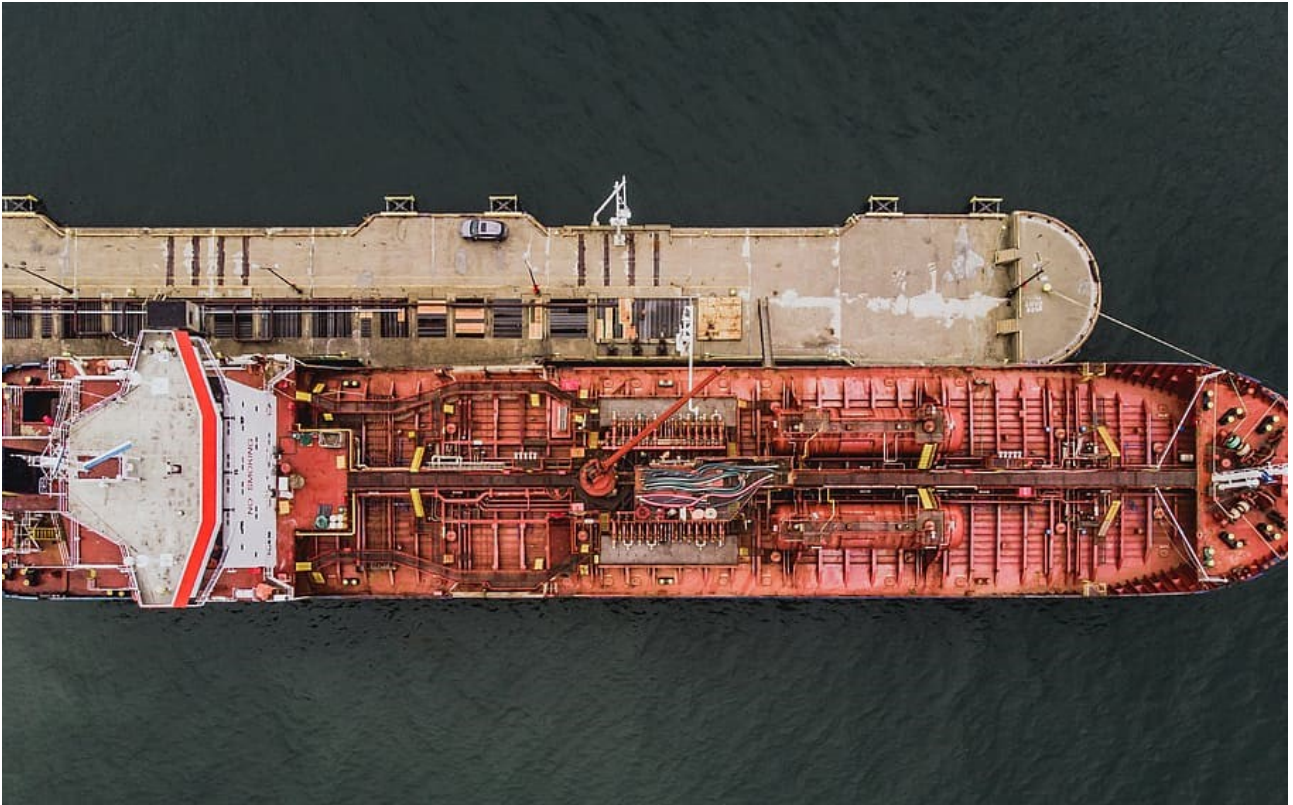
Rixi: “Domani riunione Cism per valutare impatto della guerra Israele – Iran sui traffici via mare”

Preoccupazioni per lo Stretto di Hormuz che però al momento resta aperto anche se si registrano interferenze elettroniche

di REDAZIONE SHIPPING ITALY

16 Giugno 2025

[Stampa](#)



Dal palco dell’assemblea pubblica di Assagenti a Genova, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, ha annunciato per domani la convocazione del Cism (il Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima), “per capire quale rilevanza può avere per il traffico marittimo la guerra fra Iran e Israele”.

Il nuovo conflitto mediorientale, come prevedibile, sta infatti mettendo lo shipping e l’economia globale di fronte all’ennesima fonte di ansia, in particolare rispetto alla situazione dello stretto di Hormuz, nei giorni scorsi finito al centro di alcuni allarmi – poi rivelatisi infondati – che lo davano come interdetto alla navigazione.

