

# **La chiusura di Hormuz preoccupa gli armatori italiani: “Per lo shipping sarebbe dirompente”**

***23 Giugno 2025 - Monica Zunino***



Il blocco dello stretto avrebbe ricadute pesanti oltre che sul petrolio, anche per container e turismo. Il problema della sicurezza degli equipaggi

Genova – Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, non nasconde la sua preoccupazione. “La chiusura dello stretto di Hormuz oltre a segnare un’escalation del conflitto, di cui è difficile prevedere gli sviluppi, sarebbe una notizia dirompente per lo shipping e quindi per l’economia mondiale, inclusa quella italiana”. L’altra organizzazione degli armatori italiani, Confitarma, aderente a Confindustria e guidata da Mario Zanetti, non è da meno e sottolinea che il blocco navale da parte iraniana significherebbe un’ulteriore area inibita o ristretta alla libera navigazione. “Sappiamo che la libertà della navigazione commerciale rappresenta il termometro della fluidità dei traffici e del libero scambio – sottolinea il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto – Un bene comune su cui si fonda la nostra società, che vede il mare protagonista con il 90% degli scambi commerciali mondiali”.

Attraverso lo stretto transita il 30% del commercio mondiale di petrolio via mare e il 30% di quello di Gnl, cioè rispettivamente 20,3 milioni di barili e 290 milioni di metri cubi. Ma non è un problema soltanto per il petrolio e il Gnl che passano dallo stretto di Hormuz, il tema è più ampio. “Per quanto riguarda l’Europa, e quindi l’Italia, il problema maggiore sarebbe probabilmente una nuova ondata di rincari record (per altro già sulla rampa di lancio) per i prodotti energetici, che a cascata si ripercuoterebbe anche sui beni di consumo – commenta Messina – Ma attenzione, perché a subire contraccolpi sarebbero anche l’export italiano nei Paesi del Golfo, dove la crescita negli ultimi anni è stata considerevole, e l’import di materie prime e

semilavorate: un interscambio che si attesta a 32,6 miliardi, equamente suddivisi. Quello che è certo è che l'industria del trasporto marittimo, dopo i noti problemi nello Stretto di Bab el-Mandeb e quindi nel Canale di Suez per gli attacchi degli Houthi, si troverebbe a dover fronteggiare una nuova emergenza, che rimetterebbe in discussione tutti gli equilibri geopolitici, o presunti tali, del pianeta”.

Evidenzia a sua volta Sisto: “La chiusura dello Stretto di Hormuz – passaggio cruciale non solo per il trasporto di merci e combustibili, ma anche per il turismo di quell’area – attraverso il quale transita circa il 30% della produzione petrolifera mondiale, avrebbe inevitabili ripercussioni sul costo del greggio e alimenterebbe ulteriormente la dinamica inflattiva globale, con impatti diretti sui costi dell’energia e sulle catene di approvvigionamento”.

Ma non c’è solo il tema economico. “A questo si aggiunge la crescente apprensione per la sicurezza dei nostri equipaggi in caso di un’eventuale recrudescenza della minaccia Houthi, che già ha inciso sulla stabilità della navigazione in altre aree – dichiara Sisto – Ci conforta in tal senso il ritorno dell’Italia al comando della missione Aspides a partire dal 1° luglio. La presenza della Marina Militare Italiana rappresenta un presidio fondamentale in questo momento delicato”.

Nella foto: i presidenti di Assarmatori, Stefano Messina (a destra), e di Confitarma, Mario Zanetti