

ANALISI GIURIDICA ED ECONOMICA DELLA CHIUSURA DELLO STRETTO DI HORMUZ

Alessandro Giorgetta
Università degli Studi di Roma Guglielmo Marconi



International Institute for Global Analyses

Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses
Piazza dei Navigatori 22, 00147 – Rome (Italy)

The views and opinions expressed in this publication are those of the authors and do not represent the views of the Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses unless explicitly stated otherwise.

© 2025 Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses
© 2025 Alessandro Giorgetta

First Edition: June 2025

Analytical Dossier 16/2025 - ISSN 2704-6419

www.vision-gt.eu
info@vision-gt.eu

ANALISI GIURIDICA ED ECONOMICA DELLA CHIUSURA DELLO STRETTO DI HORMUZ

Alessandro Giorgetta
Università degli Studi di Roma Guglielmo Marconi



Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses

ANALISI GIURIDICA ED ECONOMICA DELLA CHIUSURA DELLO STRETTO DI HORMUZ

Alessandro Giorgetta
Università degli Studi di Roma Guglielmo Marconi

SOMMARIO

Lo Stretto di Hormuz, situato tra l'Oman e l'Iran, ha notevole rilevanza strategica nel trasferimento via mare di petrolio e gas naturale liquefatto (GNL). Una sua chiusura anche temporanea comporterebbe: (i) rialzi repentini dei prezzi energetici e dei costi di trasporto marittimo, (ii) contrazioni del PIL nei paesi importatori, nonché significative perdite di gettito per gli stessi esportatori del Golfo, e (iii) una crisi del diritto della navigazione con potenziali *escalation* militari e contenziosi multilaterali. L'articolo analizza i canali di trasmissione degli *shock* economici, il quadro giuridico UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea* – Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare) e le possibili strategie per affrontare la situazione.

PAROLE CHIAVE: Stretto di Hormuz; Iran; diritto della navigazione.

I. La rilevanza strategica dello Stretto e la capacità di *bypass*

Con l'*escalation* militare tra Iran, Israele e Stati Uniti, la minaccia di un blocco iraniano dello Stretto di Hormuz (in arabo *Bab as-Salam*: la "Porta della Pace") è tornata d'attualità.

Le petroliere navigano lo Stretto in acque internazionali quando sono scariche; quando sono a pieno carico sono invece costrette a navigare in acque iraniane, perché altrove i fondali sono bassi e rischiano di incagliarsi. Lo Stretto, largo appena 33 chilometri, è inoltre minato con dispositivi di controllo remoto. Per l'Iran è, quindi, relativamente facile bloccare il passaggio delle petroliere straniere.

Secondo l'*U.S. Energy Information Administration*, nel 2024 sono passati attraverso lo stretto un quinto del gas liquefatto e

fino a un quarto del greggio consumato a livello globale ⁽¹⁾ e nel 1° trimestre 2025 il dato è rimasto stabile. La semplice prospettiva di interruzione ha già fatto salire le quotazioni del Brent di ~10 \$/bbl come “*geopolitical risk premium*” ⁽²⁾.

Oltre il 70 % del greggio che transita per lo Stretto è destinato all’Asia (Cina India, Giappone); per il GNL, il Qatar invia più di 80 % delle sue esportazioni attraverso lo Stretto, rendendolo un *choke-point* anche per il gas liquefatto ⁽³⁾.

Saudi Aramco e ADNOC, le due compagnie petrolifere nazionali rispettivamente dell’Arabia Saudita e dell’Emirato di Abu Dhabi dispongono di due oleodotti che “aggirano” Hormuz — *East-West Pipeline* (6 mb g) e *Habshan–Fujairah* (1,5 mb g) — la cui capacità inutilizzata stimata è di 2,6 mb g ⁽⁴⁾. Dunque, anche qualora tali rotte dovessero essere attivate al massimo, si stima che oltre 8 mb g resterebbero senza sbocco ⁽⁵⁾, mentre le alternative irachene (*Kirkuk–Ceyhan*) sono oggi inattive o a *throughput* ridotto ⁽⁶⁾.

