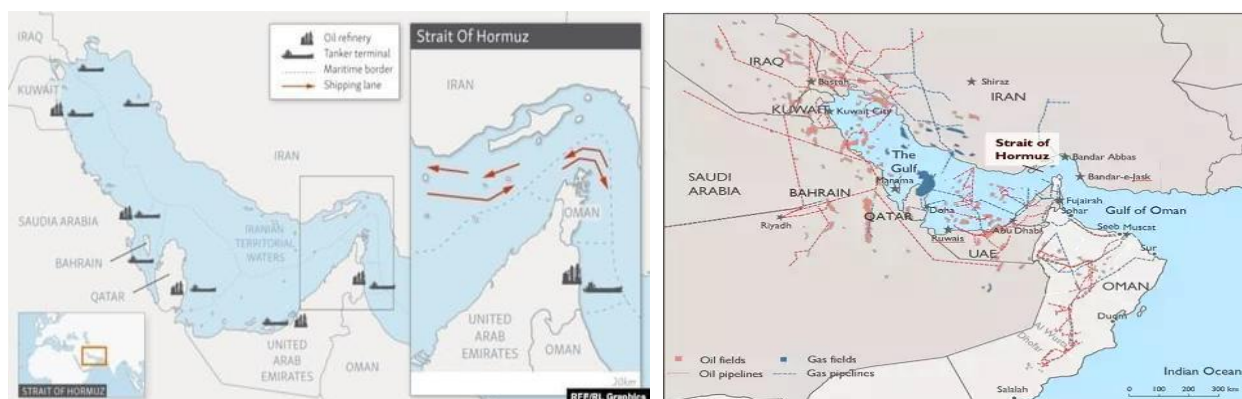


Transiti energetici e rischio politico nelle acque di Golfo Persico e stretto di Hormuz

Già rinomato nei secoli passati come via di transito per spedizioni e scambi commerciali, e per la diffusione della pirateria (oggi invece pressoché assente), negli ultimi 3 o 4 decenni lo stretto di Hormuz (dal nome di un'isola prossima alle coste iraniane) ha acquisito particolare rilevanza strategica sia perché ubicato fra Golfo Persico e Golfo di Oman, una delle aree del mondo a più alta densità di risorse idrocarburiche, sia per le contese su alcuni territori insulari limitrofi da parte di Stati che vi si affacciano (a es. quella fra Emirati Arabi Uniti e Iran sull'isola di Abu Musa), ma anche e soprattutto per il traffico mercantile che vi transita, buona parte del quale costituito da flussi di petrolio greggio e gas naturale liquefatto. Per il trasporto di idrocarburi fuori dall'area del Golfo Persico ci sono anche condotte terrestri e/o marittime, diverse delle quali volute negli anni soprattutto da Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti in un'ottica di diversificazione dei transiti energetici. Tuttavia, questi impianti hanno un'estensione che richiede comunque ad un certo punto anche un trasporto via nave per giungere a destinazione (quindi tempi di percorrenza nell'insieme non brevi), mentre lungo le loro tratte non tutti garantiscono sempre piena operatività, il che contribuisce a far sì che lo stretto resti tra le opzioni più praticate per il trasporto di ingenti quantità di petrolio e gas naturale fuori dal Golfo¹. I principali terminali e porti di riferimento per le petroliere e le metaniere in transito nella zona si trovano negli Emirati Arabi Uniti, in Iran e in Arabia Saudita, ma anche in Kuwait, Bahrein e Oman.

Alcuni terminali petroliferi e raffinerie, Golfo Arabico-Persico e Stretto di Hormuz²



Per quanto nell'area siano diretti, fra gli altri, anche prodotti petroliferi raffinati, la maggior parte dei flussi idrocarburici risulta soprattutto 'in uscita', ovvero dai Paesi produttori di petrolio e gas dell'area verso i mercati di Europa, Nord America e soprattutto Asia (in particolare Cina, Giappone, Corea del Sud, India e Singapore), ove è diretto oltre il 70% del petrolio in transito lungo lo stretto³. Secondo stime pubblicate nel 2020, basate su dati precedenti ai cali di flusso registrati quell'anno a causa della contrazione del consumo energetico mondiale legata alla crisi del COVID-19, lo stretto ospiterebbe annualmente, su scala mondiale, il passaggio di poco più di un quinto del greggio

¹ Tra le condotte dell'area vi sono a esempio un oleodotto saudita attraverso il Mar Rosso, con una capacità di circa 5 milioni di barili di petrolio al giorno, uno che può trasportare circa 1.5 milioni di barili di petrolio al giorno lungo la costa emiratina e un altro che può trasportare petrolio iracheno fino alla costa mediterranea. Cfr. C. Clausi, *Lo Stretto di Hormuz e la geopolitica turbolenta del Golfo Persico*, Aspenia online, 2021.

