

# COMPLICITÀ ITALIANE E RISCHI ECOLOGICI DELLE VIOLAZIONI ALL'EMBARGO SUL PETROLIO

Le attività illecite della flotta fantasma russa in Sicilia

Thomas Simon Mattia e l'Unità  
investigativa Greenpeace Italia  
Marzo 2025



GREENPEACE

# Complicità italiane e rischi ecologici delle violazioni all'embargo sul petrolio

## Le attività illecite della flotta fantasma russa in Sicilia

Thomas Simon Mattia e l'Unità investigativa Greenpeace Italia  
Marzo 2025

### Indice

- Sommario
- Introduzione
- La shadow fleet russa si sposta al largo di Augusta
- Il rischio ecologico
- Spionaggio, sabotaggio e navi sanzionate
- Le complicità italiane
  - La società italiana di classificazione navale RINA Spa
  - Le navi Italiane arruolate nella Shadow Fleet
  - Le navi sanzionate approdano in Italia
- Il ruolo della Libia
- Il porto vecchio di Bengasi
- La MV Nobel e le "navi stoccaggio"
- Conclusioni
- Appendice

## Sommario

- Da metà 2024, buona parte delle attività ship-to-ship (trasferimenti di carichi petroliferi da una nave a un'altra fatti in mare aperto per eludere le sanzioni) della cosiddetta flotta fantasma russa (shadow fleet) si sono ricollocate al largo del golfo di Augusta, in Sicilia;
- Tali attività pongono un rischio ambientale significativo: il 36% del petrolio e derivati scambiati da nave a nave nelle acque antistanti al golfo di Augusta viene maneggiato da imbarcazioni vecchie e senza un'adeguata copertura assicurativa sui danni per sversamento;
- Oltre al rischio ecologico, la presenza della shadow fleet al largo di Augusta - dove terminano diversi cavi di telecomunicazione sottomarini ed è presente uno dei tre arsenali della marina italiana - pone an-

che un rischio alla sicurezza della navigazione e alla sicurezza nazionale. Una nave oggi sotto sequestro dalle autorità finlandesi, perché sospettata di aver sabotato cavi sottomarini nel Mar Baltico e spiato la flotta NATO per conto della Russia, aveva precedentemente passato un mese vagando apparentemente a vuoto nel golfo di Augusta.

- Salvo eccezioni, è vietato l'accesso ai porti dell'Unione Europea alle imbarcazioni che siano passate da battere bandiera russa a quella di un altro Stato dopo il 24 febbraio 2022. Eppure, due navi già sottoposte a sanzioni per questo motivo hanno attraccato e apparentemente scaricato in un porto italiano, mentre ad altre due è stata concessa l'autorizzazione ad attraccare nonostante avessero appena effettuato trasferimenti con navi sospettate di aggirare le sanzioni. In tutti e quattro i casi le navi non sembrano essere state sottoposte alle adeguate verifiche da parte delle autorità italiane, previste dalle norme europee e internazionali.
- Alcune società italiane attive nel settore del trasporto marittimo agiscono a beneficio della shadow fleet russa: RINA Spa continua a offrire servizi a navi della flotta ombra, alcune delle quali fino a poco fa risultavano di proprietà di armatori italiani. Fornire servizi di assistenza tecnica o vendere imbarcazioni a soggetti legati alla shadow fleet russa sono entrambe attività vietate dalle norme europee;
- Il contrabbando di carburante in Libia ha una scala nettamente maggiore rispetto a quanto finora riportato, ed è legato al traffico illecito di petrolio e derivati russi sottoposti a sanzioni. Diverse navi che si rendono irrintracciabili al largo delle coste libiche scaricano poi in porti Italiani senza ricevere ispezioni dalle autorità portuali, in violazione delle norme internazionali che prevedono appunto ispezioni alle navi che abbiano disattivato il sistema di tracking per lunghi periodi.

## Introduzione

In risposta alle sanzioni occidentali contro il petrolio russo, Mosca ha cercato mercati alternativi per le sue esportazioni e ha messo in campo una “flotta ombra” per eludere le restrizioni occidentali. Questa shadow fleet consente alla Russia di aggirare l’embargo e il tetto dei prezzi petroliferi stabilito dai Paesi G7/UE e, di conseguenza, di finanziare la guerra in Ucraina. Le attività della flotta ombra russa, inoltre, aumentano il rischio di incidenti che potrebbero causare una catastrofe ambientale con enormi costi economici per i Paesi costieri coinvolti, come già evidenziato da Greenpeace nel caso della costa tedesca del Mar Baltico.<sup>1</sup> Negli ultimi due anni, il volume di greggio russo trasportato dalla shadow fleet è cresciuto in maniera esponenziale, fino a coprire il 70 per cento delle esportazioni totali russe via mare. Secondo il Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA), ogni giorno dai porti russi salpano tre petroliere ombra<sup>2</sup>.

Con questa inchiesta, Greenpeace Italia ha voluto far luce sulle responsabilità italiane di questo preoccupante fenomeno, indagando su eventuali manchevolezze, complicità o violazioni da parte del governo<sup>3</sup>, delle autorità portuali o di altri enti privati locali. Siamo partiti analizzando i dati di tracciatura del traffico marino e le immagini satellitari per individuare eventuali trasferimenti nave-nave, o “Ship-to-Ship transfer” (StS), al largo del Golfo di Augusta che coinvolgessero imbarcazioni della shadow fleet. Un trasferimento nave-nave è un’operazione marittima in cui un carico viene trasferito tra due navi posizionate fianco a fianco in rada o in mare. Questa pratica relativamente comune è diventata sempre più utilizzata allo scopo di eludere le sanzioni imposte dall’UE e dal G7 alla Russia<sup>4</sup>. Tramite queste operazioni, infatti, è possibile occultare la reale provenienza del prodotto scambiato che, passando di nave in nave, diventa difficile da tracciare.

Secondo le sanzioni occidentali, che prevedono un embargo totale sul petrolio russo trasportato via mare, è fatto divieto ai Paesi dell’UE, del G7 e all’Australia di

importare petrolio e molti dei suoi derivati se di provenienza russa. Al contempo agli stessi Paesi non è consentito fornire servizi di assistenza tecnica, intermediazione e assistenza finanziaria a nessuna delle entità coinvolte nel trasporto marittimo di petrolio russo, fuorché nei casi in cui il prodotto scambiato sia stato acquistato al di sotto di un tetto stabilito (pari a 60 dollari al barile nel caso del greggio)<sup>5</sup>. Infine, è proibito partecipare consapevolmente in attività svolte con lo scopo di eludere le sanzioni imposte, tra cui operazioni StS finalizzate a “riciclare” petrolio russo o consentire a un carico originato da una imbarcazione sottoposta a sanzioni di proseguire il suo viaggio<sup>6</sup>. Così facendo i Paesi sanzionatori tentano di privare il governo russo dei profitti petroliferi che contribuiscono allo sforzo bellico in Ucraina.

La c.d. shadow fleet russa - anche nota come russian dark fleet - è un termine mediatico che fa riferimento a un raggruppamento informale di imbarcazioni adibite al trasporto di petrolio e derivati utilizzate sistematicamente per l’elusione delle sanzioni imposte contro la Russia. A causa del divieto occidentale di fornire servizi a navi sospette, queste imbarcazioni sono spesso sprovviste di servizi assicurativi adeguati e in molti casi sono vecchie e in cattive condizioni. Generalmente battono bandiere di Stati che non hanno la volontà o la capacità di far rispettare le normative internazionali.

La International Maritime Organisation (IMO) considera un’imbarcazione parte della shadow fleet qualora questa - con lo scopo di eludere le sanzioni - conduca operazioni rischiose in spregio alle buone pratiche di settore; eviti le ispezioni imposte dalle autorità portuali e di bandiera; non sia adeguatamente assicurata; sia gestita da organizzazioni anonime o opache che non garantiscono la sicurezza dell’ambiente e della vita a bordo, adotti misure atte ad impedire il proprio rintracciamento o occulti la propria reale posizione<sup>7</sup>.

## Sanzioni UE

Le sanzioni UE contro il petrolio russo impongono “il divieto di acquisto, importazione e trasferimento di petrolio greggio e di taluni prodotti petroliferi trasportati via mare dalla Russia all’Unione Europea”. È prevista un’eccezione temporanea per le importazioni di greggio attraverso oleodotto negli Stati membri UE che soffrono di “una dipendenza specifica dagli approvvigionamenti russi e non dispongono di ipotesi alternative praticabili”. Il divieto riguarda il 90% delle importazioni di petrolio russo nella UE<sup>9</sup>.

Il divieto di trasporto via mare e di fornire i relativi servizi (assistenza tecnica, intermediazione o assistenza finanziaria) è sospeso quando tali beni sono diretti verso Paesi terzi e acquistati a un prezzo pari o inferiore al tetto stabilito, che al momento è di 60 dollari al barile per il greggio.

È vietata anche la vendita di imbarcazioni a soggetti legati alla shadow fleet russa e, salvo eccezio-

ni autorizzate ad hoc dalle autorità, l’attracco nei porti europei di navi battenti bandiera russa (o che lo siano state in precedenza, cambiando bandiera dopo il 24 febbraio 2022, data dell’invasione russa dell’Ucraina)<sup>9</sup>.

Il Consiglio europeo ha introdotto anche misure relative a specifiche navi collegate alla guerra contro l’Ucraina, oggetto di un divieto di accesso ai porti e di un divieto sulla prestazione di servizi. Le navi possono essere designate per un’ampia serie di motivi e includono anche le imbarcazioni della “flotta fantasma” russa. Finora la UE ha inserito nell’elenco 153 petroliere risultate coinvolte nel trasporto di petrolio russo e in pratiche pericolose e illegali<sup>10</sup>.

Altre fonti fossili russe, come il gas o il gas naturale liquefatto (GNL), non sono coperte da un completo embargo UE.

## Origine del carico petrolifero

Le sanzioni dell’UE si riferiscono alle esportazioni di petrolio russo, ma non automaticamente a tutte le esportazioni di petrolio dai porti russi. Ciò dipende dall’infrastruttura disponibile nei singoli porti. Tra le infrastrutture presenti nel porto russo di Novorossiysk, ad esempio, figurano due terminal gestiti rispettivamente da CPC e SOCAR, interamente o con la partecipazione di Paesi esteri, come il Kazakistan (CPC) e l’Azerbaijan (SOCAR). Una nave che preleva greggio dal terminale CPC, ad esempio, è legittimata a scaricare il suo carico in Europa in quanto il petrolio che trasporta, pur esportato tramite la Russia, di per sé ha origine kazaka. Altri porti russi sono provvisti di infrastrutture condivise con Stati terzi fuori dal bersaglio delle sanzioni, o di terminali per il c.d. “transshipment”. Questi ultimi possiedono grandi cisterne per lo stoccaggio del petrolio e dei prodotti petroliferi, adoperati per “parcheggiare” carichi originati da altri Paesi

fino a che questi non vengono ri-esportati altrove. Le esportazioni di petrolio da alcuni porti russi non riguardano quindi necessariamente petrolio russo soggetto a sanzioni, rendendo più difficile intercettare l’effettivo contrabbando russo. Se invece gli attori che partecipano alla commercializzazione di un carico mettono in campo misure per offuscare le sue reali origini, allora si può effettivamente sospettare un traffico illecito. Ciò è particolarmente vero nel caso dei prodotti petroliferi raffinati che, a differenza del petrolio grezzo, non hanno una struttura chimica diversa a seconda delle località geografica di origine, ma una natura sintetica per cui diversi carichi possono essere miscelati senza alterare la qualità complessiva del carico. Per questo motivo è particolarmente facile far valere un certificato di origine legittimo, rilasciato per una sola parte del carico, per l’intero carico di prodotti petroliferi raffinati consegnato.

## La shadow fleet russa si sposta al largo di Augusta

Una parte degli StS della flotta ombra russa, fino alla metà del 2024, si è concentrata nel Mediterraneo meridionale, specialmente nel golfo di Lakonikos, ai margini delle acque territoriali greche. Questo perché le operazioni, che sono molto delicate e rischiose<sup>11</sup>, devono avvenire in aree di mare protette dai venti e con condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli. Il golfo di Lakonikos è un luogo strategico poiché al crocevia tra i porti russi del Mar Nero, da cui originano molti dei carichi le cui tracce vengono offuscate con gli StS, e il canale di Suez, importante snodo per i commerci marittimi. Il golfo inoltre offre riparo dal maltempo e le acque in esso comprese sono spesso calme. Questi sono i motivi per cui il golfo è stato una destinazione così popolare per le navi intente a effettuare trasferimenti StS<sup>12</sup>.

