

## Chokepoint marittimi: il lato fragile della globalizzazione

(Fonte: <https://www.ispionline.it/it/> 15 maggio 2026)



# Chokepoints e la geografia del commercio globale

Quota di traffico globale transitata dai principali corridoi marittimi (2025)



Nota: Le percentuali superano il 100% perché le stesse navi possono transitare attraverso più stretti nel corso di un unico viaggio.

Fonte: elaborazione Ispi su dati Fmi e UNCTAD

ISPI

Non è la prima volta che uno dei più grandi colli di bottiglia del commercio globale viene chiuso di colpo. Il 5 giugno del 1967 a subire questo destino fu il Canale di Suez. Quello stesso giorno Israele lanciò un attacco contro l'Egitto, conquistando in pochi giorni la penisola del Sinai in quella che sarebbe passata alla storia come la "Guerra dei Sei Giorni". Il **Canale di Suez si trasformò** così da principale rotta di comunicazione tra Asia ed Europa a **linea del fronte**. Ecco perché, poche ore dopo l'inizio dei combattimenti, il Cairo ne dichiarò la chiusura e lo fece minare. La decisione fu così inaspettata che 15 navi di otto Paesi diversi rimasero bloccate all'interno. E non vi restarono per poche settimane, bensì per otto anni: Suez fu riaperto solo al termine della guerra dello Yom Kippur (ottobre 1973). Nel frattempo, le petroliere e le navi cargo **furono costrette** quasi a raddoppiare la distanza da percorrere per raggiungere l'Europa, circumnavigando il continente africano e passando dal Capo di Buona Speranza (oggi tornato centrale, per via degli attacchi Houthi nel Mar Rosso).

A differenza di Suez, **lo stretto di Hormuz non può essere sostituito**, almeno nel breve periodo. **Non ci sono rotte alternative** per entrare e uscire dal Golfo Persico. E neanche le infrastrutture terrestri esistenti - l'oleodotto Est-Ovest saudita e quello emiratino costruito nel 2012 - riescono a compensare la chiusura dello stretto. **Ma i piani per fare definitivamente a meno di Hormuz sono già molto concreti**, tra soluzioni tampone immediate e progetti strategici di lungo periodo. L'Iraq ha aperto una nuova rotta terrestre, inviando decine di camion cisterna in Siria, da dove il petrolio viene poi imbarcato nel Mediterraneo. Altri progetti prevedono invece la creazione di nuove infrastrutture: l'Agenzia Internazionale dell'Energia **sostiene** la costruzione di un nuovo oleodotto che colleghi i principali pozzi petroliferi di Iraq e Kuwait al terminal turco di Ceyhan. Netanyahu, da parte sua, ha proposto di far arrivare le tubazioni in Israele, un'ipotesi che, nonostante l'avvicinamento di Tel Aviv ad alcuni Paesi del Golfo (Emirati su tutti), rimane altamente improbabile.

**Non è solo Hormuz a impensierire armatori e spedizionieri: sono 28 i principali colli di bottiglia del trasporto marittimo monitorati** dal Fondo Monetario Internazionale. Si tratta per lo più di **stretti, promontori marittimi, canali** che rappresentano i punti più vulnerabili del commercio globale. Se uno di questi passaggi venisse chiuso - a causa di conflitti o incidenti - l'impatto sarebbe globale.

In cima alle preoccupazioni c'è **lo Stretto di Malacca**, l'imbuto tra Malesia, Singapore e Indonesia che collega l'Oceano Indiano al Mar Cinese Meridionale. Lungo 900 chilometri, da qui **transita oltre un quarto del commercio globale** in termini di volume. In media vi transitano **circa 440 navi al giorno** - tra petroliere, portacontainer e portarinfuse secche - ed è controllato dalla Settima Flotta della marina statunitense. **È la porta della Cina** per le navi che arrivano da tutti i continenti e fa parte dell'arteria lungo cui, fino a febbraio, scorrevano gli idrocarburi mediorientali diretti verso il "Far East". **Malacca**, a differenza di Hormuz, sulla carta **non è un passaggio obbligato**: gli stretti della Sonda e di Lombok - altri passaggi più a sud nell'arcipelago indonesiano - offrono alternative

credibili, ma non equivalenti. La Sonda è troppo poco profonda per molte grandi petroliere; Lombok, invece, è più adatto alle navi di grande tonnellaggio, ma allunga sensibilmente la rotta e aggiunge giorni di navigazione. Per questo anche **una restrizione parziale a Malacca avrebbe effetti immediati su tariffe spot**, capacità disponibile e programmazione delle raffinerie asiatiche. **Il teatro più delicato per i colli di bottiglia commerciali è il Mar Cinese**. Qui si addensano il **maggior numero di chokepoint**: dallo Stretto di Bohai passa quasi il 18% del commercio globale, da quello di Taiwan il 16,9%, da Luzon l'11,8%. Acque in cui **si intrecciano logistica, sicurezza e rivalità geopolitica**. La pressione cinese sui mari regionali, [le dispute con le Filippine nel Mar Cinese Meridionale](#) e la centralità di Taiwan nelle rotte dell'export asiatico rendono questi passaggi particolarmente sensibili a qualsiasi escalation. Questi **passaggi** sono così **delicati**, che non è necessario un intervento militare per metterli a repentaglio: è sufficiente la minaccia di una chiusura per far impennare premi assicurativi, noli marittimi e costi energetici.

In tutto questo, **la crisi di Hormuz sta lasciando il segno**. Se all'Iran venisse lasciato il controllo delle acque e il potere di decidere chi può e non può passare, dietro pagamento di un pedaggio, si creerebbe un **precedente pericoloso**. Anche altri Stati che affacciano su colli di bottiglia naturali potrebbero avanzare pretese analoghe, a scapito dei principi della libertà di navigazione stabiliti da trattati internazionali. Alcune settimane fa il ministro delle finanze indonesiano [ha ventilato](#) l'ipotesi di dividere con Malesia e Singapore gli introiti di un possibile pedaggio nello stretto di Malacca. La proposta è stata successivamente smentita da tutti i governi interessati. Tuttavia, il solo fatto che se ne discuta racconta quanto **questi colli di bottiglia possano trasformarsi da infrastrutture nate per unire i mercati globali a strumenti di pressione geopolitica**. E, quindi, a **simboli della frammentazione del commercio mondiale**.