

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Guerra in Iran: gli armatori evitano Suez e Mar Rosso mentre l'Europa ferma navi della flotta ombra

Nicola Capuzzo · Monday, March 2nd, 2026

Lo scoppio del conflitto in Iran e in tutto il Medio Oriente ha avuto effetti immediati sui trasporti marittimi di merci in Golfo persico e non solo.

Un riassunto degli avvenimenti in corso proposto dall'esperto analista Lars Jensen ricorda che il primo armatore al mondo nei container, ovvero Msc, ha sospeso tutte le prenotazioni per le spedizioni da e per la regione del Medio Oriente, così come Cma Cgm ha comunicato alle proprie navi all'interno o dirette verso il Golfo Persico di dirigersi verso aree di mare sicure. I transiti attraverso il Canale di Suez sono stati sospeso fino a nuovo avviso e le navi saranno dirottate verso il Capo di Buona Speranza e torneranno dunque a circumnavigare l'Africa nel corso della rotta Asia-Europa.

Il global carrier francese ha anche introdotto subito un supplemento di emergenza per conflitto (chiamato Emergency Conflict Surcharge) pari a 2.000 dollari per ogni container da 20', 3 mila dollari per un 40' e altrettanti per ogni box reefer. Questo surcharge non riguarda solo le merci da e per il Golfo Persico ma include anche tutti i porti del Mar Rosso in Arabia Saudita, Egitto, Giordania, Gibuti, Sudan ed Eritrea.

La compagnia tedesca Hapag-Lloyd ha dichiarato di aver sospeso tutti i transiti navali attraverso lo Stretto di Hormuz, idem hanno fatto i giapponesi di One, Maersk a sua volta ha fatto sapere che le rotazioni delle linee ME11 (Middle East-India to Mediterranean) e MECL (Middle East-India to East Coast US) saranno ora reindirizzate intorno all'Africa invece che attraverso il Mar Rosso e il Canale di Suez. Gli Houthi yemeniti hanno minacciato di lanciare nuovi attacchi contro Israele e contro le navi statunitensi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden.

Dopo che la nave cisterna Skylight è stata colpita da un drone o da un missile nello Stretto di Hormuz, il traffico marittimo in quel tratto di mare è praticamente azzerato. Fanno eccezione ad esempio due navi portacontainer battenti bandiera iraniana, la Radin da 14.500 Teu e la Artnos da 2.500 Teu che hanno lasciato Bandar Abbas per attraversare lo Stretto di Hormuz.

Oltre alla petroliera Skylight colpita a 5 miglia nautiche a nord di Khasab, in Oman, anche la tanker MKD Vyom risulta sia stata colpita da un missile sopra la linea di galleggiamento, innescando un incendio in sala macchine che è stato poi domato, e una terza nave, la Sea La

Donna, sarebbe stata anch'essa colpita.

Secondo Jensen è lecito aspettarsi che le grandi navi portacontainer con merci in arrivo nel Golfo Persico scarichino i container nei porti di Salalah, Khor Fakkan, Sohar, Duqm e Colombo; da lì i carichi saranno trasbordati e trasportate da navi più piccole se e quando decideranno di transitare dallo Stretto.

“Questa condizione creerà problemi di congestione nei porti citati ma porterà anche a problemi di congestione anche in altri scali dell'Asia poiché a un certo punto i vettori marittimi smetteranno di caricare merci dirette al Golfo Persico se non saranno sicuri che possano arrivare a destinazione” secondo l'analista. “Rischiamo di vedere Singapore, Tanjung Pelepas e Port Klang diventare colli di bottiglia per il trasbordo di merci che altrimenti sarebbero inviate direttamente al Golfo. Ciò comporterà un rapido aumento delle tariffe spot per le merci destinate alla zona del Medio Oriente. Inoltre – sempre secondo Jensen – gli spedizionieri dovrebbero prepararsi a un effetto a catena con l'aumento delle tariffe spot anche su altre importanti rotte marittime”.

Il fatto che le navi impiegate sul trade Asia-Europa o Asia-costa Est del Nord America tornino a circumnavigare l'Africa avrà un impatto rialzista sui noli dal momento che aumentano le miglia da navigare e questo riduce l'offerta di stiva disponibile.

