

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

‘Grazie’ a Hormuz noli marittimi da record per le navi gasiere di grande portata

Nicola Capuzzo · Monday, May 11th, 2026

Le tariffe spot delle navi gasiere di grandi dimensioni (Very large gas carrier) hanno raggiunto livelli record, con il nolo marittimo di riferimento sulla rotta Houston-Chiba che ha toccato i 290 dollari a tonnellata e i ricavi giornalieri che hanno raggiunto quasi i 170.000 dollari al giorno, il livello più alto mai registrato per questa tratta secondo Clarksons Research.

Come riporta *Splash247* il record di esportazioni è stato determinato da una profonda trasformazione dei flussi commerciali globali di Gpl a seguito della chiusura dello Stretto di Hormuz, attraverso il quale transita solitamente circa il 30% del Gpl trasportato via mare a livello mondiale. Con i transiti ancora inferiori del 90% rispetto ai livelli normali, gli acquirenti asiatici si sono affrettati a sostituire i volumi persi provenienti dal Medio Oriente con carichi statunitensi, spingendo le esportazioni americane di Gpl a un livello record di 7 milioni di tonnellate ad aprile, con un aumento del 20% rispetto al mese precedente.

“La chiusura di Hormuz sta rimodellando le rotte globali del Gpl” afferma un recente rapporto di Veson Nautical, che prevede che il grado di utilizzo delle Vlgc tornerà all’89,5% nel 2026, supportato da una crescita effettiva dell’offerta negativa del -0,8%.

L’impennata delle spedizioni a lungo raggio dagli Stati Uniti all’Asia ha aumentato drasticamente le distanze di viaggio e assorbito rapidamente il tonnellaggio. Con i costi di transito nel Canale di Panama che superano il milione di dollari e i tempi di attesa medi raddoppiati a oltre tre giorni, si stima che il 50% delle esportazioni statunitensi di Gpl verso l’Asia transiti ora attraverso il Capo di Buona Speranza: un viaggio di circa 15.900 miglia rispetto alle 9.370 miglia via Panama e quasi 9.200 miglia in più rispetto alla tradizionale rotta Ras Tanura-Chiba.

“La lista delle posizioni delle navi disponibili rimane molto ristretta e diverse prenotazioni sono state concluse nonostante un arbitraggio poco favorevole” ha osservato Clarksons. “La finestra di prenotazione si è estesa per tutto il mese di giugno, con gli armatori che ancora una volta si contendono il tonnellaggio”. La prima nave con disponibilità certa è prevista intorno al 20 giugno e, nonostante i volumi complessivi di noleggi spot inferiori a giugno rispetto ad aprile e maggio, la capacità di stiva disponibile a breve termine rimane scarso. Circa il 10% della flotta globale di Vlgc è attualmente in attesa al largo della costa mediorientale del Golfo Persico o al largo della costa occidentale dell’India, oppure rimane intrappolata all’interno del Golfo.

La traiettoria del mercato è stata drammatica. Dopo aver iniziato il 2026 con guadagni spot medi di 73.631 dollari al giorno – già circa il 50% in più rispetto alla media del 2025 – le tariffe si sono inizialmente indebolite con l’inizio del conflitto, crollando del 30% a circa 48.000 dollari al giorno a metà marzo, quando l’attività in Medio Oriente si è fermata e i costi del bunker sono schizzati alle stelle. La successiva ripresa è stata straordinaria. “Le prospettive per il futuro appaiono solide” è la conclusione di Clarksons.

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 Monday, May 11th, 2026 at 2:00 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.