II. Le previsioni sulle conseguenze economiche

Alcune simulazioni del Fondo Monetario Internazionale e della Banca Mondiale indicano che un’interruzione totale di Hormuz spingerebbe il prezzo del Brent ad oltre 130 \$/bbl (+60 %) e aggiungerebbe 1,5 pp all’inflazione globale nel primo anno ⁽⁷⁾. Gli effetti sarebbero asimmetrici: importatori quali UE, India e Giappone vedrebbero peggiorare i saldi delle partite correnti e i deflatori del PIL, mentre gli esportatori del *Middle East & North Africa* perderebbero volumi pur beneficiando di prezzi più alti: in particolare, Arabia Saudita, UAE e Iraq subirebbero un calo netto di entrate fiscali valutato fra 3 e 4 % del PIL ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504&utm>

⁽²⁾ <https://www.reuters.com/business/energy/oil-open-higher-us-strikes-iran-boost-supply-risk-premium-2025-06-22/>

⁽³⁾ <https://www.wsj.com/livecoverage/iran-israel-conflict-latest-news/card/will-iran-attempt-to-block-the-strait-of-hormuz--dyOkGjRHBV971OSKOAVU?utm>

⁽⁴⁾ <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504&utm>

⁽⁵⁾ <https://www.energyintel.com/00000197-8318-def3-a19f-fbdf42350000?utm>

⁽⁶⁾ <https://www.reuters.com/business/energy/turkey-says-nothing-yet-iraq-oil-pipeline-restart-2025-02-19/?utm>

⁽⁷⁾ <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/10/26/commodity-markets-outlook-october-2023-press-release?utm>

⁽⁸⁾ [imf.org](https://www.imf.org)

Sul mercato assicurativo, i premi *war-risk* per super-petroliere (VLCC o *Very Large Crude Carrier*) nei passaggi Hormuz sono saliti del 60 % rispetto ai livelli pre-crisi ⁽⁹⁾, con costi addizionali fino a 8 \$/bbl.

Quanto alla logistica, i noli VLCC sulla rotta Golfo Persico-Asia sono già aumentati del 20 % nella settimana 10-17 giugno 2025 ⁽¹⁰⁾.

Aumenti dei costi combustibile marittimo (+70 %) e assicurativi si trasmettono ai noli containerizzati, incidendo sui prezzi di beni a lunga distanza (fertilizzanti, semiconduttori) e rallentando la transizione “*just-in-time*” verso *stock* strategici più alti.

Un prezzo del petrolio sopra 120 \$ incentiverebbe investimenti in rinnovabili e veicoli elettrici; tuttavia, l’aumento dei tassi d’interesse nominali per contenere l’inflazione renderebbe più costoso il capitale a lungo termine. Sul punto, le analisi dell’*International Energy Agency* indicano da sempre effetti netti contrastanti: all’accelerazione nella domanda di tecnologie verdi fanno da contraltare i ritardi nei progetti a causa dei costi di finanziamento più elevati.

III. La cornice giuridica

Sul piano del diritto contrattuale marittimo e assicurativo, nei *charter-parties* (contratti di nolo) le clausole “*war risk*” consentono al noleggiatore di dirottare o rifiutare viaggi ritenuti eccessivamente pericolosi; la chiusura integrale dello Stretto potrebbe rappresentare una causa di forza maggiore con possibile risoluzione o *frustration* del contratto.

Quanto al diritto internazionale pubblico, lo Stretto è qualificato come “*Straits used for international navigation*” (Parte III, artt. 37-44 UNCLOS) e l’art. 38 di tale Convenzione sancisce un diritto di “*transit passage*” inalienabile, che include la navigazione, il sorvolo e il passaggio subacqueo, non sospendibile unilateralmente. L’Iran ha firmato ma non ratificato la Convenzione; tuttavia, gran parte delle norme sui transiti è considerata consuetudine internazionale, dunque *ex se* vincolante

⁽⁹⁾ <https://www.insurancebusinessmag.com/us/news/breaking-news/shipping-cover-leaps-by-60-as-tensions-rise-539563.aspx?utm>

⁽¹⁰⁾ <https://www.reuters.com/business/energy/middle-east-conflict-slows-tanker-bookings-lifts-rates-2025-06-16/?utm>

(¹¹). Gli USA, a loro volta, non sono parte della Convenzione, ma applicano il regime come *customary law*. Entrambe le parti sarebbero dunque vincolate, sebbene non manchino ambiguità interpretative (¹²). La chiusura dello Stretto costituirebbe una «*interdizione dello spazio marittimo internazionale*» senza autorizzazione del Consiglio di Sicurezza delle N.U. e violerebbe l'art. 2 §4 dello Statuto delle N.U. Tra i precedenti sul punto, la Risoluzione 598 (1987) sul conflitto Iran-Iraq che riaffermò la libertà di navigazione nello Stretto (¹³).

Di fronte a questa situazione, si aprono tre scenari.

Il primo: sulla base del Capitolo VII dello Statuto delle N.U. (¹⁴), il Consiglio di Sicurezza potrebbe autorizzare operazioni navali di coalizione per ripristinare la libertà di transito.

Il secondo: gli Stati di bandiera potrebbero inoltre scortare le proprie navi (*Self-help/Escorting convoys*).

