
Le Monde

28.08.2026

Alla ricerca di nuove rotte per l'oro nero

I Paesi del Golfo stanno diversificando le proprie rotte di trasporto del petrolio, al fine di affrancarsi dallo stretto di Ormuz



Di Marie de Vergès

Solo sei mesi fa, l'esportazione di idrocarburi dal Golfo Arabico-Persico seguiva regole semplici: percorrere la via più diretta – lo Stretto di Ormuz – per raggiungere rapidamente l'Asia, la regione del mondo con il maggior fabbisogno energetico. Ma la guerra in Iran, scatenata dagli Stati Uniti e da Israele il 28 febbraio, ha stravolto le priorità, provocando la paralisi di questo stretto passaggio marittimo. Per le potenze petrolifere della regione, l'urgenza oggi è quella di diversificare le rotte di trasporto dell'oro nero. E quindi di liberarsi dal ricatto di Teheran su questo stretto strategico attraverso il quale, prima del conflitto, transitavano 20 milioni di barili al giorno.

Tra la fine di luglio e la fine di agosto, alcune navi, spesso scortate dalla marina statunitense, sono comunque riuscite a far uscire dal Golfo Persico tra i due e i sette milioni di barili al giorno, secondo diverse stime. Ma le navi che osano avventurarsi navigano con i segnali spenti, sotto la minaccia di attacchi iraniani con droni o missili. Nella ricerca di percorsi alternativi, non è più tempo di voci di corridoio o di dibattiti teorici: i piani per il «dopo-Ormuz» hanno iniziato a concretizzarsi. In particolare negli Emirati Arabi Uniti (EAU), già dotati di una via alternativa grazie all'Abu Dhabi Crude Oil Pipeline. I lavori procedono a pieno ritmo per raddoppiare questo oleodotto che collega, su un percorso di circa 400 chilometri, i giacimenti petroliferi di Habshan, nel nord-ovest, al porto di Fujairah, nel Golfo di Oman. L'obiettivo è raddoppiarne la capacità attuale, fino a raggiungere circa 3,6 milioni di barili al giorno, ovvero la quasi totalità della produzione degli Emirati. E ciò già a partire dal 2027.

DA ABQAIQ AL PORTO DI YANBOU

«In tutta la regione, è di gran lunga il progetto più avanzato», osserva Homayoun Falakshahi, analista presso Kpler. Pur non essendo mai stato oggetto di un annuncio ufficiale, il progetto era già in fase di realizzazione prima della guerra. Ma le circostanze ne hanno accelerato l'attuazione, annunciata a maggio. È inoltre allo studio un ampliamento degli impianti portuali situati sulla costa orientale del Paese. Così come un terzo oleodotto, questa volta destinato al trasporto di prodotti raffinati quali il gasolio o il cherosene.

L'Arabia Saudita prevede inoltre di potenziare il proprio oleodotto terrestre che, da sei mesi, le consente di smistare parte del proprio greggio senza passare per Ormuz: questa infrastruttura, che attraversa l'intero Paese da est a ovest, dal giacimento di Abqaiq, nel Golfo, fino al porto di Yanbu, sul Mar Rosso, è già in grado di trasportare fino a 7 milioni di barili al giorno. Anche il Kuwait, paese privo di vie alternative allo Stretto di Ormuz, sarebbe interessato a partecipare a tale progetto e, all'inizio di agosto, ha dichiarato di stare valutando tutte le possibilità con gli Stati confinanti. Riyadh rimane tuttavia discreta sulle modalità di un'eventuale estensione.

Tanto più che un simile obiettivo richiederebbe di affrontare parallelamente un altro collo di bottiglia: quello del terminale di Yanbou, già saturo. Dai suoi attracchi, è possibile caricare, nella migliore delle ipotesi, solo da 4 a 5 milioni di barili al giorno. «Per quanto riguarda le nostre esportazioni di petrolio, stiamo cercando attivamente di rafforzare le nostre opzioni», si è limitato a indicare Amin Nasser, presidente e amministratore delegato della compagnia nazionale Saudi Aramco, nel presentare i risultati del gruppo il 4 agosto.

La questione è ancora più complessa per i Paesi totalmente dipendenti dallo stretto. Il Kuwait, quindi, ma anche il Bahrein e, soprattutto, il Qatar, incapace sin dall'inizio del conflitto di trasportare il proprio gas naturale liquefatto, una risorsa che viaggia esclusivamente via mare.

Rimane l'Iraq che, nonostante questi vincoli, nutre ambiziosi progetti transfrontalieri. Il 17 luglio è stato firmato un protocollo d'intesa con la Siria per ripristinare, o addirittura ricostruire interamente, l'oleodotto Kirkuk-Baniyas. Questo oleodotto, che collega i giacimenti petroliferi del nord dell'Iraq alla costa mediterranea siriana, è oggi gravemente danneggiato e inattivo da due decenni. Baghdad sta inoltre valutando la possibilità di realizzare un oleodotto che colleghi la sua principale regione produttrice di petrolio, Bassora, nel sud, a Haditha, nel nord, per poi diramarsi verso la Siria, la Turchia o la Giordania. Esso potrebbe in parte seguire il tracciato dell'oleodotto che già collega Kirkuk al porto turco di Ceyhan sul Mediterraneo, attraverso il quale circola un flusso di greggio sin dall'inizio della guerra. Washington, desiderosa di consolidare la propria posizione nel Paese – teatro di una rivalità indiretta con l'Iran – sostiene apertamente questi progetti. È proprio sotto la guida della major americana Chevron che un consorzio è stato incaricato di condurre i primi studi di fattibilità.