Tuttavia da inizio maggio 2024 la marina greca, mossa da pressioni mediatiche e dalla minaccia ambientale che le attività StS ponevano all'ambiente marino e costiero, ha iniziato a trasmettere un messaggio NAVTEX - sistema usato per l'invio di avvisi e bollettini di navigazione e meteorologici ma anche per trasmettere informazioni urgenti sulla sicurezza alle navi - che sta-

biliva la zona come esclusiva per lo svolgimento delle proprie esercitazioni militari, invitando le navi presenti a lasciare l'area (vedi figura 1)<sup>13</sup>. Nell'arco di poco tempo, le navi hanno trovato luoghi alternativi dove effettuare trasferimenti StS tra cui, in via prevalente, le acque antistanti il golfo di Augusta<sup>14</sup>, anch'esso dotato di una posizione geografica vantaggiosa per la protezione dai venti dominanti e quindi acque tendenzialmente calme.

```
ZCZC QA64
081000 UTC MAG 24
STAZIONE IRAKLION AR.MIN. 391/24
PELOPONNESO SUD-ORIENTALE
GOLFO DI LAKONIKOS
ESERCITAZIONI NAVALI
DALLE 091500 UTC AL 191600 UTC 24 MAG
NELLA ZONA CIRCOSCRITTA DAI SEGUENTI PUNTI:
36 40.70 B - 022 40.60 A
36 33.40 B - 022 48.90 A
36 23.10B - 022 49.90A
EVITARE DI ATTRAVERSARE LA ZONA
SOPRA INDICATA
MESSAGGIO ANNULLATO ALLE 191700 UTC 24 MAG
NNNN
```

Figura 1: Esempio di uno dei messaggi NAVTEX trasmessi dalla Marina Greca.<sup>15</sup>

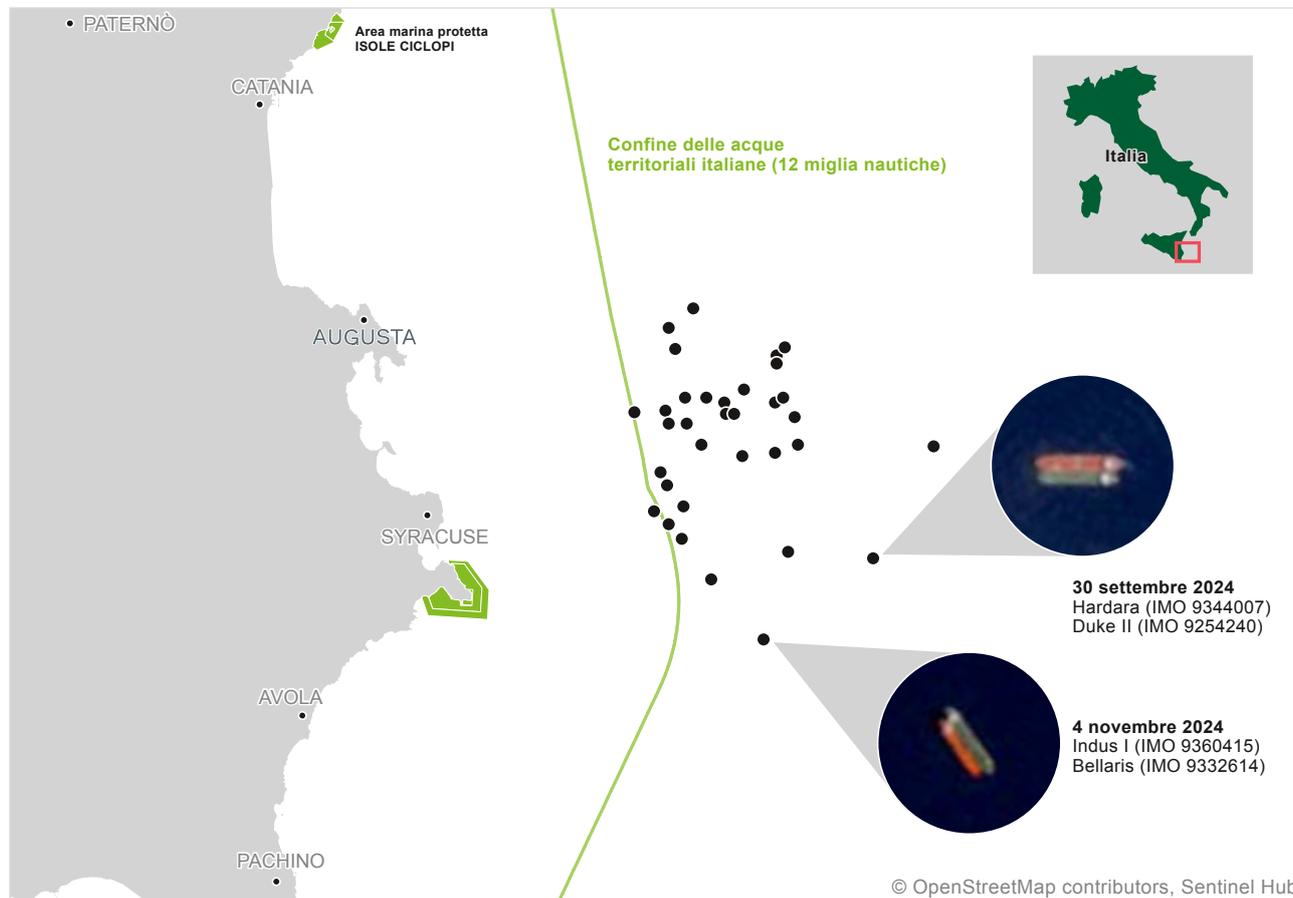


Figura 2: La mappa mostra le località dei trasferimenti StS identificati e analizzati nell'ambito della ricerca.

Questa indagine esamina le attività della flotta ombra nel Golfo di Augusta partendo dall'analisi degli StS transfer in questa area. Analizzando le immagini satellitari di questa porzione di mare - scattate dai satelliti Sentinel-2 da gennaio a novembre 2024 e ottenute da Copernicus Hub - l'unità investigativa di Greenpeace ha identificato ben 33 operazioni StS (vedi figura 2).

Comparando le immagini con i dati di Marine Traffic è stato possibile identificare alcune delle navi coinvolte in queste operazioni: 52 in totale (vedi lista dettagliata in appendice).

- Di queste 52, nove (17%) non risultano nei registri IGP&I - gruppo che riunisce le principali compagnie assicurative, che insieme assicurano il 90% delle imbarcazioni operative globalmente - e quindi è molto probabile che abbiano una copertura assente o inadeguata sui danni da sversamenti.
- Cinque (9%) battono bandiere incluse nella lista nera redatta da Tokyo MoU - un'organizzazione internazionale che aggiorna regolarmente una classifica delle bandiere più comunemente battute dalle imbarcazioni che navigano nelle peggiori condizioni di sicurezza. Nella lista grigia della stessa organizzazione figurano bandiere battute da ulteriori sei navi (11%) incluse nel campione, mentre altre dieci (19%) battono una bandiera inclusa nella lista grigia di Paris MoU, omologa europea di Tokyo MoU. L'equipaggio di 17 navi (32%) tra quelle in esame non gode di una protezione sindacale adeguata, come risulta dai registri della International Transport Workers' Federation.
- Inoltre, otto (15%) delle navi coinvolte hanno più di 20 anni, mentre 23 (44%) hanno tra i 15 e i 20 anni. L'età media delle imbarcazioni identificate è di 15 anni - superiore di due anni all'età media della flotta globale<sup>16</sup>. Compiuti i 21 anni, le petroliere entrano in una fase di obsolescenza, con probabilità sempre maggiori di fuoriuscite dovute all'usura, alle attrezzature obsolete e ai problemi meccanici. Dopo 22 anni, una petroliera viene solitamente rottamata<sup>17</sup>.
- In seguito a una nostra analisi delle singole navi identificate al largo di Augusta, è emerso che 11 (21%) sono probabili o sicuri membri della shadow fleet russa (v. tabella in fondo).

Anche se effettuate in acque internazionali, queste operazioni si svolgono a una distanza molto limitata dalle coste italiane. Ad esempio, l'operazione StS ef-

fettuata tra le navi ROCK (IMO 9288356) - identificata come parte della shadow fleet russa - e FLAMENCO (IMO 9411991), che ha avuto luogo il 4 novembre 2024, si è svolta a soli 300 metri di distanza dal limite delle 12 miglia nautiche dalla costa Italiana. Due giorni prima, un altro trasferimento tra la ROCK e la nave IBLEA (IMO 9244441) è stato effettuato a 400 metri di distanza dal medesimo limite. Tra i casi osservati, uno è stato rilevato all'interno delle acque territoriali italiane: è accaduto l'8 febbraio 2024, quando le navi DING HENG 45 (IMO 9330795) e EVA GOLD (IMO 9888132) hanno effettuato uno StS transfer all'interno delle nostre acque territoriali.

## Il rischio ecologico

La mancanza di un'adeguata assicurazione per molte delle navi identificate aggrava il rischio delle operazioni StS a cui esse partecipano. La devastazione che i carichi trasferiti possono causare all'ambiente se sversati in mare è ben nota<sup>18</sup>, così come la particolare sensibilità dell'ecosistema interessato da tali operazioni (si pensi all'area marina protetta del Plemmirio, non lontana dal golfo di Augusta, e alle diverse aree di riproduzione per varie specie marine ad esso limitrofe). Come se ciò non bastasse, la shadow fleet russa, proprio perché limitata nell'accesso a servizi assicurativi, è composta principalmente da navi di bassissimo valore, per minimizzare l'esposizione finanziaria degli armatori sprovvisti di un'assicurazione efficace<sup>19</sup>. Questo significa navi vecchie, spesso in cattive condizioni, a cui viene dedicata una scarsa manutenzione, dato che il loro valore è molto basso in partenza<sup>20</sup>. Non sorprende, come vedremo più avanti, che molte di queste navi tentino di evitare le ispezioni previste dalla normativa internazionale.

Nel campione di operazioni StS al largo di Augusta analizzato da Greenpeace, si stima siano stati scambiati fino a 5,24 milioni di tonnellate di petrolio e derivati in totale<sup>21</sup>, di cui il 24% (1,26 milioni di tonnellate) ha coinvolto almeno una nave identificata come parte della shadow fleet russa e il 36% (1,9 milioni di tonnellate) almeno una nave non adeguatamente assicurata<sup>22</sup>.

Il rischio ambientale legato al traffico illecito di petrolio sanzionato è molto alto, e fino ad oggi solo il caso ha fatto sì che il peggio sia stato evitato. La PABLO (IMO 9133587) - sospettata di essere parte della shadow fleet russa - nel marzo del 2023 è esplosa al largo della Malesia, dopo che aveva scaricato petrolio sanzionato in Cina solo pochi giorni prima<sup>23</sup>. La nave non era assicurata, e fosse stata ancora carica al momento dell'esplo-

sione si poteva verificare uno sversamento di 700 mila barili di petrolio, un disastro ambientale per cui nessuna assicurazione sarebbe stata disposta a fornire i soldi necessari a contenerne le conseguenze. Nel marzo del 2024 invece, la ANDROMEDA STAR (IMO 9402471), parte della shadow fleet russa, è entrata in collisione con un'altra imbarcazione a largo delle coste danesi, mentre navigava in zavorra (cioè a stive vuote, ma con acqua imbarcata per maggiore stabilità) verso un porto russo<sup>24</sup>. Il rischio di simili eventi è aumentato in seguito a una crescente presenza di navi russe nei traffici stretti del Mar Baltico<sup>25</sup>, e anche in questo caso il disastro ambientale è stato evitato solamente grazie al fatto che la nave non imbarcava greggio o derivati al momento della collisione.

A conferma della precarietà di queste imbarcazioni, si segnala anche il caso della EVENTIN (IMO 9308065), che il 10 gennaio 2025 ha subito un blackout a bordo finendo alla deriva nel Mar Baltico, a nord di un'isola tedesca. La nave, che è stata recentemente sanzionata dall'UE<sup>26</sup>, si trovava a navigare in condizioni meteorologiche avverse, tanto che una squadra di salvataggio tedesca è dovuta intervenire in suo soccorso (vedi figura 3). Dopo alcune ore, la nave è stata messa in sicurezza, per sollievo della Germania che, data l'inadeguatezza della copertura assicurativa della nave, avrebbe probabilmente dovuto finanziare gli sforzi necessari ad arginare un eventuale sversamento di petrolio.<sup>27</sup> Secondo un briefing del Parlamento Europeo, gli incidenti che hanno coinvolto la Flotta ombra russa sono già più di 50<sup>28</sup>.

## Spionaggio, sabotaggio e navi sanzionate

La nave EAGLE S (IMO 9329760) a settembre 2023 è stata detenuta in Ghana in seguito a un'ispezione che ha rivelato diverse lacune nella sicurezza dell'imbarcazione. L'ispezione da parte delle autorità del porto di Tema ha rivelato perdite di olio dai generatori ausiliari, rilevatori e pompe antincendio fuori uso e i bagni dell'equipaggio in «condizioni deplorevoli», tra le altre cose<sup>29</sup>. L'ispezione ha concluso che le norme di prevenzione dell'inquinamento non erano state adottate a bordo della EAGLE S che, da allora, ha tentato di aggirare le ispezioni. A luglio 2024 la nave ha infatti richiesto il trasferimento dalla American Bureau of Shipping alla Indian Register of Shipping nel mezzo di un viaggio, una mossa insolita che le ha consentito di evitare un'ispezione fuori programma<sup>30</sup>. Poco prima, infatti, erano state trovate a bordo della nave delle apparecchiature apparentemente di provenienza russa e turca, adibite allo spionaggio militare<sup>31</sup>. Il 26 dicembre 2024, invece, la EAGLE S è stata sequestrata dalle autorità finlandesi in quanto sospettata di aver sabotato il cavo sottomarino ad alta tensione EstLink 2<sup>32</sup>. La nave ha 18 anni, batte bandiera delle Isole Cook - inclusa nella lista nera di Tokyo MoU e nella lista grigia di Paris MoU - non è stata sottoposta a ispezioni pubbliche da settembre 2023<sup>33</sup>, e non risulta adeguatamente assicurata<sup>34</sup>. Le nostre indagini rivelano che le pratiche di spionaggio messe in atto dalla EAGLE S potrebbero essere state replicate anche ai margini delle acque italiane. Dal 14 gennaio al 13 febbraio 2024, infatti, la nave si trovava al largo di Augusta, girando apparentemente



Figura 3: La EVENTIN durante l'operazione di rimorchio al largo di Rügen nel gennaio 2025.

