

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Longo (Huax Maritime Intelligence): oltre la 'black-box' del rischio marittimo

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 24th, 2026

Nello shipping commerciale, l'attuale complessità dello Stretto di Hormuz e la proliferazione delle navi ombra stanno mettendo alla prova i tradizionali sistemi di tracciamento Ais, mostrandone i limiti di monitoraggio 'a scatola chiusa' con il rischio di falsi allarmi o involontarie violazioni sanzionatorie per assicuratori, armatori e uffici compliance.

In questo scenario, la tech-company Huax ha sviluppato l'approccio 'glass-box', un sistema di analisi finalizzato a verificare l'autenticità dei segnali satellitari isolandoli da anomalie tecniche o interventi di jamming e spoofing. SHIPPING ITALY ne ha parlato con Arsenio Longo, fondatore e amministratore delegato della società, e con Maria Grazia Del Prete, responsabile del team analitico, analizzando l'applicazione dei modelli comportamentali alla sicurezza marittima ed esaminando come questi strumenti si estendano dalla flotta mercantile fino al comparto dei superyacht.

### **Arsenio Longo, le agenzie segnalano un aumento dei transiti a Hormuz dopo l'accordo provvisorio tra Usa e Iran. Cosa emerge dai vostri monitoraggi satellitari?**

“I nostri flussi satellitari confermano una forte variabilità e fluttuazioni giornaliere sul campo: la situazione non è affatto normalizzata. Registriamo un calo netto dei transiti rispetto ai flussi ordinari e, soprattutto, un numero elevatissimo di unità commerciali che rimangono ferme in attesa nell'area mantenendo i sistemi Ais completamente spenti. C'è una diffusa sfiducia tra i marittimi e gli armatori, che temono un precipitare improvviso degli eventi nonostante le intese politiche temporanee. Questa incertezza ha un impatto diretto sui costi assicurativi per il transito, che rimangono molto alti e di fatto bloccano la vera ripresa del traffico ordinario.”

### **In questo contesto si muove la 'dark fleet'. Quali sono i rischi operativi e logistici reali che riscontrate analizzando queste imbarcazioni?**

“Abbiamo già censito più di 1.200 navi appartenenti alla dark fleet. Si tratta di unità vecchie che cambiano continuamente bandiera – un giorno risultano registrate sotto una giurisdizione e il giorno dopo sotto le Marshall Islands – per muoversi nei mari fuori dai radar. Ma andando oltre l'aspetto politico ed economico, il danno è enorme sotto il profilo ambientale e logistico. Le anomalie nei segnali e le soste forzate creano colli di bottiglia nei porti, dove spesso registriamo

dai 2 ai 3 giorni di ritardo. Per l'utente finale e per l'intera catena dello shipping, anche un singolo giorno di sosta ha costi finanziari elevatissimi e, inoltre, comporta tonnellate di emissioni di CO2 disperse inutilmente. Il nostro algoritmo analizza questi comportamenti e rileva le anomalie prima ancora che queste navi vengano ufficialmente inserite nelle liste sanzionatorie.”

### **Molti operatori lamentano inefficienze e lacune nei sistemi Ais. Come si distingue un semplice errore tecnico da una manipolazione intenzionale della rotta?**

“I dati Ais non arrivano quasi mai in modo lineare. In alcune zone, come la costa dell’Africa occidentale, i segnali saltano continuamente sia per ragioni ambientali e condizioni del mare, sia per interventi umani sul sistema. Un semplice bollino rosso automatico non è in grado di fare distinzioni e genera falsi allarmi.

Per questo, attraverso il lavoro costante della dottoressa Maria Grazia Del Prete e del nostro team di sviluppo, abbiamo implementato un software proprietario che riceve e pulisce i dati grezzi, ricostruendo la cronologia effettiva dei segnali per identificare se si parli di anomalie tecniche o di dati falsificati tramite jamming, trolling o spoofing. Questo ci permette di fornire una ‘glass box’: non diamo solo un punteggio di rischio, ma spieghiamo la motivazione verificabile dietro a quella valutazione. È un servizio d’analisi storica – su cui stiamo preparando accordi importanti per entrare nel mercato con partner come Polestar Global –, sfruttato da operatori del mercato assicurativo londinese/Lloyd’s market per le ricerche su navi e merci, mantenendo tutti i dataset protetti su server europei.”

### **Come si ricalibra il modello di rischio per imbarcazioni che si muovono per scopi puramente privati come nel diporto?**

“Per il diporto serve un approccio basato su principi totalmente diversi rispetto al commerciale, per questo abbiamo creato un algoritmo dedicato. Uno yacht ha una sua stagionalità, può fare charter privato e tornare ripetutamente nelle stesse posizioni. Questo comportamento, che per una nave commerciale rappresenterebbe un alert, nel privato è la norma e il sistema sa ricalibrarlo.

La nostra analisi effettua uno screening su una finestra temporale che va dai 12 ai 18 mesi. Andiamo a verificare la traccia operativa dello yacht per capire se ha navigato in acque non coperte dalla propria assicurazione – come il Mediterraneo orientale, Cipro, Israele, o se si è spinto verso Dubai, il Mar Rosso e la Somalia. Inoltre, analizziamo dove la nave è registrata, ad esempio a Barbados o alle Cayman, per verificare se il profilo tributario sia pienamente coerente con i movimenti reali tracciati in mare.”

### **Nel diporto la privacy è considerata un diritto fondamentale. Come si concilia questa riservatezza con la trasparenza richiesta oggi da banche e assicurazioni?**

“Il nostro sistema non annulla la privacy necessaria, ma mantiene il giusto equilibrio con la trasparenza basandosi sul contesto e sulla proporzione. Si può tutelare la riservatezza delle persone a bordo e, nello stesso tempo, fornire alle compagnie uno storytelling lineare e coerente della storia della barca.

Oggi avere una storia chiara è un valore aggiunto fondamentale sia per chi vende sia per chi compra. Ci siamo trovati a parlare con un armatore esperto che anni fa acquistò una nave senza sapere che nel passato avesse avuto problematiche legali; si è ritrovato in forte difficoltà quando le autorità hanno avviato le indagini. Lo abbiamo visto anche in casi complessi e sensibili come la

vicenda dello yacht Amadea. Quando si va ad assicurare o a finanziare un megayacht tramite una società di intermediazione, poter dimostrare una storia operativa pulita ed esente da sanzioni pregresse tutela l'armatore da brutte sorprese e permette alle compagnie assicurative e agli istituti di credito di approvare le pratiche con molta più facilità.”

**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 24th, 2026 at 11:51 am and is filed under [Interviste, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.