² Immagini tratte, rispettivamente, dai seguenti links: <https://www.zerohedge.com/energy/iran-opens-export-terminal-bypass-worlds-biggest-oil-chokepoint> ; <https://energy.economictimes.indiatimes.com/news/oil-and-gas/blockage-of-shipping-lines-in-the-suez-canal-and-ramifications-for-the-strait-of-hormuz/81686828>

³ <https://www.republicworld.com/world-news/middle-east/iran-launches-new-oil-export-terminal-near-jask-to-bypass-strait-of-hormuz.html>

(equivalente a 20.7 milioni di barili al giorno nel 2018) e di oltre un quarto del gas naturale liquefatto (soprattutto come esportazioni dal Qatar, primo esportatore mondiale di GNL)⁴. Non a caso, la US Energy Information Administration in più di una circostanza ha definito lo stretto di Hormuz “la più importante via di transito per il petrolio a livello mondiale”⁵. Lo stretto d'altra parte è, come via di passaggio commerciale, molto rilevante anche per gli stessi Stati Uniti. Sebbene negli ultimi anni tale valenza possa essere diminuita a seguito dell'aumento del tasso di autonomia energetica degli USA, divenuti meno dipendenti da importazioni idrocarburiche dal Medio Oriente e dall'area del Golfo (risultando dal 2019 esportatori netti di energia), per lo stretto di Hormuz ancora transiterebbe, secondo dati pubblicati nel 2020, l'equivalente di almeno il 7% dei prodotti petroliferi consumati sul mercato statunitense⁶. Inoltre, la stabilità dell'area assume rilevanza per gli USA in un'ottica di interdipendenza regionale e globale, essendo attraversata da importanti flussi di risorse energetiche dirette ad alleati e partner economico-commerciali di Washington sia in Europa che in Asia, per di più da Paesi non di rado legati agli USA sul piano politico e/o economico⁷. Fra gli Stati destinatari di risorse idrocarburiche in transito nello stretto di Hormuz vi sono anche diversi Paesi europei, tra cui l'Italia. D'altronde, fra il petrolio e il gas ricevuti dal territorio italiano mediante importazioni via nave, quote molto significative vengono proprio da flussi in partenza dall'area del Golfo. Secondo stime consolidate pubblicate nel 2021 e relative all'anno 2020, oltre che quote minori di petrolio dagli Emirati Arabi Uniti, l'Italia otterrebbe il 30.5% del petrolio importato da Iraq (17.3%) e Arabia Saudita (13.2%), mentre il 10.4% del gas naturale dal Qatar⁸. Bisogna anche considerare che negli ultimi anni, a partire dal 2017, l'Eni ha potenziato considerevolmente i suoi investimenti diretti nell'intera area del Golfo, soprattutto tramite accordi per l'esplorazione di riserve gasiere off-shore con le aziende statali di Emirati e Qatar; altre rilevanti attività della compagnia hanno luogo in Arabia Saudita, Bahrein, Iraq e Oman⁹. Secondo dati (ancora non definitivi) relativi all'anno 2020, pubblicati nel 2021, la maggior parte del petrolio esportato attraverso lo stretto proverrebbe, nell'ordine, da Arabia Saudita (oltre 9 milioni di barili al giorno), Iraq (4 mln b/g), EAU (circa 2.8 mln b/g), Kuwait (2.4 mln b/g) e Iran (2 mln b/g)¹⁰.

⁴ <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932>

<https://oilgasnews.it/nel-2020-il-qatar-resta-il-primo-esportatore-mondiale-di-gnl-in-un-mercato-franto-dal-covid/>

⁵ <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=4430> ; <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932>

⁶ Cfr. D. Marengi, *Le sfide per la sicurezza del Golfo Persico e la strategia navale iraniana*, Centro Studi Internazionali (Ce.S.I.), Roma, giugno 2020.

⁷ Cfr. A. H. Cordesman, *America's Strategy in the Middle East*, Center for Strategic and International Studies, 2020:

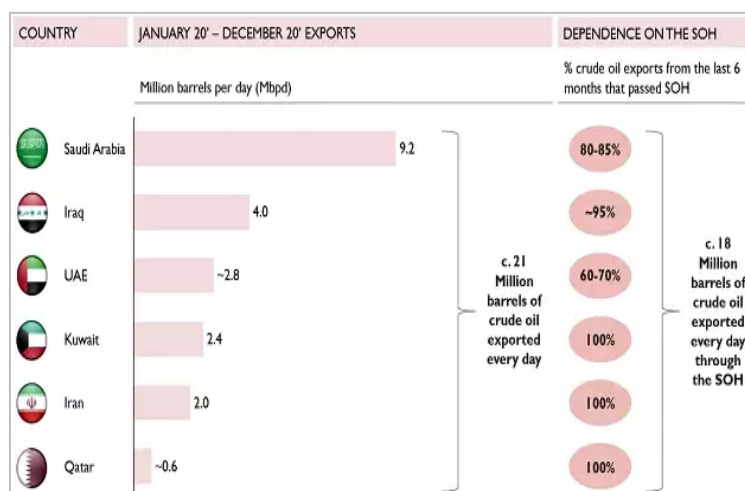
<https://www.csis.org/analysis/americas-failed-strategy-middle-east-losing-iraq-and-gulf>

⁸ Si ricorda che le importazioni energetiche nette dell'Italia ammontano al 73.4% della disponibilità energetica lorda nazionale, e che queste sono costituite in larga maggioranza proprio da petrolio e gas naturale: cfr. https://dgsaie.mise.gov.it/pub/sen/relazioni/relazione_annuale_situazione_energetica_nazionale_dati_2020.pdf (pp. 10, 157, 164).

⁹ Per approfondimenti si veda: <https://www.eni.com/it-IT/eni-nel-mondo/medio-oriente.html>

¹⁰ Il ranking è tratto dal sito: <https://energy.economictimes.indiatimes.com/news/oil-and-gas/blockage-of-shipping-lines-in-the-suez-canal-and-ramifications-for-the-strait-of-hormuz/81686828>

Esso conferma grosso modo la relativa classifica del 2018 (quando l'Arabia Saudita avrebbe inviato quasi 6.4 milioni di barili di petrolio al giorno attraverso lo Stretto, l'Iraq più di 3.4 milioni, gli Emirati Arabi Uniti quasi 2.7 milioni e il Kuwait poco più di 2 milioni): <https://aspeniaonline.it/lo-stretto-di-hormuz-e-la-geopolitica-turbolenta-del-golfo-persico/>

