

LA CRISI CHE FA TREMARE L'ENERGIA GLOBALE

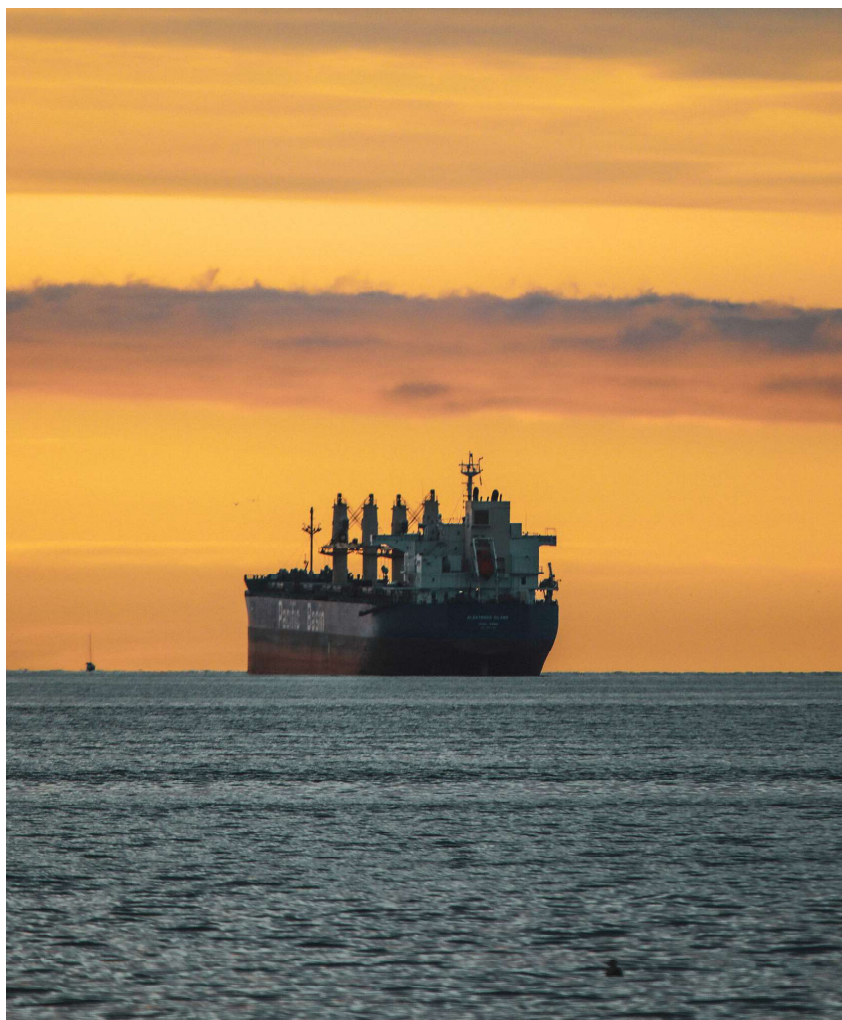
di **Agata Gugliotta**, analista RIE



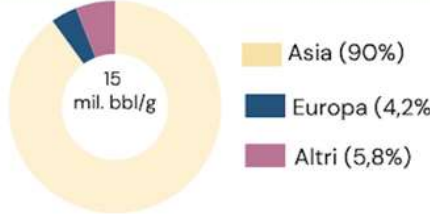


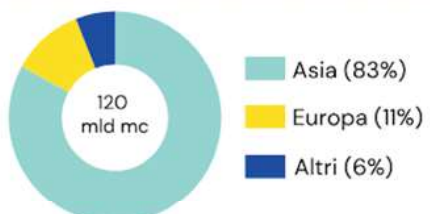
Quel che a giugno 2025 sembrava uno spettro, a marzo 2026 si è rivelato in tutta la sua concretezza: in risposta al nuovo attacco israelo-americano all'Iran, il regime di Teheran ha "sigillato" lo Stretto di Hormuz, o per meglio dire ne ha attuato una chiusura selettiva, consentendo il passaggio sicuro solo alle petroliere dei Paesi "amici" e ovviamente alle proprie (rigorosamente ancora sotto sanzione). Minimo sforzo massima resa, direbbe il buon Pareto: senza dover attuare un blocco totale o attacchi indiscriminati contro ogni nave in avvicinamento allo stretto (qualcuno comunque non è mancato!), l'Iran è riuscito a realizzare lo scenario peggiore, a lungo paventato, per la sicurezza del Medio Oriente, seminando caos, facendo impennare i prezzi delle commodities e generando paure per una prossima recessione. Sullo sfondo di un quadro già altamente preoccupante, il dispiegarsi di una guerra vera e propria con attacchi missilistici e di droni alle infrastrutture energetiche iraniane e degli altri Paesi del Golfo (Arabia Saudita, Qatar, Kuwait), coinvolti involontariamente in un conflitto che si sarebbe dovuto risolvere alla "maniera venezuelana", in modo rapido, indolore e soprattutto con successo. Il resto è storia: siamo già entrati nel secondo mese del conflitto, il Presidente Trump non ha ancora trovato una exit strategy, nonostante le minacce, gli ultimatum, la tregua di quindici giorni (annunciata per l'8 aprile ma poi nei fatti smentita il giorno dopo), e con le cancellerie di tutto il mondo che si arrabbatano per



