

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cresce il problema delle interferenze al traffico navale anche in Golfo Persico

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 18th, 2025

La petroliera Front Tyne stava navigando nel Golfo tra l'Iran e gli Emirati Arabi Uniti domenica, quando poco dopo le 9:40 i dati di tracciamento navale hanno cominciato a indicare la presenza in Russia, sulla terraferma, fra campi d'orzo e barbabietole da zucchero.

Alle 16:15, i segnali irregolari della nave indicavano che si trovava nell'Iran meridionale, vicino alla città di Bidkhun, per poi spostarla avanti e indietro attraverso il Golfo. Secondo Windward, una società di analisi marittima, dall'inizio del conflitto tra Israele e Iran le interferenze di massa hanno interessato quasi 1.000 navi nel Golfo.

Martedì si è verificata una collisione tra petroliere a sud dello Stretto di Hormuz, una rotta commerciale vitale per il petrolio mondiale, con entrambe le navi che hanno preso fuoco. Una di queste, la Front Eagle, gemella della Front Tyne e, come questa, lunga più di tre campi da calcio, sembrava essere sulla costa iraniana il 15 giugno, secondo i dati della piattaforma di dati sulle materie prime Kpler, in base a cui quel giorno Front Tyne sembra spostarsi sulla terraferma.

“Di solito non ci sono interferenze nello Stretto di Hormuz, e ora ce ne sono molte” ha affermato Ami Daniel, amministratore delegato di Windward, alla testata statunitense gCaptain. “Il risultato di tutto ciò è un rischio più elevato. È una zona calda... se non ci si geolocalizza, aumenta il rischio di incidenti”.

Le navi sono tenute a indicare la propria posizione e sono dotate di trasmettitori simili al Gps, chiamati Ais (Automatic Identification System), che inviano segnali regolari su posizione, velocità e altri dati. Le interferenze interrompono questi segnali. “Il problema oggi è che la maggior parte delle navi utilizza sistemi digitalizzati, quindi se il Gps è disturbato, non si ha altra possibilità di navigare se non quella di improvvisare” ha spiegato Jim Scorer, segretario generale della Federazione Internazionale delle Associazioni dei Capitani di Nave.

Se l'equipaggio di una nave interrompe intenzionalmente la sua segnalazione, si parla di spoofing e può indicare una condotta illegale, come il tentativo di nascondere un carico o una destinazione. Se una terza parte interrompe i segnali, come sta accadendo nel Golfo, si parla di jamming. La pratica è diventata sempre più comune nelle aree di conflitto, poiché alcune forze armate cercano di oscurare la posizione di navi militari o altri potenziali obiettivi.

Episodi di jamming sono stati osservati nel Mar Nero durante gli attacchi russi ai porti ucraini, nello Stretto di Taiwan e nelle acque vicine a Siria e Israele, hanno affermato gli analisti. Diverse navi sembravano essere a terra a Port Sudan il mese scorso: “Se non si sa dove si trovano le navi, non si può prenderle di mira” ha affermato Dimitris Ampatzidis, analista di Kpler.

L’analista Lars Jensen ha evidenziato come l’ultimo report di Jmic (Joint Maritime Information Center) mostri livelli persistentemente elevati di interferenze elettroniche nello Stretto di Hormuz e nel Golfo Persico, anche se lo stesso Jmic ha classificato la collisione tra le petroliere Front Eagle e Adalynn nel Golfo di Oman, al di fuori dello Stretto di Hormuz, come correlata alla navigazione e slegata al conflitto Iran-Israele (e, quindi, al tema delle interferenze).

**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 Wednesday, June 18th, 2025 at 12:31 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.