

La caduta di Iran e Venezuela è una manna per i miliardari delle petroliere

2026-03-03 14:33:53 di Giacomo Tognini

URL:<https://forbes.it/2026/03/03/la-caduta-di-iran-e-venezuela-e-una-manna-per-i-miliardari-delle-petroliere/>

Al quarto giorno degli attacchi congiunti di Stati Uniti e Israele contro l’Iran, il magnate delle petroliere **Nikolas Tsakos** riceveva chiamate ripetute dal suo staff a Londra, impegnato a garantire coperture assicurative per le sue navi che navigavano appena fuori dal Golfo Persico, mentre i premi schizzavano alle stelle a causa della ritorsione di Teheran contro le infrastrutture energetiche della regione. **LEGGI ANCHE:** ["Gli hacker iraniani stanno usando lo Starlink di Elon Musk per restare online"](#)

Shipping, le influenze geopolitiche

“Siamo in modalità allerta. Abbiamo tre navi nella zona”, ha dichiarato Tsakos a *Forbes* in un’intervista telefonica dal suo ufficio di Atene. “Ma sono tempi interessanti. Stiamo sfruttando il mercato spot, che è molto positivo”. Tsakos opera nel settore delle petroliere da decenni. Ha fondato **Tsakos Energy Navigation** — società greca specializzata nel trasporto di greggio e prodotti petroliferi — nel 1993, a 30 anni. L’azienda, quotata al New York Stock Exchange dal 2002, è controllata da lui e dal padre 89enne **Panagiotis Tsakos, miliardario greco dello shipping**. Sebbene il business delle petroliere abbia sempre seguito l’andamento dei prezzi del petrolio e degli eventi geopolitici, quest’anno è stato sorprendentemente positivo per Tsakos e la sua società, per ragioni per certi versi insolite. Il 3 gennaio l’amministrazione Trump [ha catturato il presidente venezuelano Nicolás Maduro](#). La sua rimozione ha riaperto le esportazioni petrolifere del Paese, consentendo a più compagnie occidentali di petroliere di riprendere le operazioni. Una delle navi di Tsakos, la Mediterranean Voyager, è stata la prima petroliera a caricare greggio dal Venezuela quel giorno. Tsakos afferma che le tariffe spot per noleggiare una delle sue navi in Venezuela sono salite a **110.000 dollari al giorno** a fine di gennaio, rispetto ai 70.000 precedenti. È quanto un cliente — come una compagnia petrolifera o un trader — paga per una singola nave con carico immediato. Ora, dopo gli attacchi all’Iran, dice che per alcune navi **si arriva fino a 160.000 dollari al giorno**. “È una cosa positiva. Avrei preferito che non fosse dovuta a questa situazione [in Iran], ma la realtà è questa”, aggiunge.

Le fortune dei miliardari dello shipping

Le tariffe più elevate sono state alimentate anche dalle interruzioni delle rotte marittime, sia nel **Mar Rosso** — dove la milizia Houthi sostenuta dall’Iran ha preso di mira navi occidentali — sia ora nello **Stretto di Hormuz**, dove Teheran sta di fatto bloccando un passaggio cruciale attraverso cui transita ogni giorno il 20% delle forniture globali di petrolio. Tutto ciò ha anche provocato un’impennata dei titoli delle compagnie di petroliere. Le azioni di Tsakos Energy Navigation sono salite del **69% dall’inizio dell’anno**, inclusa una crescita di oltre il 4% lunedì, primo giorno di contrattazioni dopo gli attacchi all’Iran. Ancora migliore la performance di **Frontline**, quinta compagnia mondiale di petroliere, in cui il miliardario **John Fredriksen** detiene una quota significativa: il titolo è salito del 93% negli ultimi 60 giorni. Tutti questi fattori hanno fatto crescere le fortune dei **13 proprietari di petroliere più ricchi monitorati** da *Forbes* di oltre il 50% nell’ultimo anno, portandole complessivamente a **130 miliardi di dollari**, grazie soprattutto all’aumento dei prezzi delle azioni e delle valutazioni delle navi.

