

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Almeno due navi di bandiera italiana nei pressi dello Stretto di Hormuz

Nicola Capuzzo · Friday, March 6th, 2026

Almeno due, secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY, sono le navi di bandiera italiana che si trovano attualmente nella zona a rischio guerra del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz, a cui si aggiunge un'altra unità da crociera estera (bandiera maltese e proprietà svizzera) ma che a bordo aveva fino a poche ore fa migliaia di nostri connazionali a bordo, ovvero la Msc Euribia di Msc Crociere.

Msc Crociere nelle ultime ore in una nota ha “ringraziato sentitamente per la proficua collaborazione prestata e per il grande lavoro svolto, il Ministero degli Affari Esteri e la sua Unità di Crisi, l’Ambasciatore italiano ad Abu Dhabi, Lorenzo Fanara, il Console generale a Dubai, Edoardo Napoli, l’Enac e tutte le altre istituzioni e persone coinvolte nell’operazione di rimpatrio degli ospiti italiani presenti a bordo di Msc Euribia a Dubai”. La compagnia ha reso noto inoltre che, entro la giornata di oggi (venerdì 6 marzo, *ndr*), tutti gli ospiti italiani presenti a bordo verranno rimpatriati, ad eccezione di 13 passeggeri che si prevede rientreranno entro domenica”.

A proposito di unità italiane, dentro il Golfo Persico si trova attualmente la car carrier Grande Torino, controllata e operata dal Gruppo Grimaldi di Napoli: si tratta di una nave porta veicoli che risulta aver fatto scalo nei giorni scorsi in Kuwait, nel porto di Shuwaikh, e che ora staziona alla fonda di fronte alle coste di Abu Dhabi in attesa di istruzioni. Dal quartier generale del gruppo partenopeo spiegano che la nave “si trova in rada in attesa di completare le operazioni commerciali” e aggiungono che l’azienda sta “monitorando la situazione generale per decidere poi come agire con riferimento ai nostri collegamenti verso l’area del Golfo Persico”.

La Grande Torino, entrata in servizio nel 2018 e attualmente impiegata sulle linee fra Asia ed Europa, è la prima di sette unità gemelle commissionate una decina d’anni fa dal Gruppo Grimaldi al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi; può trasportare circa 7.600 Ceu (car equivalent unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 Ceu.

Nella zona a rischio guerra per gli attacchi fra Usa, Israele e Iran c’è anche il rimorchiatore Saraceno Primo del gruppo Cafimar sempre di Napoli. Dalla società fanno sapere che è noleggiato per operare nel porto di Duqm in Oman. “Il rimorchiatore attualmente non riscontra alcuna problematica specifica e in occasione degli attacchi allo scalo omanita, riportati da tutte le testate di

informazione, era lontano dalla zona degli impatti, tuttavia l'allerta è massima" fanno sapere. "La società è pienamente coinvolta nella gestione dell'emergenza e monitora costantemente la situazione; il rimorchiatore, pur continuando a operare, è pronto a lasciare immediatamente la zona qualora il precipitare degli eventi lo rendesse necessario".

Sempre a proposito di naviglio controllato o operato da interessi italiani, questa settimana l'armatore [Paolo d'Amico ha fatto sapere](#) di avere nei pressi dello Stretto di Hormux "solo una nave ma è fuori, in posizione di sicurezza".

Ignazio Messina, amministratore delegato dell'omonima shipping company genovese storicamente attiva nei collegamenti da e per il Golfo Persico con l'Italia e il resto del Mediterraneo, conferma che nessuna loro nave si trovava e si trova all'interno dello stretto di Hormuz da quando è scoppiato il conflitto. "Stiamo studiando ora dopo ora come riorganizzare l'attività operativa della flotta anche per gestire tutte le questioni assicurative che emergono con i rischi guerra. Le compagnie assicurative chiedono la 'close protection' e quindi la scorta delle navi militari durante la navigazione nelle aree a rischio e noi per il momento proseguiamo con il transito via Suez delle nostre navi proprio grazie al supporto della missione Aspides della Marina Militare".

Per ciò che riguarda i carichi destinati a Dubai la Ignazio Messina & C. sta studiando una riorganizzazione della catena logistica che prevede lo sbarco dei container a Jeddah con successivo trasbordo su servizi feeder di vettori marittimi terzi con i quali arrivare al porto di Khawr Fakkan da dove il carico proseguirà via strada fino a Dubai. "Al momento abbiamo scelto di non scalare direttamente con le nostre navi i porti affacciati sul Golfo di Oman come Fujaira per garantire la sicurezza dei nostri equipaggi" conclude l'armatore genovese.

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

Riunito a Roma il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi per la guerra in Iran

In arrivo i Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" e il nuovo "Metalli, Industria e Logistica"

This entry was posted on Friday, March 6th, 2026 at 6:00 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.

