



IL REPORTAGE

Sullo stretto di Hormuz dove naviga l'incertezza

dal nostro inviato

FRANCESCO MANACORDA

Per ora, a sfrecciare davvero liberi in queste acque piatte, ci sono solo loro. I due delfini saltano e giocano nella

scia del fuoribordo da 115 cavalli, che spinge veloce la barchetta in vetroresina. Partenza dal porto di Khasab, enclave omanita della penisola di Musandam.



→ alle pagine 12 e 13

Hormuz

Navi a singhiozzo e delfini nello Stretto della discordia la pace resta lontana

Nel luogo simbolo della globalizzazione inceppata dalla guerra il sollievo per l'intesa Usa-Iran ha lasciato il posto all'incertezza

IL REPORTAGE

dal nostro inviato

FRANCESCO MANACORDA

KHASAB (OMAN)

Per ora, a sfrecciare davvero liberi in queste acque piatte, ci sono solo loro. I due delfini saltano e giocano nella scia del fuoribordo da 115 cavalli, che spinge veloce la barchetta in vetroresina. Partenza dal porto di Khasab, enclave omanita della penisola di Musandam: quaranta chilometri di fronte a noi l'isola di Larak, avamposto iraniano nello Stretto di Hormuz; venti chilometri più in là Qeshm - anche qui il

fuoco Usa ha martellato - porta militare del passaggio più sorvegliato del mondo.

Gita turistica, ovviamente: altra via non c'è per avvicinarsi a questo remoto braccio di mare che da quattro mesi è esondato dalla sua sede naturale - tra il Golfo Persico e quello dell'Oman - arrivando a lambire in modo minaccioso i nostri carrelli della spesa, i distributori di benzina, le fabbriche che consumano energia, prossimamente anche i raccolti dei campi rimasti a secco di fertilizzanti. Se c'è un luogo che è diventato il simbolo della globalizzazione inceppata è questo: le centinaia di navi rimaste intrappolate in attesa, i

20 mila marittimi, la stragrande maggioranza asiatici - comparse senza nome e senza voce nel grande gioco dell'economia mondiale - che soffrono e sperano appesi a una dichiarazione di Trump, a un comunicato dei Pasdaran, a una mail dell'armatore.

Acque trasparenti sotto i grandi faraglioni di roccia calcarea, capre che si avventurano indisturbate sui pontili e gatti sdraiati a godersi gli avanzi del mercato del pesce. Se il nome di Hormuz non facesse ormai scattare un allarme collettivo, sarebbe un angolo di mondo come tanti. Ma siamo a Hormuz, appunto, e la speranza è di vedere lo Stretto che ri-



parte di colpo, le navi che festanti suonano la sirena e riportano a casa carichi e marinai, il petrolio che «scorre», come diceva Trump appena poche ore fa celebrando una tregua ancora acerba. No, non è ancora il giorno giusto. Alle sette del mattino la flotta immobile e incastrata nel Golfo si nutre di speranze; a mezzogiorno, sotto i 39 gradi di un sole che non accetta trattative, equipaggi ed armatori mangiano già la solita sbobba che si chiama realtà. Si sono svegliati con la Persian Gulf Strait Authority, la nuova autorità iraniana che sorveglia - e magari sorveglierà, come vuole Teheran - lo Stretto, che dice che per sessanta giorni si passa senza pedaggi, anche se per farlo serve apposita domanda e rispetto di requisiti, rotte, orari e istruzioni; ma poi, appena passata qualche ora, si sono risvegliati brutalmente con il messaggio iraniano sulle radio di bordo: a causa dei nuovi attacchi israeliani in Libano lo Stretto viene chiuso. Dove sta la verità? Qual è la rotta giusta per uscire? Novità a ripetizione, eppure nulla di nuovo.

«Si naviga a vista», dice Stefano Messina, che guida l'omonimo gruppo di shipping ed è presidente degli armatori italiani, e mai metafora fu più concreta. «Oggi non ci sentiamo ancora sereni di riprendere da qui a brevissimo. Vorremmo avere un po' più di stabilità su questa situazione, senza brutte sorprese». La linea, per ora, è aspettare: «Vediamo che cosa fanno gli altri, monitoriamo dodici, diciotto ore della loro navigazione. Tutto a posto? Bene, allora decidiamo se andare anche noi». Sono in molti a pensarla così: anche Intertanker, l'associazione internazionale degli armatori di petroliere, non si muove davvero. Accoglie l'intesa tra Washington e Teheran come un sol-

lievo per i marittimi, ma chiede chiarezza e dice che le navi dovrebbero evitare l'area finché la situazione non sarà più chiara. Nessuno, insomma, vuole essere il primo a scoprire che la pace annunciata è in realtà solo una tregua che viaggia su rotte tutt'altro che sicure.