arginare, come meglio possono, una crisi di cui si teme il peggio possa ancora venire. Gli scenari prospettati si sprecano, ma come ogni scenario, dipendono da se e quanto la guerra si protrarrà, da quanti danni fisici provocherà e dall'impatto che un prolungato periodo di alti prezzi energetici avrà sull'economia mondiale. Ma se "del domani non v'è certezza" proviamo a scattare l'istantanea di quel che è. Al momento in cui si scrive, quel che è noto, secondo le parole del Direttore Esecutivo dell'AIE, Fatih Birol, è che oltre 40 infrastrutture energetiche in nove Paesi del Medio Oriente hanno subito danni critici a causa del conflitto. Ad essere colpiti, tra gli altri, il principale terminale di esportazione petrolifera iraniano

sull'Isola di Kharg, l'enorme giacimento di gas iraniano di South Pars, il complesso di Ras Laffan in Qatar, che ospita 14 treni di GNL (il 17% della capacità è stata danneggiata), processi ausiliari e gli impianti di conversione del gas in liquidi (GTL). Tale distruzione estesa prolungherà le interruzioni delle forniture e richiederà tempi lunghi (anche anni per Ras Laffan) e costi elevati per il ripristino. Da Hormuz, snodo che collega il Golfo Persico con il Golfo di Oman e il Mar Arabico, almeno fino alla sua temporanea apertura dopo la tregua dell'8 aprile (ancora tutta da verificare), è passato poco e a singhiozzo. Se, mediamente, fino a febbraio 2026, transitavano 3.000 navi al mese, quasi 100 al giorno, il 30 marzo 2026 quelle tracciabili erano solo 5. A queste vanno aggiunte quelle della sha-



	2025	Inizio aprile 2026
 Traffico marittimo	100 navi al giorno	5 navi al giorno (il 30/03)
 Oil	 <p>15 mil. bbl/g</p> <p>30% greggio commercializzato via mare</p>	<u>Volumi ridotti a 3 mil.bbl/g perlopiù barili iraniani</u>
 Prodotti petroliferi	5 mil. bbl/g	<u>Volumi ridotti a 2,1 mil. bbl/g</u> <u>Maggiori criticità per diesel e jet fuel</u>
 GNL	 <p>120 mld mc</p> <p>20% del GNL commercializzato</p>	<u>Nessuna metaniera carica è passata dallo Stretto di Hormuz</u>

Fonte: Elaborazioni RIE su dati S&P Platts, OIES, Kpler

Principali dati relativi al transito di energia nello Stretto di Hormuz (2025 vs inizio aprile 2026)

dow fleet iraniana, principalmente petroliere, che hanno lasciato il Golfo soprattutto alla volta dei Paesi asiatici. In queste settimane, anche alcune navi cinesi e indiane pare siano riuscite ad ottenere il placet dalle autorità iraniane a lasciare in sicurezza (forse previo pagamento) questa lingua di mare. Ma si tratta di rumours di cui manca l'ufficialità. Nel 2025, circa 15 milioni b/g di petrolio, pari a circa il 30% del greggio commercializzato via mare, sono transitati attraverso lo Stretto di Hormuz. Volumi ridotti a 3 milioni, la maggior parte dei quali costituita da barili iraniani. L'anno scorso era l'Asia ad assorbire quasi il 90% del greggio transitante nello Stretto con Giappone e Corea particolarmente dipendenti, mentre poco meno di 600.000 b/g (solo il 4,2%) erano diretti in Europa (pari a circa il 5% di tutto il petrolio importato). Il nostro Paese, che si approvvigiona da oltre 30 diversi fornitori, nel 2025 ha importato dall'Arabia Saudita 3,3 milioni/tonnellate di petrolio, corrispondenti a circa il 6% di tutte le importazioni nazionali, che però sfruttano in larga parte l'oleodotto che porta al

terminale di Yanbu sul Mar Rosso bypassando così lo Stretto di Hormuz.