Ad aggravare i rischi per la navigazione in Medio Oriente ci sono poi le continue e significative interferenze sul Global Navigation Satellite System in tutta la regione, causando offset di posizione, anomalie Ais e scarsa ricezione dei segnali. Tutto ciò amplifica i rischi, aumentando la probabilità di incidenti durante la navigazione o errori di calcolo delle rotte secondo gli avvisi diffusi dalle autorità marittime.

Non a caso il mercato assicurativo si è mosso con decisione in risposta a questa situazione. Steamship Mutual ha emesso un avviso formale di cancellazione della copertura rischi di guerra per il Golfo Persico/Arabo e le acque adiacenti, con effetto a partire da 72 ore dopo la mezzanotte del 1 marzo 2026.

Per i trasporti marittimi di greggio si stanno già analizzando le vie alternative disponibili ma fortemente limitate. L'Arabia Saudita può utilizzare un oleodotto nel Mar Rosso che trasporta circa 5 milioni di barili al giorno, mentre gli Emirati Arabi Uniti possono trasportare 1,5 milioni di barili al giorno a Fujairah sempre in export. L'Iraq può trasportare parte del greggio nel Mediterraneo, ma solo dai giacimenti petroliferi settentrionali mentre altri paesi, tra cui l'Iran, non hanno altra scelta che transitare per lo Stretto di Hormuz via nave.

In Europa per la prima volta le forze militari del Belgio hanno abbordato e sequestrato nel Mare del Nord la petroliera *Ethera*, considerata parte della cosiddetta *shadow fleet*, scortandola fino al porto di Zeebrugge in quella che i funzionari descrivono come un'operazione coordinata di applicazione delle sanzioni europee.

La missione, denominata “Operazione Blue Intruder”, è stata condotta dalle forze armate belghe con il supporto della Marina francese, affermando che l'Europa è determinata a interrompere i flussi di finanziamento legati alla guerra russa in Ucraina attraverso l'applicazione attiva di sanzioni in mare.

Il Ministro della Difesa e del Commercio Estero belga, Theo Francken, ha confermato che la nave è sotto scorta fino a Zeebrugge, dove verrà formalmente sequestrata.

Oltre alla sua designazione come parte della flotta ombra per il trasporto di greggio sanzionato dalla Russia, la Ethera, secondo la società di intelligence marittima TankerTrackers, sarebbe collegata a Mohammad Hossein Shamkhani, figlio di Ali Shamkhani, ex consigliere politico della Guida Suprema dell'Iran. La famiglia Shamkhani controllerebbe una flotta di quasi 40 petroliere operative in diverse giurisdizioni, evidenziando la sovrapposizione tra l'elusione delle sanzioni russe e le più ampie reti marittime legate all'Iran.

Recentemente anche la Germania ha adottato un provvedimento che ha creato un precedente, negando l'ingresso nel Mar Baltico alla petroliera Tavian a causa di identificativi falsi e documentazione carente legata all'evasione delle sanzioni.

Nel complesso, queste azioni segnano un cambiamento notevole. Dal 2022, i governi occidentali si sono affidati in gran parte a sanzioni, restrizioni assicurative e controlli finanziari per contrastare la flotta ombra russa. Ora, gli stati dell'UE – e sempre più il Regno Unito – stanno abbinando a questi strumenti misure operative dirette: ispezioni assicurative estese nei punti critici, diniego di passaggio inoffensivo in alcuni casi e controllo dell'ecosistema più ampio di proprietari, gestori, broker e assicuratori.

Mosca ha condannato gli abbordaggi occidentali come illegali e ha messo in guardia da potenziali ritorsioni. Ma con risorse navali coordinate a supporto dei regimi sanzionatori, il profilo di rischio per gli operatori della flotta ombra sta velocemente mutando. Per gli armatori di navi che operano nell'ombra il messaggio proveniente dalle capitali europee appare chiaro: l'applicazione delle sanzioni non si limita più alla burocrazia e ai divieti portuali, si sta spostando anche in acqua.

## **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

Petroliera colpita nello stretto di Hormuz e traffico navale bloccato in Golfo Persico

Cosa significa la chiusura dello Stretto di Hormuz per i traffici marittimi mondiali

This entry was posted on Monday, March 2nd, 2026 at 6:01 pm 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.

