

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il 20° pacchetto di sanzioni Ue contro la Russia somma complessità agli sforzi di compliance

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 2nd, 2026

*Contributo a cura di Hera Smith**

**Director – Compliance & Third-Party Risk Management Solutions di Moody's*

Il 20° pacchetto di sanzioni dell'UE contro la Russia è entrato in vigore alla fine di aprile, richiedendo a molte aziende nei settori marittimo, assicurativo, commerciale e finanziario in Italia e altrove di adeguare le proprie procedure di monitoraggio dei clienti e delle attività legate allo shipping a sostegno degli sforzi di compliance.

Il pacchetto elenca nuove entità della cosiddetta “shadow fleet”, incluse quelle operative in paesi terzi, e porta a 632 il numero di navi della flotta ombra russa iscritte nell'elenco UE. A tali navi è vietato l'accesso ai porti dell'UE e la ricezione di servizi marittimi — come assicurazione, bunkeraggio e intermediazione — nonché di finanziamenti o supporto tecnico da parte di operatori europei.

I dati esaminati nell'ambito delle verifiche di compliance in materia di sanzioni possono includere l'identità dei clienti, le strutture di proprietà e controllo, la localizzazione o bandiera delle navi, le entità che le gestiscono e le operano, i clienti abituali, le rotte percorse e i prodotti trasportati. Un monitoraggio continuativo può rivelarsi necessario per identificare variazioni nei profili dei clienti o deviazioni anomale dalle rotte.

L'adozione di strumenti e processi efficaci per l'onboarding della clientela e la gestione del rischio, collegati a dataset solidi e affidabili, può supportare gli sforzi di compliance, contribuendo a identificare potenziali criticità che potrebbero richiedere ulteriori verifiche e consentendo una risposta più rapida ai cambiamenti normativi e sanzionatori. Tali strumenti sono sempre più integrati dall'intelligenza artificiale per accelerare la raccolta e l'analisi delle informazioni. Le aziende che adottano sistemi integrati per la gestione del rischio e la tenuta dei registri possono beneficiare di una maggiore efficienza operativa e di processi di compliance più coerenti.

Il pacchetto include anche misure relative ad altri ambiti della finanza e del commercio, nonché a beni con potenziali applicazioni militari, tra cui:

- Il divieto per gli operatori UE di intrattenere rapporti commerciali con 20 ulteriori banche russe, portando a 70 il numero totale di istituti soggetti a restrizioni di accesso al mercato interno europeo.
- Un divieto di transazione verso quattro ulteriori banche in Kirghizistan, Laos e Azerbaijan designate per aver assistito lo sforzo bellico russo.
- Un divieto settoriale di effettuare scambi con qualsiasi fornitore di servizi su cripto-asset russo.
- Il divieto di transazioni con agenti in Russia e in altri paesi terzi che si offrono di facilitare transazioni internazionali dalla Russia in elusione delle sanzioni UE.
- Il divieto di transazioni con i porti russi di Murmansk e Tuapse, e con il terminale petrolifero di Karimun, in Indonesia.
- Il divieto di esportazione verso la Russia di determinati beni, dalla gomma ai trattori, per un valore superiore a 365 milioni di euro, nonché di alcune tecnologie che potrebbero avere applicazioni militari.
- L’inserimento in lista di 58 società e persone fisiche associate, designate in relazione a beni militari come i droni, oltre a fornitori di paesi terzi di beni ad alta tecnologia critica, tra cui entità con sede in Cina, Emirati Arabi Uniti, Uzbekistan, Kazakistan e Bielorussia — paesi che l’UE ha inserito in lista per la fornitura di beni a duplice uso o sistemi d’arma.

La maggior parte delle navi sanzionate sono petroliere, spesso datate e con strutture proprietarie opache. Le navi sanzionate possono anche includere quelle che l’UE ha collegato al trasporto di beni militari, o al grano ucraino sequestrato o ad altri asset. Le nuove norme sulla vendita di petroliere prevedono obblighi di due diligence per i venditori europei e una clausola contrattuale obbligatoria “no Russia” per ridurre il rischio che le navi cedute vengano reintegrate nella flotta ombra. Il pacchetto vieta inoltre la prestazione di servizi per le navi cisterna e i rompighiaccio russi adibiti al trasporto di GNL. Dal gennaio 2027, sarà vietato anche fornire servizi di terminal GNL a entità russe o controllate da operatori russi.

Undici navi sono state rimosse dalle liste, a indicare che la cancellazione è possibile qualora le autorità accertino il soddisfacimento delle condizioni pertinenti. Una nuova clausola sulla demolizione intende agevolare il disarmo o il cosiddetto “riciclo” delle navi e offrire una via d’uscita dalla shadow fleet.

Parallelamente, gli Stati Membri intensificano l’applicazione delle sanzioni. In Italia, a gennaio, la Guardia di Finanza ha sequestrato una nave da carico nel porto di Brindisi con 33.000 tonnellate di metalli ferrosi sospettati di provenire da Novorossiysk. Gli inquirenti hanno rilevato documentazione falsificata, un transponder AIS deliberatamente disattivato e prove di tentativi di oscurare la rotta della nave.

Il pacchetto include infine le basi per un futuro divieto di servizi marittimi relativi al petrolio greggio russo e ai prodotti petroliferi, previa coordinazione con il G7 e la Price Cap Coalition (che include ulteriori paesi partecipanti). I fornitori di servizi marittimi alle navi e i loro proprietari possono trovare vantaggio nel prepararsi alla compliance già adesso, prima che il divieto entri in vigore.

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 Tuesday, June 2nd, 2026 at 9:30 am and is filed under [Economia](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.