Il terzo: eventuali ritorsioni commerciali (dazi, tariffe) sarebbero giustificabili come misure di sicurezza nazionale, ma aprirebbero contenziosi sul c.d. “abuso dell’eccezione” (WTO/GATT, art. XXI).

La storia recente e gli attuali equilibri diplomatici rendono plausibile una risposta nazionale o di coalizione ristretta (secondo scenario), seguita – se la crisi dovesse protrarsi – da misure commerciali protettive giustificate come questioni di sicurezza (terzo scenario). Solo in ultima istanza, e con notevole incertezza sul voto, si aprirebbe la via ad un mandato coercitivo del Consiglio di Sicurezza (primo scenario).

(¹¹) Le fonti del diritto internazionale pubblico sono tradizionalmente elencate nell'articolo 38, paragrafo 1, dello Statuto della Corte Internazionale di Giustizia, che identifica: (i) le convenzioni internazionali, sia generali che particolari; (ii) la consuetudine internazionale, come prova di una prassi generale accettata come diritto; (iii) i principi generali di diritto riconosciuti dalle nazioni civili; (iv) le decisioni giudiziarie e la dottrina più autorevole, come mezzi sussidiari per la determinazione delle norme giuridiche. La consuetudine internazionale si compone di due elementi: (a) la prassi costante degli Stati (elemento oggettivo) e (b) la convinzione che tale prassi sia obbligatoria (*opinio iuris*).

(¹²) https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2472065&utm

(¹³) “I Membri devono astenersi nelle loro relazioni internazionali dalla minaccia o dall'uso della forza, sia contro l'integrità territoriale o l'indipendenza politica di qualsiasi Stato, sia in qualunque altra maniera incompatibile con i fini delle Nazioni Unite.”.

(¹⁴) Il Capitolo VII dello Statuto delle Nazioni Unite, intitolato “Azione rispetto a minacce alla pace, violazioni della pace e atti di aggressione”, definisce le procedure per affrontare situazioni che minacciano la pace e la sicurezza internazionale. In particolare, stabilisce che il Consiglio di Sicurezza può determinare l'esistenza di tali minacce e adottare misure per ripristinare la pace, che possono includere sanzioni economiche, embargo, o in casi estremi, l'uso della forza.

Vediamo perché.

IV. Le possibili reazioni sulla base del diritto internazionale: 1/3 – L'intervento diretto del Consiglio di Sicurezza volto ad autorizzare operazioni navali di coalizione per ripristinare la libertà di transito

Allo stato, è una ipotesi poco probabile. Russia e Cina chiedono un cessate il fuoco e hanno criticato gli *strike* di Israele ed USA ⁽¹⁵⁾ ⁽¹⁶⁾; è dunque verosimile che questi Stati pongano il veto a una risoluzione che autorizzi operazioni coercitive contro l'Iran. Inoltre, anche se il veto non intervenisse, resta il fatto che negoziarne il testo, votarlo e predisporre la forza multinazionale richiederebbe settimane, mentre gli effetti economici di un blocco di Hormuz si manifestano in ore.

V. Le possibili reazioni sulla base del diritto internazionale: 2/3 – L'esercizio del diritto di legittima difesa collettiva da parte degli Stati (*Self-help/Escorting convoys*)

Peraltro, l'unico caso simile (*Earnest Will*) non fu autorizzato ex artt. 42-43 Carta ONU; gli Stati preferirono procedere autonomamente, proprio per evitare la paralisi del Consiglio ⁽¹⁷⁾, richiamando il diritto di legittima difesa collettiva (art. 51 Carta ONU) e la consuetudine sul "*transit passage*" che consentono l'uso di navi militari in scorta, anche senza voto ONU.

Le marine statunitense, britannica e francese hanno già unità di superficie e pattugliatori nell'area del conflitto: avviare convogli richiede solo decisione politica e accordi bilaterali con gli armatori. Tuttavia, il rischio di confronto armato resta elevato.

⁽¹⁵⁾ <https://nypost.com/2025/06/22/world-news/kremlin-warns-that-other-nations-ready-to-give-iran-nukes-dangerous-escalation-has-begun/?utm>

⁽¹⁶⁾ <https://www.reuters.com/world/middle-east/un-security-council-meet-sunday-over-us-strikes-iran-2025-06-22/?utm>

⁽¹⁷⁾ Ci si riferisce alla fase finale della guerra Iran-Iraq (1980-1988), detta "*Tanker War*": l'Iran colpiva i mercantili che rifornivano l'Iraq; Bagdad reagiva contro il traffico iraniano. Le incursioni mettevano a rischio anche le petroliere di stati terzi che transitavano nel Golfo Persico. Nel gennaio 1987 il Kuwait chiese protezione sia a Stati Uniti sia a URSS. Washington accettò di scortare 11 petroliere kuwaitiane a condizione che issassero la bandiera USA (*reflagging*) e fossero armate di equipaggi statunitensi per la difesa di punto. Non vi fu autorizzazione del Consiglio di Sicurezza ONU. Gli USA giustificarono l'operazione con il diritto consuetudinario di libertà di navigazione e la tutela dei propri cittadini e beni (art. 51 Carta ONU – legittima difesa collettiva su richiesta dello Stato interessato).

