

## **il conflitto**

**Rischio chiusura a Hormuz, shipping in allarme. Gli armatori italiani: “Sarebbe dirompente, a rischio anche il nostro export nel Golfo”**

**De Pol (Agenzia marittima triestina): “Effetti sul prezzo del petrolio”**

23 Giugno 2025 Aggiornato alle 19:403 minuti di lettura



**Una riproduzione in 3d del presidente Trump indica una mappa dello Stretto di Hormuz**

(reuters)

Genova - "Non c'è alcun dubbio che un'eventuale chiusura dello stretto di Hormuz da parte dell'Iran sarebbe una notizia dirompente per lo shipping e quindi per l'economia mondiale, inclusa quella italiana, oltre a segnalare un'escalation del conflitto di cui sarebbe impossibile prevedere gli sviluppi". Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani aderente a Confraspporto-Confcommercio, è netto sui rischi che anche lo shipping correrebbe se l'Iran dovesse decidere la chiusura dello stretto attraverso cui transita il 20% 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.



geopolitica

### [Il commissario Gurrieri: "Se chiude Hormuz è un problema per tutti, non soltanto per Trieste"](#)

23 Giugno 2025

"Sia il greggio sia il Gnl hanno come principale destinazione i paesi asiatici (Cina e India in particolare), che sarebbero i primi a risentirne, ma il contraccolpo lo subirebbero anche e soprattutto lo stesso Iran, l'Arabia Saudita e il Qatar (specie per il Gnl) che ne sono i principali esportatori - riassume Messina in una dichiarazione all'Ansa -. 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 - aggiunge -. Ma attenzione, perché a subire contraccolpi sarebbe 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 - conclude il presidente di Assarmatori -, si troverebbe a dover fronteggiare una nuova emergenza. Un'emergenza che rimetterebbe in discussione tutti gli equilibri geopolitici, o presunti tali, del pianeta".

A Messina fa eco il commissario straordinario dell'Adsp Mare Adriatico Orientale Antonio Gurrieri: "Speriamo proprio che la situazione non peggiori - ha sottolineato - siamo particolarmente attenti a tutte le dinamiche che si stanno svolgendo, per avere più di una soluzione. Siamo stati resilienti anche quando era chiuso Suez - ricorda - ma dobbiamo essere attenti per creare gli antidoti necessari".

Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, la confederazione italiana armatori, aderente a Confindustria, sottolinea che si tratta di "un momento sicuramente molto delicato" e che la paventata chiusura dello stretto di Hormuz "impatterebbe sulla libera navigazione e la circolazione delle merci oltre che sulla sicurezza degli equipaggi. La chiusura dello Stretto di Hormuz avrebbe inevitabili ripercussioni sul costo del greggio e altererebbe ulteriormente la dinamica inflattiva globale. A ciò si aggiunge - completa il direttore di Confitarma - la crescente apprensione per la sicurezza dei nostri equipaggi in caso di un'eventuale recrudescenza della minaccia Houthi".

De Pol (Agenzia marittima triestina): "Sul lungo periodo boom del prezzo del petrolio"

"La situazione mi sembra simile a quella verificatasi quando una nave bloccò il Canale di Suez". E' lo scenario che intravede Alessandro De Pol, d.g. dell'Agenzia Marittima Triestina quando gli si chiede cosa potrebbe accadere se l'Iran chiudesse quei 50 chilometri che sono lo Stretto di Hormuz. Se l'influenza sul porto di Trieste da un eventuale blocco nel breve-medio periodo sarebbe risibile - "arriva a Trieste davvero poco, credo meno del 10 per cento del greggio che giunge alla Siot-Tal" ad esempio - nel lungo periodo "si andranno a cercare altri fornitori e questo a lungo andare porterebbe a un aumento del prezzo del petrolio", prevede De Pol.

Nel capoluogo giuliano il petrolio arriva in buona parte dall'Egitto, dal mar Nero, dal Nord Europa e dagli Stati Uniti: rotte sicure. Ma lo Stretto è l'unico passaggio marittimo verso il Golfo Persico, dove transitano petrolio e gas provenienti da Iran, Iraq, Kuwait, Arabia Saudita, Qatar e Bahrein. Secondo altri analisti, il prezzo del barile non è schizzato finora perché calmierato dalle scorte e dal fatto che non sembra compromessa la produzione di petrolio di Teheran (l'Iran è tra i primi Paesi al mondo per riserve di gas naturale e di petrolio). Ma questo non esclude che con l'eventuale blocco faccia impennare il prezzo del greggio.

Il centro studi Srm precisa che dallo Stretto transita il 27% del traffico marittimo mondiale di petrolio: 880 milioni di tonnellate l'anno. Ma Hormuz è anche sulla rotta per il traffico container, collegando i porti strategici degli Emirati Arabi, come Dubai e Abu Dhabi, con oltre 26 milioni di teu movimentati, come scrive il sito "ilNordEst" che parla anche di un aumento del 60% delle tariffe assicurative per le navi che transitano dallo stretto e della rotta del gas naturale mondiale (da qui transita circa il 20%, inclusi 123 milioni di tonnellate di Gnl). Peraltro, il Financial Times sottolinea che dopo attacchi israeliani, l'Iran ha ridotto la produzione nel gigantesco giacimento South Pars, anche se non è chiaro se ci sono stati danni strutturali. Senza contare, come sottolinea De Pol, che "la Cina si rifornisce sia di petrolio che di gas che passa da lì" o è estratto in loco.