Prezzi in crescita delle petroliere

Già prima delle mosse militari americane, i prezzi di alcune petroliere stavano aumentando rapidamente. Per esempio, la domanda di gigantesche navi note come **VLCC** (Very Large Crude Carriers), capaci di viaggi a lungo raggio, ha iniziato a impennarsi a dicembre. Gran parte di questa dinamica è stata guidata da **Sinokor**, società coreana che in circa tre mesi ha speso oltre 2,5 miliardi di dollari per acquistare rapidamente VLCC, accumulando una delle flotte più grandi al mondo. (Secondo alcune indiscrezioni, Sinokor agirebbe in realtà come prestanome del [miliardario svizzero-italiano Gianluigi Aponte](#) e della sua società **MSC**, la più grande compagnia mondiale di trasporto container; un rappresentante di MSC non ha risposto immediatamente a una richiesta di commento). Di recente, il prezzo di queste VLCC di seconda mano ha raggiunto livelli mai visti nell'ultimo decennio, con navi di 10 anni scambiate a oltre 100 milioni di dollari ciascuna, secondo la società di servizi marittimi Signal Group. “Queste navi sono state acquistate a prezzi significativamente superiori rispetto all'ultima vendita”, afferma Fredrik Dybwad, analista della banca d'investimento marittima ed energetica Fearnley Securities con sede a Oslo.

Gli Usa contro la “shadow fleet”

Un ulteriore impulso per le compagnie di petroliere arriva dalla campagna statunitense contro la “**shadow fleet**” o “**gray fleet**”, un gruppo di oltre 1.000 petroliere obsolete registrate in giurisdizioni poco trasparenti, che navigano senza assicurazioni occidentali e occultano la propria posizione o effettuano trasferimenti nave-a-nave di petrolio. A lungo utilizzate da Iran e Venezuela per aggirare le sanzioni occidentali, sono state impiegate anche dalla Russia dopo l'invasione dell'Ucraina nel 2022. Dallo scorso dicembre, gli Stati Uniti hanno **sequestrato 10 petroliere della shadow fleet** che trasportavano petrolio da Iran, Russia e Venezuela e ne hanno sanzionate circa altre 300. Questa stretta, insieme alla caduta di Maduro, ha aperto opportunità per le compagnie di petroliere conformi alle sanzioni, che possono ora intercettare parte di quel business. In precedenza, la Cina era il principale acquirente del petrolio venezuelano, affidandosi in gran parte alla flotta ombra per il trasporto. “C'è un nuovo mercato adesso”, dice Tsakos. “La Cina non smetterà di importare. Pagava cifre enormi alla gray fleet, ma ora pagherà bene le navi legittime.” Tsakos Energy Navigation ha diverse navi noleggiate a **Chevron**, l'unica compagnia petrolifera statunitense che continuava a operare in Venezuela sotto il regime di Maduro. Con il Paese che inizia a ricostruire la propria industria petrolifera e ad approvare più licenze per aziende straniere, società già presenti come Chevron — e compagnie di petroliere come Tsakos — sono pronte a beneficiarne. “Nel lungo termine, una volta che la produzione petrolifera tornerà a regime, vedremo un impatto positivo sulle petroliere”, afferma Dybwad.

I profitti futuri

Qualunque sia l'esito finale degli attacchi statunitensi all'Iran, le compagnie di petroliere sono destinate a trarne profitto. La Cina è il principale acquirente del petrolio iraniano, ma la guerra rende difficile per Teheran continuare a esportare. Se il conflitto dovesse protrarsi e continuare a interrompere i flussi di greggio, **la Cina dovrà trovare fonti alternative — con ogni probabilità un ulteriore vantaggio per le compagnie di petroliere.** “Nel breve termine vedremo prezzi del petrolio più alti”, dice Dybwad. “E bisognerà approvvigionarsi altrove, molto probabilmente da Paesi non soggetti a sanzioni, il che dovrebbe essere positivo per le petroliere di greggio.” Se il regime iraniano dovesse cadere — e le sanzioni occidentali venissero revocate — anche il petrolio iraniano si aprirebbe alle maggiori compagnie mondiali di petroliere, lasciando di fatto la Russia come unico Paese ancora legato alla shadow fleet. Conclude Tsakos: “Ci sarà più produzione dall'Iran, più produzione dal Venezuela e, senza la gray fleet in circolazione, molta più domanda di navi [legittime].”