

Geopolitica dell'energia

N.6 – GIUGNO 2026

IL FUTURO DELLO STRETTO DI HORMUZ

Sembra aumentare la probabilità che i transiti per lo stretto di Hormuz diventino oggetto di pedaggio. Un ulteriore segnale di come l'ordine mondiale stia sfuggendo al controllo degli Stati Uniti. Potrebbero derivarne conseguenze anche per le modalità di fissazione dei prezzi del petrolio.

Secondo il *Memorandum of Understanding* iraniano-statunitense, le parti dovranno sviluppare un accordo di transito finale dello Stretto di Hormuz, che richiederà un ulteriore e, molto probabilmente, difficile processo diplomatico, caratterizzato dalla presenza di fattori esterni di grave tensione, a partire dall'operazione militare israeliana contro il Libano¹.

Inoltre, solo per lo sminamento dello Stretto, secondo le previsioni più ottimistiche, saranno necessari almeno 40-50 giorni, il che implica che il ritorno ai volumi di trasporto precedenti il conflitto richiederà diversi mesi².

Nello specifico, dal 28 febbraio, il traffico di petroliere attraverso lo

¹ Blackburn G. 2026, "Leggi il testo integrale della bozza di accordo USA-Iran in 14 punti", <https://it.euronews.com/2026/06/17/leggi-il-testo-integrale-della-bozza-di-accordo-usa-iran-in-14-punti>, 17 June 2026.

² Kimani A. 2026, "An Oil Deal That Ended a War Nobody Won", <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/An-Oil-Deal-That-Ended-a-War-Nobody-Won.html>, 15 June 2026.

Stretto di Hormuz è crollato del 90-95% rispetto ai livelli prebellici, lasciando il mercato con un deficit di oltre 13.000.000 b/g³.

Inoltre, dal medesimo Stretto, ogni anno, transita il 25% circa delle esportazioni globali di GNL.

L'8 giugno, l'ambasciatore iraniano in Federazione Russa, Kazem Jalali, aveva sostenuto che "lo Stretto di Hormuz sarebbe stato riaperto, ma con nuove condizioni che sarebbero state stabilite dalle autorità iraniane e omanite. Siamo consapevoli che l'Iran e l'Oman forniscono determinati servizi relativi a questo Stretto. E per tali servizi verranno applicati dei pedaggi" aveva precisato Jalali⁴.

Di converso, il 28 maggio, il Segretario al Tesoro degli Stati Uniti, Scott Bessent, aveva invece dichiarato che l'ambasciatore dell'Oman negli Stati Uniti, Talal bin Sulaiman Al Rahbi, gli aveva assicurato che "non esistevano piani per l'introduzione di pedaggi nello Stretto"⁵.

In realtà, nel *Memorandum* si precisa che l'Iran si impegna a non chiedere alcun pedaggio per i 60 giorni di implementazione del medesimo, ma si esplicita altresì che, terminata la tregua, Teheran (insieme a Mascate) si riserva di governare i passaggi attraverso Hormuz, seppur nel rispetto della legislazione internazionale. Con ogni probabilità, ciò significa che gli Stati Uniti non si opporranno all'implementazione di eventuali pedaggi, o tariffe di servizio⁶.

Non a caso, il 23 giugno, il presidente dell'Assemblea consultiva islamica (il parlamento iraniano), nonché attuale primo negoziatore

³ Paraskova T. 2026, "U.S.-Iran Deal Doesn't Mean a Swift Return of Oil and Gas Flows", <https://oilprice.com/Energy/Oil-Prices/US-Iran-Deal-Doesnt-Mean-a-Swift-Return-of-Oil-and-Gas-Flows.html>, 15 June 2026.

⁴ Kennedy C. 2026, "Iranian Official Says Hormuz to Reopen with New Toll Regime", <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Iranian-Official-Says-Hormuz-to-Reopen-with-New-Toll-Regime.html>, 8 June 2026.

⁵ Bessent S. 2026, <https://www.instagram.com/reel/DY5PWdmDzDB/>, 28 May 2026.

