

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Circa 140 portacontainer bloccate in Golfo Persico e una petroliera colpita

Nicola Capuzzo · Thursday, March 5th, 2026

Proseguono le tensioni e i blocchi marittimi nello Stretto di Hormuz, in Golfo Persico e in Mar Rosso dove anche lo stretto di Bab-el Mandeb non è più considerato sicuro per la navigazione.

Secondo i dati diffusi da Alphaliner sono circa 140 le navi portacontainer ‘in ostaggio’ nel tratto di mare interno al Golfo Persico, ovvero una capacità di stiva in stand by pari a 470.000 Teu.

Msc e CMA CGM sono i due vettori marittimi più colpiti al momento da questa situazione avendo in questi giorni rispettivamente 15 (pari a 109.000 Teu, fra cui spicca la Msc Clara da 19.200 Teu) e 14 (70.000 Teu) navi in cerca di riparo nella zona. Anche Cosco Shipping ha due ultra large container carrier da quasi 19.000 Teu, oltre a tre navi feeder e varie altre portarinfuse bloccate per le stesse ragioni in Medio Oriente.

Se lo Stretto di Hormuz dovesse rimanere come tratto di mare pericoloso per la navigazione, i porti situati all'esterno della penisola arabica potrebbero diventare i principali nuovi hub di accesso per i container nella regione. Tuttavia l'attacco con droni iraniani al porto di Duqm indica chiaramente come anche questi scali non si possano considerare totalmente sicuri ed esenti da rischi.

L'escalation in Medio Oriente nelle scorse ore ha raggiunto un nuovo punto critico essendo stata colpita la nave petroliera Sonangol Namibe gestita da interessi statunitensi e dalla quale si registra una significativa fuoriuscita ma non di greggio, bensì di acqua di zavorra secondo quanto reso noto dal UKMTO Operations Centre. La televisione di Stato iraniana ha annunciato che i Pasdaran hanno colpito questa nave nel Golfo Persico settentrionale e secondo le Guardie della Rivoluzione l'unità sarebbe attualmente in fiamme. La rivendicazione di “totale controllo” sullo Stretto di Hormuz da parte di Teheran minaccia di paralizzare le rotte energetiche mondiali, trascinando questa crisi verso una situazione sempre più preoccupante.

Una comunicazione di *Platts* evidenzia come i noli per il trasporto via mare di container dalla costa occidentale dell'India al Middle East abbiano anch'essi raggiunto livelli record con rate per box da 20' e da 40' (2.7775 dollari) cresciute rispettivamente del 750% e del 909% dal 2 marzo.

I global carrier marittimi stanno sempre più limitando, quando non sospendendo totalmente, la possibilità di prenotare spedizioni in container da e per Iraq, Bahrain, Kuwait, Yemen, Qatar,

Oman, Emirati Arabi, Arabia Saudita, Giordania, Egitto (porto di Ain Sokhna), Djibouti, Sudan ed Eritrea.

Le shipping line attive nella zona si stanno già preparando alle criticità attese per effetto dello scoppio del conflitto, fra cui mancanza di container disponibili per il carico, congestioni crescenti nei porti e rischi più elevati di vedere i container posticipare l'imbarco sulle navi.

Come noto fin dal primo giorno di conflitto, particolarmente colpiti saranno anche i traffici via mare di gas naturale liquefatti; secondo Drewry circa 2 milioni di tonnellate di Gnl in export dal Qatar e dagli Emirati Arabi UAE rischiano di non avere via d'uscita dal Golfo Persico nel brevissimo termine ma questo valore potrebbe salire a 5-6 milioni di tonnellate ogni mese.

Nel breve termine (una settimana), gli analisti prevedono un aumento dei prezzi del Gnl mentre i noli delle navi non seguiranno lo stesso andamento anche se aumenterà il numero di metaniere inattive. Il riposizionamento del naviglio rimarrà inizialmente limitato poiché la domanda stagionale diminuisce in Europa e rimane sostanzialmente contenuta in Asia ma potrebbe invece incrementare se l'attuale blocco dovesse protrarsi e se gli importatori asiatici dovranno trovare fonti di approvvigionamento alternative, soprattutto in vista dell'imminente domanda estiva.

Mentre il traffico di navi cisterna è di fatto quasi azzerato (risulta calato del 90% negli ultimi giorni), un impatto rilevante dallo stop al traffico attraverso lo Stretto di Hormuz è atteso anche sul mercato dry bulk dello shipping. Un'analisi condotta da Bimco ha rivelato che il transito nella zona di navi portarinfuse secche è diminuito di circa il 70% rispetto alla stessa settimana dell'anno scorso. Un'analisi condotta da Bimco ha rivelato che il transito delle navi portarinfuse attraverso lo Stretto di Hormuz è diminuito di circa il 70% rispetto alla stessa settimana dell'anno scorso. La più grande associazione mondiale di armatori stima che circa il 4% dei volumi globali di rinfuse secche e della domanda di tonnellate-miglia per le navi portarinfuse sia attualmente impattato dalle ostilità in Medio Oriente. Secondo Arrow Shipbroking, nel 2025 l'1,9% della domanda globale totale di Capesize ha attraversato lo Stretto di Hormuz, il 5,6% della domanda di Panamax e il 5,7% della domanda di Supramax/Handymax. Il commercio di rinfuse secche è tuttavia in gran parte in entrata, con cereali, minerale di ferro e acciaio che rappresentano circa il 60% dei volumi di importazione e il 70% delle importazioni in tonnellate-miglia. Le materie prime secche provengono dai principali fornitori, tra cui Argentina, Brasile e Cina.

Secondo Filipe Gouveia, shipping analysis manager di Bimco, "se le tensioni nella zona dovessero protrarsi per un periodo prolungato, e soprattutto se le navi smettessero del tutto di transitare nello Stretto, il mercato del trasporto marittimo di rinfuse secche potrebbe indebolirsi, in particolare nei segmenti diversi da quello Capesize. La domanda di importazioni dai paesi del Golfo Persico diminuirebbe, poiché le alternative terrestri sarebbero probabilmente insufficienti a soddisfare le esigenze attuali. Allo stesso tempo, sostituire le esportazioni chiave dalla regione potrebbe rivelarsi difficile nel medio termine, dato il numero limitato di fornitori alternativi per materie prime come il calcare" ha aggiunto.

Gouveia ha rivelato che oltre la metà del calcare mondiale, il 52%, viene spedito dagli Emirati Arabi Uniti attraverso lo Stretto di Hormuz, principalmente verso i mercati dell'India e del Bangladesh per la produzione di cemento e acciaio. Il Golfo fornisce anche circa il 45% delle spedizioni globali di zolfo e oltre un quarto dei carichi mondiali di urea.

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

Tanker traffic through Strait of Hormuz down by 90%

Analysis of vessel activity indicates tanker transits are now around 90% lower than last week. Matt Wright, Principal Freight Analyst at Kpler, explains: “Unlike several other vessel segments where movements have largely... pic.twitter.com/JIhFoAkQKO

— MarineTraffic (@MarineTraffic) [March 4, 2026](#)

This entry was posted on Thursday, March 5th, 2026 at 11:50 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.