Principali oil exporters lungo lo stretto di Hormuz, 2020¹¹

Negli ultimi anni, la crescente tensione politico-diplomatica fra l'Iran e altri Paesi della comunità internazionale, fra cui Regno Unito ma soprattutto Stati Uniti e Israele, hanno contribuito a un trend in aumento dell'instabilità marittima nella zona, con diversi episodi di sfiorate collisioni, abbordaggi e fermi di mercantili e petroliere, esplosioni di colpi di avvertimento e, in alcuni casi, attacchi e sabotaggi contro mercantili, oil tanker, metaniere e navi militari. Gli USA d'altra parte hanno registrato nella zona 23 casi di insicurezza marittima nel 2015, 35 nel 2016 e 14 nel 2017; dopo un anno di relativa calma, ovvero il 2018, gli episodi in questione hanno iniziato a riprendere dal 2019; fra il luglio di quell'anno e l'agosto 2021 se ne sono verificati almeno 12¹². Nella maggior parte di questi eventi, vi è stato il coinvolgimento di imbarcazioni dedite al trasporto di idrocarburi, nonché di unità navali del Corpo delle Guardie Rivoluzionarie Iraniane (*Pasdaran*), nonché di navi della Quinta Flotta della US Navy, presenti nell'area del Golfo a presidio della libera navigazione internazionale e degli interessi geopolitici degli Stati Uniti. In almeno due circostanze, ovvero nell'aprile e nel maggio 2021, unità navali statunitensi in acque internazionali sarebbero state avvicinate in modo eccessivo e a velocità sostenuta, senza preventive comunicazioni, da imbarcazioni militari iraniane, il che avrebbe portato le prime a sparare dei colpi di avvertimento per poter proseguire indisturbate la propria navigazione. D'altra parte, la volontà iraniana di esercitare nello stretto e nel Golfo un ruolo di assoluta preminenza, si è scontrata non di rado con gli obiettivi statunitensi nell'area, fra cui quello di contenere i tentativi iraniani di aggiramento delle sanzioni USA che dal 2019 sono tornate a limitarne le esportazioni idrocarburiche (cosa che non di rado nell'ultimo biennio si è tradotta in controlli e sequestri di navi adibite proprio al trasporto di greggio iraniano)¹³. Ciò andando ben oltre le sue acque territoriali e con azioni provocatorie o blocchi più o meno duraturi e pretestuosi di petroliere e mercantili stranieri. Fra i più recenti episodi la cui dinamica appare sintomatica del clima di tensione presente nell'area, se ne riportano di seguito tre, accaduti fra il giugno e l'agosto 2021:

- il 1° giugno, una grande nave militare dell'Iran ha preso fuoco ed è affondata in acque vicine al porto meridionale iraniano di Jask (sebbene l'equipaggio sia riuscito a salvarsi)¹⁴; pur ritenendo plausibile l'ipotesi di un incendio accidentale interno, Teheran non ha escluso, anche sulla base

¹¹ Tabella tratta da: <https://energy.economictimes.indiatimes.com/news/oil-and-gas/blockage-of-shipping-lines-in-the-suez-canal-and-ramifications-for-the-strait-of-hormuz/81686828>

¹² Dati 2015-2019 tratti da: <https://sicurezzainternazionale.luiss.it/2021/05/11/stretto-hormuz-ancora-colpi-avvertimento-degli-usa-navi-iraniane/>; dati 2019-2021 tratti dall'autore da varie fonti aperte.

¹³ Dal novembre 2018 l'amministrazione Trump, a seguito del suo ritiro dall'accordo di Vienna sul nucleare iraniano nel maggio precedente, ha in buona misura reintrodotta le relative misure sanzionatorie già adottate verso Teheran. Nell'auspicio di poter favorire nuove trattative sul dossier nucleare, ma anche per consentire a Teheran di rispondere all'emergenza Covid-19, queste sono state poi ridotte in parte dall'amministrazione Biden nel giugno 2021.

¹⁴ <https://www.aljazeera.com/news/2021/6/2/large-iranian-navy-ship-sinks-after-catching-fire>

di episodi accaduti nei mesi precedenti a proprie imbarcazioni, l'eventualità di un sabotaggio condotto da potenze esterne¹⁵;

- il 29 luglio, la nave *Mercer Street*, gestita da una società londinese e in transito nelle acque del Golfo di Oman verso gli EAU, ove era diretta per caricare gasolio da consegnare poi in Africa orientale, sarebbe stata colpita da un drone. USA, Regno Unito e Israele hanno accusato l'Iran per l'accaduto, non escludendo possibili contromisure collettive. Dichiarandosi "pronta a difendere i propri interessi" in caso di azioni ostili, Teheran ha negato un suo coinvolgimento nell'attacco, costato la vita a due membri dell'equipaggio¹⁶. Quest'ultimo elemento ha contribuito non poco a innalzare la tensione, dato che in genere gli incidenti a petroliere nella zona causano aumenti nei prezzi del greggio (e talvolta nei costi assicurativi dei transiti petroliferi nell'area), ma non vittime;
- il 3 agosto 2021, nelle acque del Golfo di Oman, l'imbarcazione *Asphalt Princess*, di proprietà della emiratina Glory International e battente bandiera panamense, sarebbe stata abbordata da non meglio identificate forze ostili e costretta a muovere, pur se solo temporaneamente e senza sparatorie o vittime, su un'altra rotta, diretta a quanto pare verso le coste iraniane. L'episodio, secondo quanto riportato da diverse fonti, non lascerebbe escludere un ruolo da parte di forze militari dell'Iran (che pur riconoscendo l'accaduto come "completamente sospetto", ha negato un suo coinvolgimento, invitando a non strumentalizzare la vicenda per scopi geo-politici)¹⁷.