⁶ Franceschi A., Bellomo S. 2026, "Lo sblocco di Hormuz e il prezzo del petrolio", <https://podcast.ilsolo24ore.com/serie/market-mover-ADlwje3/lo-sblocco-hormuz-e-prezzo-petrolio-AI8h7BID>, 19 giugno 2026.

persiano, Mohammad Bagher Ghalibaf, ha affermato che "tutti dovrebbero sapere che l'Amministrazione dello Stretto non tornerà mai più come era prima della guerra", aggiungendo che "abbiamo concordato di istituire meccanismi di coordinamento [nello Stretto di Hormuz], inclusi una linea diretta e un centro che può essere contattato in ogni caso di ambiguità o controversia"⁷.

I paesi del Golfo si trovano di fronte a una scelta strategica: investire seriamente in nuove infrastrutture, oppure tornare, una volta ristabilita la normalità, alla maggiore convenienza economica del modello precedente, centrato sulle esportazioni via Hormuz ma, con ogni probabilità, sotto un maggior controllo iraniano-omanita?

Secondo lo sceicco, Khaled Ahmad Al-Sabah, A.D. presso la Kuwait Petroleum Corporation, il Kuwait è in trattativa con Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti riguardo a potenziali oleodotti il cui fine sarebbe bypassare lo Stretto di Hormuz⁸.

Tuttavia, se il conflitto venisse risolto e le navi potessero nuovamente transitare liberamente attraverso il medesimo, il sostegno a costosissimi progetti di oleodotti, ma non solo, potrebbe diminuire⁹.

Tale interrogativo concerne anche l'Iran.

Di fatto, da inizio aprile a fine maggio, i carichi petroliferi iraniani sono crollati da 1.500.000 b/g circa a soli 260.000 b/g.

Nel contempo, le scorte *on-shore* hanno raggiunto il massimo da 5

⁷ Siddiqui U. and Adler N. 2026, "Iran war live: Trump says US naval blockade of Hormuz removed after talks", <https://www.aljazeera.com/news/liveblog/2026/6/23/iran-war-live-tehran-to-access-billions-in-frozen-funds?update=4691406>, 23 June 2026.

⁸ Ratcliffe V. 2026, "Gulf states in talks for oil pipelines to bypass Hormuz", <https://www.ft.com/content/2842a164-bd15-4d76-be8b-b4f52321f57a?syn-25a6b1a6=1>, 3 June 2026.

⁹ Di seguito, due visioni opposte in merito alla convenienza economica di tali infrastrutture: Slav I. 2026, "Hormuz Crisis Sparks a Middle East Pipeline Boom", <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/Hormuz-Crisis-Sparks-a-Middle-East-Pipeline-Boom.html>, 21 June 2026; Luciani 2026, "Crisi Hormuz: la lunga coda degli impatti geopolitici", <https://www.rivistaenergia.it/2026/06/crisi-hormuz-impatti-geopolitici/>, 22 giugno 2026.

anni, mentre quelle *off-shore* – all'interno del Golfo Persico – sono balzate da 14.000.000 barili a metà maggio a quasi 24.000.000 barili a metà giugno¹⁰.

Il raggiungimento di un accordo, permetterebbe all'Iran di fare ripartire le proprie esportazioni prima che le scorte tocchino il limite massimo, imponendo ulteriori riduzioni della produzione.

A prescindere dall'esito dell'accordo di transito finale dello Stretto di Hormuz, secondo l'analista russo Gleb Prostavkov, "l'architettura [petrolifera] precedente, in cui il prezzo di un barile era in gran parte determinato [oltre che dalla finanza] dal compromesso tra Washington, Riad e OPEC plus, non funziona più. [...]. Nasce una nuova configurazione, dove Teheran, amica di Mosca, cessa di essere solo un oggetto di pressione delle sanzioni e si trasforma in un regolatore indipendente dei flussi, spostando il controllo sul prezzo [del barile] dal pozzo alla logistica"¹¹.

Ciò implica una nuova riconfigurazione dei rapporti di forza all'interno del mercato petrolifero globale, che con ogni probabilità vedrà gli Stati Uniti rimanere il più grande produttore mondiale di greggio grazie allo scisto, seppur con limiti ben noti e preoccupanti, mentre le monarchie del Golfo, nonostante le immense riserve e i bassissimi costi di estrazione, saranno costrette a cedere parte della loro capacità di influenzare i prezzi in favore di chi controllerà la logistica, Iran e Oman su tutti, ma non solo (si pensi a tutti i principali *chokepoint* del pianeta)¹².

