

Con accordo Usa-Iran petrolio in caduta

Mercati e geopolitica

Piazza Affari rompe anche il muro dei 52mila punti Brent in picchiata (-5%)

Venerdì la firma a Ginevra e la riapertura di Hormuz: resta il nodo dei pedaggi

La svolta tra Usa e Iran e l'imminente riapertura di Hormuz mettono le ali alle Borse. I mercati europei toccano nuovi record e festeggiano il primo vero segnale che la crisi in Medio Oriente potrebbe finire grazie a un accordo di pace tra Washington e Teheran, con la firma prevista venerdì a Ginevra. Resta il nodo del transito a Hormuz con o senza pedaggi. Piazza Affari sfonda il muro dei 52mila punti. Bene anche il Nasdaq sulle ali di SpaceX. Petrolio in retromarcia: il Brent cede il 5% sotto gli 83 dollari al barile.

— Servizi a pag. 2-5

Petrolio ai minimi da tre mesi ma la ripresa dei flussi è incerta

Ci vorranno anni per il ritorno a regime degli impianti di Gnl in Qatar ma crolla anche il prezzo del gas: -9% al Ttf
Materie prime

Nell'immediato ci sono sfide logistiche, criticità più serie riguardano gli impianti

Sissi Bellomo

«Lasciate che il petrolio scorra!», ha proclamato Donald Trump con il consueto trionfalismo. E il mercato ha subito festeggiato. Il Brent, in ribasso di oltre il 5%, è sceso sotto 83 dollari al barile, sui livelli dei primi di marzo, quando la guerra nel Golfo Persico era appena iniziata. Il gas in Europa è crollato di quasi il 10%, poco sopra 42 euro per Megawattora al Ttf.

Il sollievo degli investitori non è privo di giustificazioni, visto che questa potrebbe davvero essere la volta buona. Dopo decine di annunci inconsistenti, finalmente si registrano passi avanti concreti verso la pace tra Stati Uniti e Iran. C'è tuttavia grande cautela sul ritorno delle forniture dal Golfo Persico: quel petrolio che secondo Trump è pronto a «scorrere» copioso, ma anche altre materie prime, tra cui Gnl, fertilizzanti e alluminio. Le esportazioni risulteranno in modo graduale, a ritmi che oggi è difficile prevedere con precisione. E per il ritorno allo status quo ci vorranno

anni, ammesso che sia mai possibile.

Il blocco della navigazione nello Stretto di Hormuz – evento che fino a pochi mesi fa veniva considerato fantapolitica – lascerà cicatrici profonde, se non altro nella memoria degli operatori: sia gli esportatori del Golfo, sia i loro clienti, potrebbero voler ridurre in futuro l'esposizione a questo rischio diversificando in modo permanente le rotte di rifornimento, come hanno già iniziato a fare.

Il ripristino dei transiti a Hormuz è comunque parte dell'accordo che Usa e Iran dovrebbero firmare venerdì. Lo stesso Trump ha precisato che lo Stretto sarà «riaperto in modo graduale», che gli Usa rimuoveranno «immediatamente» il blocco navale e che l'Iran «deve sminare» i fondali e «astenersi dall'imporre pedaggi». «Navi di tutto il mondo, scaldate i motori», ha concluso il presidente. Più facile a dirsi che a farsi.

A onor del vero, una ripresa dei flussi di greggio in uscita da Hormuz c'è già stata, a partire da aprile, grazie a transiti semi clandestini protetti a seconda dei casi dagli Usa o dall'Iran (si veda Il Sole 24 Ore del 12 giugno). JP Morgan stima che questo mese sia arrivato a 5,1 milioni di barili al giorno – circa un terzo rispetto a prima della guerra – dai 2,9 mmbg di maggio. Esportazioni che con la firma dell'accordo dovrebbero ingrossarsi. Quanto e in quanto tempo però non si sa.

I primi ad uscire saranno i carichi rimasti bloccati a bordo di navi nel Golfo Persico: in tutto 60 milioni di barili tra greggio e prodotti raffinati, stima Kpler. Nel frattempo navi vuote si muoveranno per entrare nel Golfo a caricare: decine si sono messe in

pole position, stazionando da tempo in prossimità di Hormuz. Poi ne arriveranno altre. Gestire il traffico rischia di non essere facile, anche perché le navi ancora bloccate nel Golfo – contando non solo le petroliere – sono circa 500. Normalizzare la logistica richiederà settimane. Le organizzazioni del settore marittimo, tra cui la International Chamber of Shipping e Bimco, hanno inoltre avvertito che «transiti simultanei e non coordinati» potrebbero provocare non solo congestioni ma rischi per la sicurezza dovuti a «manovre irregolari» e movimenti «imprevedibili» delle imbarcazioni. Peraltro sui fondali potrebbero davvero esserci delle mine. Ed è probabile che gli assicuratori continuino a chiedere premi elevati.

Senon sarà facile tornare agli oltre 130 transiti al giorno da Hormuz di prima della guerra, una ripresa parziale potrebbe comunque bastare a frenare la corsa dei prezzi: secondo Commonwealth Bank of Australia «i transiti di greggio devono risalire solo al 60-70% del livello pre guerra perché sul mercato ritornino alle aspettative di eccesso di offerta che c'erano prima del conflitto». Traguuardo che non sembra irraggiungibile.



Una volta ripresa una navigazione ordinata – e sempre che la tregua regga – si pongono tuttavia sfide dagli esiti ancora più incerti. La produzione dei giacimenti dovrebbe tornare a regime in tempi rapidi in Arabia Saudita ed Emirati arabi, che hanno potuto esportare abbastanza da mantenere in attività i pozzi, ma altrove – come in Iraq e Kuwait – la stretta è stata molto drastica e forse non priva di conseguenze. Eventuali danni ai depositi si scopriranno solo col tempo.

Le operazioni estrattive si sono comunque salvate da droni e missili, che invece sono caduti su impianti petrolchimici e terminal di esportazione (oltre a fonderie di alluminio): è qui che si rilevano le maggiori criticità, con riparazioni che in alcuni casi dureranno anni. Tra questi gli impianti di Ras Laffan, da cui il Qatar esporta Gnl anche in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA