

Hormuz e gli altri 6 stretti: chi controlla il commercio globale e quanto incassa

di Milena Gabanelli e Giuseppe Sarcina (Fonte: <https://www.corriere.it/> 25 maggio 2026)



Le guerre e la geopolitica agitano i mari di mezzo mondo. Una certezza come la libertà di navigazione, che sembrava ormai incorporata nel senso comune di quasi tutte le nazioni del pianeta, comprese quelle governate da regimi dispotici, ora viene messa in discussione. Tutto è iniziato con la guerra innescata da Donald Trump e Benjamin Netanyahu contro l'Iran. I Pasdaran hanno reagito ai bombardamenti bloccando lo Stretto di Hormuz, una delle sette porte d'oro che tengono in vita l'economia globale. Le norme fissate dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (Unclos), entrata in vigore nel 1994, sono chiare: si deve versare un pedaggio solo negli snodi artificiali aperti dagli uomini, come Suez e Panama. Fa eccezione lo Stretto del Bosforo regolato, come vedremo, dalla Convenzione di Montreux che riconosce alla Turchia la facoltà di riscuotere una tassa sulle imbarcazioni in transito.

La storia recente della legislazione marittima internazionale comincia nel 1958 con la prima Convenzione Onu, che fissa il principio della libertà di navigazione.

La storia recente della legislazione marittima internazionale comincia nel 1958 con la prima Convenzione Onu, che fissa il principio della libertà di navigazione. Da lì in avanti si susseguono diversi round negoziali, fino ad arrivare all'intesa risolutiva del 1982 che si fonda su un compromesso. Le due superpotenze dell'epoca, Usa e Urss, accettano la sovranità degli altri Paesi sulle acque territoriali fino a 12 miglia dalla costa. In cambio ottengono libertà di transito per i loro sottomarini e per le navi militari nei sette Stretti più importanti. Quell'equilibrio, che è

sopravvissuto alla fine della Guerra Fredda, oggi è minacciato dalle ripercussioni della guerra tra Stati Uniti e Iran.

Hormuz

È l'epicentro della crisi in Medio Oriente: collega il Golfo Persico all'Oceano Indiano. La larghezza minima è di 34 chilometri e separa le coste dell'Iran da quelle dell'Oman. **Prima della guerra era l'esempio perfetto di come l'interesse comune per gli affari e i commerci prevalesse sulle rivalità politiche** tra Teheran e le monarchie del Golfo. La navigazione era libera e sicura e l'Iran non aveva mai ostacolato in modo così pervasivo l'ingente flusso di petroliere e navi cargo. **Da qui transitavano circa 20 milioni di barili di petrolio al giorno, una quota pari al 20% del fabbisogno mondiale e il 19% del consumo globale di gas liquido.** Nell'elenco delle materie prime strategiche figurano anche gasolio, jet fuel (il carburante per gli aerei), fertilizzanti, semiconduttori, alluminio e sostanze chimiche di base indispensabili all'industria farmaceutica. I Paesi esportatori sono Arabia Saudita, Emirati Arabi, Kuwait, Bahrein, Iran, Iraq e Qatar che, oltre a procurare il gas liquido, fornisce anche i gas speciali per la produzione di chip (neo, elio, argo, kripton e xeno). I principali clienti del Golfo, via Hormuz, sono i Paesi asiatici: Cina, India, Giappone e Corea del Sud. Pechino acquista 5,5 milioni di barili di greggio dai Paesi del Golfo, vale a dire il 6% del consumo cinese. E l'Iran pesa solo per l'1,5% sul totale. Le vere difficoltà toccano l'Europa. I Paesi dell'Unione importano petrolio soprattutto dall'Arabia Saudita, ma il problema più urgente è quello del gas naturale che copre il 22% della produzione di elettricità per uso civile (luce, riscaldamento) e il 38% per gli impieghi industriali. Il 10% del fabbisogno dei 27 membri Ue proviene dal Qatar. L'Italia è tra gli Stati più esposti. Nel 2025 ha consumato 63,4 miliardi di metri cubi di gas liquido: circa 5 miliardi di metri cubi sono arrivati dal Qatar, per un controvalore di 2,3 miliardi di euro.

