

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Paolo d'Amico sul conflitto in Iran: “Un problema l'import via mare di diesel in Europa”

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 3rd, 2026

Un conflitto breve o “una situazione che si incancrenisce” in Medio Oriente fa tutta la differenza del mondo, secondo Paolo d'Amico, numero uno del gruppo d'Amico Società di navigazione, gruppo attivo anche nel trasporto marittimo con navi cisterna che trasportano prodotti petroliferi raffinati, che in un colloquio con *Radiocor* ha analizzato lo scenario scaturito dall'attacco di Usa e Israele all'Iran.

“Bisognerà vedere i tempi del conflitto e se gli iraniani vogliono compromettere lo stretto di Hormuz come è successo in passato, in quel caso le cose si complicano” ha affermato, ricordando come all'epoca del conflitto Iran-Iraq, all'inizio degli anni Ottanta, le mine messe dagli iraniani in quel braccio di mare complicarono la ripresa successiva dei traffici. Un conflitto che si chiude rapidamente non crea eccessivi problemi a “crudo e raffinato anche perché il mondo ha un eccesso di stock in questo momento”, ha osservato ancora l'armatore, che è presidente anche della d'Amico International Shipping, la società del gruppo quotata in Borsa che non ha al momento navi bloccate nel Golfo Persico. “Abbiamo solo una nave ma è fuori, in posizione di sicurezza” ha precisato.

Una guerra ovviamente ‘irrigidisce’ il mercato dei noli e di conseguenza favorisce i ricavi ma c'è anche il rovescio della medaglia per Dis: l'aumento dei costi del carburante utilizzato dalle navi cisterna di proprietà del gruppo. Secondo d'Amico la nuova guerra crea un problema all'Europa con i prodotti raffinati come il diesel: “Nel Golfo ci sono infrastrutture di raffinazione molto grandi e tutte le nuove raffinerie sono lì con Hormuz chiuso si dovranno fermare ed è un problema per l'Europa che importa il diesel: andrà cercato in giro”.

Un'alternativa è un grande impianto in Nigeria ma attualmente è in fase di ristrutturazione mentre i cinesi, aggiunge d'Amico, non hanno una grande tradizione di export sui raffinati. Per il mercato del crudo, invece, il problema riguarda soprattutto la clientela asiatica della materia prima estratta nel Golfo Persico: “Le alternative per loro sono Canada, Brasile, Guyana, Stati Uniti e anche Venezuela” che può beneficiare da una ripresa della domanda mondiale per i suoi prodotti. L'effetto della guerra in Medio Oriente è che per la domanda di carichi liquidi asiatici “le rotte si allungano e servono più navi per portare lo stesso quantitativo di crudo, con l'effetto di irrigidimento (incremento, *ndr*) dei noli”.

Secondo d'Amico la fiammata dei prezzi di greggio e gas in questi primi giorni è un effetto

prevedibile: “Le crisi si acutizzano nei primi giorni, poi trovano degli equilibri”, sempre che si tratti di un conflitto breve, altrimenti lo scenario cambia e “ci dobbiamo preoccupare”.

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**

Il conflitto in Iran fa schizzare verso livelli record i noli marittimi di petroliere e gasiere

This entry was posted on Tuesday, March 3rd, 2026 at 12:40 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.