

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Balestra di Mottola (d'Amico): "Sull'Iran soluzione a breve, danni potenziali troppo elevati"

Nicola Capuzzo · Friday, March 13th, 2026

“Il mercato è un po’ sottosopra: quello che prima era il trasporto principale (*front-haul*) è diventato quello di ritorno (*back-haul*), e viceversa. I flussi commerciali si sono invertiti. Trasportavamo prodotti da est di Suez a ovest di Suez, e ora facciamo il contrario”.

A dichiararlo a *Tradewinds* è stato Carlos Balestra di Mottola, amministratore delegato di d'Amico Shipping International, in un'intervista dedicata agli effetti della crisi iraniana: “Il mercato dell'Atlantico è molto forte e c'è domanda di trasporto di nafta e altri prodotti raffinati verso l'Asia a causa della scarsità di offerta in quella regione. Di conseguenza, le tonnellate\*miglio trasportate sono aumentate, con margini di raffinazione molto elevati e forti opportunità di arbitraggio che contribuiscono alla generale solidità del mercato” ha aggiunto di Mottola.

I noli per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati hanno raggiunto livelli record su alcune rotte: “Tuttavia – ha commentato di Mottola – ci rendiamo conto che probabilmente non dureranno a lungo, perché ci sono forti incentivi affinché questa guerra finisca rapidamente, dato che può causare danni economici significativi. Credo che si dovrà trovare una soluzione e poi potenzialmente torneremo ai mercati solidi che avevamo prima dell'inizio della guerra”.

Il manager ha aggiunto che le sanzioni sulle navi, la revoca delle restrizioni sulle esportazioni di petrolio venezuelano e la forte crescita dell'offerta di petrolio stanno già fornendo ulteriore supporto al mercato. La sua compagnia non ha navi nel Golfo Persico né in attesa al di fuori di esso. E le tariffe al di fuori della regione stanno finora più che compensando l'indebolimento osservato a est di Suez: “C'è stato un picco immediato, ma poi ovviamente i carichi sono venuti a mancare. E il mercato ha iniziato a indebolirsi”.

Con una lunga chiusura di Hormuz, circa 4 milioni di barili al giorno potrebbero essere deviati tramite oleodotti verso altre destinazioni, ma ci sarebbe comunque una perdita netta di 15 milioni di barili al giorno in termini di flussi secondo il numero uno di Dis, anche se un rilascio di riserve strategiche potrebbe ridurre questo valore a 13 milioni di barili al giorno. Ma Di Mottola non crede che questo sarà sufficiente a compensare la mancanza di approvvigionamento a lungo termine, sebbene, ovviamente, sia anche vero che alcune navi sono bloccate nel Golfo, “circa l'8% della flotta Vlcc. Ad ogni modo l'effetto netto complessivo a lungo termine è molto difficile da valutare”.

La società ha ad ogni modo aumentato la sua copertura di noleggio a lungo termine dall'inizio dell'anno e l'a.d. di d'Amico I.S. ha dichiarato di essere soddisfatto per il momento: "Stiamo andando molto bene sul mercato spot, quindi le medie sono salite a livelli che non avevamo mai visto, nemmeno nella prima metà del 2024. Siamo piuttosto contenti di mantenere le navi che abbiamo attualmente sul mercato spot per beneficiare di queste tariffe molto elevate" ha aggiunto l'amministratore delegato.

"Avevamo già tariffe di trasporto molto buone nel primo trimestre, prima dell'inizio della guerra, in continuità con gli ultimi mesi dell'anno precedente. Penso che possiamo essere abbastanza ottimisti sul fatto che, una volta terminata la guerra, torneremo a un mercato più normale, ma comunque molto forte".

**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 Friday, March 13th, 2026 at 6:37 pm and is filed under [Interviste](#), [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.