Dal 28 febbraio 2026, dopo l'attacco israelo-americano, i pasdaran hanno cominciato a minare le acque internazionali nello Stretto di Hormuz, costringendo le navi a lambire la costa iraniana, fino alla strozzatura finale del braccio di mare. **Dal 24 aprile chi vuole passare deve versare un pedaggio illegale agli iraniani: fino a 2 milioni di dollari per le grandi petroliere e le navi cargo da liquidare, a quanto pare, in yuan (la moneta cinese) o criptovalute.** Più o meno la stessa somma verrebbe estorta alle altre navi cargo. Risultato: il traffico complessivo è ora pari solo al 5% rispetto al periodo precedente al conflitto. Dall'esito degli accordi in corso capiremo se il pizzo verrà eliminato o meno e se sarà tolto il blocco Usa alle petroliere battenti bandiera iraniana.



COSA TRANSITA

- **Petrolio** → 20% del consumo globale
- **Gas liquido** → 19% del consumo globale
- Jet fuel, gasolio, fertilizzanti, principi farmaceutici, semiconduttori, alluminio



PAESI ESPORTATORI

Arabia Saudita, Emirati Arabi, Kuwait, Qatar, Bahrein, Iraq, Iran



PAESI DI DESTINAZIONE

Paesi asiatici → Cina, India, Giappone e Corea del Sud
Unione europea → Petrolio e gas naturale per uso civile e industriale



PASSAGGIO

Libero fino al 28 febbraio 2026

Oggi: bloccato

Gli iraniani impongono un pedaggio fino a 2 milioni di dollari da pagare in yuan o in criptovalute

Bab el-Mandeb

L'altro passaggio monitorato con apprensione dai governi e dalle imprese è Bab el-Mandeb, che divide lo Yemen da Gibuti e dall'Eritrea. Da qui si snoda un lungo corridoio che parte dal Mediterraneo, supera il Canale di Suez, entra nel Mar Rosso e sbocca nell'Oceano Indiano. È un'arteria che smista il 12% del commercio globale, con almeno 19 mila passaggi di navi all'anno. Il mix di merci è simile a quello di Hormuz. Il protagonista dei traffici è il greggio. Prima della guerra transitavano 6,2 milioni di barili al giorno, oggi si sfiorano i 13 milioni di barili visto che l'Arabia Saudita ha iniziato a dirottare una parte ingente della sua produzione. Da Bab el-Mandeb passano anche le merci che da Cina, Indocina e Corea del Sud sono destinate all'Europa; e l'export europeo verso l'Asia. Infine grano e fertilizzanti per l'Africa e il Medio Oriente.

Il quadro, però, è turbolento. Gli Houthi, i ribelli dello Yemen alleati dell'Iran, dal 2023 al 2025 hanno condotto ripetuti attacchi contro i mercantili, costringendo gli armatori a circumnavigare il continente africano. Una deviazione che si è tradotta in un costo aggiuntivo stimato in 7-9 miliardi di dollari all'anno per l'economia globale. A fine novembre 2025 si erano visti i segnali di una parziale ripresa del traffico. Ma il conflitto in Iran ha riattivato l'allarme: gli Houthi stanno pensando di seguire il modello Hormuz e imporre un pedaggio di 5 milioni di dollari per ogni nave che transita da Bab el-Mandeb, attribuendo un nuovo, beffardo significato al nome che significa «Porta delle lacrime».



COSA TRANSITA

Petrolio e merci ----> **12%** del commercio globale

PASSAGGIO

Stretto di Bab el-Mandeb: libero
Gli Houthi per 2 anni hanno attaccato i mercantili. Ora minacciano pedaggi per 5 milioni di dollari a nave

Canale di Suez: pedaggio all'Egitto
Petroliere e portacontainer: **1 milione di \$**
Mercantili: **circa 300 mila \$**



TRAFFICO

Dai Paesi asiatici verso l'Europa e viceversa

Canale di Suez

Le tensioni a Bab el-Mandeb si riflettono sulla stabilità del Canale di Suez. Il passaggio artificiale è lungo 193 chilometri e collega il Mar Mediterraneo al Mar Rosso. Fu costruito da una società francese e inaugurato nel 1869. Nel 1888 venne dichiarato zona neutrale con la Convenzione di Costantinopoli e posto sotto il protettorato della Gran Bretagna. Il Canale è stato per molto tempo al centro di diversi conflitti. Nel 1956 è stato nazionalizzato dallo Stato egiziano. Da questo snodo passa il 12% del commercio globale con una grande varietà di merci: petrolio e prodotti raffinati, gas liquido, cereali, automobili, elettronica, abbigliamento, fertilizzanti, macchinari e altro ancora. Il traffico di petroliere e portacontainer è intenso nella doppia direzione: dal Medio Oriente e dall'Africa sia verso l'Europa che verso l'Asia. Dalla Cina e dal Sud-est asiatico giungono nei porti europei una miriade di beni manifatturieri. Dai Paesi europei, Italia compresa, partono prodotti chimici, macchinari, rottami metallici, carta e agroalimentare. **Chi naviga nel Canale deve pagare il pedaggio alla Suez Canal Authority che fa capo direttamente al governo egiziano. Il costo dipende dalla stazza: dai 300 mila dollari per un mercantile portarinfuse, fino ad un massimo di 1 milione. Il Canale è una fonte cospicua di reddito per le casse pubbliche egiziane: nel 2023 l'incasso è stato di 10,3 miliardi di dollari. Nel 2024, a causa degli attacchi degli Houthi, i ricavi sono scesi a 4 miliardi di dollari e una cifra simile è stimata per il 2025.**

Lo Stretto del Bosforo (...) è un valico marittimo di grande importanza strategica non solo per il commercio, ma anche per gli equilibri geopolitici (...)

Bosforo

Lo **Stretto del Bosforo** attraversa Istanbul, in Turchia, con una larghezza di appena 700 metri. Il Bosforo è lungo 30 chilometri cui vanno aggiunti gli altri 61 chilometri dello Stretto dei Dardanelli. Il corridoio naturale che collega il Mar Nero con il Mar di Marmara e poi con il Mediterraneo è un valico marittimo di grande importanza strategica non solo per il commercio, ma anche per gli equilibri geopolitici, in particolare dopo l'attacco dell'armata putiniana contro l'Ucraina. Sul Mar Nero si affacciano sei Paesi: Ucraina, Russia, Georgia, Romania, Bulgaria e Turchia. **La Russia invia le sue petroliere cariche di greggio** (circa il 3,5% circa del consumo mondiale) e i suoi cargo con prodotti petrolchimici raffinati, fertilizzanti, carbone, acciaio. Fino al febbraio 2022, buona parte di questo export faceva rotta sull'Europa, adesso i clienti sono la Cina e altri Paesi asiatici.

Passa da qui anche il commercio mondiale di grano, orzo, mais, proveniente da Russia e Ucraina e destinato soprattutto al Nord Africa e al Medio Oriente. Nel 2022 si è rischiato il blocco totale. La Turchia e le Nazioni Unite riuscirono a mediare un accordo con i russi e gli ucraini e il traffico è ripreso, ma non più a pieno regime.

La Convenzione di Montreux - firmata nel 1936 da Turchia, Francia, Grecia, Romania, Regno Unito e Unione Sovietica - riconosce al governo turco la facoltà di incassare una tassa di transito. Per esempio una nave da 10 mila tonnellate paga 17 mila dollari. Nel 2024, a fronte del passaggio di 51.058 mercantili, la Turchia ha incassato 227,4 milioni di dollari.



COSA TRANSITA

- **Greggio**, prodotti petrolchimici raffinati, fertilizzanti, carbone, acciaio
- **Cereali**



PAESI CHE LO UTILIZZANO

- **Ucraina** verso Nordafrica e Medio Oriente
- **Russia** verso Cina e altri Paesi asiatici



PASSAGGIO

Il governo turco ha facoltà di incassare una tassa in base alla stazza

Gibilterra

Le antiche «Colonne d'Ercole» separano Spagna e Marocco, con una distanza minima di 13 chilometri, e collegano il Mar Mediterraneo all'Oceano Atlantico. La sovranità fisica sulle coste è divisa fra Regno Unito (Rocca di Gibilterra), Spagna e Marocco, ma il transito è completamente libero, come prevede la Convenzione per la libera navigazione dei mari. Lo Stretto è il passaggio chiave per i commerci tra i Paesi europei, africani e mediorientali con gli Stati Uniti, l'America

Latina e, in parte, l'Asia. Da qui passano oltre 100 mila navi all'anno, una ogni cinque minuti. Le petroliere costituiscono circa il 30% delle imbarcazioni. Poi ci sono portacontainer cariche di cereali, automobili, materie prime, prodotti manifatturieri di ogni tipo. Il flusso, chiaramente, è bidirezionale e raramente le navi viaggiano vuote.

Lo Stretto è monitorato anche dalle autorità militari britanniche, spagnole e dagli organismi della Nato. Dal 2022 Mosca ha intensificato l'attività militare nel Mediterraneo, suscitando l'attenzione dell'Alleanza Atlantica. Nel 2025 è stato registrato il passaggio di 43 navi da guerra russe.