Anche la francese Total Energies non è da meno. «Diventeremo partner dell'oleodotto che va da Baghdad alla Siria, ma investirà anche ad Abu Dhabi per raddoppiare la capacità dell'oleodotto di Fujairah», ha affermato il suo amministratore delegato, Patrick Pouyanné, in occasione di una conferenza tenutasi lunedì 24 agosto in Norvegia.

Tuttavia, queste opere saranno davvero portate a termine? Entro uno, due o cinque anni? «È fondamentale andare avanti», sostiene Robin Mills, amministratore delegato di Qamar Energy, una società di consulenza con sede a Dubai, e ricercatore associato presso il Center on Global Energy Policy dell'Università di Columbia, a New York. Ma se alcuni progetti sono effettivamente reali, altri servono piuttosto a lanciare un

messaggio: si tratta di dimostrare agli iraniani che esistono alternative. Sapere se alla fine saranno tutti realizzati non è poi così importante».

ALTRI OSTACOLI

Tra gli ostacoli alla loro realizzazione, quello del finanziamento non è il più insormontabile. Soprattutto in Arabia Saudita e negli Emirati Arabi Uniti, dove le compagnie nazionali, Aramco e Abu Dhabi National Oil Company (Adnoc), dispongono delle risorse necessarie per portare avanti da sole questi progetti. Trasportare il petrolio via mare è certamente più economico, ma gli oleodotti, essendo interrati, sono molto meno vulnerabili agli attacchi in caso di conflitto. «Se queste nuove condotte consentiranno di evitare anche solo un'unica grave interruzione nel corso della loro vita utile, compresa tra i 50 e i 100 anni, ciò sarà più che sufficiente a coprirne i costi», sottolinea Rob West, fondatore della società di consulenza Thunder Said Energy. Secondo le sue stime, il raddoppio dell'oleodotto degli Emirati dovrebbe costare circa 4 miliardi di dollari (circa 3,43 miliardi di euro). Tuttavia, una perdita di 1 milione di barili al giorno per un anno, a un prezzo medio di 80 dollari al barile, costa 30 miliardi di dollari, calcola.

Le principali difficoltà sono piuttosto di natura politica, in una regione minata dall'instabilità e dalle rivalità. Soprattutto per i progetti che coinvolgono più paesi. Ma «la costruzione di oleodotti accelera generalmente sotto la pressione della guerra, delle sanzioni o delle interruzioni di approvvigionamento», osserva la banca Goldman Sachs in uno studio pubblicato a metà luglio. Secondo gli autori dello studio, oltre il 45% del volume di petrolio esportato dal Golfo prima della guerra dovrebbe essere al riparo dalle perturbazioni dello Stretto di Ormuz entro la fine del 2027, e addirittura il 60% entro la fine del 2028.

Queste nuove rotte saranno comunque soggette ad altre insidie. Gli impianti sauditi nel Mar Rosso non sono al riparo dalle minacce, come hanno ricordato gli attacchi perpetrati nelle ultime settimane dai ribelli houthi dello Yemen, alleati dell'Iran. Per evitare di passare dallo stretto di Bab al-Mandab, le petroliere saudite hanno preso la rotta verso nord, in direzione del Canale di Suez. Una volta giunte nel Mediterraneo, devono aggirare l'Africa per raggiungere l'Asia. Un viaggio ben più lungo. «Il petrolio che transita per Bab al-Mandab impiega una ventina di giorni per arrivare nell'Asia orientale. Attraverso il Canale di Suez, occorrono almeno 40 giorni, se non di più. Ciò fa aumentare il costo del trasporto», riassume Homayoun Falakshahi.

La stessa equazione si applicherà ai progetti di oleodotti che sfociano nel Mediterraneo. Questo petrolio servirà in futuro per rifornire l'Europa? «Dal punto di vista commerciale non ha molto senso», afferma con decisione Robin Mills. La zona del mondo in cui la domanda di idrocarburi è più forte è l'Asia». Ciò contribuirà senza dubbio a rafforzare i punti di forza degli Emirati in una regione in cui le carte geopolitiche stanno per essere rimescolate. La ricca federazione del Golfo, che a maggio ha lasciato l'Organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio, intende sfruttare i propri idrocarburi senza vincoli. A tal fine intende avvalersi delle proprie infrastrutture sulla costa orientale. Anche per il gas, di cui prevede di aumentare la produzione. All'inizio di agosto, l'Adnoc ha dichiarato di stare valutando la costruzione di un nuovo impianto di liquefazione. Al di fuori del Golfo Persico, dall'altra parte dello Stretto di Ormuz.