

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Lo stop di Hormuz impatterà sul costo della vita secondo Unctad

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 10th, 2026

Mentre gli occhi del mondo sono puntati sul Medio Oriente, e gli economisti discutono delle possibili ripercussioni di una chiusura prolungata dello Stretto di Hormuz, si segnala sul tema l'arrivo di un contributo di una fonte autorevole quale Unctad.

L'agenzia Onu per gli scambi commerciali e lo sviluppo ha infatti diffuso quella che ha definito una "analisi rapida", in cui ha evidenziato l'importanza della via d'acqua ed espresso preoccupazione per i possibili incrementi del costo dei beni alimentari e della vita dovuti alla sua impraticabilità, in particolare nelle economie più vulnerabili.

Il tutto, partendo da alcuni dati che prima di tutto evidenziano come nella settimana precedente lo scoppio del conflitto, passasse dallo Stretto il 38% dei traffici marittimi di greggio, il 29% di quelli di Lpg, il 19% di quelli di Gnl e di prodotti petroliferi raffinati, il 13% di prodotti chimici (tra cui fertilizzanti). Quote decisamente limitate (per entrambe il 3%) erano invece quelle di container e rinfuse secche.

Prima dell'inizio della guerra, a febbraio, la media era di 127 transiti navali al giorno, crollati (-97%) a inizio marzo (4 gli attraversamenti in particole nella giornata dell'8 marzo).

Cominciando con i traffici di prodotti energetici, il report mostra come a soffrire del 'blocco' sarà soprattutto l'Asia, cui è destinato l'84% dei circa 14,3 milioni di barili di greggio che si spostano giornalmente da Hormuz, nonché l'83% dei 10,4 milioni di metri cubi di Gnl.

Ben inferiori le quote destinate all'Europa, rispettivamente pari al 5 e al 13% dei volumi giornalieri complessivi. La reazione dei mercati non si è fatta attendere: già all'8 marzo, il petrolio aveva raggiunto i 91,8 dollari al barile, segnando un +27% rispetto al 27 febbraio, mentre parallelamente il prezzo del Gnl cresceva del 74% a 55,8 euro/megawatt ora.

A essere colpiti sono però anche i traffici di fertilizzanti, che nel 2024 hanno visto movimentazioni nella regione per 16 milioni di tonnellate (67% di urea, 20% di fosfato diammonico 9% di fosfato monoammonico). In questo caso il 'blocco' di Hormuz andrà a pesare in primis sul Sudan (che dall'area importa il 54% di fertilizzante che gli arriva via mare), quindi su Sri Lanka (36%) e Australia (32%).

L'analisi di Unctad fa poi un passo in più, evidenziando, sulla base di serie storiche avviate negli anni '90, che gli aumenti del costo del petrolio sono andate di pari passo con incrementi del costo dei beni alimentari, mentre aumenti del prezzo del gas sono stati seguiti da incrementi nel costo di fertilizzanti.

Oltre ai prezzi delle materie prime, la crisi sta però facendo lievitare anche i costi dei trasporti via mare. In particolare il Baltic Exchange ha rilevato tra il 27 febbraio e il 6 marzo un aumento del 72% del Clean Tanker Index (noli per unità navali per trasporto di greggio, bitumi e simili) e del 54% del Dirty Tanker Index (navi per prodotti petroliferi raffinati).

In parallelo stanno aumentando anche i prezzi dei bunker fuel (+99% per il low sulphur e +100% per quello ad alto contenuto di zolfo nello stesso intervallo di tempo), mentre sul comparto pesano ormai anche i premi assicurativi contro i rischi di guerra. Per una petroliera del valore di 100 milioni di dollari, il costo assicurativo per viaggio risulta in media essere passato dai circa 250 mila dollari pre-crisi fino a un milione di dollari, quadruplicando nei casi di maggiore rischio.

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 4:16 pm and is filed under [Navi](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.