COSA TRANSITA

 **Petrolio e merci** → oltre **100 mila navi** all'anno

PAESI CHE LO UTILIZZANO

 Rotte fra **Europa, Nordafrica, Medioriente, Stati Uniti, America Latina e Asia**

PASSAGGIO

 **Libero**

Malacca

È uno Stretto di cui si parla poco, ma ha una funzione chiave per l'economia asiatica. Si trova tra Indonesia, Malesia e Singapore; è lungo 800 chilometri di lunghezza, con una larghezza minima di 2,7 chilometri. **A est** si apre il Mare cinese meridionale, **a ovest** si va verso l'Oceano Indiano, il Medio Oriente e quindi, attraverso Bab El Mandeb e Suez, verso l'Europa. Acque da sempre infestate da pirati: nel 2025 sono state assaltate 108 navi. Il rischio ha spinto le compagnie assicurative ad aumentare le polizze di circa 10-30 mila dollari per ogni passaggio dallo Stretto: **Malacca viene attraversata da 100 mila navi all'anno che dall'Asia si dirigono verso i mercati occidentali e viceversa. Ciò significa una quota pari al 40% del traffico marittimo globale.** E' l'incrocio in cui confluiscono le diverse catene di approvvigionamento petrolifero della Cina, che partono dal Golfo Persico e dal Mar Rosso. **Il transito è libero, ma lo scorso 22 aprile il ministro delle finanze indonesiano Yudhi Sadewa, ispirato dalle mosse iraniane, ha ventilato l'idea di imporre un pedaggio alle petroliere, suscitando la dura reazione di Pechino. Tanto che il governo indonesiano ha subito ripudiato il progetto.**



COSA TRANSITA

- **40%** del traffico marittimo globale
- Dall'**Asia** verso i **mercati occidentali** e viceversa
- Confluisce il petrolio che parte da **Golfo Persico e Mar Rosso** diretto in **Cina**



PASSAGGIO

Libero

Il ministro delle finanze indonesiano ha ventilato l'idea di un pedaggio

Canale di Panama

Dall'altra parte del mondo c'è il Canale di Panama, inaugurato nel 1914. Se ne occupò direttamente il governo federale americano, mobilitando il genio militare su iniziativa del presidente Theodore Roosevelt. Costò la vita a 5 mila lavoratori. Collega l'Oceano Atlantico al Pacifico con un doppio sistema di chiuse per consentire il passaggio a navi più imponenti e con un pescaggio più profondo.

Dal 1999 lo Stato di Panama controlla il Canale, che permette alle merci prodotte sulla costa est americana di dirigersi verso l'Asia senza fare il giro del mondo. Naturalmente, vale anche il contrario: i prodotti orientali sbarcano direttamente nei porti della East coast. **Nel 2024 ha registrato 11.240 transiti commerciali carichi di gas liquido, petrolio, benzina, automobili e un'infinità di articoli industriali.** Il passaggio è a pagamento, perché il Canale è un'opera artificiale che richiede la costante gestione da parte di personale specializzato. **Il sistema di riscossione è gestito dall'Autoridad del Canal de Panamá (ACP), una società di diritto pubblico.** Anche qui come a Suez il pedaggio dipende dalla stazza: si va dai 475 mila dollari fino ad 1 milione e 125 mila dollari.



COSA TRANSITA

Gas liquido, petrolio, benzina, automobili e prodotti industriali



PAESI CHE LO UTILIZZANO

Stati della costa est Usa verso l'**Asia** e viceversa e **Sudamerica**



PASSAGGIO

Pedaggio all'autorità panamense

A seconda della stazza, da 475 mila \$ a 1 milione e 125 mila \$



Infografica di Cristina Pirola

Nel 2024 l'Autoridad ha incassato complessivamente 4,84 miliardi di dollari, versandone una parte al Tesoro panamense. Nel 2025 Donald Trump ha minacciato di riprendersi il Canale: accusava le autorità panamensi di aver lasciato troppo spazio alla Ck Hutchison, compagnia cinese che operava nei porti di Balboa e Cristobal, collocati alle estremità del canale. Nel gennaio del 2026, su pressione americana, la Corte Suprema di Panama ha dichiarato incostituzionale la licenza assegnata ai cinesi. La gestione dei due porti è stata provvisoriamente affidata alla società italo-svizzera Msc e alla danese Maersk, con il coinvolgimento anche del fondo americano BlackRock.