

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'attacco all'Iran gonfia il prezzo del bunker navale

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 10th, 2026

L'attacco di Usa e Israele all'Iran ha avuto fra gli altri l'effetto di spingere i prezzi del bunker marittimo a livelli record

Ship&Bunker riporta che il prezzo medio globale del carburante pesante standard IFO380 ha raggiunto ieri gli 841,50 dollari a tonnellata, superando il precedente record di 760 dollari. A titolo di confronto, il prezzo medio del carburante il mese scorso era di 456 dollari. A Singapore, il principale hub mondiale per il bunkeraggio, il prezzo ieri si è attestato a ben 1.073 dollari a tonnellata, anche se stamattina mostrava qualche segno di calo.

“I bunkeraggi stanno diventando sempre più rari e costosi” ha osservato il broker Braemar in un nuovo rapporto, sottolineando che almeno un quinto delle esportazioni mondiali di Hsfo è bloccato in Medio Oriente.

La società greca di analisi marittima Signal riferisce che i principali hub di rifornimento, tra cui Singapore, Colombo e i porti indiani, hanno registrato un aumento della domanda, in quanto le navi hanno adattato le loro strategie di rifornimento. In Europa, anche la regione di rifornimento dell'Europa nord-occidentale, incentrata su Rotterdam, Anversa e Amsterdam, ha registrato condizioni di approvvigionamento più restrittive e prezzi del carburante più elevati, mentre anche i porti del Mediterraneo come Gibilterra hanno registrato un aumento dell'attività.

“Il settore del trasporto marittimo dovrebbe certamente essere vigile, ma non farsi prendere dal panico” ha affermato Gus Majed, CEO di Paratus, specialista in rischi sui prezzi dell'energia: “I prezzi del gasolio intorno ai 50 dollari al barile sono uno dei segnali più chiari che il sistema globale sta lottando per accaparrarsene ogni molecola. I carburanti per uso marittimo si trovano nella stessa situazione, quindi i prezzi del carburante reagiscono molto rapidamente quando la logistica si restringe e i costi di trasporto aumentano”.

Per quanto riguarda in particolare le spedizioni, Majed ha sostenuto che il problema immediato è la volatilità dei prezzi piuttosto che la carenza fisica vera e propria: “I principali hub di rifornimento come Singapore rimangono strutturalmente ben riforniti, ma i carichi stanno diventando significativamente più costosi e più difficili da riposizionare, con l'aumento dei costi di trasporto, assicurazione e logistica in tutto il sistema. Quanto più a lungo persiste l'interruzione, tanto più il mercato si sposta verso un quadro di carenza fisica, in cui l'unico vero meccanismo di bilanciamento diventa la distruzione della domanda attraverso prezzi significativamente più

elevati”.

Pavlos Fakinos, analista del mercato del trasporto merci presso la società greca Allied Shipbroking, concorda con Majed, dichiarando a *Splash*: “La preoccupazione immediata non è che il carburante non sia più disponibile, ma che l’offerta diventi meno prevedibile e più costosa. Per gli armatori, questo significa pianificare in anticipo, rifornirsi di carburante con maggiore attenzione e accettare costi operativi più elevati per ridurre l’esposizione alle aree più colpite”.

“Per ora, la variabile chiave è la durata” hanno affermato gli analisti del broker greco Xclusiv in un nuovo rapporto. “La storia del trasporto marittimo offre precedenti nettamente contrastanti: la chiusura del Canale di Suez nel 1967 ha innescato un boom pluriennale delle petroliere, mentre la crisi petrolifera del 1973 ha finito per distruggere la domanda. Se la crisi di Hormuz si rivelasse temporanea, l’effetto immediato potrebbe essere fortemente favorevole ai profitti delle petroliere e al valore degli asset. Ma se il conflitto si trasformasse in una guerra regionale prolungata, il rischio si sposterebbe dallo shock dell’offerta al danno macroeconomico. Nel trasporto marittimo, la differenza tra questi due esiti è la stessa che intercorre tra un’inaspettata crescita del trasporto merci e un crollo della domanda”.

Gli effetti sui derivati del petrolio non sono gli unici. *Reuters* ha ad esempio rilevato come i prezzi dell’alluminio abbiano raggiunto i massimi degli ultimi quattro anni. Il conflitto in Medio Oriente ha praticamente chiuso lo Stretto di Hormuz, attraverso il quale l’alluminio prodotto nella regione viene spedito negli Stati Uniti e in Europa. “Gli europei sono particolarmente preoccupati, poiché il blocco dell’alluminio nel Golfo arriva proprio mentre il fornitore di lunga data Mozal chiuderà i battenti questo mese” ha affermato l’analista di Marex Ed Meir: “Alcuni produttori stanno cercando di attingere alle scorte provenienti da fuori regione per adempiere ai propri obblighi, ma sospettiamo che ciò sarà difficile data la preponderanza del metallo russo in borsa (attualmente sanzionato) e le scorte generalmente basse”.

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**

This entry was posted on Tuesday, March 10th, 2026 at 11:00 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.