

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Hormuz attaccata una nave di Evergreen, l'Imo ferma i transiti assistiti

Nicola Capuzzo · Friday, June 26th, 2026

L'Organizzazione marittima internazionale ha bloccato con effetto immediato il piano straordinario per l'evacuazione delle navi commerciali rimaste intrappolate nel Golfo Persico dall'inizio del conflitto a fine febbraio a seguito del grave attacco subito dalla portacontainer Ever Lovely (8.500 Teu, bandiera di Singapore), di proprietà del gruppo taiwanese Evergreen. L'unità è stata colpita sul lato di dritta da un proiettile non identificato mentre si trovava a 7,5 miglia nautiche a sud-est del porto omanita di Dahit, all'imboccatura dello Stretto di Hormuz. La decisione è stata ufficializzata dal segretario generale Imo Arsenio Dominguez e ripresa dalle principali agenzie internazionali tra cui *Reuters* e *The Hindu*.

Il raid, intercettato dagli enti di sicurezza britannici Ukmta e Ambrey, e monitorato dalla società di gestione del rischio Vanguard Tech, ha causato danni strutturali al ponte di comando della nave, senza registrare vittime tra l'equipaggio o sversamenti in mare. Come evidenziato da *Seatrade Maritime News*, il vertice dell'Imo ha precisato che la Ever Lovely non stava navigando all'interno dei convogli protetti dall'Onu; nonostante questo è stato attuato il blocco del piano assistito per verificare la tenuta delle garanzie di sicurezza nell'intera area. Secondo i dati di tracciamento satellitare Ais di Pole Star Global, analizzati dall'esperto di shipping Lars Jensen, la nave ha comunque mantenuto la navigabilità e ha completato l'uscita dallo stretto diretta verso Singapore e Port Klang, navigando in coda ad altre unità della flotta Evergreen e al naviglio di Wan Hai.

L'attacco è avvenuto dopo poche ore dalle dichiarazioni, rilasciate attraverso i media, del Corpo delle Guardie Rivoluzionarie Islamiche che ha definito 'illegale' qualsiasi transito a Hormuz che fosse sprovvisto della preventiva autorizzazione iraniana. Questo posizionamento incrina l'intesa sulla tregua di 60 giorni, recentemente siglata tra Stati Uniti e Iran, a seguito della quale erano stati istituiti due corridoi provvisori – uno settentrionale sotto controllo iraniano e uno meridionale nelle acque dell'Oman – per superare la chiusura dello schema di separazione del traffico, parzialmente minato da ordigni difensivi.

L'attacco nel corridoio meridionale, per il quale il governo dell'Oman aveva appena pubblicato le linee guida operative, si configura come una violazione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos), che tutela lo Stretto come via navigabile di libero transito internazionale. Come riporta *Reuters*, si tratta di uno scenario critico che era stato anticipato dal segretario di Stato americano Marco Rubio durante la sua recente visita istituzionale nel Golfo, che prospettava gravi

ripercussioni in caso di blocco delle rotte.

Da parte dei mercati e delle compagnie la risposta è stata immediata: Lars Jensen ha confermato che grandi player globali, tra cui la danese Maersk, hanno già disposto l'evacuazione delle proprie unità dall'area di crisi, come accaduto per la Maersk Baltimore da 4.500 Teu, seguite a ruota da altri operatori internazionali. Al momento l'accesso al Golfo è drasticamente contratto e rimane circoscritto quasi esclusivamente alle navi battenti bandiera iraniana. Jakob Larsen, responsabile della sicurezza dell'associazione armatoriale Bimco, ha definito l'accaduto come una pesante battuta d'arresto per la normalizzazione dei traffici regionali, nonostante la forte pressione logistica riesca a tenere attivi alcuni transiti isolati sotto la responsabilità dei singoli armatori. I dati di Axs Marine indicano infatti che, nonostante l'allarme, lo stretto ha registrato 62 transiti nella sola giornata del 24 giugno, pari a circa il 53% dei volumi standard dello scorso anno, con alcune navi che continuano ad allinearsi per il transito costiero e altre, come la petroliera Blue Star 1, che hanno invece preferito invertire la rotta a metà navigazione.

Il balzo in avanti del rischio in corso ha procurato immediatamente i propri effetti sul mercato dei noli globali: dalle analisi di mercato diffuse da Lars Jensen le tariffe spot del Drewry World Container Index sulle rotte del Pacifico hanno registrato un incremento del 6% in una sola settimana, riallineandosi ai picchi registrati nell'estate del 2025 dovuti alle tensioni tariffarie internazionali. I noli di ritorno sulla tratta compresa tra Los Angeles e Shanghai, in particolare, hanno toccato i livelli più alti dall'autunno del 2023, mentre il corridoio commerciale Asia-Europa attualmente sembra parzialmente stabilizzato rispetto alle rilevazioni della settimana scorsa.

A proposito di dati sulla sicurezza globale, la situazione attuale descritta da Lars Jensen, creatasi con l'incidente della Ever Lovely, che porta la crisi del Mar Rosso al suo 949° giorno e il blocco di Hormuz al giorno 118, va a gravare su un quadro già complesso per la sicurezza marittima mondiale. Dall'esame dei report annuali di settore l'analista mette in evidenza una vulnerabilità sistemica in crescita. Nel corso del 2025, secondo il bilancio del World Shipping Council, i container persi in mare sono stati 1.478 su un totale di 280 milioni di unità movimentate; un dato in aumento rispetto al biennio precedente, fortemente condizionato dal singolo sinistro della Msc Elsa al largo dell'India, costato la perdita di 640 container. Allo stesso tempo la rassegna annuale sulla sicurezza navale pubblicata da Allianz per il 2025 ha registrato su scala globale 260 collisioni, 218 incendi a bordo e 202 incagliamenti. Nonostante le 43 perdite totali di navi registrate nel 2025 confermino una tendenza alla diminuzione dei sinistri gravi nel lungo periodo rispetto alle 127 perdite del 2016, il segmento specifico delle portacontainer soffre con 5 perdite totali: il dato peggiore dal 2017.

Da notare infine la fragilità digitale analizzata nell'ultimo studio di ricerca geopolitica pubblicato da Bimco. Gli esperti dell'associazione armatoriale avvertono che i conflitti tra nazioni si stanno rapidamente trasferendo sulle infrastrutture tecnologiche delle navi. Per le compagnie di navigazione, il pericolo reale è che i governi dei paesi costieri prendano di mira i computer e i sistemi di controllo dei motori di bordo per esercitare pressioni politiche. In questo modo, gli attacchi informatici di Stato diventano una nuova arma strategica, capace di bloccare i traffici commerciali senza il bisogno di un intervento militare sul campo.

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 Friday, June 26th, 2026 at 1:06 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.