

## Chi controlla i 7 stretti. Dove si paga e a chi

*Le merci transitano da un continente all'altro via nave. Violato per la prima volta il diritto alla libera navigazione, quali possono essere le conseguenze sul commercio globale*

di Milena Gabanelli e Giuseppe Sarcina

Le guerre e la geopolitica agitano i mari di mezzo mondo. Una certezza come la libertà di navigazione, fissata nel 1958 con la prima Convenzione Onu e 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, entrata in vigore nel 1994, sono chiare: si deve versare un pedaggio solo negli snodi aperti dagli uomini, come Suez e Panama. Fa eccezione, come vedremo, lo Stretto del Bosforo.



## **Hormuz**

È l'epicentro della crisi in Medio Oriente: collega il Golfo Persico all'Oceano Indiano. 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 l'ingente flusso di petroliere e navi cargo in modo così pervasivo. Da qui transitavano il 20% del fabbisogno mondiale di petrolio e il 19% del gas liquido, ma anche gasolio, jet fuel (il carburante per gli aerei), fertilizzanti, semiconduttori, alluminio, e sostanze chimiche di base cruciali per l'industria farmaceutica. I Paesi esportatori sono Arabia Saudita, Emirati Arabi, Kuwait, Bahrein, Iran, Iraq e Qatar, che oltre al gas liquido fornisce anche i gas speciali per la produzione di chip, come neo, elio, argo, kripton e xeno. I principali clienti del Golfo, via Hormuz, sono Cina, India, Giappone e Corea del Sud. Ma le vere difficoltà toccano i Paesi Ue: il 10% del fabbisogno di gas liquido proviene dal Qatar, e l'Italia è tra gli Stati più esposti. Dopo l'attacco israelo-americano, i pasdaran hanno cominciato a minare le acque internazionali nello Stretto, costringendo le navi a lambire la costa iraniana. Dal 24 aprile chi vuole passare deve versare un pedaggio illegale agli iraniani: fino a 2 milioni di dollari da liquidare, a quanto pare, in yuan o criptovalute. 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.

## **Bab el-Mandeb**

L'altro passaggio monitorato con apprensione dai governi e dalle imprese è Bab el-Mandeb. 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.

Il mix di merci è simile a quello di Hormuz, ma passano anche i container che da Cina, Sudest asiatico, Indocina e Corea del Sud sono destinati all'Europa. E l'export europeo verso l'Asia, oltre a grano e fertilizzanti per l'Africa e il Medio Oriente.

Gli Houthi, i ribelli dello Yemen alleati dell'Iran, hanno condotto ripetuti attacchi contro i mercantili, ma a fine novembre 2025 si erano visti i segnali di una parziale ripresa del traffico. Ora 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.

## **Canale di Suez**

Le tensioni a Bab El-Mandeb si riflettono sulla stabilità del Canale di Suez, che collega il Mar Mediterraneo al Mar Rosso. Fu costruito nel 1869 da una società francese e nel 1956 è stato nazionalizzato dallo Stato egiziano. Da questo snodo passa il 12% del commercio globale: petrolio e prodotti raffinati, gas liquido, cereali, automobili, elettronica, abbigliamento, fertilizzanti, macchinari ecc. Il traffico è nella doppia direzione: dal Medio Oriente e dall'Africa sia verso l'Europa che verso l'Asia. Dalla Cina e dal Sud-est asiatico verso i porti europei, e dai Paesi europei, Italia compresa, partono prodotti chimici, macchinari, rottami metallici, carta, agroalimentare. Si deve pagare il pedaggio alla Suez Canal Authority che fa capo direttamente al governo egiziano. Il costo dipende dalla stazza: dai 300 mila dollari fino ad un massimo di 1 milione. Nel 2023 l'incasso è stato di 10,3 miliardi di dollari. A causa degli attacchi degli Houthi i ricavi sono scesi a 4 miliardi di dollari.

## **Bosforo**

Il Bosforo è un corridoio naturale che collega il Mar Nero con il Mar di Marmara e poi con il Mediterraneo. Sul Mar Nero si affacciano Ucraina, Russia, Georgia, Romania, Bulgaria e Turchia. La Russia invia le sue petroliere cariche di greggio, 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, poi Turchia e Onu 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, 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.

## **Gibilterra**

Le antiche Colonne d'Ercole separano Spagna e Marocco, e collegano il Mar Mediterraneo all'Oceano Atlantico. 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: il 30% sono petroliere, il resto portacontainer e mercantili carichi di cereali, automobili, materie prime, prodotti manifatturieri. Il flusso, bidirezionale, è completamente libero. Lo Stretto è monitorato dalle autorità militari britanniche, spagnole e dagli organismi della Nato. Dal 2022 Mosca ha intensificato l'attività militare nel Mediterraneo, e nel 2025 è stato registrato il passaggio di 43 navi da guerra russe.

## **Malacca**

Lo stretto si trova tra Indonesia, Malesia e Singapore; è lungo 800 chilometri, 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. Ogni passaggio dallo stretto comporta un aumento di polizza di circa 10-30 mila dollari perché sono acque infestate dai pirati. 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. È 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 (al momento rientrata) di imporre un pedaggio alle petroliere.

## **Canale di Panama**

Il canale collega l'Oceano Atlantico al Pacifico, e permette alle merci prodotte sulla costa est americana di dirigersi verso l'Asia senza fare il giro del mondo, e ai prodotti orientali di sbarcare direttamente nei porti della East coast. Nel 2024 ha registrato 11.240 transiti commerciali carichi di gas liquido, petrolio, benzina, automobili e articoli industriali.

Il passaggio è a pagamento, perché il Canale è un'opera artificiale che richiede la costante gestione da parte di personale specializzato. La riscossione è gestita dall'Autoridad del Canal de Panamá (Acp), una società di diritto pubblico, e il pedaggio dipende dalla stazza: la cifra massima è 1 milione e 125 mila dollari. Nel 2024, l'Autoridad ha incassato complessivamente 4,84 miliardi di dollari. Nel 2025, Donald Trump ha minacciato di riprendersi il Canale accusando le autorità panamensi di lasciare troppo spazio alla compagnia cinese Ck Hutchsion che operava nei porti collocati alle estremità del canale. Ora la gestione è stata provvisoriamente affidata alla società italo-svizzera Msc e alla danese Maersk, con il coinvolgimento anche del fondo americano BlackRock.