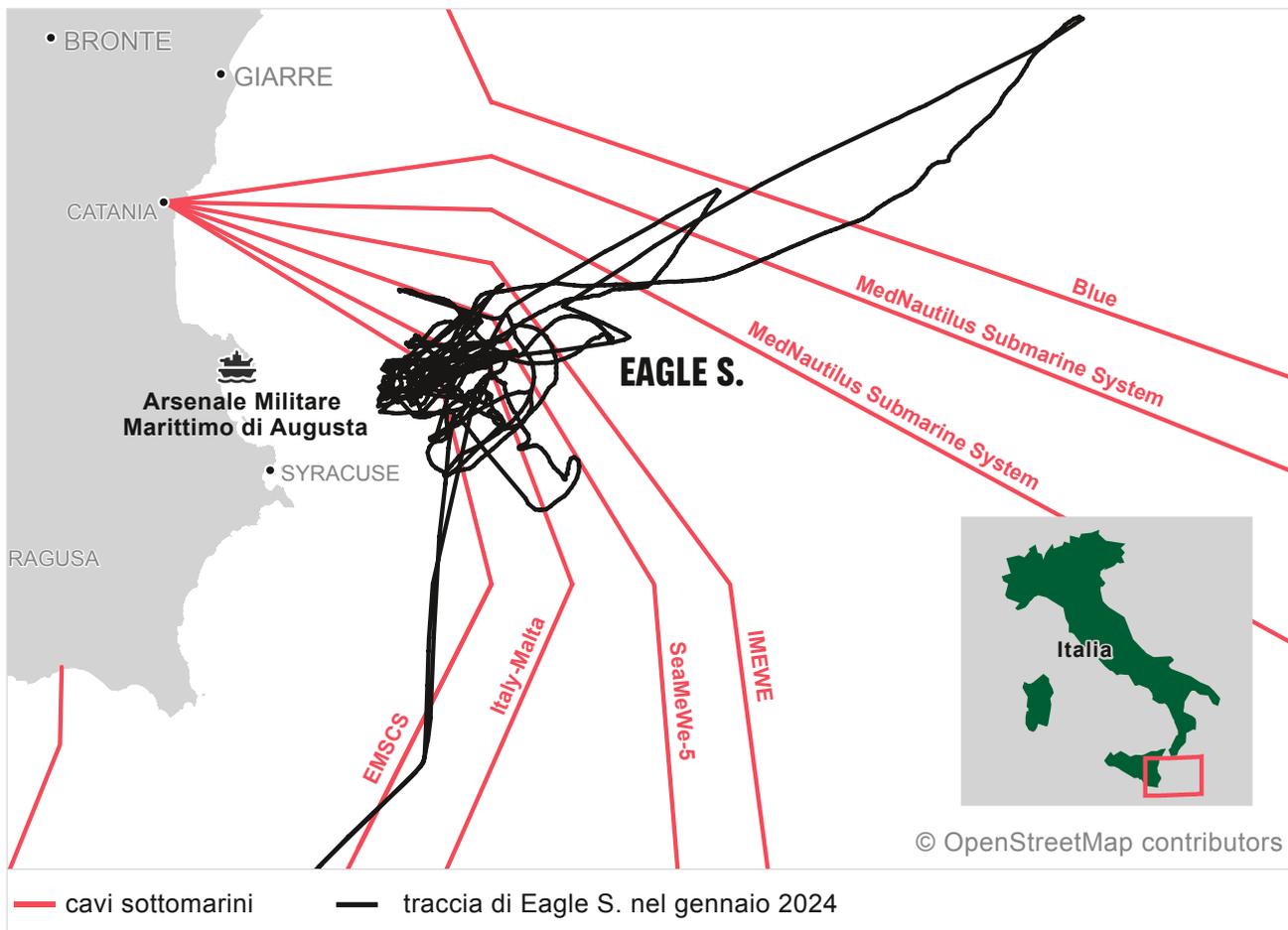


Figura 4: Percorso di navigazione della EAGLE S. nel gennaio 2024.

a vuoto, in un'area che ospita uno dei tre arsenali attivi della Marina Militare Italiana<sup>35</sup> e ben 6 cavi delle telecomunicazioni sottomarini<sup>36</sup> (vedi figura 4). Dopo un mese passato a vagare a largo di Augusta, EAGLE S ha effettuato un StS con la nave MINERVA PISCES (IMO 9410179).

Un'altra nave che ha effettuato uno StS - il 28 maggio 2024 con la nave MARTA 1 (IMO 9323974) - nelle acque antistanti il golfo di Augusta è la JI XIANG (IMO 9384459), il cui armatore all'epoca era Acheon Akti Navigation, lo stesso che possedeva la RHOSUS (IMO 8630344) quando questa è finita al centro della cronaca per il suo ruolo nella devastante esplosione avvenuta nel 2020 nel porto di Beirut<sup>37</sup>. Nemmeno la JI XIANG è adeguatamente assicurata<sup>38</sup>, non è stata ispezionata da agosto 2022<sup>39</sup>, e ha avuto legami con Sovcomflot, Rosneft e Gatik<sup>40</sup>, tutte società con un ruolo chiave nel commercio illecito di petrolio russo<sup>41</sup>. Oggi, la classificazione e certificazione statale della nave resta nelle mani del registro navale russo, il che la rende una nave sanzionata ai sensi della normativa europea<sup>42</sup>.

# Le complicità italiane

## La società italiana di classificazione navale RINA Spa

Dalle indagini di Greenpeace è emerso che la società italiana di classificazione navale RINA Spa - al 70% di proprietà del Registro Italiano Navale, nel cui consiglio di amministrazione siedono due membri designati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>43</sup> - non svolge adeguate “due diligence” quando si trova davanti a una nave potenzialmente parte della shadow fleet russa. Come accennato, le sanzioni in vigore proibiscono alle aziende europee di fornire servizi di assistenza tecnica alle navi sospettate di aver effettuato operazioni StS allo scopo di eludere le sanzioni<sup>44</sup>. In linea con questo divieto, altri enti di classificazione e certificazione navale come Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping e Lloyd’s Register si sono rifiutate di fornire servizi a navi sospettate di essere parte della shadow fleet russa, ritirando loro la certificazione di classe navale<sup>45</sup>. RINA Spa, che ha il compito di svolgere accertamenti inerenti alla sicurezza delle navi dei suoi clienti e opzionalmente fornisce ulteriori servizi ai loro armatori, continua a garantire servizi ad alcune navi parte della shadow fleet russa.

Tra le navi di competenza di RINA Spa<sup>46</sup> figura la nave MARTA 1 (IMO 9323974), che secondo quanto hanno svelato le nostre indagini ha assunto un ruolo centrale nel traffico illecito di petrolio e derivati russi al largo di Augusta: un dettaglio inedito portato alla luce da Greenpeace Italia per la prima volta. La nave ha 18 anni, non risulta adeguatamente assicurata<sup>47</sup> e batte bandiera panamense, inclusa nella lista grigia di Paris MoU. Secondo le nostre indagini la nave funge da “stoccaggio”, passando la maggior parte del suo tempo in ancora al largo di Malta, in attesa di effettuare StS. Secondo i dati di Marine Traffic, la nave non ha effettuato alcuna fermata in porto nel 2024, infatti nello stesso periodo non è mai stata ispezionata<sup>48</sup>. La nave carica e scarica greggio - o più probabilmente prodotti petroliferi<sup>49</sup> - da navi della shadow fleet russa, come dalla precedentemente accennata JI XIANG. Un StS con la JI XIANG avvenuto a largo di Augusta il 28 maggio 2024, infatti, fa rientrare la MARTA 1 tra le navi oggetto delle sanzioni europee, che vietano a una nave che partecipa a un StS con un’altra sospettata di violare le sanzioni di accedere ai porti UE prima di aver scaricato il carico sospetto altrove<sup>50</sup>. Secondo i dati di Marine Traffic, da gennaio a novembre 2024 la MARTA 1 ha effettuato 115 StS, di cui 26 a largo di Augusta. Ha effettuato 14 StS da navi che avevano appena prelevato da porti russi, in prevalenza provenienti da San Pietroburgo (in 7 casi)<sup>51</sup>.

I legami della MARTA 1 con la shadow fleet russa sono svelati da un’analisi approfondita dello schema di proprietà della nave realizzata da Greenpeace (vedi figura 5). MARTA 1 infatti è di proprietà di una società anonima registrata alle Seychelles<sup>52</sup> che ha lo stesso indirizzo - identico fino al piano e al numero della suite - della società BERYL MARINE INC, il cui beneficiario effettivo è stato identificato da Marine Traffic come MEGGER MARINE SOLUTIONS FZE, altra società anonima registrata negli Emirati Arabi Uniti. Quest’ultima a sua volta ha il medesimo indirizzo - identico fino al numero dell’ufficio - della società MAPLE MARITIME SOLUTIONS FZE, identificata da Lloyd’s List Intelligence<sup>53</sup> come una delle società in cui è stata divisa GATIK SHIPMANAGEMENT, la società indiana sparita nell’ombra dopo che i media hanno rivelato che possedeva circa 53 navi tutte adoperate esclusivamente per il traffico illecito di petrolio russo sanzionato.<sup>54</sup>

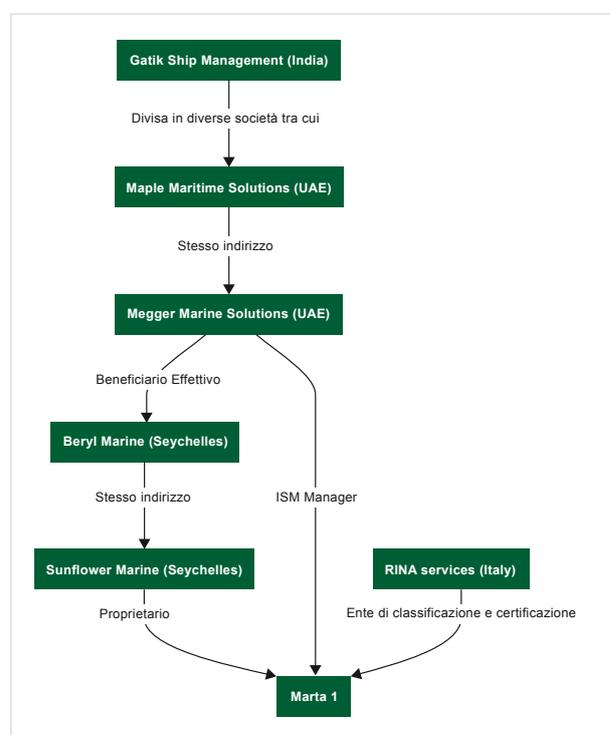


Figura 5: lo schema di proprietà e gestione della nave MARTA 1 ricostruito da Greenpeace

Oltre alla MARTA 1, anche la HORAI (IMO 9290517) (che ha effettuato un StS con la MARTA 1 il 4 aprile, dopo aver prelevato da San Pietroburgo) è di competenza di RINA Spa<sup>55</sup>. La nave ha 19 anni, batte la bandiera del Gabon - inclusa nella lista nera di Tokyo MoU - ed è stata gestita direttamente da Gatik Ship Management e da Caishan Ship Management<sup>56</sup>, analoga a Maple Maritime Solutions FZE come “ereditiera” della flotta e del modus operandi di Gatik<sup>57</sup>. La nave ha effettuato un StS transfer al largo di Augusta il 27 luglio 2024 con la nave EPIK (IMO 9273832).

## Le navi Italiane arruolate nella Shadow Fleet

Secondo le indagini svolte da Greenpeace Italia, attori chiave della shadow fleet russa hanno acquistato navi che fino a poco tempo prima erano di proprietà della famiglia di armatori italiani Brullo, in passato già finiti al centro delle cronache per il loro coinvolgimento nel controverso naufragio della Nuova Iside<sup>58</sup>. La nave LISCA BIANCA M (IMO 9290517), in precedenza di proprietà dei Brullo, oggi si chiama HORAI ed è parte della shadow fleet russa, come precedentemente illustrato. Augusta Due, una società di proprietà dei Brullo, risultava la responsabile per la gestione della sicurezza della nave fino al 16 febbraio 2023, data in cui l'imbarcazione è stata acquisita da Gatik (che, come detto, era pesantemente implicata negli affari della shadow fleet), nonostante fosse stata venduta con un vincolo di non utilizzo da soggetti a rischio sanzione<sup>59</sup>. Da segnalare, inoltre, che il 14 luglio 2024, mentre era ancora di proprietà dei Brullo, la FILICUDI M (IMO 9298595) aveva effettuato un StS con la MARABELLA SUN (IMO 9323376), che è gestita da Peninsular Maritime India Private Limited, la medesima società che gestisce la EAGLE S. Come raccontato in precedenza, la EAGLE S. è attualmente sotto sequestro dalle autorità finlandesi perché sospettata di essere parte della shadow fleet russa e di essere stata impiegata nel sabotaggio del cavo sottomarino Estlink 2. Il 17 dicembre 2024 la MARABELLA SUN è stata inserita dall'UE nella lista delle navi sanzionate perché anch'essa parte della shadow fleet russa<sup>60</sup>. Dopo il trasferimento con la MARABELLA SUN, alla FILICUDI M è stato concesso l'accesso al porto sardo di Sarroch, nonostante ai sensi della normativa UE il sospetto di un possibile coinvolgimento nel trasporto illecito di petrolio russo si estenda dalle navi della shadow fleet a tutte le imbarcazioni che abbiano partecipato a trasferimenti StS con esse<sup>61</sup>.