Rotta *Mercer Street* (29 luglio 2021)



Petroliera colpita nei pressi di Hormuz (2019)¹⁸



L'8 settembre 2021, presumibilmente anche in conseguenza degli episodi di cui sopra, la US Navy ha annunciato l'avvio di una sua componente operativa dedicata a mezzi militari senza equipaggio e *artificial intelligence* in Medio Oriente, ovvero la Task Force 59, integrata nel Naval Forces Central Command e la Quinta Flotta a favore delle capacità di deterrenza e *maritime*

¹⁵ A esempio nell'aprile 2021 un cargo iraniano (forse usato per il trasporto di armi a milizie houthi filo-iraniane nel conflitto yemenita) sarebbe stato colpito da mine posizionate sul suo scafo da forze militari rivali (a quanto pare israeliane), mentre lo stesso Iran farebbe ampio uso di mine per sabotare la navigazione di imbarcazioni militari e mercantili di Paesi suoi antagonisti. Vds. <https://www.theguardian.com/world/2021/jun/02/iran-warship-has-caught-fire-and-sunk-in-gulf-of-oman-say-local-agencies>

¹⁶ Cfr. l'articolo di T. Poole al seguente sito:
<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-58059271>

¹⁷ Cfr. i seguenti siti web:
<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-58083671>
<https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/08/03/iranian-proxies-accused-of-maritime-hijacking-in-strait-of-hormuz/?sh=6ca26b553a3e>
https://www.ilnautilus.it/porti/2021-08-09/nuova-tensione-tra-uk-e-iran-possibile-dirottamento-di-una-nave-al-largo-di-hormuz_86488/

¹⁸ Immagini tratte, rispettivamente, dai seguenti links:
<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-58059271>
<https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/08/03/iranian-proxies-accused-of-maritime-hijacking-in-strait-of-hormuz/?sh=6ca26b553a3e>

awareness statunitensi¹⁹. Stante il quadro delineato, e nonostante i dispositivi multinazionali di sicurezza marittima presenti a vario titolo nell'area²⁰, è possibile/probabile che nei prossimi mesi nelle acque dello stretto di Hormuz continueranno a verificarsi incidenti in grado di bloccare temporaneamente alcuni transiti legati all'approvvigionamento idrocarburico. Una eventuale distensione nei rapporti internazionali dell'Iran, in particolare rispetto agli USA, potrebbe diminuire la frequenza e l'intensità di tali episodi; in ogni caso si prevede che questi, in linea con quanto accaduto negli anni precedenti e salvo eventi eccezionali, non causeranno aumenti troppo severi e duraturi nei prezzi del petrolio²¹.

¹⁹ <https://www.crisisgroup.org/trigger-list/iran-us-trigger-list/flashpoints/hormuz> ;
<https://www.stripes.com/branches/navy/2021-09-08/navy-task-force-middle-east-terrorism-drones-afghanistan-2815900.html>

²⁰ Fra questi si ricordano la Task Force 152 della Combined Maritime Forces (2004), nonché la Coalition Task Force Sentinel dell'International Maritime Security Construct (2019) e Agenor-European Mission Awareness in the Strait of Hormuz (2020).

²¹ Nel primo semestre 2019 a esempio, pur a fronte di incrementi di prezzo dovuti ad attacchi a petroliere, il costo del barile si è mantenuto per lo più stabile (tra i 60 e i 70 dollari - con un picco di 72 ad aprile). Del resto, l'attuale mercato di riferimento più o meno ciclicamente può essere soggetto a fattori che possono incrementare i prezzi (es. accordi per tagli o limiti produttivi o appunto eventi di rischio politico), ma anche a dinamiche di segno opposto, dovute a es. ad aumenti produttivi legati allo *shale oil* statunitense e ai suoi possibili effetti cuscinetto sull'indice dei prezzi del greggio. Cfr. anche F. Borsari - F.S. Schiavi, *Crisi nello stretto di Hormuz*, ISPI-oline, 2020.