

GOLFO PERSICO

Il blocco di Hormuz è un disastro. Ecco i modi per aggirarlo

ECONOMIA

22_04_2026



**Stefano
Magni**



Impossibile sottovalutare la crisi provocata dalla chiusura dello stretto di Hormuz. Comunque vadano i negoziati ripresi in Pakistan fra Usa e Iran, la via d'acqua strategica che controlla il Golfo Persico resta una rotta marittima altamente insicura. Nonostante

le assicurazioni di Trump sul fatto che ormai lo stretto sia di nuovo sicuro per il commercio, nonostante l'Iran abbia formalmente accettato (per poi smentire, per altro) di riaprirlo nel corso dei 10 giorni di tregua in Libano, l'incertezza è nemica del mercato. Gli armatori e le compagnie assicurative non possono permettersi di far navigare le loro petroliere e portacontainer in uno stretto largo appena 33 km, con due soli corridoi disponibili, uno in uscita e uno in entrata, dove basta una sola mina, un solo barchino esplosivo, un solo attacco di droni dalle coste iraniane, per perdere il prezioso carico.

Ieri, 21 aprile, l'Agenzia internazionale per l'energia (Aie) l'ha definita la più grave interruzione dell'approvvigionamento mai registrata, superiore agli shock petroliferi degli anni '70 e alla perdita di gas proveniente dai gasdotti russi a seguito dell'invasione dell'Ucraina da parte di Mosca, messi insieme.

Lo stretto di Hormuz è uno degli incubi strategici da sempre. Già Marco Polo, nel XIII Secolo, lo segnalava come rotta pericolosa, perché le navi che l'attraversavano erano esposte all'attacco di pirati. Era finito al centro dell'attenzione anche durante la guerra Iran-Iraq (1980-88), soprattutto da quando l'Iran di Khomeini aveva lanciato la sua parallela "guerra alle petroliere". L'Arabia Saudita aveva reagito costruendo un lungo oleodotto che collegava la sua costa del Golfo con quella del Mar Rosso, inaugurato nel 1982. Il gasdotto est-ovest dell'Arabia Saudita, lungo 1.200 km, può trasportare fino a 7 milioni di barili al giorno di greggio al porto di Yanbu sul Mar Rosso, con esportazioni effettive stimate a circa 4,5 milioni di barili al giorno. Da Yanbu, le spedizioni possono raggiungere l'Europa attraverso il Canale di Suez (e fin qui tutto bene) o dirigersi a sud attraverso lo stretto di Bab el-Mandeb per raggiungere l'Asia. E qui ricomincia il problema, perché Bab el-Mandeb è tuttora esposto alla minaccia iraniana, che agisce tramite la milizia sciita degli Houthi, nello Yemen. Quindi si ripete il problema.

Per aggirare del tutto Hormuz e far arrivare il carico di greggio in Asia, caricandolo direttamente nel Mar Arabico, è più adatto un altro oleodotto già esistente da 14 anni, l'Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (Adcop) che si estende dai giacimenti di Habshan ad Abu Dhabi fino a Fujairah sul Golfo di Oman, al di fuori di Hormuz. L'oleodotto di 360 km ha una capacità di circa 1,5-1,8 milioni di barili al giorno.

La principale rotta di esportazione nel Mediterraneo va da Kirkuk, nel nord dell'Iraq al porto turco di Ceyhan attraverso la regione del Kurdistan. Tuttavia, come è ben noto, la Turchia e il Kurdistan hanno problemi legati all'indipendentismo curdo in Turchia e anche fra Ankara e Baghdad non sempre ci sono buoni rapporti. L'oleodotto è stato riaperto solo lo scorso settembre dopo una chiusura di due anni e mezzo a seguito di un accordo provvisorio tra Baghdad e il Governo regionale del Kurdistan. Il 17 marzo

l'Iraq ha iniziato a pompare 170.000 barili al giorno, con l'obiettivo di raggiungere i 250.000 barili al giorno.

Per dare l'idea delle dimensioni del commercio del petrolio, ricordiamo che dallo stretto di Hormuz passavano fino a 20 milioni di barili al giorno, secondo le stime riguardanti il 2025, ultimo anno di pace. Quindi, per quanto potenti, gli oleodotti attualmente in funzione permettono di trasportare ancora una piccola frazione di quello che si poteva esportare attraverso lo stretto di Hormuz.

Esistono comunque progetti per ampliare il commercio di terra. L'Aie caldeggia il piano per l'ampliamento dell'oleodotto turco, estendendolo fino a Bassora. Per "aumentare la resilienza delle esportazioni irachene" e "rafforzare la sicurezza energetica dell'Europa", oltre che per rendere la Turchia un hub regionale di transito di petrolio e gas. Fatih Birol (direttore dell'Aie) ha affermato ieri che un oleodotto proposto per collegare i giacimenti petroliferi iracheni di Bassora al terminale di esportazione turco di Ceyhan potrebbe fungere da alternativa strategica a Hormuz.

La Turchia ha inoltre ripreso i piani per un gasdotto, a lungo discusso, dal Qatar all'Europa attraverso l'Arabia Saudita, la Giordania e la Siria.

Lo scorso settembre il governo dell'Iraq, dal canto suo, ha dichiarato di valutare la realizzazione di un oleodotto da Bassora al porto di Duqm, in Oman, sul Golfo di Oman, che corre lungo tutta la costa del Golfo da nord a sud. Sull'asse est-ovest, invece, l'Iraq propone un progetto da Bassora al porto giordano di Aqaba sul Mar Rosso, aggirando Hormuz.

Un canale che aggira Hormuz, simile ai canali di Suez o di Panama, permetterebbe di superare del tutto il blocco dello stretto. Ma è ancora un progetto considerato improponibile, se non altro perché avrebbe un costo misurabile nell'ordine delle centinaia di miliardi.

Ma non c'è solo il petrolio, né solo il gas: il blocco di Hormuz e l'incertezza sulla sua riapertura stanno provocando anche una crisi alimentare. Non solo i paesi arabi del Golfo devono importare il 90% del loro fabbisogno alimentare (e il 70% delle importazioni passava da Hormuz). Sono anche grandi esportatori di prodotti chimici e agricoli di primaria importanza: il 30% dei fertilizzanti, il 40% dell'urea, il 20% dell'ammoniaca, sono esportati in tutto il mondo proprio dai paesi del Golfo. Per colmare il vuoto causato dal blocco, insomma, occorrerebbe una nuova rete di strade e ferrovie che la situazione politica di quella regione del mondo non permette nemmeno di costruire.