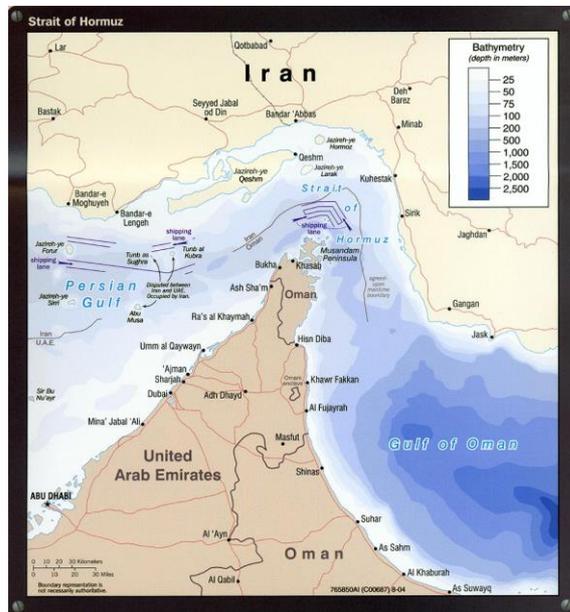




Commento sulla situazione nello stretto di Hormuz



(fonte: Perry-Castañeda Library Map Collection)

Il 3 agosto la *Royal Navy*, attraverso il proprio centro di controllo del traffico marittimo (UKMTO - *United Kingdom Maritime Trade Operations*) poi confermato dalla Agenzia per il commercio marittimo britannica, ha diffuso una prima nota, estesa anche alle navi commerciali in transito nell'aerea, di un incidente ad un mercantile al largo delle coste degli Emirati Arabi Uniti nel Golfo di Oman a circa 60 miglia nautiche (111 km) a est di Fujairah in prossimità dello **Stretto di Hormuz**, (uno dei porti principali soprattutto per le petroliere ma anche per esigenze a carattere logistico come ad esempio la rotazione degli equipaggi). Successivamente sempre da fonte britannica è stato chiarito di essersi trattato solo di un "potenziale dirottamento". La notizia, inizialmente



riportata dalle fonti istituzionale UK, è stata subito ripresa e fatta oggetto di analisi, benché al momento sommarie, da parte di importanti fonti di agenzie e società private di *intelligence* particolarmente dedicate ai temi di *security* marittima. In particolare, la nave coinvolta nell'incidente risulta essere stata la *M/T Asphalt Princess* (IMO 7382988), petroliera gestita dalla *Glory International FZ-LLC*, battente bandiera panamense. Al momento la nave risulta comunque in navigazione al centro del Golfo di Oman, diretta verso il porto di KARACHI (Pakistan) con previsto arrivo alle 16:00 LT dell'8 agosto (UTC +5) ora locale. Secondo alcune fonti aperte di *intelligence* particolarmente attendibili, attacchi e, in generale, forme di minacce ai traffici marittimi nell'area del Golfo Persico rimangono comunque irregolari; al momento viene infatti valutata "altamente improbabile" che tali eventi possano avere un diretto impatto sulle normali operazioni commerciali in tutta la Regione, limitando i casi soprattutto a navi di interesse israeliano. È probabile che, attualmente, vi sia un rischio elevato soprattutto per navi legate a Israele. Tuttavia l'attenzione rimane alta. È oramai evidente che il livello di rischio per tutte le navi commerciali in transito in questa importante regione del nostro Mediterraneo allargato (Golfo Persico, Golfo di Oman, Golfo d'Arabia e Mar Rosso) in questi ultimi mesi si sia particolarmente elevato così come l'attenzione a livello politico sia per interessi strettamente commerciali ma anche sul piano geopolitico. L'area del Mar Arabico che conduce allo Stretto di Hormuz, rimane di particolare



interesse oltre che a livello internazionale anche nazionale. In tale regione transita circa un quinto delle esportazioni mondiali di petrolio via mare. Un'area sotto osservazione anche dalla stessa Marina militare italiana che ben conosce la Regione. Una delle novità importanti nel decreto delle missioni internazionali che l'Italia intende sostenere per il corrente anno è, infatti una operazione di sicurezza marittima proprio nello Stretto di Hormuz. L'Operazione rientra infatti nella più ampia iniziativa politico-militare EMASOH (*European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*) a guida francese, che attualmente riunisce ben otto Paesi europei. Il contributo italiano consisterà nella dislocazione di un'unità navale per lo svolgimento di attività di presenza, sorveglianza e sicurezza nell'area interessata entro la fine dell'anno e prevedibilmente per una seconda operazione nel 2022. Come registrato in alcuni ultimi mesi, anche l'evento del 3 agosto, sebbene risulta essere stato solo un tentativo che non sembra direttamente rivolto a navi israeliane, arriva in un momento in cui si rilevano crescenti tensioni tra Iran e Israele o meglio anche con risvolti verso gran parte dei Paesi occidentali soprattutto per quanto riguarda gli accordi sul nucleare. Sia la NATO che la stessa Unione Europea hanno condannato di incidenti e veri e propri attacchi marittimo, richiamando la comunità internazionale alla tutela e salvaguardia di sicurezza dei traffici marittimi. La situazione è anche all'attenzione delle Nazioni Unite. Più di recentemente, gli Stati Uniti, il Regno Unito oltre che Israele hanno poi direttamente



accusato l'Iran, che tuttavia ha pubblicamente negato il proprio coinvolgimento, dell'attacco a mezzo droni ad una petroliera al largo delle coste dell'Oman che ha ucciso due persone. Un ultimo commento che, in questa sede, si ritiene opportuno sottolineare è certamente basato sulla utilità delle fonti informative aperte fornite da importanti agenzie di intelligence private. Anche in questo caso, così come confermano i numerosi articoli pubblicati delle maggiori testate informative di livello internazionale, molte analisi si basano proprio su tali fonti sebbene ben selezionate. Ciò conferma l'importanza di saper leggere, da parte degli operatori, le analisi di *intelligence* marittima che consentono, soprattutto dagli esperti di settore, di poter valutare i fatti con attenzione e fornire il necessario e il quanto più attendibile quadro di situazione per i successivi livelli decisionali sia essi istituzionali che privati.

*Nota redatta dall'Osservatorio sulla Sicurezza Marittima presso l'Università della Calabria.

Francesco Chiappetta

Andrea Sberze