VI. Le possibili reazioni sulla base del diritto internazionale: 3/3 - Ritorsioni commerciali

Imporre dazi o tariffe è più semplice che rischiare uno scontro navale.

Va però considerato che il WTO non offre un *enforcement* immediato; inoltre, le misure producono effetto economico solo nel medio periodo e rischiano di scatenare spirali protezionistiche che danneggiano anche i paesi importatori.

Passiamo ora all'analisi economico/finanziaria.

VII. Gli scenari economico/finanziari: 1/3 – La disruption parziale di breve periodo

Una riduzione di 2–3 mb g è sufficiente a far salire i prezzi dei noli. Secondo alcune analisi, i governi importatori reagirebbero con il rilascio coordinato di scorte strategiche – l'Agenzia Internazionale dell'Energia dispone complessivamente di oltre 4,1 miliardi di barili, di cui 1,6 mld pubblici e immediatamente mobilizzabili – e con convogli navali di scorta alle petroliere ⁽¹⁸⁾. Queste misure, unite a premi assicurativi “*war-risk*” già in forte rialzo, tenderebbero a stabilizzare i flussi entro pochi giorni anche se aumenterebbero i costi per gli armatori ⁽¹⁹⁾.

VIII. Gli scenari economico/finanziari: 2/3 – La chiusura totale di breve-medio periodo (uno-tre mesi)

L'affondamento deliberato di navi nel canale di traffico o una dichiarazione iraniana di “*no-sail zone*” potrebbe interrompere 16–18 mb g di esportazioni. Gli oleodotti di *bypass* forniscono solo un tampone parziale. Anche sfruttandoli al massimo, resterebbero senza sbocco almeno 10 mb g. In questo contesto, diversi modelli elaborati dal Fondo Monetario Internazionale stimano il Brent fra 120 \$ e 130 \$ al barile, con un'inflazione globale aggiuntiva di circa 1,5 punti percentuali nel primo anno ⁽²⁰⁾.

⁽¹⁸⁾ <https://www.reuters.com/business/energy/iea-says-it-stands-ready-tap-emergency-oil-stocks-opec-sees-no-need-2025-06-13/?utm>

⁽¹⁹⁾ <https://www.lloydslist.com/LL1153937/Israel-Iran-seatrade-flows-even-as-the-bombs-fly>

⁽²⁰⁾ <https://www.reuters.com/business/energy/citi-sees-oil-prices-75-78bbl-if-war-disrupts-11-mln-bpd-irans-oil-exports-2025-06-19/?utm>

IX. Gli scenari economico/finanziari: 3/3 – Il blocco prolungato di oltre sei mesi

Esaurite le scorte, i mercati entrerebbero in regime di razionamento, con recessioni sincronizzate nei paesi importatori (in particolare Paesi UE, India e Giappone) e forti tensioni sui conti pubblici degli esportatori del Golfo, i cui volumi crollerebbero nonostante i prezzi elevati. La legalità del “*transit passage*” in applicazione dell’UNCLOS verrebbe contestata *de facto* dall’Iran, ma la riapertura dipenderebbe da una scelta politico-militare.

I costi assicurativi salirebbero a cifre vorticose per ogni singolo viaggio nell’area del conflitto ⁽²¹⁾.

Alessandro Giorgetta – Professore di Diritto Commerciale, Diritto Internazionale dell’Economia e Diritto dell’Intelligenza Artificiale presso l’Università degli Studi di Roma Guglielmo Marconi. Già Professore straordinario ex art. 1, c. 12 L. n. 230/2005 per «l’elevata qualificazione scientifica e professionale». Avvocato cassazionista specializzato in diritto societario e finanziario, normativa antiriciclaggio, responsabilità contabile (difesa innanzi alla Corte dei Conti). Componente di commissioni aggiudicatrici nell’affidamento di contratti pubblici. Componente dell’Istituto per il Governo Societario.

⁽²¹⁾ <https://www.lloydslist.com/LL1153937/Israel-Iran-seatrade-flows-even-as-the-bombs-fly>



Vision & Global Trends - International Institute for Global Analyses

www.vision-gt.eu

info@vision-gt.eu