

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il conflitto in Iran fa schizzare verso livelli record i noli marittimi di petroliere e gasiere

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 3rd, 2026

Le tariffe di nolo per le navi Vlcc (very large crude carrier), già elevate prima dell'attacco israelo-americano all'Iran lo scorso fine settimana, tre giorni dopo l'inizio delle ostilità stanno infrangendo ogni record. Nelle ultime 24 ore le rate spot per una petroliera dal Medio Oriente alla Cina sono salite ben oltre i 400.000 dollari al giorno, una cifra sufficiente per noleggiare anche una nave da perforazione di settima generazione.

I noli per queste petroliere di grandi dimensioni, rimasti a lungo nell'ordine delle cinque cifre al giorno, nelle ultime settimane hanno iniziato a superare la soglia dei 100.000 dollari a causa dell'aumento delle esportazioni Opec, dell'aumento dello stoccaggio galleggiante e della minore disponibilità. Venerdì scorso, alcune navi erano state noleggiate per oltre 200.000 dollari ma queste cifre impallidiscono in confronto ai 424.000 dollari al giorno che una petroliera ha incassato lunedì per una spedizione dal Medio Oriente alla Cina secondo quanto riportato da *Reuters*.

Il coefficiente tonnellate-miglia per la flotta di Vlcc è destinato ad aumentare rapidamente. Il governo iraniano ha di fatto imposto una chiusura alla navigazione attraverso lo Stretto di Hormuz e il transito anche delle petroliere è diminuito drasticamente. A un certo punto, nella tarda serata di lunedì, non c'erano più petroliere nella trafficata via d'acqua e decine erano raggruppate agli ancoraggi su entrambi i lati. Successivamente i bassi livelli di traffico sono ripresi e i funzionari statunitensi, riporta la stampa Usa, affermano che non vi è alcun segno che l'Iran abbia tentato di pattugliare o far rispettare il blocco. Oltre alla minaccia iraniana, gli armatori sono diffidenti nel partire senza un'assicurazione contro i rischi di guerra e i principali P&I club hanno sospeso le polizze esistenti per la regione del Golfo Persico.

Senza un facile accesso a questa regione, le raffinerie dovranno acquistare greggio da altre parti, spesso più lontane, ad esempio dall'Africa occidentale, dal Golfo del Messico, dal Venezuela o dal Brasile. L'aumento della domanda di tonnellate-miglia crea shortage di stiva, con conseguenti tariffe giornaliere più elevate; la scarsa attività sul fronte dei nuovi ordini di navi negli anni passati comporta che nel breve termine arriverà poco tonnellaggio di nuova costruzione sul mercato per colmare il divario fra domanda e offerta di trasporto.

Anche le tariffe per le navi metaniere risultano in forte salita, con un aumento del 40% registrato ieri. Il Qatar ha chiuso i suoi vasti impianti di Gnl a causa della minaccia di attacchi iraniani,

riducendo circa il 20% dell'intera capacità di esportazione globale di Gnl. I principali acquirenti di Gnl nell'Asia orientale e in Europa dovranno approvvigionarsi di più carichi da regioni alternative, come il Golfo del Messico e l'Australia, con conseguenti viaggi più lunghi e anche in questo caso scarsità di navi e quindi minore offerta di stiva. I futures sul gas naturale europeo sono aumentati del 50% alla notizia.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Paolo d'Amico sul conflitto in Iran: "Un problema l'import via mare di diesel in Europa"

Guerra in Iran: gli armatori evitano Suez e Mar Rosso mentre l'Europa ferma navi della flotta ombra

This entry was posted on Tuesday, March 3rd, 2026 at 12:44 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.