Quanto ai prodotti petroliferi, se nel 2025 da questa area sono stati esportati circa 5 milioni b/g, nella prima settimana di aprile si sono ridotti a 2,1 milioni, contando che molte raffinerie in Bahrein, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Kuwait sono state chiuse a causa di danni alle infrastrutture o per l'impossibilità, per l'appunto, di piazzare i volumi prodotti sul mercato. Saturata la propria capacità di stoccaggio, gli impianti di raffinazione sono stati costretti ad azzerare la produzione, ripristinare la quale, secondo gli analisti, potrebbe richiedere anche diversi mesi. Tra le varie tipologie di prodotti, mentre la benzina è relativamente meglio protetta perché l'offerta globale è più distribuita e la rete di arbitraggio più flessibile, il gasolio è quello che nel breve termine è sottoposto alla pressione fisica più acuta. E questo sia in ragione del fatto che il suo utilizzo è più vasto, comprendendo anche la logistica militare, sia perché la sua fornitura è concentrata a livello regionale.

Dal diesel transitante lo Stretto è dipendente per un 9% anche l'Europa, che soprattutto dopo la riduzione dei volumi importati dalla Russia, è dovuta ricorrere ai liquidi medio-orientali per soddisfare la sua domanda.

Anche per il jet fuel, ossia il carburante per l'aviazione, la situazione sembra preoccupante, specie se le interruzioni dovessero farsi via via più persistenti. Dallo Stretto, lo scorso anno, secondo Kpler, sono fluiti quasi 400.000 b/g di carburante per aerei (il 20% del consumo totale mondiale), il 74% dei quali destinati al Vecchio Continente, che vi acquista circa il 40% del suo import. La riduzione o peggio il rischio di ammanco di questi prodotti sta determinando un'impennata dei prezzi che, sommatasi alle lunghe chiusure degli aeroporti in hub chiave come Doha e alle massicce cancellazioni delle prenotazioni future, sta infliggendo un doppio colpo alle compagnie aeree.

Lato gas, ancora più dell'oil, siamo in presenza di una vera e propria paralisi. Secondo le notizie ufficiali trapelate, fino alla prima settimana di aprile nessuna metaniera aveva completato il transito dello Stretto dall'inizio delle ostilità, ad eccezione della Sohar LNG, che il 3 aprile è riuscita ad uscire, ma "in ballast" (ovvero vuota, senza carico) seguendo una rotta insolita vicino alla costa dell'Oman e spegnendo il transponder AIS per parte del tragitto. Eppure, l'anno scorso da Hormuz sono fluiti quasi 120 miliardi di metri cubi di GNL, più che in ogni altro chokepoint al mondo, corrispondenti a circa un quinto di tutto il GNL commercializzato a livello globale. Quasi tutto il GNL in transito è provenuto dal vicino Qatar (94%), mentre residuale è quello degli Emirati Arabi. La principale destinazione dei cari-



SUL PIANO POLITICO-ENERGETICO, INFINE, LA CRISI STA ACCELERANDO ALCUNE DINAMICHE. CINA E INDIA PROVANO A TUTELARSI, STRAPPANDO IL FAVORE DI TEHERAN PER BYPASSARE IL BLOCCO; IL GIAPPONE FORTEMENTE DIPENDENTE DALLE FORNITURE MEDIORIENTALI RAFFORZA IL LEGAME ENERGETICO CON GLI STATI UNITI, AUMENTANDO LA DIPENDENZA DAL GNL AMERICANO, MENTRE L'EUROPA, CON IMBARAZZO, PROVA A DISSOCIARSI DALLE SCELTE AMERICANE PUR DIPENDENDONE A DOPPIO FILO DALLA SUA ENERGIA

chi è stata l'Asia che ha assorbito circa l'83%, con la Cina che si conferma di gran lunga il maggior importatore di GNL transitante per Hormuz (24%). Importante però è anche la quota che è giunta in Europa (11%, di cui l'8% ai Paesi UE) di provenienza esclusivamente qatarina, per un peso sul totale importato dalla regione nell'intorno del 4%. Circa metà del GNL che ha lasciato Hormuz è arrivata in Italia, che acquista da Doha 6,6 miliardi di metri cubi, corrispondenti all'11% del gas importato. Di questo gas, il nostro Paese ne dovrà fare a meno per un po', vista la dichiarazione di forza maggiore, per ora estesa fino a giugno, di QatarEnergy sulle forniture di GNL destinate al terminal Adriatic LNG di Edison.

La crisi, definita da Fatih Birol, Direttore dell'Agenzia internazionale dell'energia (AIE), come la più grave interruzione dell'approvvigionamento energetico della storia moderna, sta "mordendo" l'economia mondiale, con effetti già evidenti ma non ancora esplosi in tutta la loro potenza "recessiva". Se ancora è prematuro parlare di shock energetico, anche in vista della tregua concessa, poco ci manca. E questo perché gli impatti in termini di prezzi dell'energia sono già sistemici e su larga scala.

L'aumento dei prezzi a monte si è infatti riversato a catena su quelli a valle determinando il balzo in avanti delle quotazioni dei carburanti, del gas e dell'elettricità. Un aumento trasversale da est a ovest che non ha lasciato illesi nemmeno gli Stati Uniti, dove il prezzo della benzina ha superato la soglia psicologica dei 4 dollari al gallone che tanto fa paura ai Presidenti.

Oltre ai prezzi però, si comincia a temere anche per le quantità, visto che le alternative per bypassare Hormuz

sono poche e non risolutive nel caso dell'oil (gli oleodotti via terra), nulle per il GNL (impossibile sostituire in breve tempo tutti volumi attualmente bloccati). In questo stato di incertezza, ognuno sta agendo come può. L'Asia si è già attrezzata con il razionamento a vari livelli, l'Europa ci potrebbe arrivare. A differenza degli Stati Uniti e di molti altri paesi asiatici, la UE non ha ancora allentato le sanzioni sull'importazione di greggio russo: resta da vedere però per quanto o se non cederà almeno nel consentire l'importazione di alcuni prodotti provenienti da paesi che raffinano il greggio russo. L'AIE, da parte sua, non si è limitata ad elargire saggi consigli sul risparmio di energia e l'11 marzo ha concordato il rilascio di circa 400 milioni di barili di scorte di emergenza, con un contributo dell'UE di circa 118 milioni di barili. L'OPEC Plus, poi, ha confermato la linea della cautela e ha approvato un nuovo incremento limitato della produzione (+206.000 b/g da maggio), mentre gli Stati europei pensano a soluzioni tampone: alcuni hanno optato per tagli fiscali (Italia), altri a sussidi per alcuni prodotti (Regno Unito) o pacchetti di aiuti per il carburante destinati ad alcuni settori e prestiti alle piccole imprese (Francia), tetti massimi ai margini di profitto al dettaglio dei carburanti (Grecia) e tetti massimi ai prezzi del carburante (Francia). Le aziende provano a colmare, almeno in parte, il gap di offerta, come Edison che, per l'Italia, ha raggiunto un accordo con Venture Global che metterà fine alla dispu-

ta sul ritardo di tre anni nell'avviare le forniture dal terminal di Calcasieu Pass in Louisiana ad Adriatic LNG, garantendo circa 1,3 miliardi di metri cubi all'anno (lontani dai 6,6 mld mc che mancano all'appello [MD1.1]).

Sul piano politico-energetico, infine, la crisi sta accelerando alcune dinamiche. Cina e India provano a tutelarsi, strappando il favore di Teheran per bypassare il blocco; il Giappone fortemente dipendente dalle forniture medio-orientali rafforza il legame energetico con gli Stati Uniti, aumentando la dipendenza dal GNL americano, mentre l'Europa, con imbarazzo, prova a dissociarsi dalle scelte americane pur dipendendone a doppio filo dalla sua energia. L'Italia consolida l'asse con l'Algeria, con Roma impegnata a rafforzare il proprio ruolo di hub del gas nel Mediterraneo e con i Paesi del Golfo. La Russia, infine, ne esce rafforzata: dopo la deroga temporanea di 30 giorni alle sanzioni concessa dagli Stati Uniti, la competizione per i barili russi sul mercato è aumentata, così come il valore di questi ultimi, dando ossigeno alle finanze di Mosca. Il quadro descritto è dalle tinte fosche e quel che è peggio è che a regnare è l'incertezza di quel che potrebbe essere. Le speranze, d'altronde, non cancellano i rischi e la frattura che si è creata nelle catene di approvvigionamento non si può automaticamente risanare. L'uscita dalla crisi, quando di uscita si potrà parlare, sarà per forza di cose molto graduale e complicata, con effetti che si trascineranno nel tempo.

È con te che una nuova mobilità prende vita.

Nasce la rete di stazioni e servizi più innovativi di sempre:
per un nuovo modo di muoversi.



Scopri l'evoluzione delle Enilive Station su enilive.it



enilive