

Perché la chiusura dello Stretto di Hormuz è un problema per l'economia globale

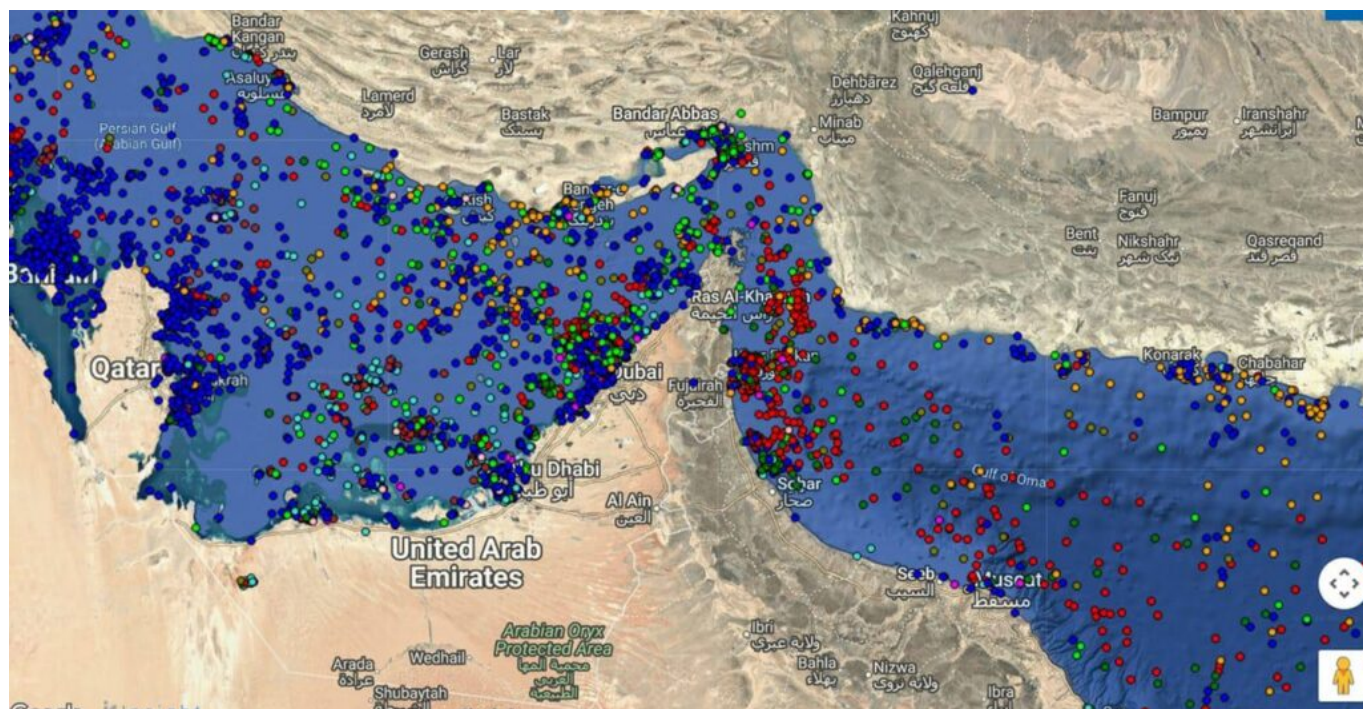
Con lo scoppio della guerra nella regione mediorientale, si è tornato a parlare di una possibile chiusura dello Stretto di Hormuz. I *pasdaran* iraniani hanno annunciato che il traffico nel bacino è «**praticamente**» **fermo**, e hanno attaccato petroliere britanniche e statunitensi che transitavano nell'area, senza tuttavia formalizzare la chiusura dello Stretto. Oggi si contano diverse petroliere ferme all'ingresso e all'uscita di Hormuz, e il passaggio di navi risulta notevolmente diminuito. Una chiusura totale dello Stretto comporterebbe effetti diretti sull'economia mondiale. Da Hormuz passa **circa il 20% del petrolio globale, e il 30% di quello commerciato via mare**. Le tensioni e la riduzione del traffico nel passaggio hanno fatto schizzare il prezzo del gas all'ingrosso, che in apertura ha registrato un +22%, con picchi del +50%. Le stesse quotazioni del petrolio sono salite notevolmente, **toccando quota +13%**.

Contrariamente a quanto riportano diversi media, lo Stretto di Hormuz **non pare ancora chiuso completamente**. Dando un'occhiata sul sito di monitoraggio marittimo [Marine Traffic](#), si può notare un gran numero di navi e **petroliere stazionate da una parte e dall'altra dello Stretto**, ma anche qualche imbarcazione che starebbe intraprendendo tale rotta. Nonostante ciò, sabato stesso, con l'inizio della guerra dopo gli attacchi israeliano-statunitensi, i *pasdaran* hanno [annunciato](#) che lo Stretto è «praticamente chiuso», menzionando insicurezze da parte delle imbarcazioni e delle petroliere, che vista la situazione di tensione stavano evitando di navigare nell'area. Dopo tale annuncio, è iniziato a circolare un audio attribuito alle stesse Guardie Rivoluzionarie, che dichiaravano il passaggio chiuso. *L'Indipendente* non è riuscito a verificare tale audio. Tra ieri e oggi, tuttavia, l'Iran ha [attaccato tre petroliere degli Stati Uniti e del Regno Unito](#) nella regione del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz, confermando di stare impedendo il passaggio alle navi battenti bandiere di Paesi nemici.

