

Hormuz, un dollaro a barile di petrolio e le navi amiche dell'Iran passano lo Stretto: come funziona il «pedaggio» di Stefano Agnoli

A diversi operatori navali con i vascelli bloccati a ovest dello Stretto verrebbe offerta la possibilità di contattare una società intermediaria legata ai «Guardiani della Rivoluzione». Pagamenti in yuan cinesi o in stablecoins (Fonte: <https://www.corriere.it/> 3 aprile 2026)



«Un fiorino!», anzi, un dollaro al barile di petrolio, pagato in yuan cinesi o, ancora meglio, in stablecoins. È la gabella che devono riconoscere ai Guardiani della Rivoluzione le poche navi «amiche» dell'Iran alle quali è concesso, in cambio appunto di una tassa spesso milionaria, il transito protetto attraverso lo stretto di Hormuz. Secondo la ricostruzione dei cronisti di Bloomberg, ciò che sta accadendo è che a diversi operatori navali che hanno i loro vascelli bloccati a ovest dello Stretto (si stima che siano oltre duemila) verrebbe offerta la possibilità di contattare una società intermediaria, legata appunto ai Guardiani della Rivoluzione (Irgc), con l'obbligo di fornire ad essa informazioni sul proprietario, la bandiera battuta dall'imbarcazione, la registrazione e la destinazione del carico, la lista dell'equipaggio e i dati dell'Ais, il sistema di identificazione automatica della nave.

Il ruolo dell'intermediario

Una volta ottenuti tutti i dettagli, l'intermediario avrebbe il compito di trasmettere il file al comando della marina Irgc della provincia di Hormozgan, a Bandar Abbas, per controllare che la

nave non abbia legami o relazioni con Israele, gli Stati Uniti o altri Paesi o entità che Teheran considera nemici. Superato questo ostacolo si aprirebbe così la discussione sul “pedaggio” da pagare.

La classifica a 5 livelli degli iraniani

Secondo le ricostruzioni anonime che circolano negli ambienti marittimi, gli iraniani avrebbero stilato una sorta di classifica in cinque livelli ai quali attribuire ogni nazione, con un trattamento migliore riservato ai Paesi considerati più amichevoli. Per le imbarcazioni che trasportano petrolio o prodotti petroliferi la tariffa base nel negoziato sarebbe pari a 1 dollaro per barile di petrolio (il prezzo del **brent** è oggi di 110 dollari al barile), da pagare tuttavia in yuan cinesi o in stablecoins, la criptovaluta progettata per mantenere un valore stabile, di solito ancorato a una valuta tradizionale come il dollaro. Date le relazioni solide con la Cina, di cui l’Iran è uno dei maggiori fornitori di greggio, e le sanzioni internazionali, l’incasso di yuan non costituisce per il regime degli ayatollah una novità o un ostacolo. Una superpetroliera, una cosiddetta Vlcc (very large crude carrier), ha solitamente una capacità di 2 milioni di barili di greggio.

Il permesso in codice

Pagata la gabella, il comando dei Guardiani emetterebbe così un permesso in codice e le istruzioni per la rotta da seguire. Le navi, di solito, devono issare la bandiera del Paese interessato al carico, se è stato quest’ultimo a negoziare gli accordi di passaggio, e in qualche caso anche cambiare la propria registrazione. In prossimità dello Stretto il codice viene trasmesso in alta frequenza e un battello scorta la petroliera tra la costa iraniana e il gruppo di isole ad essa vicino.

Il ruolo del governo pakistano

La legalità internazionale di un sistema siffatto, approvato dal comitato di sicurezza nazionale iraniano, è ovviamente discutibile, ma nello scenario attuale anche questa pare essere l’ultima delle questioni. Sempre secondo le indiscrezioni, e se si vuole un esempio concreto, una compagnia di trading avrebbe ricevuto nei giorni scorsi un’offerta di uscire da Hormuz dal governo pakistano, dopo che quest’ultimo avrebbe ricevuto dall’Iran la possibilità di sbloccare venti navi con bandiera nazionale, pur non avendone un tal numero nelle acque del Golfo.