Infatti, il principale alleato di Teheran, Mosca, oltre ad avere nel

¹⁰ Katona N. 2026, "Why the Moment for a Deal Could Not Be Better for Iran", <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/Why-the-Moment-for-a-Deal-Could-Not-Be-Better-for-Iran.html>, 18 June 2026.

¹¹ Prostavkov G. 2026, "L'energia sul prezzo del petrolio si è spostata dal pozzo alla logistica", <https://vz.ru/opinions/2026/6/22/1428544.html>, 22 giugno 2026.

¹² Gugliotta A. 2026, "Hormuz e gli altri chokepoint: tra ritorno alla normalità e alternative insufficienti", <https://www.rivistaenergia.it/2026/06/hormuz-chokepoint-alternative/>, 25 giugno 2026.

contempo creato un proprio sistema di assicurazioni e contratti di swap in risposta alle sanzioni imposte dal G7 dopo il 24 febbraio 2022 sta sempre più investendo in rotte alternative – come la Northern Sea Route – che diverrà l'altro elemento assiale della nuova struttura logistica a lungo termine.

Focus USA

In conformità con le cifre dell'*Oil Market Report*, pubblicato dall'*International Energy Agency* il 17 giugno 2026¹³, la domanda globale di petrolio è stimata in calo di 1.100.000 b/g nel 2026 (anno su anno, -700.000 b/g rispetto al *Report* del mese precedente).

A maggio, la produzione petrolifera globale è diminuita a 94.500.000 b/g (-600.000 b/g mese su mese), portando così le perdite totali registrate da febbraio a 13.600.000 b/g.

Nel contempo, le scorte industriali dell'OCSE sono crollate di 163.000.000 barili, toccando il minimo da dicembre 1990.

L'*output* di greggio statunitense (convenzionale e non), dopo il precedente picco di 9.627.000 b/g, raggiunto ad aprile 2015, è decresciuto fino al minimo di 8.428.000 b/g toccato il 1° luglio 2016¹⁴. Dopodiché, ad esclusione della parentesi Covid-19, esso ha ripreso ad aumentare per poi sostanzialmente stabilizzarsi. In particolare, dal 19 giugno, esso è pari a 13.819.000 b/g¹⁵.

In base alle proiezioni divulgate da *Baker Hughes*¹⁶ il 18 giugno, le 563 trivelle attualmente attive negli Stati Uniti, di cui 433 (76,9%) sono

¹³ International Energy Agency 2026, *Oil Market Report*, <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-june-2026>, 17 June 2026.

¹⁴ U.S. Energy Information Administration:

http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_sum_sndw_dcus_nus_w.htm.

¹⁵ Slav I. 2026, "U.S. Shale Opens the Taps — Carefully", <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/US-Shale-Opens-the-Taps-Carefully.html>, 21 May 2026.

¹⁶ Baker Hughes: <https://bakerhughesrigcount.gcs-web.com/na-rig-count?c=79687&p=irol-reportsother> (North America Rotary Rig Count (Jan 2000 - Current)).

petrolifere, 122 gasiere (21,6%), più 8 miste (1.5%), risultano essere 15 in più rispetto a quelle rilevate l'8 maggio, e 9 in più rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

A marzo 2026, le importazioni di greggio degli Stati Uniti d'America sono state 6.536.000 b/g, in aumento di 79.000 b/g rispetto a febbraio¹⁷. Nei primi tre mesi del 2026, la media delle importazioni statunitensi è stata poco oltre i 6.487.000 b/g, rispetto ai 6.169.000 b/g nel 2025, 6.588.000 b/g nel 2024, 6.489.000 b/g nel 2023, 6.281.000 b/g nel 2022, 6.114.000 b/g nel 2021 e 5.875.000 b/g nel 2020.

¹⁷ U.S. Energy Information Administration:
http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_move_impdcus_a2_nus_epc0_im0_mbbldpd_a.htm.