La via d’acqua – che funge da punto di accesso al Golfo Persico dal Golfo di Oman (e viceversa), consentendo il transito di circa un terzo del petrolio e un quinto del gas naturale liquefatto scambiati globalmente – resta al momento aperta, ma i timori per una sua possibile chiusura stanno comunque salendo.

A pochi giorni dall’avvio dei bombardamenti di Israele su obiettivi iraniani, e del contrattacco di Teheran, a puntare l’attenzione su questo strategico passaggio sono state le dichiarazioni di Esmail Kosari, membro della Commissione Sicurezza del parlamento iraniano, che secondo quanto riportato da Irinn (Islamic Republic of Iran News Network, canale di news a controllo statale), ha detto che la sua chiusura al traffico sarebbe sotto seria valutazione.

Un avviso di oggi del Joint Maritime Information Center delle Combined Maritime Forces' (forza multinazionale cui collaborano 46 stati, di base nel Bahrain, che ha lo scopo di migliorare la sicurezza marittima nella regione) evidenzia che nell'area le minacce a livello regionale restano "significative" e in ambito marittimo "elevate". Hormuz, come detto, è al momento aperto al traffico commerciale, ma il centro ha reso noto di avervi ricevuto segnalazioni di interferenze elettroniche provenienti dal porto di Bandar Abbas.

I governi di Grecia e Regno Unito hanno comunque consigliato alle proprie flotte mercantili di evitare il Golfo di Aden e di registrare tutti i transiti nello Stretto di Hormuz, secondo quanto riferito da *Reuters*. In particolare gli armatori greci, cui fa capo la più grande flotta di petroliere del mondo, sono invitati a comunicare i dettagli delle loro navi in transito al ministero greco della Navigazione, mentre alle unità di bandiera britannica, incluse quelle registrate a Gibilterra, Bermuda e Isola di Man, è suggerito di "adottare il più alto livello di misure di sicurezza e limitare il numero di membri dell'equipaggio sul ponte" in caso di passaggi a sud Mar Rosso e nel Golfo di Aden.

Alcuni commentatori teorizzano che comunque molto difficilmente Teheran opererà per un blocco totale della via, perché uno stop ai traffici delle petroliere metterebbe in difficoltà un settore da cui dipende l'intero paese. Tuttavia, come rilevato ad esempio dall'analista Lars Jensen, nel settore dei trasporti marittimi (e non solo) a volte anche solo una minaccia credibile o un numero limitato di attacchi sono sufficienti per dare il via a riconfigurazioni 'volontarie' e durature dei traffici, come visto nel caso del Mar Rosso a seguito degli attacchi degli Houthi.

Anche nel caso dello stretto di Hormuz, la presenza di un rischio potrebbe spingere molti operatori a deviare i loro traffici. Cosa che molto probabilmente si tradurrebbe però non in uno stop completo degli scambi, ma in un vantaggio per le shipping company locali, non prese di mira, che potrebbero aumentare la loro quota di mercato.

Sul solo trasporto container, l'impatto di uno stop, completo o meno, sarebbe comunque significativo considerato che impedirebbe l'accesso verso hub di transhipment globali a Dubai e Abu Dhabi, interrompendo le rotte verso Arabia Saudita, Qatar, Bahrein, Kuwait e Iraq.

L'escalation in corso, osserva *Loadstar*, allontana in ogni caso il possibile rientro a pieno regime dei transiti lungo Suez e il Mar Rosso. Nell'area peraltro la minaccia degli Houthi continua ad incombere. Nonostante l'annuncio delle milizie di non voler più attaccare navi commerciali senza legami con Israele, solo quattro giorni fa una fonte interna al movimento aveva lanciato tramite *Newsweek* un avvertimento verso gli Stati Uniti nel caso in cui questi avessero deciso di intraprendere azioni contro l'Iran, cosa che in parte il paese è già accusato di aver fatto avendo 'permesso' gli attacchi di Israele.

Nell'area resta attiva comunque la missione Ue Aspides: un suo portavoce ha dichiarato a *Reuters* che questa continuando con la normale attività, ma sta anche monitorando gli sviluppi nella regione.

Sul tema della possibile interdizione di Hormuz, si è espressa nei giorni scorsi già anche Xeneta, che nella sua analisi settimanale prefigurava nel caso la deviazione dei servizi, "con un maggiore affidamento sui porti della costa occidentale dell'India per collegare l'Estremo Oriente al subcontinente indiano", con conseguenze in termini di congestione portuale, aumento del prezzo del petrolio e dei noli container con la possibile introduzione di un *security surcharge*.