

Ma ci sono alternative allo Stretto di Hormuz? Dove si trovano le «vie di fuga» - e perché per alcuni materiali non ci sono soluzioni di Stefano Agnoli

Le alternative si dividono in tre categorie: quelle che hanno funzionato (almeno in parte), quelle storiche ed esistenti che possono essere riadattate e quelle che non esistono affatto, ma di cui si inizia a discutere (Fonte: <https://www.corriere.it/> 21 giugno 2026)



Un accordo tra Washington e Teheran potrebbe riaprire lo [Stretto di Hormuz](#), ma non risponde alla domanda più urgente: anche se la guerra dei cento giorni è «finita», **quanto è sensato dipendere ancora da un corridoio di 33 chilometri**, sorvegliato da un Paese ostile e da cui passavano 20 milioni di barili di greggio al giorno? E più concretamente: **è possibile trovare una, o più, vie di fuga?**

Un inventario può dividere le alternative strutturali a Hormuz in tre categorie: quelle che hanno funzionato o che hanno funzionato solo in parte, quelle storiche ed esistenti che possono essere riadattate, e quelle che non esistono affatto ma di cui si inizia a discutere.

Nella prima categoria c'è la Petrolina saudita, la «East-West Crude Oil Pipeline», costruita nel 1981 e ampliata negli anni Novanta, che collega Abqaiq sul Golfo Persico a Yanbu sul Mar Rosso per una lunghezza di 1.200 chilometri. **Nel 2025 la compagnia petrolifera saudita Aramco ha dichiarato di aver portato la capacità a 7 milioni di barili al giorno.** All'inizio di quest'anno ne sarebbero stati utilizzati circa due milioni di barili al giorno, mentre in periodi di pace i sauditi esportavano via Hormuz circa 5,5-6 milioni di barili.

La Petroline, tuttavia, ha limiti che nessuna emergenza può cancellare. Il primo è che i prodotti raffinati – diesel, carburante aereo, nafta, Gpl – richiedono infrastrutture separate: non si possono trasportare entrambe le cose contemporaneamente. **E poi c'è Yanbu, un terminale portuale che opera al suo limite**, su una rotta che comunque deve transitare o per Suez o per Bab el-Mandeb, a sua volta minacciato dagli Houthi.

Nella categoria del funzionamento parziale c'è invece la pipeline emiratina «Abu Dhabi Crude Oil Pipeline» che si snoda per 380 chilometri dal giacimento a terra di Habshan (a ovest dello Stretto) fino al porto di Fujairah (nel Golfo di Oman), con una capacità di 1,5-1,8 milioni di barili al giorno, il 60% dell'export emiratino di 2,7-2,9 milioni di barili. **La pipeline ha operato durante la crisi, ma Fujairah è stata colpita da droni, così com'è accaduto con la Petroline saudita.** Lo scorso maggio, comunque, il principe ereditario Khaled bin Mohamed bin Zayed ha annunciato un piano per raddoppiare la capacità della linea, coerentemente con l'uscita degli Emirati dall'Opec e i piani di aumentare la propria produzione a cinque milioni di barili al giorno.

In un quadrante molto più a nord, nel Kurdistan iracheno, dallo scorso marzo ha ripreso a funzionare lo storico oleodotto che da Kirkuk sale in Turchia e sbocca dopo 986 chilometri nel porto mediterraneo di Ceyhan. **Una linea che costituisce per Baghdad l'unica via alternativa al Golfo Persico.** Costruito un'epoca fa, nel 1976, poi raddoppiato nel 1987, ha trasportato nelle ultime settimane 170-250.000 barili al giorno, meno di un sesto della sua capacità teorica di 1,4-1,5 milioni di barili.

Qui il problema principale riguarda le relazioni tra Iraq e Turchia, e l'ambizione di Erdogan di contare sempre più anche sul fronte dell'energia. **Tra i due Paesi c'è un accordo di transito che scade a breve, il prossimo 27 luglio.** Ankara ha risposto picche alla richiesta irachena di prorogarlo per un anno. In ballo ci sono arbitrati passati (la Turchia è stata condannata a versare all'Iraq 1,5 miliardi di dollari per esportazioni non autorizzate dal 2014 al 2018) e la forte controproposta turca: prolungare la pipeline al sud dell'Iraq, allargando gli accordi a gas naturale, petrolchimica e elettricità.