Già da marzo 2024, tuttavia, il destino della FILICUDI M aveva subito una svolta: la Guardia Costiera aveva pubblicato un avviso in cui dichiarava che sarebbe stata dismessa dalla bandiera italiana, in quanto la proprietaria Augusta Due aveva deciso di venderla<sup>62</sup>. A giugno 2024, dopo che la dismissione della bandiera diventa effettiva, a Panama viene registrata una società anonima, la REEF MARINE GROUP CORP. A novembre 2024, questa diventa la nuova proprietaria della FILICUDI M<sup>63</sup>. La società acquirente è intestata a un prestanome, un anglo-georgiano residente in Togo di nome Mikheil Gamkrelidze<sup>64</sup>, che a maggio 2024 aveva registrato a proprio nome anche un'altra società, la Lionheart Trading Co., a Lomé, impegnata nel commercio internazionale di prodotti petroliferi<sup>65</sup>. A Lomé, dove abita, Gamkrelidze riceve spesso visite da Ilya Kaganer,

un cittadino americano di origini russe, che lavora per conto di Mikhail Mezhentsev, ex direttore della società pubblica russa Transnefteproduct, oggi titolare di Demex, il quinto acquirente privato di petrolio greggio russo al mondo<sup>66</sup>. Le prove ottenute da Greenpeace Italia suggeriscono che proprio Demex sarebbe il beneficiario effettivo della vendita della FILICUDI M, il che è ulteriormente confermato dal fatto che il suo primo viaggio sotto la nuova proprietà sia stato effettuato tra Novorossysk (Russia) e Dakar (Senegal), porto di destinazione maggiormente gettonato dalla società dell'ex dirigente pubblico russo Mezhentsev<sup>67</sup>. FILICUDI M pare quindi sia stata inserita nel giro d'affari di una delle più importanti società che trattano petrolio e derivati di origine russa, a una scala ancora superiore rispetto a quella degli storici acquirenti petroliferi di Mosca come Trafigura, Vitol e Guvnor<sup>68</sup>.

Dai primi di dicembre 2024, iniziano ad apparire annunci sul web russo: AROD LLC-FZ, la società responsabile della sicurezza della navigazione di FILICUDI M - anch'essa costituita a maggio 2024, in forma anonima negli Emirati Arabi Uniti - sta cercando equipaggio per una nave<sup>69</sup>. Non meglio specificata, la descrizione della nave da equipaggiare corrisponde in tutto alla FILICUDI M (che peraltro è l'unica nave che AROD gestisce): stessa portata, stessi motori, stessa bandiera, stessa data di costruzione. AROD cita un "recente acquisto dell'imbarcazione" e afferma di star cercando esclusivamente marinai di nazionalità russa da inserire nell'organico della nave "adibita alla navigazione internazionale". Infine, mentre l'assicuratore norvegese di FILICUDI M ritira la copertura assicurativa della nave, questa resta ancora classificata presso il RINA Spa, che non sembra farsi domande<sup>70</sup>.

Sembra quindi che la vendita della FILICUDI M non sia conforme alle sanzioni comunitarie sulla Russia, ai sensi delle quali è infatti "proibito [...] a entità o organismi stabiliti nell'Unione di vendere o trasferire altrimenti la proprietà, direttamente o indirettamente, di navi cisterna per il trasporto di petrolio greggio o prodotti petroliferi [...] a qualsiasi persona fisica o giuridica, entità o organismo in Russia o per uso in Russia"<sup>71</sup>. A tale violazione si aggiungerebbe anche la superficialità delle autorità italiane, in quanto anche ad esse, ai sensi della normativa UE, è proibito "concedere un'autorizzazione alla vendita [...] se sussistono fondati motivi per ritenere che la nave cisterna sarà utilizzata per il trasporto o sarà riesportata per il trasporto, petrolio greggio o prodotti petroliferi [...] originati in Russia o esportati dalla Russia per essere importati nell'Unione in violazione (delle sanzioni, ndr) [...] o trasportati verso paesi terzi a un prezzo di acquisto al barile superiore al prezzo stabilito"<sup>72</sup>. L'UE intende infatti introdurre

la trasparenza nella vendita di petroliere, in particolare di vettori di seconda mano, che potrebbero essere utilizzate per eludere il divieto di importazione di petrolio greggio o prodotti petroliferi russi e il tetto sul prezzo del petrolio G7+ in seguito al cambiamento di proprietà.<sup>73</sup>

## Le navi sanzionate approdano in Italia

Oltre alla FILICUDI M, l'unità investigativa di Greenpeace Italia ha identificato anche altre tre navi che sono approdate nei porti italiani apparentemente in violazione delle sanzioni UE contro la Russia. Il 22 febbraio 2024 la nave cisterna PLANEO (IMO 9711248) è approdata al terminal PIR 279 nel porto di Ravenna. Coadiuvata nelle manovre di attracco dai rimorchiatori EDUARDO PRIMO (IMO 9225160) e GATTO (IMO 9764324), la nave ha scaricato nel porto il carico di prodotti petroliferi che stava trasportando<sup>74</sup>, come confermato dai dati sul pescaggio<sup>75</sup>. Da fonti pubbliche si può constatare che la PLANEO, che batte bandiera panamense, fino a settembre del 2022 batteva bandiera russa<sup>76</sup>. Il 19 aprile 2024 il medesimo terminal ravennate ha accolto la nave gemella della PLANEO, la CAMINERO (IMO 9718923), anch'essa battente bandiera russa nei mesi che hanno seguito l'invasione russa dell'Ucraina<sup>77</sup>. Secondo l'articolo 3 sexies bis comma 2 del regolamento UE 2022/576 è vietato dare accesso ai porti nel territorio dell'Unione Europea a qualsiasi nave che sia passata dalla bandiera russa alla bandiera di un'altro Stato dopo il 24 febbraio 2022<sup>78</sup>.

È in base al medesimo regolamento che le autorità spagnole hanno impedito alla nave MAERSK MAGELLAN (IMO 9447732) di scaricare a Tarragona, in quanto aveva prelevato il suo carico dalla MV ELEPHANT (IMO 9374868), che a sua volta l'aveva prelevato dalla MV NOBEL (IMO 9105114), che fino al luglio del 2022 batteva bandiera russa<sup>79</sup>.

Tali precedenti suggeriscono che la PLANEO e la CAMINERO abbiano scaricato nel porto di Ravenna illegalmente, e che il 22 febbraio e il 19 aprile la Petrolifera Italo Rumena SpA (concessionaria del terminal PIR) - e la Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi - SERS SRL (proprietaria dei rimorchiatori coinvolti)<sup>80</sup> - abbiano facilitato l'evasione delle sanzioni imposte sulla Russia dall'Unione Europea.

Infine, la ATLAS STAR (IMO 9376828) il 15 ottobre 2024 ha scaricato prodotti petroliferi raffinati al terminal SILONE di Trieste<sup>81</sup>. Mentre era in porto il pescaggio è sceso da 11 a 7.5 metri, il che conferma che la nave ha scaricato<sup>82</sup>. Appena prima, la ATLAS STAR aveva effettuato StS con la precedentemente accennata MARTA 1

(IMO 9323974), con la HORAI (IMO 9290517) e la ROUTE (IMO 9281853). Le ultime due sono gestite da società incluse nella lista dei complici di guerra redatta dall'Intelligence Ucraina<sup>83</sup>.

## Non solo petroliere

Oltre alle petroliere, anche altre imbarcazioni mercantili sottoposte a sanzioni in quanto battenti bandiera russa all'indomani dell'invasione dell'Ucraina hanno effettuato accessi ai porti Italiani. Greenpeace Italia ha identificato le navi SMART (IMO 8943428), che il 22 gennaio 2025 si trovava nel porto di Brindisi, ELLA (IMO 9894105) e UGAH CONFIDENCE (IMO 9892963), approdate al porto di Ravenna rispettivamente il 12 marzo e il 2 e 24 aprile 2024, ATAMEKEN (IMO 9686390) e UGAH DISCOVERY (IMO 9823871) approdate al porto di Chioggia rispettivamente il 31 luglio e il 31 marzo 2024.

MACISTONE, LIONE e GRIFONE sono i tre rimorchiatori che regolarmente assistono alle manovre necessarie per le operazioni StS al largo di Augusta, fornendo anche gli essenziali parabordi senza i quali tali operazioni non sarebbero possibili<sup>84</sup>. I tre rimorchiatori sono identici, battenti bandiera Italiana e gestiti direttamente dal loro armatore, TEC.MA. TECNOLOGIE MARITTIME SRL<sup>85</sup>. Nel 2023 MACISTONE è stato detenuto in Grecia per due settimane in seguito a un'ispezione che ha rivelato varie carenze negli apparati di sicurezza<sup>86</sup>. GRIFONE invece non è ancora stata sottoposta alle ispezioni programmate<sup>87</sup>.

## Il ruolo della Libia

Alcuni dei carichi scambiati tramite StS raggiungono la Libia, una destinazione insolita dato che il Paese possiede le più grandi riserve di petrolio del continente africano<sup>88</sup>. Sulla carta l'importazione di prodotti petroliferi raffinati è necessaria per sopperire alla scarsa capacità di raffinazione che affligge la Libia, ma negli ultimi anni sono cresciuti i sospetti che buona parte dei prodotti raffinati facciano solamente "scalo" nei porti libici, per poi proseguire verso altre destinazioni tramite modalità poco limpide<sup>89</sup>.

Il sequestro della nave QUEEN MAJEDA (IMO 9117806) da parte delle autorità albanesi nel settembre del 2022 ha rivelato un elaborato schema di contrabbando di prodotti petroliferi del valore di miliardi di dollari. La QUEEN MAJEDA, una piccola nave cisterna di 30 anni, trafficava carburante truffando lo stato nordafricano e privando i suoi abitanti di un incentivo previsto per alleviare la povertà energetica causata da decenni di conflitti. Un'inchiesta svolta da Bloomberg ha rivelato gli intricati dettagli dello schema di contrabbando identificando varie piccole imbarcazioni adoperate dai contrabbandieri e miliardi di euro di carburante - spesso di provenienza russa - trafficati fino all'Europa<sup>90</sup>.

A maggio dello stesso anno, la QUEEN MAJEDA era stata sequestrata dalla Guardia di Finanza e dalla Guardia Costiera italiana, mentre trasportava un carico di carburante senza adeguata documentazione. La nave però è stata poi rilasciata a giugno, in base a valutazioni sulla sicurezza del carico che hanno dato esiti positivi<sup>91</sup>. Nonostante l'assenza di documentazione relativa al carico della QUEEN MAJEDA, le autorità italiane non sembrano aver approfondito una possibile attività di contrabbando. Dopo il rilascio, Greenpeace ha scoperto che la QUEEN MAJEDA ha disattivato la trasmittente AIS, di fatto impedendo di essere rintracciata.

Come riporta Bloomberg, il contrabbando di prodotti petroliferi raffinati in Libia ha oggi raggiunto una scala nettamente superiore a quella di una volta, ed è passato dalle mani di singoli individui disonesti a quelle della criminalità organizzata e delle autorità corrotte. Un tempo diffuso soprattutto nei porti della Libia occidentale, da quando il governo supportato dalle Nazioni Unite con base a Tripoli ha adottato misure coercitive per arginarlo, il contrabbando si è spostato in Cirenaica, dove governa il generale Khalifa Haftar, alleato di Putin<sup>92</sup>.

