

Che succede se riapre lo Stretto di Hormuz? Perché il traffico non tornerà normale e il prezzo del petrolio scenderà (ma non crollerà) di Federico Fubini

Anche con un eventuale accordo fra Stati Uniti e Iran pesano l'incertezza sulle mine, i danni alle infrastrutture, la corsa alle scorte e il precedente di Bab el-Mandeb

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 24 maggio 2026)



La storia recente non offre molti precedenti di chiusure di un braccio di mare a causa di una guerra, ma tutti gli esempi degli ultimi decenni puntano nella stessa direzione: non sarà rapido. Il ritorno alla normalità in un braccio di mare nel quale si è combattuto richiede sempre tempo. E anche se davvero gli **Stati Uniti** e l'**Iran** annunciassero presto un accordo per riaprire lo **Stretto di Hormuz**, è improbabile che stavolta sia diverso.

Il precedente di Bab el-Mandeb

L'esperienza di questi anni suggerisce che gli equilibri delle rotte, una volta in frantumi, sono difficili da ricomporre. Alla fine nel 2023 gli Houthi, la milizia dello Yemen sostenuta dall'Iran, ha iniziato i suoi attacchi ai mercantili che passavano da **Bab el-Mandeb**: al punto di congiunzione fra il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, lo stretto è sulla rotta più rapida fra il Mediterraneo con la **Cina**. Il traffico crollò immediatamente di circa il 70%. Da allora i governi dell'Unione europea e gli Stati Uniti hanno guidato missioni navali di protezione in quel braccio di mare, Londra e Washington hanno bombardato più volte e gli attacchi sono formalmente cessati con la tregua a Gaza che

gli **Houthi** avevano invocato come motivo della loro azione. Ma il traffico da Bab el-Mandeb e dunque dallo stretto di Suez è sempre giù del 70% rispetto al 2023, secondo i dati dell'Imf Portwatch.

Il precedente del Golfo

Simili esperienze si sono viste anche già nella prima guerra **Stati Uniti-Iraq**, quando servirono almeno sei mesi per ristabilire la navigazione nella parte settentrionale del Golfo perché Saddam Hussein aveva fatto minare i fondali. E dopo la guerra dei Sei giorni fra Egitto e Israele nel 1967, quando il canale di Suez chiuse “provvisoriamente”, la riapertura avvenne sette anni dopo.

Adesso nessuno può prevedere quanto tempo servirà per il ritorno alla frequenza normale dei passaggi da Hormuz. Prima della guerra lo stretto del Golfo era il nono più navigato al mondo con 32 mila passaggi all'anno (il primo è Taiwan, con 88 mila passaggi di navi commerciali). Ora il traffico è crollato a zero per la gran parte dei giorni.

Che la ripresa non sia semplice si capisce già dalle incertezze sulle mine che l'Iran ha distribuito sui fondali. Alcune di esse sono costruite per esplodere non appena i loro sensori avvertono la presenza di corpi in acciaio sulla superficie: le navi sminatrici italiane saranno importanti proprio perché sono in resina, ma non sarà un'operazione rapida. Sicuramente le compagnie di navigazione commerciale e gli assicuratori non avranno fretta di tornare ad assumersi dei rischi non strettamente necessari.

I danni alle infrastrutture energetiche

Anche altri fattori suggeriscono che i tempi del ritorno alla situazione pre-bellica potrebbero non essere brevi. In poche settimane di guerra sono state danneggiate circa ottanta infrastrutture del petrolio e del gas: sia in Iran, sia da parte di droni e missili iraniani in quasi tutti gli altri **Paesi del Golfo**. Alcune riparazioni richiedono poche settimane, come già accaduto con le raffinerie russe colpite dai droni ucraini nel 2025 (ma ora Kiev è in grado di infliggere danni più seri). Altre invece avranno bisogno di interventi per due e fino a cinque anni per tornare in funzione. È il caso soprattutto delle unità di liquefazione del terminale di gas di Ras Laffan in Qatar, il cui potenziale produttivo è oggi ridotto del 17%.

La corsa a ricostituire le scorte

Infine, ci sono dinamiche interne alla stessa industria del petrolio a suggerire comunque tempi non immediati. In questi tre mesi, il sistema internazionale è rimasto precariamente in equilibrio in gran parte grazie al ricorso alle scorte. I Paesi occidentali hanno avviato il rilascio di una parte delle loro riserve strategiche e così sembra aver fatto la Cina, a giudicare da un calo delle proprie importazioni di greggio da circa 11 milioni di barili al giorno a 8,5 milioni di barili. È anche per

questo che il prezzo del barile di Brent non è mai salito molto sopra i 100 dollari, un livello elevato ma nettamente sotto alle previsioni formulate dagli specialisti all'inizio della guerra.

L'evoluzione del prezzo del petrolio

Se le scorte utilizzate sono state anche solo di poco più di cinque milioni di barili al giorno – da Hormuz passavano circa 20 milioni di barili al giorno prima della guerra – è verosimile che oggi il sistema internazionale abbia già consumato mezzo miliardo di barili di riserve strategiche e riserve private delle raffinerie. Già solo ricostituirle interferirà con il funzionamento del mercato, per mesi.

Resta comunque estremamente probabile che il prezzo del petrolio scenda, prima di dieci e poi di circa venti dollari al barile, se davvero si arrivasse a un accordo. Ma qualunque tregua per ora resta provvisoria, sullo sfondo di un quadro instabile. Il superamento completo di questa crisi dell'energia potrebbe non essere dietro l'angolo.

Gli effetti della guerra

[Quanto ci costa la chiusura dello Stretto di Hormuz? In Europa già spesi 42 miliardi solo di energia](#) di Valentina Iorio