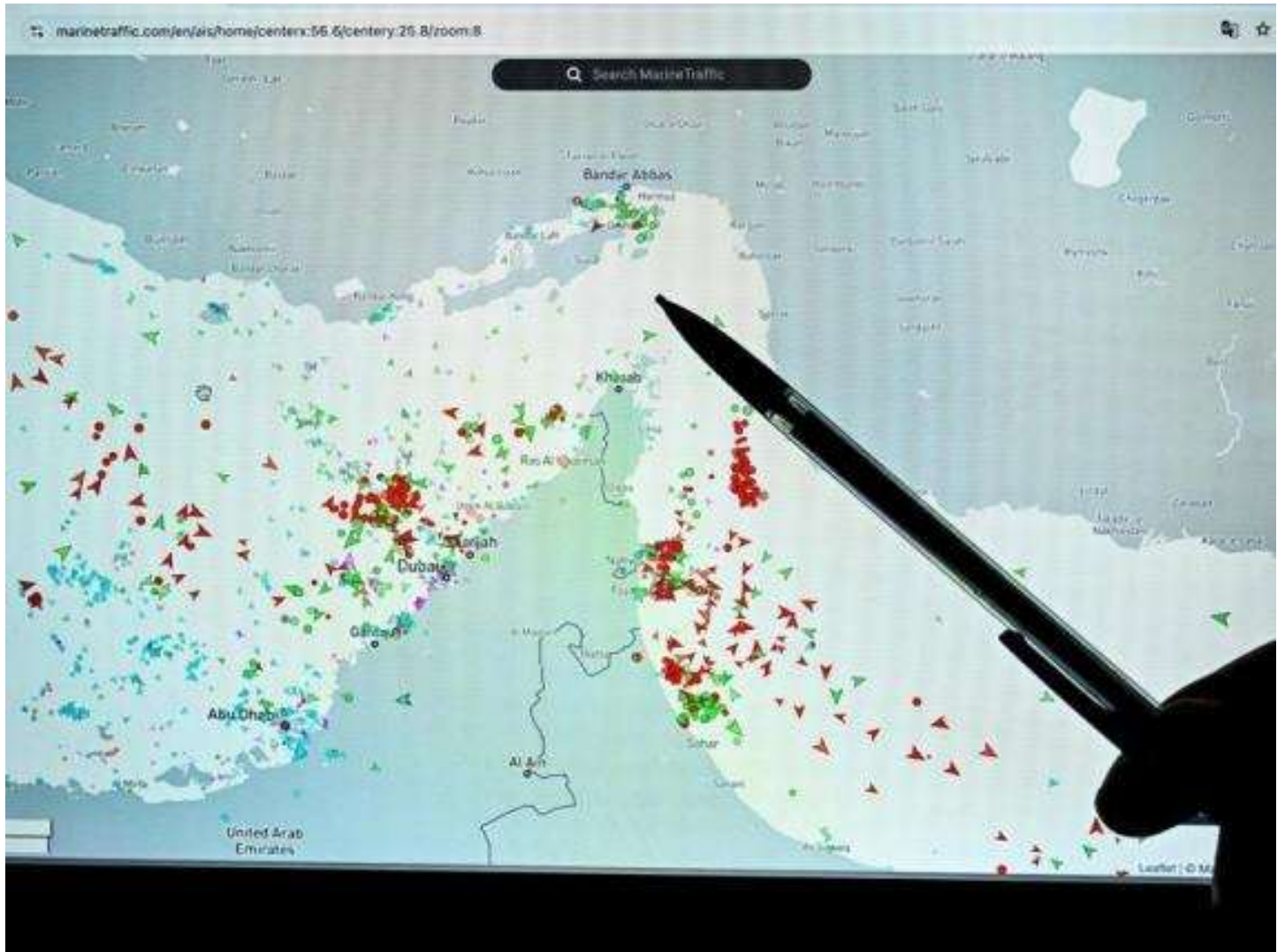


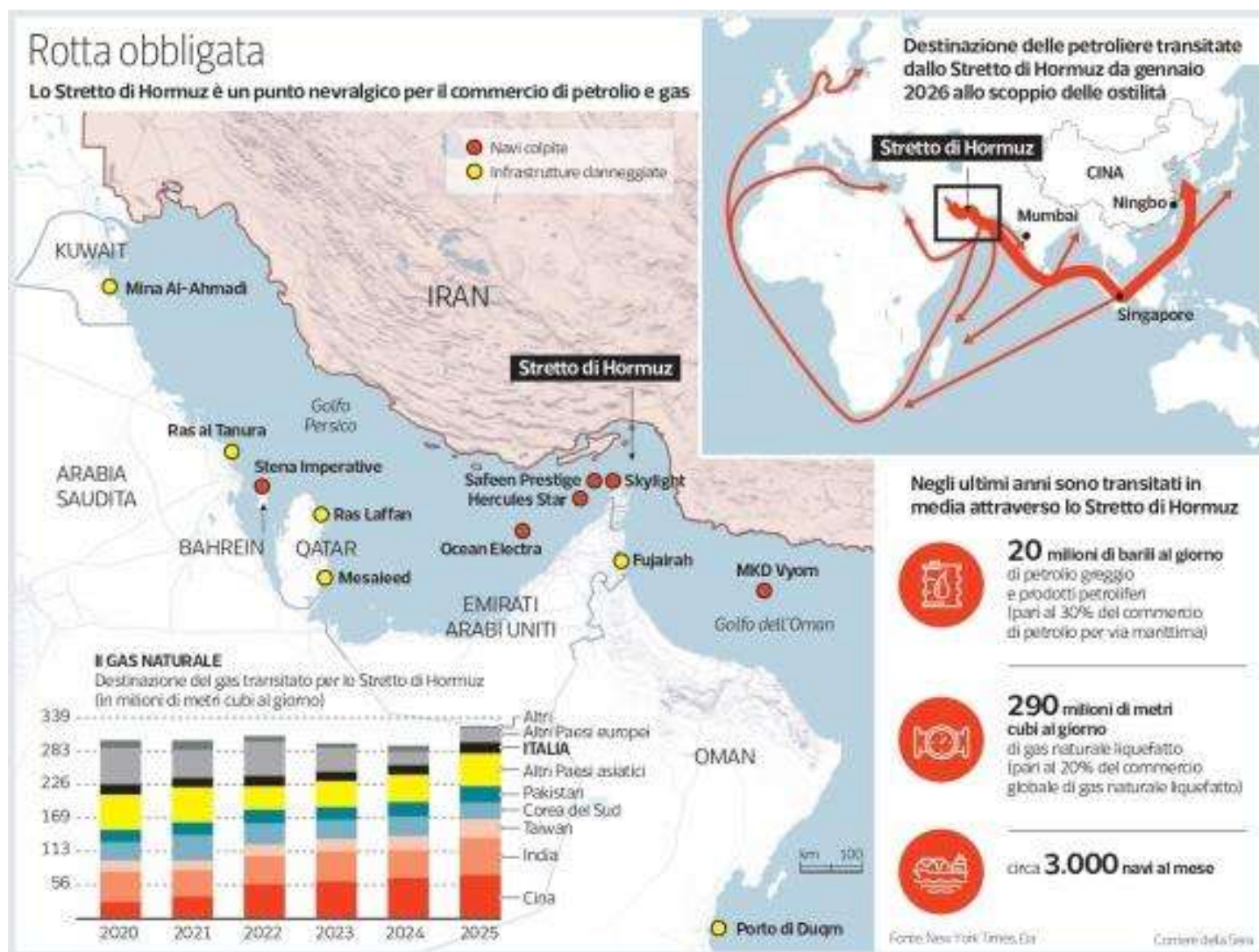
Lo Stretto di Hormuz è l'ombelico del mondo: da qui passa il 20% del petrolio mondiale. I danni della chiusura dureranno a lungo di Federico Fubini

Il noleggio di un tanker da 300 mila tonnellate di greggio è passato da circa 50 mila a 480 mila dollari (Fonte: <https://www.corriere.it/> 5 marzo 2026)



Lo Stretto di Hormuz non era mai rimasto chiuso prima: non così a lungo, né in misura tanto vicina a un blocco totale del traffico marittimo. Non era successo durante il primo né il secondo choc petrolifero, quello legato alla rivoluzione iraniana del 1979. **Non era successo negli anni finali del lungo conflitto fra Baghdad e Teheran**, quando entrambi gli eserciti si gettarono in quella che è passata alla storia come la «guerra delle petroliere».

A centinaia furono prese di mira: l'Iraq contro quelle iraniane, l'Iran contro quelle di **Saddam Hussein** ma anche del Kuwait o dei sauditi. Nel 1987 dovettero intervenire gli Usa di Ronald Reagan, per proteggere le navi e garantire il traffico.



Né Hormuz aveva mai dovuto chiudere per le tensioni più recenti, quando gli ayatollah erano tornati a far pesare le loro minacce: **neppure durante la Guerra dei Dodici Giorni del giugno scorso**, quando per la prima volta gli americani hanno bombardato le centrali del programma nucleare iraniano.