Anche Vincenzo Romeo, vulcanico armatore originario di Monte di Procida e vicepresidente di Assarmatori, ha deciso: la sua Nova Marine Carrier ha una nave con 63 mila tonnellate di zolfo destinate alla Tanzania, in rada nei pressi di Dubai. A bordo 23 persone, nessun italiano. «Io per ora la mia nave non la faccio muovere», dice. «Mio padre ha fatto il marittimo e mia nonna mi ha sempre detto: non chiedere alla gente di fare quello che tu non faresti. Non metto la mia flotta a rischio». Il problema, spiega non è tanto materiale, visto che i «feeder», i barchini per i rifornimenti, sono gli unici - delfini a parte - a correre nel Golfo. Ma è psicologico: «Ogni volta che Trump dice che si parte, i marittimi si entusiasmano. E ogni volta che poi non succede nulla si deprimono. Adesso le aspettative sono alte, vogliono uscire, ma intanto non si esce».

Certo, qualcosa si muove rispetto ai giorni di guerra vera - di qua i barchini imprendibili dei Pasdaran, di là i cannoni e le mitraglie del blocco navale Usa - delle scorse settimane, se appena l'altro ieri il sito di traffico marittimo Keplr ha contato venticinque attraversamenti. E i produttori del Golfo provano a rimettere in moto il mercato prima ancora che il passaggio sia davvero tornato sicuro. Gli emiratini di Adnoc aprono alle offerte per carichi tra giugno e agosto e chiedono alcuni clienti asiatici di mandare navi dentro lo Stretto a caricare greggio. Anche la società petrolifera irachena Somo, avrebbe fatto una mossa simile, mentre Kuwait

Petroleum Corporation è pronta a consegnare a luglio. Ma sono lampi nel buio, tanto che già ieri, quando i rischi sembravano prevalere sulle ragioni del profitto e sull'insofferenza di chi non vuole più restare bloccato, il flusso di navi si è di nuovo assottigliato.

E poi c'è il nodo più concreto, quello che nessun comunicato può cancellare: le mine. Il Joint Maritime Information Center, organismo che lavora in stretto coordinamento con autorità civili e militari, giovedì ha abbassato il livello di allarme - ora è solo «moderato» - ma continua ad avvertire i comandanti della presenza di ordigni e sulla necessità di seguire la rotta meridionale, lungo la costa omanita. Teheran ha già detto no agli sminatori europei. Sull'autostrada del petrolio, dove nei tempi migliori transitava un quinto dei carichi mondiali, si continua insomma a viaggiare in corsia d'emergenza e gli iraniani vogliono comunque riscuotere il pedaggio.

Così Hormuz resta aperto e chiuso insieme, a seconda delle ore del giorno e delle mosse dei governi: e già il solo fatto che da tratto di mare libero si sia trasformato in materia duttile che ogni crisi diplomatica può deformare dice molto su quello che si rischia in un nuovo e precario assetto. Il mondo vorrebbe già archiviare la crisi, chi va per mare non può ancora farlo. Qui, davanti a Khasab, si capisce meglio che altrove che la globalizzazione prova a respirare di nuovo, ma ha ancora il fiato corto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

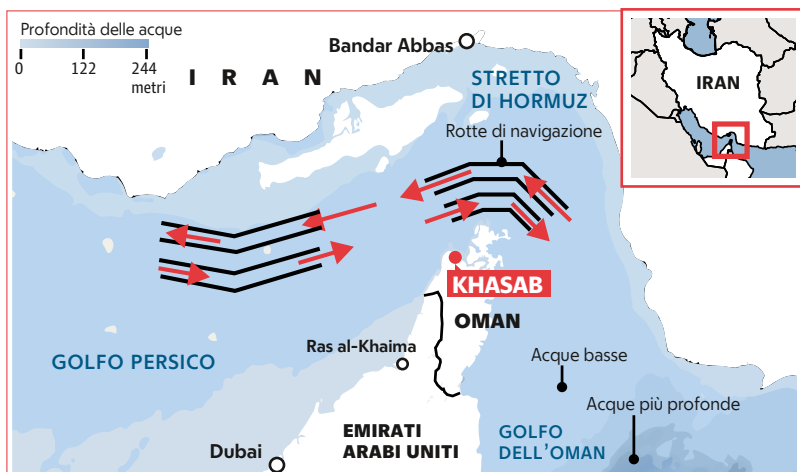
Trump ha scritto che qui “il petrolio scorre” Ma nella realtà tutto si è fermato di nuovo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

127331-ITONXO

Alle sette del mattino
la flotta incastrata nel
Golfo nutre speranze che
a mezzogiorno sfumano



📍 Delfini fotografati a Hormuz, visitabile a bordo di piccole imbarcazioni turistiche. Lo Stretto è ancora a rischio mine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

127331-ITONXO



Lo sblocco completo della navigazione nello Stretto di Hormuz era atteso per ieri

ASSOCIATED PRESS/LAPRESSE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

127331-ITONXO