

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Flotta ombra sotto attacco: nuove regole d'ingaggio in mare

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 13th, 2026

Gli episodi registrati nelle ultime settimane tra Mar Nero, Atlantico e Caraibi mostrano come la cosiddetta flotta ombra non sia più soltanto un problema di elusione delle sanzioni, ma stia assumendo una dimensione apertamente securitaria, con implicazioni dirette per la libertà di navigazione, la sicurezza degli equipaggi e la stabilità delle principali rotte energetiche.

L'attacco alla petroliera Elbus, diretta verso Novorossiysk e colpita da un drone e da un veicolo marittimo senza pilota, segna un ulteriore salto di qualità. Non si tratta più solo di sequestri, fermi amministrativi o pressioni diplomatiche, ma di azioni contro navi mercantili in aree che fino a poco tempo fa venivano considerate relativamente sicure. Il fatto che l'impatto abbia interessato la sala macchine, uno dei punti più critici dal punto di vista operativo, suggerisce un livello di pianificazione e di conoscenza tecnica tutt'altro che casuale.

L'uso combinato di droni aerei e surface drones conferma la tendenza verso una guerra marittima a basso costo e ad alto rendimento strategico. Sistemi facilmente dispiegabili, difficili da intercettare e soprattutto complessi da attribuire in modo certo permettono di colpire selettivamente le navi sospette di trasportare greggio verso porti russi, mantenendo un alto grado di ambiguità politica. È uno schema già visto nel Mar Rosso e nel Golfo Persico, ora replicato nel bacino del Mar Nero.

Il caso Elbus è rilevante anche per un altro aspetto: l'attacco è avvenuto a 30–50 chilometri dalla costa turca, in una zona dove si sovrappongono responsabilità Sar, sovranità, diritti di passaggio e interessi Nato. L'intervento della Guardia costiera turca e il dirottamento verso Inebolu mostrano come gli Stati rivieraschi siano sempre più chiamati a gestire crisi ibride, che combinano sicurezza marittima, tutela ambientale e rischio militare.

Ankara ha già segnalato che questi episodi non sono più confinati alle aree di conflitto diretto. I droni ora operano in prossimità di spazi marittimi sotto giurisdizione di Paesi Nato, aumentando il rischio di incidenti e di escalation non intenzionali. Per gli operatori del settore questo significa nuove variabili da integrare nei piani di viaggio: non solo pirateria o instabilità politica, ma minacce tecnologiche difficili da prevedere e assicurare.

Allo stesso tempo l'Atlantico è diventato teatro di una dinamica diversa ma complementare: quella del contrasto attivo alla flotta ombra attraverso sequestri, abbordaggi e operazioni di interdizione. Il caso della petroliera Marinera (ex Bella 1) è emblematico. Dopo settimane di inseguimento, monitoraggio aereo e pressione diplomatica, le autorità statunitensi hanno proceduto al sequestro in

alto mare, con il supporto britannico.

Qui non siamo di fronte a un attacco, ma a un’operazione di law enforcement marittimo a forte valenza strategica. L’impiego di velivoli P-8, navi della Guardia Costiera e assetti navali alleati mostra come la lotta alla shadow fleet venga ormai trattata come una missione di sicurezza collettiva. Non più singole azioni amministrative, ma campagne coordinate, con sorveglianza persistente, capacità di proiezione e comunicazione politica esplicita.

Il tentativo della Marinera di cambiare bandiera, nome e livrea evidenzia uno dei nodi centrali: la flotta ombra opera in una zona grigia giuridica, sfruttando registri opachi, bandiere di comodo e passaggi di proprietà poco trasparenti. Questo rende ogni intervento potenzialmente esplosivo sul piano diplomatico, come dimostrano le reazioni russe e i richiami alla Convenzione Unclos sulla libertà di navigazione in alto mare.

Per le marine militari, il problema non è solo legale, ma operativo. L’abbordaggio di una tanker sospettata di attività illecite, magari politicamente protetta o scortata, impone regole d’ingaggio sofisticate e una gestione del rischio molto più simile a quella di un teatro di crisi che a una classica operazione di polizia marittima. È una forma di pressione navale che si colloca tra pace e conflitto, e che richiede capacità integrate.

È in questo contesto che va letto il rafforzamento della cooperazione internazionale tra marine alleate. La partenza di Nave Alpino della Marina Militare italiana (che SHIPPING ITALY vi ha presentato in questo servizio) verso il Nord America, dove si aggregherà al gruppo portaerei George H.W. Bush per un periodo di addestramento avanzato, non è una semplice attività di presenza o di diplomazia navale. È parte di un processo di adattamento a uno scenario in cui la sicurezza marittima è sempre più multidominio, interforze e multinazionale.

Le parole del Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, richiamano proprio questa esigenza: operare in modo integrato con alleati e partner per “moltiplicare gli effetti” dell’azione in mare. Tradotto in termini operativi, significa condivisione di catene di comando, procedure di boarding, gestione delle crisi ibride, coordinamento tra assetti di superficie, sottomarini e aviazione di pattugliamento marittimo.

Per una fregata come Alpino, inserirsi in un carrier strike group statunitense significa addestrarsi in scenari ad alta complessità, dove la minaccia arriva anche da droni, swarm, disturbi elettronici, attività di interdizione a bassa intensità ma ad alta visibilità politica. È esattamente il tipo di contesto che si sta delineando intorno alla flotta ombra.

La Marina italiana, investendo in questi percorsi, si prepara a operare in un ambiente in cui le missioni di scorta, sorveglianza, protezione del traffico mercantile e intervento contro attività illecite si sovrappongono sempre più alle funzioni classiche di difesa. Non si tratta solo di deterrenza, ma di gestione quotidiana della competizione marittima.

Il mare sta tornando a essere uno spazio conteso, anche lontano dai teatri di guerra dichiarata. La flotta ombra non è più soltanto un problema di compliance o di sanzioni. È diventata un fattore di instabilità marittima, con potenziali ricadute su premi assicurativi, rotte, tempi di consegna e sicurezza degli equipaggi. E le marine militari, insieme alle autorità civili, sono ormai chiamate a gestire un nuovo tipo di conflitto: continuo, ambiguo e tecnologicamente sofisticato.

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**

Nuovo inserto speciale “Difesa e Militare” di SHIPPING ITALY: ecco come partecipare

This entry was posted on Tuesday, January 13th, 2026 at 11:30 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.