Ora sì. Lo Stretto è chiuso, per circa il 90% del suo traffico. Lo è da sei giorni dunque — se si guardano le medie dei passaggi recenti — **mezzo migliaio di navi gasiere, petroliere, cargo o di trasporto auto sarebbero dovute passare**. Dai satelliti si vedono centinaia di vascelli attorno ai porti dell'Oman, degli Emirati, dell'Arabia Saudita, del Kuwait, del Qatar e qualcuno attorno a Bandar Abbas, in Iran. Per quasi due terzi dovevano trasportare energia nel mondo: gas da Doha alla Cina, carburanti dalle raffinerie saudite a Rotterdam.

Il primato dello Stretto

Invece **nessuno osa passare**. Già questo in sé un evento sismico, per il braccio di mare da cui passano un quinto **del petrolio e del metano liquefatto** del pianeta. Lo Stretto è ottavo al mondo per numero di transiti — 34 mila nel 2025 secondo il Fondo monetario internazionale — ma il primo per capacità di propagare sul sistema internazionale l'impatto di ciò che accade nelle sue acque.

Hormuz prende il suo nome da un'isoletta davanti a Bandar Habbas. **Nel punto più angusto, lo Stretto misura 33 chilometri fra la penisola araba a sud (territorio dell'Oman) e l'Asia meridionale a nord (territorio di Teheran).** Le zone navigabili tuttavia sono ancora più ridotte, perché i fondali sono bassi e la navigazione prevede regole rigidissime. Nel tratto di mare che separa il Golfo Persico a oriente dall'Oceano Indiano a occidente, tutto in acque territoriali dell'Oman, si passa da due corsie ben precise: quella per chi entra nel Golfo è a nord (a destra arrivando da fuori) e larga 3,7 chilometri; per chi esce è appena più a sud, ha la stessa ampiezza ed è separata dalla prima da una corsia centrale tenuta vuota per prevenire gli scontri fra petroliere. Più a est, in un tratto più largo dove il confine corre fra Emirati Arabi Uniti e Iran, torna la navigazione obbligatoria in corsie ma completamente in acque territoriali di Teheran.

Le assicurazioni

Dà la misura della gravità di quanto sta accadendo – e della fragilità del sistema internazionale – la dinamica stessa con la quale si è giunti al blocco attuale. Perché esso non è stato innescato da Teheran. I Guardiani della rivoluzione hanno sì fatto sapere lunedì che più nessuno doveva passare in quelle acque, minacciando di dar fuoco alle navi. E **hanno sì colpito con droni o missili una decina di imbarcazioni, incluse petroliere come la *Skylight* con bandiera di Palau (domenica) e la *Athe Nova* con bandiera dell'Honduras (lunedì).** Ma a quel punto il passaggio era già chiuso, per ragioni strettamente commerciali.

Da quando sabato è partita l'operazione israelo-americana, il rischio di incidenti nello Stretto è così alto che l'affitto e l'assicurazione delle petroliere sono diventati proibitivi. **Impossibile navigare in quelle acque senza perdere soldi, anche se un'imbarcazione riuscisse davvero a passare indenne.** Il noleggio di un grosso tanker da 300 mila tonnellate di greggio è passato da circa 50 mila dollari al giorno per gran parte del 2025 a 480 mila dollari oggi, secondo Arctic Securities Research. La polizza contro incidenti ai mezzi e alle squadre di addetti è esplosa da mille dollari al giorno a centomila solo per quella specifica tratta. In sostanza, **il sistema finanziario e dei servizi marittimi ha portato il traffico di Hormuz esattamente dove i guardiani della rivoluzione di Teheran lo volevano: alla paralisi.**

Scorte alle navi?

È per questo che Donald Trump martedì sera ha fatto sapere che aveva allo studio scorte alle navi e un sistema di assicurazione pubblica a buon mercato. Resta da capire per chi, però. **Scortare una sessantina di gasiere e petroliere al giorno – quelle che passerebbe in tempi normali - è impossibile.** E poco convincente, in base ai precedenti. A Bab el-Mandeb, lo stretto all'ingresso nel Mar Rosso dal Golfo di Aden, dall'inizio del 2024 gli Houthi dello Yemen hanno imposto un collasso di circa due terzi del traffico verso Suez semplicemente sparando su qualche nave. [E non c'è più stata ripresa.](#)

Le missioni militari e i bombardamenti di europei e americani non hanno risolto, benché gli Houthi siano molto più deboli degli iraniani. **Nel Mar Rosso ormai il calcolo dei costi e dei rischi mercantili reca traumi permanenti, che si trasformano in costi. Lo stesso sarà probabilmente a Hormuz quando le armi taceranno.** Un altro muro si sta alzando nell'economia mondiale. E forse non crollerà tanto presto.