In ogni caso, che lo Stretto sia stato chiuso formalmente o no, **il traffico nella zona risulta pressoché fermo**, e le stesse organizzazioni marittime internazionali e nazionali hanno sconsigliato alle petroliere di navigarvi: l'Organizzazione Marittima Internazionale ([IMO](#)) ha dichiarato che, «**dove possibile, le imbarcazioni dovrebbero evitare di transitare nella regione interessata** finché le condizioni non miglioreranno»; il [Dipartimento](#) dei Trasporti Marittimi statunitense ha raccomandato alle navi di tenersi a distanza dall'area sin da sabato; analogamente, l'omologo dipartimento britannico ([UKMTO](#)) ha chiesto alle navi di avvicinarsi allo Stretto con cautela. Gli effetti del sostanziale blocco del traffico sullo Stretto si stanno facendo sentire: oggi QatarEnergy ha annunciato la chiusura momentanea della produzione a causa dello stop al traffico, facendo aumentare il [prezzo](#) del gas all'ingrosso in Europa **del 50%**; il prezzo del petrolio è invece aumentato fino al 13%. La situazione è ancora troppo fresca per incidere sui portafogli delle singole famiglie, ma se non dovesse

Perché la chiusura dello Stretto di Hormuz è un problema per l'economia globale

smuoversi, **potrebbero iniziare a farsi sentire effetti collaterali.**



Lo Stretto di Hormuz sabato 28 febbraio; i punti rossi rappresentano le petroliere stazionate o in transito.

Lo Stretto di Hormuz **si trova tra l'Iran e la Penisola arabica e separa il Golfo di Oman - a sud-est - e il Golfo Persico - ad ovest.** Il passaggio è largo circa 30 chilometri e presenta caratteristiche morfologiche che lo rendono adatto al transito delle grosse navi petrolifere; si colloca inoltre in un'area fortemente strategica, **all'entrata del Mar Arabico**: petrolio e gas naturale dei Paesi del Golfo devono infatti necessariamente passare da lì se vogliono uscire in mare e venire commerciati. Negli ultimi anni con la scoperta di nuovi giacimenti e il conseguente incremento delle attività esplorative ed estrattive nella Penisola arabica, **lo Stretto ha acquisito sempre più centralità.** Secondo l'ultimo [rapporto](#) del Dipartimento dell'Energia statunitense, nel 2024, il flusso di petrolio attraverso lo Stretto è stato in media di 20 milioni di barili al giorno, corrispondente a circa un quinto del consumo globale di petrolio e a un terzo del petrolio commerciato via mare. Nel 2025, secondo stime parziali, il flusso totale di petrolio attraverso lo Stretto di Hormuz sarebbe rimasto relativamente **stabile rispetto all'anno precedente.**

Sul versante del petrolio grezzo, il Paese esportatore che verrebbe più danneggiato da una chiusura del flusso dello Stretto è l'Arabia Saudita, che nel 2024 ha trasportato una media di **5,5 milioni di barili al giorno**; seguirebbero l'Iraq, che nel 2024 vi ha fatto transitare

Perché la chiusura dello Stretto di Hormuz è un problema per l'economia globale

3,2 milioni di barili, e gli Emirati e i suoi 1,9 milioni di barili. La maggior parte di questo petrolio va alla Cina, che nel 2024 ha importato **5,4 milioni di barili al giorno**, seguita dall'India, con 2,1 milioni; in Europa, nello stesso anno sono arrivati 500mila barili al giorno. Per quanto riguarda il GNL, invece, il produttore che verrebbe più danneggiato sarebbe proprio il Qatar, che risulta dopo gli USA il secondo maggiore esportatore al mondo; nel 2024 ha fatto uscire dallo Stretto **10,7 milioni di barili al giorno**. Al primo posto tra gli importatori, di nuovo Cina e India, che nel 2024 hanno importato rispettivamente 2,7 milioni e 2,2 milioni di barili al giorno. **Anche l'Italia** subirebbe l'impatto sullo stop al commercio di GNL: il Belpaese risulta infatti il sesto maggiore importatore di GNL che proviene dall'area, e nel 2024 ha importato 700mila barili al giorno, più di tutto il resto d'Europa.



Dario Lucisano

Laureato con lode in Scienze Filosofiche presso l'Università di Milano, collabora come redattore per *L'Indipendente* dal 2024.