



Guerra ibrida sul mare: dal Baltico al Mediterraneo la stretta sulla Flotta Ombra russa diventa operativa

Pubblicato il 28/01/2026

La guerra in Europa non si combatte solo con droni e artiglieria. Sempre più spesso passa per **rotte commerciali, documenti, segnali satellitari e regole di navigazione**: è qui che prende forma la **guerra ibrida**, fatta di zone grigie e di pressione continua sotto la soglia dello scontro militare aperto.

In questo quadro, la minaccia annunciata da **14 Paesi europei affacciati su Baltico e Mare del Nord** (più l'Islanda) di **fermare e trattenere** le petroliere della "flotta ombra" russa se non perfettamente in regola non è più solo un messaggio politico. È un cambio di postura: **trasformare la legalità marittima in strumento di interdizione**.



Guerra ibrida sul mare: dal Baltico al Mediterraneo la stretta sulla flotta ombra russa diventa operativa

La leva del diritto: quando l'opacità diventa un punto debole

Il cuore della linea europea è semplice: chi invoca la libertà di navigazione deve rispettare **standard minimi verificabili** (sicurezza, ambiente, assicurazione, tracciabilità). La “flotta ombra”, invece, vive spesso di pratiche che aumentano il rischio e riducono la trasparenza: bandiere di comodo, proprietà schermate, coperture assicurative incerte, sistemi AIS spenti o manipolati, trasbordi a rischio.

Il passaggio più “duro” è implicito: **una bandiera sospetta o non dimostrabile** non è solo un dettaglio amministrativo. Può aprire la strada a controlli più incisivi perché la nave entra, di fatto, in un'area di vulnerabilità giuridica. Ed è qui che la guerra ibrida diventa concreta: non serve bloccare la rotta con la forza, basta **rendere l'operazione costosa, lenta e rischiosa**.

Il salto di qualità: la Francia sequestra la “Grinch” nel Mediterraneo

La prova che l'Europa sta passando dalle parole ai fatti è arrivata fuori dal Baltico, nel **Mediterraneo occidentale**. Il **22 gennaio 2026** la Marina francese ha intercettato la petroliera **Grinch**, indicata come legata alla “shadow fleet”, e l'ha condotta sotto controllo francese per verifiche: la nave era ritenuta sospetta soprattutto per **irregolarità sulla bandiera** (Comore) e per la possibile elusione delle sanzioni; il caso è finito alla procura di

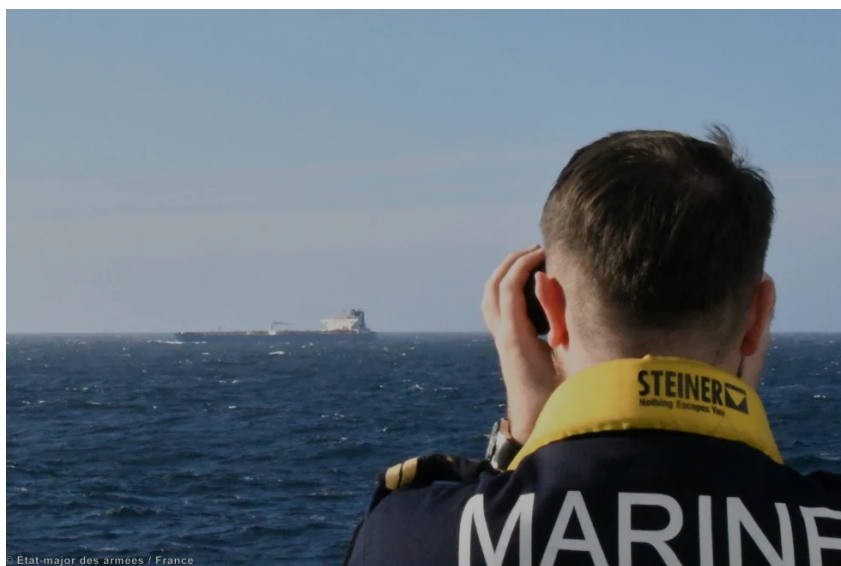
Marsiglia e la petroliera risulta poi **trattenuta/“grounded”** nell’area di Marseille-Fos.

Questo episodio è rilevante per due ragioni:

1. mostra che **l’interdizione può essere realizzata con strumenti legali** (ispezioni, accertamenti su nazionalità e documentazione, misure di sicurezza portuale), senza nuove leggi;
2. segnala che la “flotta ombra” non è un problema confinato al Baltico: è una **rete mobile** che attraversa teatri diversi e costringe gli Stati a coordinare risposte.

Il precedente che lega Baltico e Atlantico: il caso Boracay-Kiwala

C’è poi una seconda storia che rende ancora più chiaro il disegno: la petroliera **Boracay** (in passato **Kiwala**) — legata a circuiti “ombra” e oggetto di attenzione sanzionatoria — era stata **fermata in Estonia** nel 2025 dopo aver navigato senza una bandiera valida e con numerose carenze riscontrate; più tardi, la stessa nave è finita sotto **indagine delle autorità francesi** per sospette violazioni e mancata collaborazione nel dimostrare la propria nazionalità. È la fotografia di un metodo: **seguire le navi nel tempo**, non solo intercettarle una volta.



Guerra ibrida sul mare: dal Baltico al Mediterraneo la stretta sulla flotta ombra russa diventa operativa

GNSS, AIS e “rumore elettronico”: l’altra metà della guerra ibrida

La lettera dei 14 Paesi mette al centro anche un altro fronte: le **interferenze ai sistemi satellitari di navigazione (GNSS)** e la manipolazione dei segnali (inclusi quelli legati all'identificazione e alla sicurezza della navigazione). Qui l'effetto ibrido è evidente: non colpisce direttamente una nave, ma **aumenti il rischio sistemico** per tutti, rendendo più fragile l'ecosistema marittimo e più complesso il controllo.

Cosa cambia davvero: deterrenza economica, non solo controllo

Se questa strategia verrà applicata in modo coerente nei punti di passaggio obbligati e nei porti chiave, l'impatto potenziale non è simbolico: è economico. Ogni fermo, ogni ispezione, ogni dubbio su bandiera o assicurazione si traduce in **ritardi, premi assicurativi più alti, noli più cari, minore disponibilità di servizi**. Ed è qui che la "flotta ombra" — costruita per ridurre la tracciabilità — può diventare più fragile: perché vive di convenienza. Quando la convenienza evapora, resta solo il rischio.

In sintesi, il segnale dei 14 nel Baltico e l'azione francese sulla **Grinch** raccontano la stessa cosa: l'Europa sta tentando di spostare lo scontro sul terreno in cui può essere più efficace, quello delle **regole, della sicurezza e della tracciabilità**. Nella guerra ibrida, spesso è così che si blocca un flusso: non con un embargo dichiarato, ma con l'attrito continuo che rende la rotta impraticabile.

Link notizia: <https://www.bmv.de/SharedDocs/EN/Articles/K/open-letter-coastal-states-baltic-sea-north-sea-iceland.html>