Il tema dell'aggiramento di Hormuz, ovviamente, non è nuovo, e non era sconosciuto ai pionieri dello sviluppo petrolifero mediorientale. La Trans-Arabian Pipeline (Tapline), costruita tra il 1947 e il 1950, portava greggio dalla costa orientale saudita attraverso Giordania e Siria fino a Sidone, in Libano. Lunga 1.650 chilometri fu chiusa definitivamente nel 1990.

La Kirkuk-Baniyas, operativa dal 1952, portava invece petrolio iracheno fino al porto siriano di Baniyas sul Mediterraneo: è fuori servizio dal 2003, gravemente danneggiata durante l'invasione americana dell'Iraq. Ma la crisi del 2026 ha riportato in vita queste rotte dimenticate. Solo quattro giorni fa il neominato «special envoy» del presidente Trump per Siria e Iraq e ambasciatore in Turchia, **Tom Barrack** (noto in Italia per aver rilevato le proprietà sarde dell'Aga Khan e averle poi rivendute al Qatar), **ha discusso con il primo ministro iracheno Ali al-Zaidi proprio del ripristino dell'oleodotto verso la Siria**, un fatto nuovo che si deve anche al cambio di regime di Damasco, e

che vedrebbe tra i protagonisti la californiana TI Capital. Lo stesso governo siriano di Ahmad al-Sharaa qualche settimana fa ha annunciato uno studio per la ristrutturazione e la modifica della Tapline, con l'idea di spostarne il punto di arrivo dal Libano alla costa siriana.

Un progetto del passato, ripreso, promosso e sostenuto da think tank americani (come l'Atlantic Council) e visto con favore da diversi esponenti dei governi mediorientali è quello della «**Four seas initiative**», che propone di incorporare migliaia di chilometri di rete siriana recuperabile, insieme alle infrastrutture turche esistenti, per instradare idrocarburi del Golfo, dell'Iraq e del Caspio verso i [mercati](#) europei via terra. I numeri dichiarati sono ambiziosi: quattro milioni di barili al giorno di greggio e 50 miliardi di metri cubi di gas l'anno verso l'Europa, con un investimento stimato intorno ai 10 miliardi di dollari.

Ma è ovvio che i rilievi critici non mancano. Le pipeline sono infrastrutture fisiche che attraversano centinaia di chilometri di aree non controllate. **Come «scommettere» sulla loro sicurezza e sulla stabilità di regioni, come la Siria ad esempio, con una storia di instabilità rimarchevole?** I mercati principali dei Paesi del Golfo, inoltre, sono in Asia, mentre le vie d'uscita sarebbero dirette verso l'Europa. Per la maggior parte dei produttori, le opzioni esistenti – Petroline saudita, pipeline degli Emirati, porti omaniti – forniscono già accesso ai mercati asiatici evitando molti dei rischi della Siria. La Siria potrebbe essere interessante per l'Iraq del Kurdistan e forse per il Qatar, che potrebbe ora mostrare rinnovato interesse per le rotte terrestri. Il fattore tempo, poi, sarebbe determinante. **La riabilitazione della Kirkuk-Baniyas richiederebbe anni e miliardi.** Un nuovo gasdotto Qatar-Turchia richiederebbe un decennio e decine di miliardi, oltre a una normalizzazione politica regionale ancora lontana.

Non va dimenticato, infine, che la crisi di Hormuz ha rivelato che per alcune commodity critiche non esiste al momento alcun bypass: **i fertilizzanti e l'urea per l'agricoltura, l'elio per i microchip, lo zolfo e l'acido solforico per i minerali critici**, il metanolo per le materie plastiche, l'alluminio. Per questi flussi non si parla di vie di fuga né oggi, né in un orizzonte di dieci anni. Hormuz in questi casi non rappresenta un problema: **rimane l'unica soluzione.**