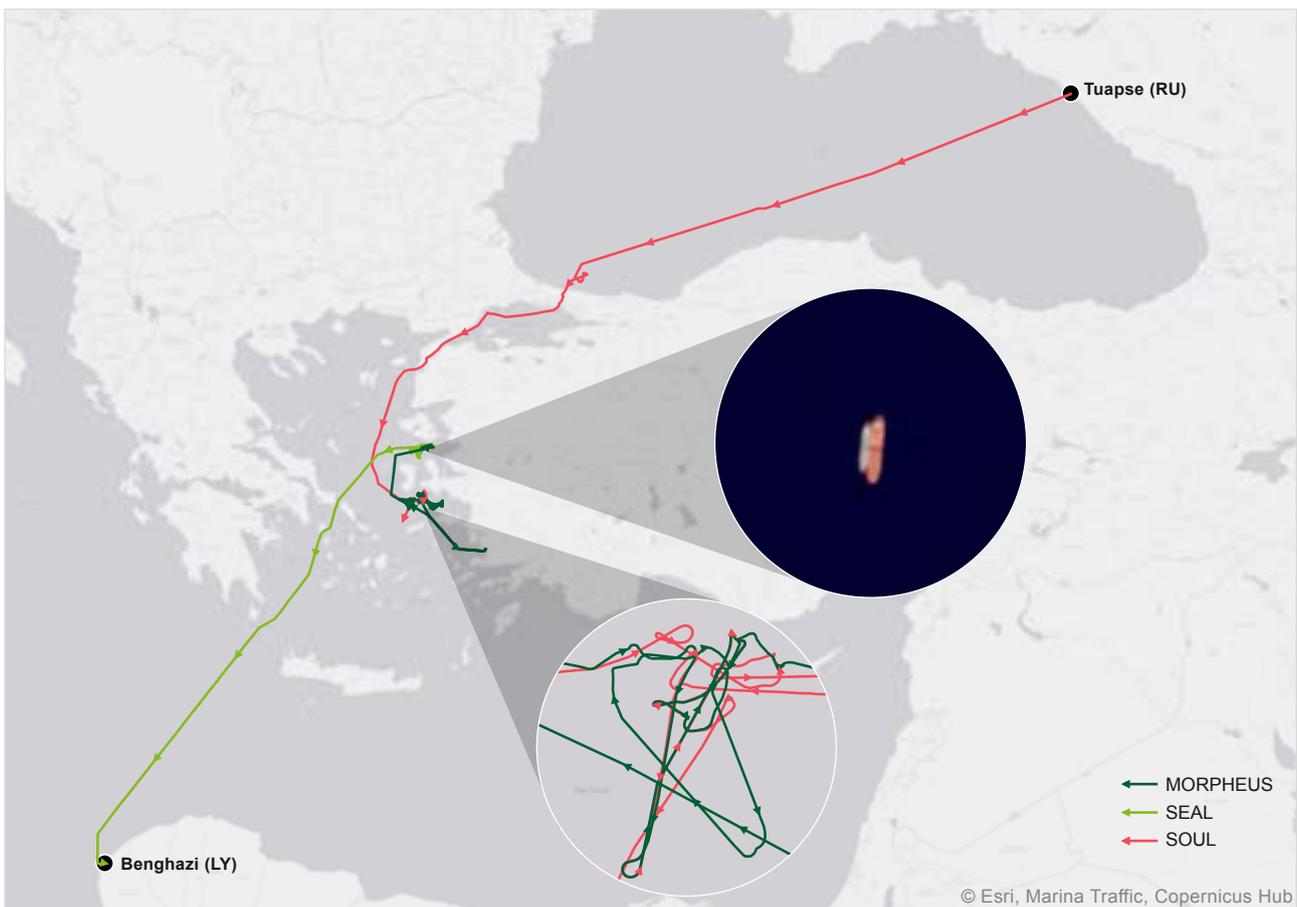


Figura 6: Una catena di trasferimenti StS tracciata da Greenpeace, attraverso la quale il petrolio è arrivato dalla Russia alla Libia nell'agosto 2024.

La provenienza russa di molti dei carichi sospettati di essere oggetto del contrabbando è confermata dalla nostra indagine, che ha identificato due “catene” di operazioni StS che hanno visto carichi di carburante di origine russa - probabilmente olio combustibile o diesel - arrivare nel porto di Bengasi, la città più grande della Cirenaica. Una di queste catene, secondo le ricostruzioni<sup>93</sup>, è iniziata quando la nave SOUL (IMO 9263203) - probabile membro della shadow fleet russa<sup>94</sup> - ha prelevato un carico di carburante dal porto russo di Tuapse, in Russia, il 5 agosto 2024, per poi passarlo alla MORPHEUS (IMO 9247443) il 13 agosto (vedi figura 6). Il 29 agosto la MORPHEUS ha trasferito il suo carico di gasolio alla SEAL (IMO 9263186) - anch'essa probabile membro della shadow fleet<sup>95</sup> - che l'ha consegnato a Bengasi il 6 settembre. Questo è solo un caso che Greenpeace è riuscita a ricostruire, uno scorcio su ciò che probabilmente è un'estesa rete di scambi di cui la shadow fleet russa si è resa protagonista.

## Il porto vecchio di Bengasi

Gli abitanti di Bengasi - città sprovvista di raffinerie o di collegamenti con i pozzi petroliferi libici<sup>96</sup> - si procurano carburante via mare, tramite navi cisterna che approdano all'unico molo adatto ad accoglierle che spesso trovano saturo. Il carburante che trasportano è sistematicamente acquistato a un prezzo in gran parte coperto dalle casse statali. Una parte di quanto scaricato, però, non raggiunge le famiglie libiche, ma viene deviato su grandi autocisterne che, spostandosi di soli pochi metri, lo caricano su altre navi cisterna nettamente più piccole e vecchie, stanziate nel porto vecchio. Le navi poi escono dal porto, munite di certificati d'origine falsi e trasmettenti AIS spente, per trafficare il carburante al prezzo di mercato<sup>97</sup>. In questo modo i contrabbandieri intascano la differenza che consiste in sostanza nell'incentivo statale, così dirottato dai consumatori libici - i destinatari previsti - alla malavita e, probabilmente, ad autorità locali consenzienti.

Tuttavia, osservando il porto vecchio dalle immagini satellitari, saltano all'occhio altre navi cisterna, ben più grandi di quelle adoperate dai contrabbandieri ma anch'esse nascoste al sistema AIS, la cui presenza è rimasta un mistero, dato che non sono state identificate, né la loro presenza è stata giustificata nel contesto del contrabbando con il modus operandi finora ricostruito<sup>98</sup>. Oggi Greenpeace rivela per la prima volta l'identità di queste navi e fornisce dettagli inediti sul loro ruolo a cavallo tra il contrabbando libico e il traffico illecito di petrolio russo.

## La MV Nobel e le “navi stoccaggio”

Immagini scattate dai turisti sul lungomare di bengasi - originariamente intese per immortalare il tramonto - e individuate da Greenpeace sui social media immortalano anche le grandi navi cisterna stanziate nel porto vecchio di Bengasi, fino ad oggi rimaste ignote. Tramite queste immagini e misurazioni realizzate su immagini satellitari Greenpeace è riuscita a identificare le navi cisterna più frequentemente presenti.

La nave più comunemente presente nel porto, ma nascosta al sistema AIS, è stata identificata come la MV NOBEL (IMO 9105114), le cui tracce sul sistema AIS sono infatti state perdute al largo di Tobruk, a est di Bengasi, mentre la nave si dirigeva verso ovest il 12 luglio 2024<sup>99</sup>. Fino al luglio del 2022 la nave aveva il nome di Neatis, batteva la bandiera russa ed era di proprietà della società moscovita Rusprimeexport LLC. Nel frattempo, la proprietà è passata a una società anonima nelle Seychelles e la bandiera è cambiata in quella del Camerun<sup>100</sup>. Visto che ha battuto bandiera russa per 5 mesi dall'inizio della guerra in Ucraina, è stata sottoposta a sanzioni dall'UE e oggi le è vietato consegnare carichi nelle acque dell'Unione<sup>101</sup>.

Prima di sparire dai radar e finire a Bengasi la nave aveva effettuato un StS non dichiarato con la MV ELEPHANT - un'altra nave cisterna battente bandiera vietnamita - che per questo ha ricevuto una multa di 120 mila euro dalle autorità spagnole, che hanno scoperto anche altre irregolarità. Alla precedentemente accennata MAERSK MAGELLAN, che aveva prelevato il carico di gasolio dalla MV ELEPHANT (che a sua volta lo aveva ottenuto dalla MV NOBEL), è stato impedito di scaricare nei porti spagnoli perché il ministero dei trasporti sospettava si trattasse di un tentativo di eludere le sanzioni imposte alla Russia. Il ministero ha indicato come elemento sospetto l'StS effettuato tra la MV ELEPHANT e la MV NOBEL, ricordando ai fornitori di servizi di trasporto marittimo i rischi legali che si assumono ogni qual volta partecipano a trasferimenti di idrocarburi russi a poche miglia dalle coste europee<sup>102</sup>. In seguito all'evento, infatti, le autorità del porto di Ceuta - al largo del quale aveva avuto luogo il trasferimento - hanno contattato le società che hanno fornito i parabordi utili all'operazione per avvisarle che, ai sensi della normativa sulle sanzioni, sarebbero potute essere considerate “facilitatrici” del traffico illecito e rispondere di conseguenze legali<sup>103</sup>.

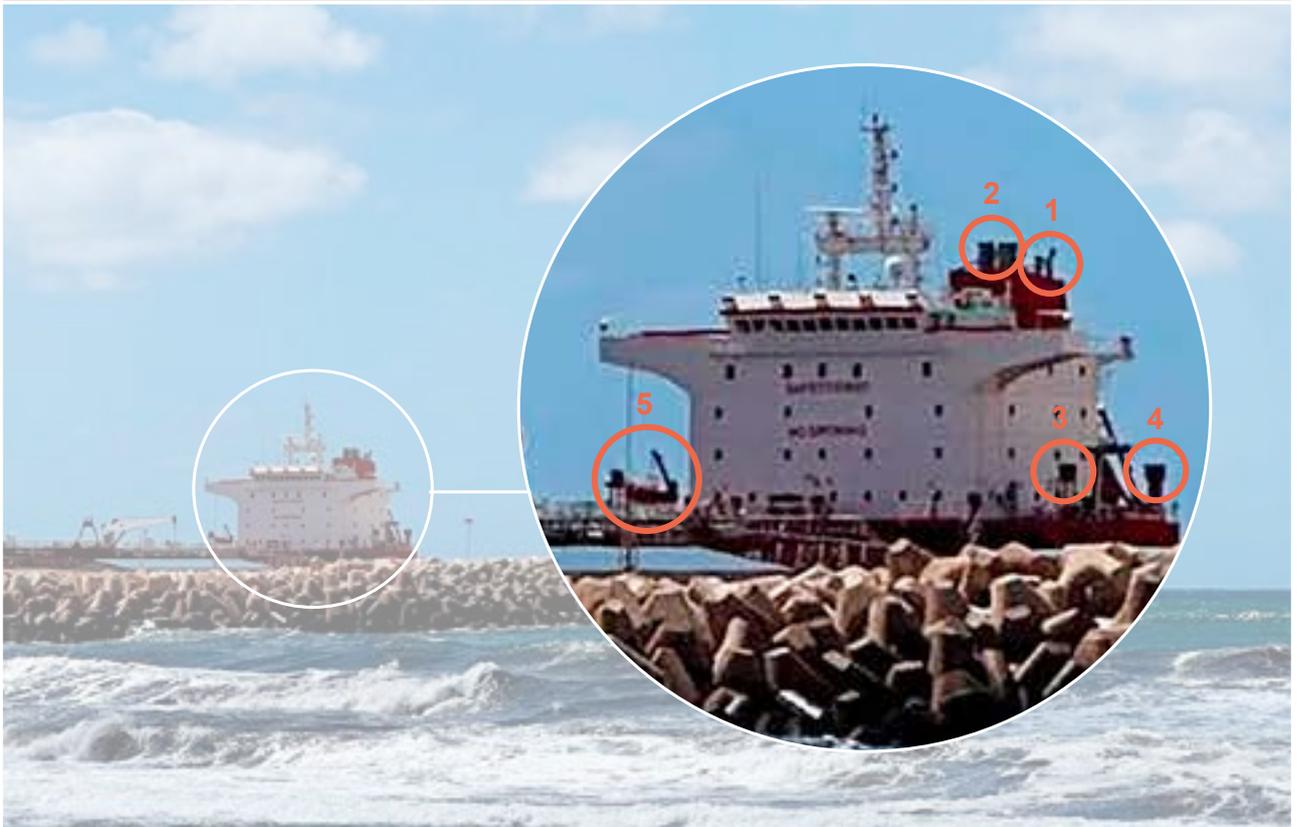


Figura 7: Una foto della MV NOBEL scattata nel 2019 da un appassionato di shipspotting (in alto) e la nave sconosciuta in una foto pubblicata a maggio 2024 sul canale Instagram @ benghazi.city. (sotto). In evidenza i dettagli utilizzati da Greenpeace per provare la corrispondenza tra le due navi. Anche le dimensioni rilevate dalle immagini satellitari confermano la corrispondenza.

Durante la sua permanenza nel porto vecchio di Bengasi, la MV NOBEL ha effettuato un StS transfer con la MV DELONIX (IMO 9298387) - come testimoniato da un video postato sul social network TikTok identificato da Greenpeace (link al video, link al post originale) - tra dicembre 2023 e marzo 2024. La DELONIX ha poi proseguito per il Pireo, Grecia. Visti gli sforzi della DELONIX di coprire le sue tracce, Greenpeace non è in grado di confermare che abbia scaricato prodotti soggetti a sanzioni in Grecia. Uno dei precedenti gestori della DELONIX, DYNAMIC SHIPMANAGEMENT SA-LIB, è noto per aver venduto alcune navi a diversi armatori anonimi che le hanno poi inserite nella shadow fleet russa<sup>104</sup>. Ad aprile 2024, la NOBEL ha effettuato un altro StS con una nave oggi sanzionata dall'UE in quanto parte della shadow fleet russa, la MARABELLA SUN, menzionata in precedenza.

Tra le altre navi che si sono rese irrintracciabili in prossimità della Libia, figura la FLAMENCO (IMO 9411991), che a ottobre 2024 ha navigato con l'AIS spento per 18 ore, prima di fare scalo a Bengasi. Subito dopo la nave si è resa protagonista di un trasferimento StS al largo di Augusta con la ROCK (IMO 9288356) - probabile membro della shadow fleet russa<sup>105</sup> - il 4 novembre 2024. Successivamente la FLAMENCO si è diretta nuovamente verso la Libia.

La SEALEO (IMO 9473066) il 24 agosto 2024 ha scaricato petrolio grezzo apparentemente di origini kazache al terminale ISAB sud di Santa Panagia.<sup>106</sup> Prima di arrivare, tuttavia, ha spento la trasmittente AIS per 84 ore, mentre transitava lungo le coste orientali del nord Africa. Come sancito dalle disposizioni UE, “la disattivazione dell'AIS per lunghi periodi indica che è in corso un'attività sospetta”<sup>107</sup>, quindi nel momento in cui le autorità competenti effettuano un'analisi del rischio di violazione dei divieti pertinenti devono considerare informazioni pubblicamente disponibili sulle operazioni petrolifere illegali avvenute nella zona in cui l'AIS è stato disattivato: in questo caso, al largo delle coste orientali del nord Africa, noto hotspot per il contrabbando di carburante. Da fonti pubbliche tuttavia non risultano ispezioni a bordo della SEALEO da parte delle autorità italiane, nonostante l'IMO raccomandi

alle autorità portuali di sottoporre a “ispezioni approfondite” le navi che adottano intenzionalmente misure atte ad evitare il proprio rilevamento<sup>108</sup>. Ancora, la GHIBLI (IMO 9417799) il 28 agosto 2024 ha spento la trasmittente AIS per 74 ore mentre stava transitando al largo della Libia. Dopo aver prelevato nel porto libico di As Sidrah, si è successivamente diretta verso il porto di Augusta dove ha scaricato petrolio grezzo presso il terminale gestito da Sonatrach<sup>109</sup>. Anche la GHIBLI, nonostante fosse sparita dal sistema AIS per 74 ore appena prima di consegnare un carico di petrolio grezzo in un porto italiano, non è stata ispezionata dalle nostre autorità. Piuttosto, il mese seguente, la nave è stata ispezionata dalle autorità greche, che infatti hanno riscontrato l'assenza di un certificato di responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi: uno dei 6 elementi che secondo l'IMO possono qualificare un'imbarcazione come parte della shadow fleet<sup>110</sup>. Si evidenzia inoltre che la società responsabile per la gestione della sicurezza della navigazione della GHIBLI è una società italiana, la Marwave Shipmanagement Srl.

Greenpeace non è riuscita a ricostruire quanto accaduto nelle ore in cui la posizione di queste navi era occultata, né può confermare che queste siano state coinvolte in attività illecite. Occorre tuttavia evidenziare che la International Maritime Organisation (IMO) include l'intenzionale adozione di misure “atte a evitare il rilevamento della nave, quali spegnere le trasmittenti AIS o LRIT o nascondere la vera identità della nave quando non vi sono motivi legittimi di sicurezza o di protezione sufficienti a giustificare tale azione” tra gli elementi che possono qualificare una imbarcazione come parte della shadow fleet russa.

Oltre alla GHIBLI e alla SEALEO, Greenpeace ha identificato altre navi cisterna che hanno scaricato in porti Italiani dopo lunghi periodi di navigazione a trasmittenti AIS spente: la VALFOGLIA (IMO 9417309, dopo 25 ore ha scaricato il 2 dicembre 2024 ad Augusta) e la KRITI LEGEND (IMO 9398266, dopo 30 ore ha scaricato il 27 novembre 2024 a Trieste), nessuna delle due ispezionata dalle autorità italiane nel 2024<sup>111</sup>.

## Conclusioni

La nostra inchiesta rivela che la mancata vigilanza delle autorità italiane competenti - da quelle governative a quelle portuali<sup>112</sup> - sulle attività della flotta ombra a poche centinaia di metri dalle nostre acque territoriali, e in alcuni casi direttamente nei nostri porti, ha permesso ad alcune di queste imbarcazioni di aggirare l'embargo sul petrolio russo<sup>113</sup>, contribuendo in ultima istanza a finanziare la macchina bellica di Putin.

Circa un rublo su tre che entra nelle casse russe è infatti destinato alle spese militari russe, stimate in circa il 29,4% della spesa pubblica russa per il 2024<sup>114</sup> e in ulteriore crescita per il 2025. Nonostante le sanzioni occidentali, il settore delle fonti fossili rimane la principale entrata per la Federazione russa, rappresentando da solo circa il 32% del bilancio federale (dato del 2023), anche se in calo rispetto al 42% del 2022, anno dell'invasione dell'Ucraina<sup>115</sup>.

Se il gas e il petrolio continuano a finanziare la guerra di Putin non è solo per le tecniche evasive messe in campo da Mosca o per la debolezza dei controlli occidentali, come evidenziato dalla nostra inchiesta, ma anche perché l'Unione europea non ha voluto rinunciare del tutto alle fonti fossili e puntare invece sulle fonti rinnovabili. In risposta all'invasione dell'Ucraina, infatti, la UE si è limitata a sanzionare il petrolio russo trasportato via mare, senza imporre embarghi sulle importazioni europee di gas e di gas naturale russo liquefatto (GNL). Anche la decisione di permettere alle aziende occidentali di fornire servizi alle petroliere che esportano il greggio russo in conformità con il price cap di 60 dollari al barile è legata alla scelta di Bruxelles di continuare a usare il petrolio e, di conseguenza, all'esigenza di evitare un aumento globale del prezzo al barile che sarebbe scaturito da un blocco totale del petrolio russo e conseguente shock di approvvigionamento. Lo stesso si può dire per la pratica occidentale di non controllare in maniera sufficientemente rigorosa l'origine del greggio dei prodotti petroliferi importati da Paesi terzi che utilizzano anche fonti russe, una pratica che contribuisce a far crescere le entrate di Mosca.

La mancanza di coraggio dell'Europa e la sua dipendenza dal petrolio e dal gas stanno, di fatto, continuando a finanziare la macchina bellica di Putin. Il phase out UE delle fonti fossili russe è previsto solo per il 2027, quando Mosca avrà auspicabilmente smesso di bombardare l'Ucraina. Troppo tardi sia per i civili sotto il fuoco russo da tre anni, sia per il pianeta sconvolto dai cambiamenti climatici.

### Per questo motivo, Greenpeace Italia chiede all'Italia e all'Unione europea di:

- mettere al bando le fonti fossili russe non ancora soggette a completo embargo, come il GNL e il gas trasportato via gasdotto;
- identificare le petroliere della flotta ombra e inserire queste navi cisterne e i loro proprietari all'interno dei pacchetti di sanzioni per garantire che non possano partecipare al commercio del petrolio russo. Oltre a permettere a Mosca di aggirare le sanzioni europee, le attività della flotta ombra pongono anche gravi rischi ambientali e finanziari agli Stati costieri, che potrebbero trovarsi a dover affrontare un'emergenza ecologica in caso di incidenti e sversamenti di petrolio senza la copertura assicurativa adeguata. Altri rischi connessi sono quelli relativi alla sicurezza di navigazione e alla sicurezza nazionale;
- potenziare la vigilanza e il controllo sulle violazioni delle sanzioni contro la Russia e rafforzare le pene per i responsabili;
- interrompere ogni importazione di fonti fossili russe prima del 2027
- vietare ogni nuova infrastruttura fossile all'interno dell'Unione Europea, ridurre rapidamente il consumo europeo di fonti fossili ed eliminare gradualmente il gas fossile entro il 2035.

# Appendice - Caratteristiche delle navi nel campione analizzato da Greenpeace

Nome	STS rilevati	IMO	Data di costruzione	Tonnellate di portata lorda	Bandiera	Stato assicurativo	Elementi sospetti
YELLOW TRADER	il 2024-11-19 con la nave SEAFRIEND (IMO 9629574) e il 2024-01-14 con la nave MINERVA ANNA (IMO 9298507)	9292840	2004 (20 anni)	158609	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
INDUS 1	il 2024-11-04 con la nave BELLARIS (IMO 9332614)	9360415	2007 (17 anni)	39981	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Non adeguatamente assicurata	È stata gestita da Gatik Ship Management e da Caishan Ship Management. Cambio di gestione proprio in corrispondenza con l'imposizione delle sanzioni. Coinvolta in attività compatibili con quelle descritte nella risoluzione IMO A.1192(33)
ROCK	il 2024-11-04 con la nave FLAMENCO (IMO 9411991) e il 2024-11-02 con la nave IBELA (IMO 9244441)	9288356	2005 (19 anni)	70753	Barbados (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Assicurata	È stata gestita da Beks Tanker Isletmeciligi e Sand Gemi Isletmeciligi. Cambio di gestione proprio in corrispondenza con l'imposizione delle sanzioni. Coinvolta in attività compatibili con quelle descritte nella risoluzione IMO A.1192(33)
MARTA 1	il 2024-11-04 con la nave FOTUO (IMO 9293959), il 2024-10-27 con la nave DUKE II (IMO 9254240), il 2024-10-25 con la nave MYTHOS (IMO 9314894), il 2024-08-14 con la nave SILVERLIGHT (IMO 9577111), il 2024-07-27 con la nave NOUNOU (IMO 9960980) e il 2024-05-28 con la nave JI XIANG (IMO 9384459)	9323974	2006 (18 anni)	105445	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Non adeguatamente assicurata	Il suo beneficiario effettivo è Maple Maritime Solutions FZE, Cambio di gestione proprio in corrispondenza con l'imposizione delle sanzioni. Coinvolta in attività compatibili con quelle descritte nella risoluzione IMO A.1192(33)
LADY RINA	il 2024-10-05 con la nave MARITEA (IMO 9210919)	9631383	2012 (12 anni)	39310	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Assicurata	
HARDRADA	il 2024-09-30 con la nave DUKE II (IMO 9254240)	9344007	2007 (17 anni)	45983	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
NOUNOU	il 2024-09-30 con la nave MARALTA (IMO 9324320), il 2024-09-08 con la nave ELECTRA (IMO 9307815) e il 2024-08-31 con la nave CHIBA (IMO 9960980)	9960980	2023 (1 anni)	115322	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
SW CAP FERRAT I	il 2024-09-30 con la nave MOUNT OLYMPUS (IMO 9260081)	9231614	2002 (22 anni)	36031	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Assicurata	
HELGA	il 2024-08-31 con la nave E PIONEER (IMO 9278686)	9419151	2010 (14 anni)	112795	Palau (Republic of) (Tokyo MoU Black list, Paris MoU Black list)	Non adeguatamente assicurata	È stata gestita da Gatik Ship Management, da Caishan Ship Management e da Unic Tanker Gemi Isletmeciligi. Coinvolta in attività compatibili con quelle descritte nella risoluzione IMO A.1192(33). StS con navi sanzionate.
TG TAURUS	il 2024-08-21 con la nave EASTERLY AS OLIVIA (IMO 9340489) e il 2024-07-27 con la nave MED ATLANTIC (IMO 9410533)	9523835	2011 (13 anni)	26199	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
MERONAS	il 2024-08-16 con la nave KIZOMBA (IMO 9433901)	9934905	2022 (2 anni)	49990	Greece (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	

Nome	STS rilevati	IMO	Data di costruzione	Tonnellate di portata lorda	Bandiera	Stato assicurativo	Elementi sospetti
KIZOMBA	il 2024-08-14 con la nave CONGA (IMO 9412000)	9433901	2009 (15 anni)	51747	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
CHRYSTAL SKY	il 2024-08-11 con la nave ZEFIREA (IMO 9607643)	9334569	2008 (16 anni)	73956	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
HORAI	il 2024-07-27 con la nave EPIK (IMO 9273832)	9290517	2005 (19 anni)	40000	Gabon (Tokyo MoU Black list, Paris MoU White list)	Non adeguatamente assicurata	È stata gestita da Gatik Ship Management e Caishan Ship Management. Cambio di gestione proprio in corrispondenza con l'imposizione delle sanzioni. Coinvolta in attività compatibili con quelle descritte nella risoluzione IMO A.1192(33)
ADVANTAGE SUGAR	il 2024-07-12 con la nave MINERVA TYCHI (IMO 9723291)	9410973	2011 (13 anni)	156516	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
SAN SEBASTIAN	il 2024-05-11 con la nave SEAFRIEND (IMO 9629574)	9314856	2007 (17 anni)	37258	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
NISSOS SIKINOS	il 2024-04-18 con la nave DHT OSPREY (IMO 9734111) e il 2024-03-14 con la nave EAGLE VICTORIA (IMO 9739513)	9884033	2020 (4 anni)	157447	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
SEAWAYS DIAMOND HEAD	il 2024-04-13 con la nave MINERVA SYMPHONY (IMO 9304605)	9727039	2016 (8 anni)	299989	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
EVA HONGKONG	il 2024-04-03 con la nave SPRING (IMO 9416812)	9800001	2017 (7 anni)	19861	Philippines (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
EAGLE VICTORIA	il 2024-03-14 con la nave NISSOS SIKINOS (IMO 9884033)	9739513	2016 (8 anni)	299392	Singapore (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
JOYCE	il 2024-02-13 con la nave AMFITRION (IMO 9724623)	9338814	2007 (17 anni)	47344	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
MINERVA PISCES	il 2024-02-13 con la nave EAGLE S (IMO 9329760)	9410179	2008 (16 anni)	105475	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
DING HENG 45	il 2024-02-08 con la nave EVA GOLD (IMO 9888132)	9330795	2007 (17 anni)	19951	Hong Kong, China (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
SEAFRIEND	il 2024-11-19 con la nave YELLOW TRADER (IMO 9292840) e il 2024-05-11 con la nave SAN SEBASTIAN (IMO 9314856)	9629574	2013 (11 anni)	50660	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
BELLARIS	il 2024-11-04 con la nave INDUS 1 (IMO 9360415)	9332614	2008 (16 anni)	74996	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Assicurata	È stata gestita da Macario Shipping e da Fractal Marine, sotto sanzioni UK.
FLAMENCO	il 2024-11-04 con la nave ROCK (IMO 9288356)	9411991	2009 (15 anni)	37873	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
FOTUO	il 2024-11-04 con la nave MARTA 1 (IMO 9323974)	9293959	2006 (18 anni)	40158	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Non adeguatamente assicurata	
IBLEA	il 2024-11-02 con la nave ROCK (IMO 9288356)	9244441	2003 (21 anni)	35676	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Assicurata	
MYTHOS	il 2024-10-25 con la nave MARTA 1 (IMO 9323974)	9314894	2006 (18 anni)	39378	Gabon (Tokyo MoU Black list, Paris MoU White list)	Non adeguatamente assicurata	La Kyiv School of Economics riporta che la nave faceva parte della shadow fleet
MARITEA	il 2024-10-05 con la nave LADY RINA (IMO 9631383)	9210919	2002 (22 anni)	35795	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Assicurata	
DUKE II	il 2024-10-27 con la nave MARTA 1 (IMO 9323974) e il 2024-09-30 con la nave HARDRADA (IMO 9344007)	9254240	2003 (21 anni)	47024	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Assicurata	

Nome	STS rilevati	IMO	Data di costruzione	Tonnellate di portata lorda	Bandiera	Stato assicurativo	Elementi sospetti
MARALTA	il 2024-09-30 con la nave NOUNOU (IMO 9960980)	9324320	2007 (17 anni)	76580	Antigua and Barbuda (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Assicurata	
MOUNT OLYMPUS	il 2024-09-30 con la nave SW CAP FERRAT I (IMO 9231614)	9260081	2003 (21 anni)	39816	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
ELECTRA	il 2024-09-08 con la nave NOUNOU (IMO 9960980)	9307815	2005 (19 anni)	50921	Gabon (Tokyo MoU Black list, Paris MoU White list)	Non adeguatamente assicurata	È stata gestita da Gatik Ship Management e da Galena Ship Management. Detenuta per 2 settimane per carenze ai sistemi di sicurezza. Coinvolta in attività compatibili con quelle descritte nella risoluzione IMO A.1192(33)
CHIBA	il 2024-08-31 con la nave NOUNOU (IMO 9960980)	9349631	2007 (17 anni)	45975	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Assicurata	
E PIONEER	il 2024-08-31 con la nave HELGA (IMO 9419151)	9278686	2003 (21 anni)	45985	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
EASTERLY AS OLIVIA	il 2024-08-21 con la nave TG TAURUS (IMO 9523835)	9340489	2007 (17 anni)	19981	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
CONGA	il 2024-08-14 con la nave KIZOMBA (IMO 9433901)	9412000	2010 (14 anni)	37874	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
SILVERLIGHT	il 2024-08-14 con la nave MARTA 1 (IMO 9323974)	9577111	2012 (12 anni)	74588	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	È stata gestita da Sovcomflot
CLEAN JUSTICE	il 2024-08-11 con la nave KIZOMBA (IMO 9433901)	9473717	2011 (13 anni)	45998	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
ZEFIREA	il 2024-08-11 con la nave CRYSTAL SKY (IMO 9334569)	9607643	2012 (12 anni)	40023	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Assicurata	
EPIK	il 2024-07-27 con la nave HORAI (IMO 9290517)	9273832	2004 (20 anni)	46719	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Assicurata	
MED ATLANTIC	il 2024-07-27 con la nave TG TAURUS (IMO 9523835)	9410533	2011 (13 anni)	26234	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
MINERVA TYCHI	il 2024-07-12 con la nave ADVANTAGE SUGAR (IMO 9410973)	9723291	2016 (8 anni)	39070	Greece (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
JI XIANG	il 2024-05-28 con la nave MARTA 1 (IMO 9323974)	9384459	2010 (14 anni)	30720	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Non adeguatamente assicurata	È stata gestita da Sun Ship Management, legata a Sovcomflot e sanzionata dall'UE
DHT OSPREY	il 2024-04-18 con la nave NISSOS SIKINOS (IMO 9884033)	9734111	2016 (8 anni)	299999	Hong Kong, China (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
MINERVA SYMPHONY	il 2024-04-13 con la nave SEAWAYS DIAMOND HEAD (IMO 9727039)	9304605	2006 (18 anni)	159450	Greece (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
SPRING	il 2024-04-03 con la nave EVA HONGKONG (IMO 9800001)	9416812	2009 (15 anni)	13022	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
AMFITRION	il 2024-02-13 con la nave JOYCE (IMO 9338814)	9724623	2017 (7 anni)	50102	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	
EAGLE S	il 2024-02-13 con la nave MINERVA PISCES (IMO 9410179)	9329760	2006 (18 anni)	74035	Cook islands (Tokyo MoU Black list, Paris MoU Grey list)	Non adeguatamente assicurata	Lloyd's List la identifica come parte della shadow fleet. Detenuta a dicembre 2024 in Finlandia per sospetto sabotaggio di infrastrutture sottomarine.
EVA GOLD	il 2024-02-08 con la nave DING HENG 45 (IMO 9330795)	9888132	2022 (2 anni)	19894	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Assicurata	
MINERVA ANNA	il 2024-01-14 con la nave YELLOW TRADER (IMO 9292840)	9298507	2005 (19 anni)	50922	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Assicurata	

# Elenco delle fonti

- 1 Greenpeace (September 2024), Analysis of Russian shadow fleet data. Risk of oil disaster off the German coast . <https://www.greenpeace.de/publikationen/analysis-of-russian-shadow-fleet-data>
- 2 European Parliament (Nov. 2024), Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS\\_BRI\(2024\)766242\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI(2024)766242_EN.pdf)
- 3 European Commission, National competent authorities for the implementation of EU restrictive measures (sanctions), [https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd\\_en?..\]onal-competent-authorities-sanctions-implementation\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd_en?..]onal-competent-authorities-sanctions-implementation_en.pdf)
- 4 The Maritime Executive (June 23, 2024) Russia's Shadow Fleet Tactics Exposed. <https://maritime-executive.com/editorials/russia-s-shadow-fleet-tactics-exposed>
- 5 Consiglio dell'Unione Europea. EU sanctions against Russia explained. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia-explained/>
- 6 Council Regulation 833/2014 Frequently Asked Questions. [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2023-07/faqs-sanctions-russia-eu-ports\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2023-07/faqs-sanctions-russia-eu-ports_en.pdf)
- 7 International Maritime Organisation General Assembly resolution A.1192(33). [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf)
- 8 Consiglio europeo, Spiegazione delle sanzioni UE nei confronti della Russia. <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/sanctions-against-russia-explained/#oilban>
- 9 Dire (April 2022), L'Italia chiude i porti alle navi russe: divieto di attracco. <https://www.dire.it/16-04-2022/725121-da-domani-vietato-laccesso-alle-navi-russe-ai-porti-italiani/>
- 10 Commissione europea (Dec. 16, 2024), L'UE adotta il 15° pacchetto di sanzioni nei confronti della Russia per il proseguimento della sua guerra illegale contro l'Ucraina. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_25\\_585](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_25_585)
- 11 Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited (June 30, 2023) Maritime Mutual Risk Bulletin No. 71. <https://maritime-mutual.com/risk-bulletins/tanker-and-dry-cargo-sts-operations-high-levels-of-risk-demand-high-levels-of-awareness-and-precautions/>
- 12 Geollect Intel (June 6, 2023) The Laconian Gulf and Russian Oil: A new hotspot for Ship to Ship (STS) transfers of Russian oil emerges. <https://storymaps.arcgis.com/stories/9e7530f88e5b4a3f81d94e23858c4044>
- 13 Marine Traffic (May 22, 2024) Greece Tightens Grip on Laconian Gulf: Naval Exclusion Zone Disrupts Russian Oil Transfers. <https://www.marinetraffic.com/en/maritime-news/34/risk-and%20compliance/2024/11229/greece-tightens-grip-on-laconian-gulf-naval-exclusion-zone-d>
- 14 Marine Traffic (August 6, 2024) Ship-to-Ship Transfers of Russian Oil: Shifting from Greece to New Hotspots. <https://www.marinetraffic.com/en/maritime-news/34/risk-and%20compliance/2024/11393/ship-to-ship-transfers-of-russian-oil-shifting-from-greece-t>
- 15 Radio Vera (May 9, 2024) Η NAVTEX του Πόλεμου του Καθαρισμού της Λακωνικής Κόλπου από το Ροσικό Πετρέλαιο/ <https://www.radiovera.gr/2024/05/09/i-navtex-tou-polemikou-naftikou-katharise-to-lakoniko-kolpo-apo-to-rosiko-petrelaio/>
- 16 Riviera Maritime Media (August 26, 2024) Tanker fleet renewal challenging amid ageing vessels and tight shipyard capacity. <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/tanker-fleet-renewal-challenging-amid-aging-vessels-and-tight-shipyard-capacity-82056>
- 17 Follow The Money (October 23, 2024) Russian 'shadow fleet' of ramshackle oil tankers threaten Europe with environmental disaster. <https://www.ftm.eu/articles/-shadow-fleet-of-rusty-russian-oil-tankers-are-an-environmental-disaster-waiting-to-happen?share=fi-PiwDHRdGSXTElk5iMPSBleuBpyYrbNrMwAKJdsee2jNfuooFVcCrP%2BtNvR%2B6M%3D>
- 18 Greenpeace (September 2024), Analysis of Russian shadow fleet data. Risk of oil disaster off the German coast . <https://www.greenpeace.de/publikationen/analysis-of-russian-shadow-fleet-data>
- 19 Bloomberg Investigates (December 6, 2023) The Shadow Fleet Fueling Russia's War. <https://www.youtube.com/watch?v=Azm4yKkIqE>
- 20 Greenpeace (September 24, 2024) Analysis of Russian Shadow Fleet Data Reveals Risk Of Oil Disaster Off German Coast. [https://www.greenpeace.de/publikationen/2409\\_Greenpeace\\_Investigation\\_Shadow\\_Fleet.pdf](https://www.greenpeace.de/publikationen/2409_Greenpeace_Investigation_Shadow_Fleet.pdf)
- 21 Calcolato come la somma della portata lorda complessiva delle navi coinvolte
- 22 IGP&I database. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 23 Offshore Energy (May 8, 2023) Devastating Pablo tanker explosion exposes dangers of growing shadow fleet. <https://www.offshore-energy.biz/pablo-tanker-explosion-exposes-dangers-of-growing-shadow-fleet/>
- 24 Maritime Executive (March 19, 2024) Report: Dark Fleet Tanker Had a Collision off Denmark. <https://maritime-executive.com/article/report-dark-fleet-tanker-had-a-collision-off-denmark>
- 25 Greenpeace (September 24, 2024) Analysis of Russian Shadow Fleet Data Reveals Risk Of Oil Disaster Off German Coast. [https://www.greenpeace.de/publikationen/2409\\_Greenpeace\\_Investigation\\_Shadow\\_Fleet.pdf](https://www.greenpeace.de/publikationen/2409_Greenpeace_Investigation_Shadow_Fleet.pdf)
- 26 Ostsee Zeitung (February 22, 2025) EU setzt Tanker vor Rügen auf Sanktionsliste: Wie geht es weiter mit der „Eventin“?. <https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/vorpommern-ruegen/ruegen/eu-setzt-tanker-vor-ruegen-auf-sanktionsliste-wie-geht-es-weiter-mit-der->

[eventin-2TER45WL35CXHOAHN7P6MH44PE.html](#)

- 27 Deutsche Welle (January 12, 2025) Russian 'shadow fleet' oil tanker towed to German port. <https://www.dw.com/en/russian-shadow-fleet-oil-tanker-towed-to-german-port/a-71276417>
- 28 European Parliament (Nov. 2024), Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS\\_BRI\(2024\)766242\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI(2024)766242_EN.pdf)
- 29 Abuja MoU Inspection Database. <https://abujamou.org/en/inspection-database/>
- 30 Lloyd's List (July 18, 2024) 'High-risk' dark fleet tanker leaves ABS class as unscheduled survey into condition looms. <https://www.lloydslist.com/LL1149947/High-risk-dark-fleet-tanker-leaves-ABS-class-as-unscheduled-survey-into-condition-looms>
- 31 Lloyd's List (December 27, 2024) Russia-linked cable-cutting tanker seized by Finland 'was loaded with spying equipment'. <https://www.lloydslist.com/LL1151955/Russia-linked-cable-cutting-tanker-seized-by-Finland-was-loaded-with-spying-equipment>
- 32 YLE News (December 26, 2024) Estlink cable disruption: Finnish Border Guard detains tanker linked to Russia's 'dark fleet'. <https://yle.fi/a/74-20133516>
- 33 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 34 IGP&I database. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 35 Ministero della Difesa - Marina Militare. Marinarsen Augusta - Generalità e Struttura. [https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/organizzazione/comandi-basi-enti/arsenali/marinarsen\\_augusta/Pagine/generalita\\_struttura.aspx](https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/organizzazione/comandi-basi-enti/arsenali/marinarsen_augusta/Pagine/generalita_struttura.aspx)
- 36 TeleGeography. Submarine Cable Map. <https://www.submarinemap.com>
- 37 Business and Human Rights Resource Centre (August 5, 2020) Moldova-Flagged Ship Suspected of Carrying Beirut Blast Chemicals. <https://www.business-humanrights.org/it/ultime-notizie/moldova-flagged-ship-suspected-of-carrying-beirut-blast-chemicals/>
- 38 IGP&I database. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 39 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 40 Ibid.
- 41 Financial Times (May 4, 2023) The unknown Indian company shipping millions of barrels of Russian oil. <https://www.ft.com/content/6f81585c-321a-41fb-bc5d-579e93381671>
- 42 EU COUNCIL REGULATION 833/2014 Article 3ea (1a). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0833-20241029&qid=1735904907311>
- 43 Senato della Repubblica (Dec. 2021), atto di Sindacato Ispettivo n° 3-02989. <https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipo-doc=Sindisp&leg=18&id=1328961>
- 44 Consiglio dell'Unione Europea. EU sanctions against Russia explained. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia-explained/>
- 45 Trade Winds (April 7, 2022) Sanctions force DNV to cut classification of around 90 Sovcomflot ships. <https://www.tradewindsnews.com/tankers/sanctions-force-dnv-to-cut-classification-of-around-90-sovcomflot-ships/2-1-1197119>
- 46 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 47 IGP&I database. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 48 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 49 Le navi cisterna non possono trasportare un carico di greggio se in precedenza hanno trasportato un carico di prodotti raffinati senza effettuare una preventiva pulizia delle stive, e viceversa. Per questo motivo quando Greenpeace ha raccolto prove sufficienti per ritenere che una nave trasportasse l'una o l'altra tipologia di carico (pulito o sporco), ha esteso questa ipotesi anche alle altre navi con le quali la stessa abbia effettuato STS, a meno di prove su una possibile pulizia delle stive.
- 50 Related Provision: Article 3ea of Council Regulation 833/2014 - Frequently Asked Questions. [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2024-01/faqs-sanctions-russia-consolidated\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2024-01/faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf)
- 51 Analisi di Greenpeace su dati Marine Traffic.
- 52 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 53 Lloyd's List Intelligence (August 24, 2024) Evolving geopolitical risk, sanctions, the 'dark' fleet, and deceptive shipping practices. <https://www.mlasa.co.za/wp-content/uploads/2024/11/dark-fleet-presentation-august-24-2024.pdf>
- 54 Financial Times (Mai 4, 2023) 'The unknown Indian company shipping millions of barrels of Russian oil' <https://www.ft.com/content/6f81585c-321a-41fb-bc5d-579e93381671>
- 55 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 56 Ibid.
- 57 Lloyd's List Intelligence (August 24, 2024) Evolving geopolitical risk, sanctions, the 'dark' fleet, and deceptive shipping practices. <https://www.mlasa.co.za/wp-content/uploads/2024/11/dark-fleet-presentation-august-24-2024.pdf>
- 58 Shipping Italy (March 4, 2021) L'armatore Raffaele Brullo torna in libertà; annullati gli arresti domiciliari. <https://www.shippingitaly.it/2021/03/04/larmatore-raffaele-brullo-torna-in-liberta-annullati-gli-arresti-domiciliari/>
- 59 Shipping Italy (March 14, 2023) Arrivata in Russia la nave ex Lisca Bianca M di Brullo entrata a far parte della flotta Gatik. <https://www.shippingitaly.it/2023/03/14/arrivata-in-russia-la-nave-ex-lisca-bianca-m-entrata-a-far-parte-della-flotta-gatik/>
- 60 allegato XVI riferito all'articolo 4x della Council Decision 2014/512/CFSP. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CE->

[LEX%3A02014R0833-20241029&qid=1735907681195](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0833-20241029&qid=1735907681195)

- 61 Related Provision: Article 3ea of Council Regulation 833/2014 - Frequently Asked Questions. [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2024-01/faqs-sanctions-russia-consolidated\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2024-01/faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf)
- 62 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Capitaneria Di Porto – Guardia Costiera Catania. Avviso del 26 marzo 2024. [https://www.guardiacostiera.gov.it/catania/Documents/AVVISO%20DI%20DISMISSIONE%20FILICUDI%20M\\_Firmato.pdf](https://www.guardiacostiera.gov.it/catania/Documents/AVVISO%20DI%20DISMISSIONE%20FILICUDI%20M_Firmato.pdf)
- 63 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 64 Panadata. Officers and directors database. <https://www.panadata.net/personas/5509751>
- 65 Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo. <https://www.cfetogo.tg/annonces-legales/details-annonce-14162.html>
- 66 Africa Intelligence (September 2, 2024). The secrets of Demex, the trader selling Russian oil in West Africa. <https://www.africaintelligence.com/west-africa/2024/09/02/the-secrets-of-demex-the-trader-selling-russian-oil-in-west-africa,110281522-ge0>
- 67 Ibid.
- 68 Public Eye (November 21, 2023). Russian oil trade: Dubai pulls out all the stops to edge out Switzerland. <https://www.publiceye.ch/en/topics/commodities-trading/russian-oil-trade-dubai-pulls-out-all-the-stops-to-edge-out-switzerland>
- 69 Crewservices' post on VK. [https://vk.com/wall-79280167\\_33243](https://vk.com/wall-79280167_33243)
- 70 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 71 R(UE) 833/2014 Article 3q. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0833-20241029&qid=1735904907311>
- 72 Ibid.
- 73 European Commission (Juni 2022). Consolidated FAQs on the implementation of Council Regulation No 833/2014, Council Regulation No 269/2014, Council Regulation (EU) No 692/2014 and Council Regulation (EU) 2022/263. [https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d-8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1\\_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d-8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf)
- 74 La nave aveva caricato al porto di Kulevi, che gestisce solo petrolio e derivati. <https://www.kulevioilterminal.com/services>
- 75 Analisi di Greenpeace su dati Marine Traffic.
- 76 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 77 Ibid.
- 78 REGOLAMENTO (UE) 2022/576 DEL CONSIGLIO <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0576>
- 79 TradeWinds (May 30, 2023) Spain fines Elephant owner over ship-to-ship secrecy. <https://www.tradewindsnews.com/tankers/spain-fines-elephant-owner-over-ship-to-ship-secrecy/2-1-1458140>
- 80 Ibid.
- 81 G. Tarabochia & C. Caratteristiche del terminal SILONE. <https://tarabochia.com/operations/terminals/terminal-prodotti-petroli-feri-aquiline/>
- 82 Analisi di Greenpeace su dati Marine Traffic.
- 83 Open Sanctions database. <https://www.opensanctions.org/>
- 84 In base a prove fotografiche identificate da Greenpeace sul web, testimonianze anonime e documenti riservati ottenuti da Report (Rai 3).
- 85 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 86 Paris MoU Inspections database. <https://parismou.org/inspection-Database/inspection-search>
- 87 RINA Leonardoinfo Database. <https://www.leonardoinfo.com/home/shipSearch>
- 88 World 'O Meter. Oil Reserves by Country. <https://www.worldometers.info/oil/oil-reserves-by-country/>
- 89 Bloomberg (February 7, 2024) The Odyssey of the Queen Majeda. <https://www.bloomberg.com/features/2024-libya-russia-oil-smuggling/>
- 90 Ibid.
- 91 INA Media (December 15, 2022) La Corte ha stabilito: Petrolio contrabbandato da un gruppo di persone che hanno violato l'embargo delle Nazioni Unite, ma davanti alla giustizia solo i trasportatori. <https://ina.media/it/2022/12/15/gjykata-vendosi-nafta-kontrabandenga-grup-personash-qe-shkelen-embargon-e-kombeve-te-bashkuara-por-perpara-drejtisesi-jane-vetem-transportuesit/>
- 92 Nigrizia (December 2024), "Libia: la rapida espansione russa in tre basi militari del paese". <https://www.nigrizia.it/notizia/libia-espansione-basi-russia-haftar>; Med-Or Italian Foundation (March 14, 2024) "La Libia e la strategia russa per l'Africa". <https://www.med-or.org/news/la-libia-e-la-strategia-russa-per-lafrica>
- 93 Analisi di Greenpeace su dati Marine Traffic.
- 94 È gestita dalla società Sand Gemi Isletmeciligi AS, secondo Lloyd's List ereditiera di una parte della flotta di Gatik Ship Management.
- 95 È gestita dalla società Cape Gemi isletmeciligi AS, secondo Lloyd's List ereditiera di una parte della flotta di Gatik Ship Management.
- 96 African Energy (October 23, 2024) Libya: Oil and gas infrastructure map and production data. <https://www.africa-energy.com/map/libya-oil-and-gas-infrastructure-map-and-production-data>
- 97 Bloomberg (February 7, 2024) The Odyssey of the Queen Majeda. <https://www.bloomberg.com/features/2024-libya-russia-oil-smuggling/>

- 98 Lloyd's List (October 21, 2024) Libya's lucrative fuel smuggling operations sustained by small tanker network. <https://www.lloydslist.com/LL1151054/Libya%e2%80%99s-lucrative-fuel-smuggling-operations-sustained-by-small-tanker-network>
- 99 Analisi di Greenpeace su dati Marine Traffic.
- 100 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 101 Consiglio dell'Unione Europea. EU sanctions against Russia explained. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia-explained/>
- 102 TradeWinds (May 30, 2023) Spain fines Elephant owner over ship-to-ship secrecy. <https://www.tradewindsnews.com/tankers/spain-fines-elephant-owner-over-ship-to-ship-secrecy/2-1-1458140>
- 103 El Faro de Ceuta (February 8, 2023) Capitanía advierte de sanciones a las empresas que medien con petróleo ruso. <https://elfarodeceuta.es/capitania-advierte-sanciones-empresas-medien-petroleo-ruso/>
- 104 KSE Institute (August 2024) The Core of Russia's Shadow Fleet: Identifying Targets for Future Tanker Designations. [https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2024/08/KSE\\_core\\_shadow\\_fleet.pdf](https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2024/08/KSE_core_shadow_fleet.pdf)
- 105 Valutazione qualitativa sulla base di linee guida ufficiali IMO.
- 106 In base a prove fotografiche identificate da Greenpeace sul web, testimonianze anonime e documenti riservati ottenuti da Report (Rai 3).
- 107 European Commission, Chapter 3 paragraph 25. [https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d-8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1\\_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d-8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf)
- 108 International Maritime Organisation General Assembly resolution A.1192(33). [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf)
- 109 In base a documenti riservati ottenuti da Report (Rai 3).
- 110 International Maritime Organisation General Assembly resolution A.1192(33). [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf)
- 111 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 112 European Commission, National competent authorities for the implementation of EU restrictive measures (sanctions), [https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd\\_en?\[...\]onal-competent-authorities-sanctions-implementation\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd_en?[...]onal-competent-authorities-sanctions-implementation_en.pdf)
- 113 Tra le pubblicazioni che hanno sottolineato la "complicità" delle autorità portuali e degli armatori nell'operatività della flotta ombra si segnala Atlantic Council (Dec. 2024), The threats posed by the global shadow fleet—and how to stop it. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-threats-posed-by-the-global-shadow-fleet-and-how-to-stop-it/#problem-states>. In particolare, nei seguenti passaggi: "This insufficient adherence to maritime standards makes such port states complicit in the shadow fleet's operations, and these countries thus contribute to the harm caused by the shadow vessels. [...] The situation today is that the shadow fleet exists and keeps growing, and that it's surrounded by an ecosystem of willing helpers ranging from flag states to port authorities to owners".
- 114 Reuters (Oct. 2023), 'Everything for the front': Russia allots a third of 2024 spending to defence. <https://www.reuters.com/world/europe/everything-front-russia-allots-third-2024-spending-defence-2023-10-02/>
- 115 European Commission (Feb. 24, 2025), EU adopts 16th sanctions package against Russia. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_25\\_585](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_25_585)



UMWELTSTIFTUNG  
GREENPEACE

Questo studio è realizzato con il contributo della  
Fondazione Umweltstiftung Greenpeace

Colophon: Greenpeace Italia, Via della Cordonata 7, 00187 Roma, [info.it@greenpeace.org](mailto:info.it@greenpeace.org); Autori: Thomas Simon Mattia e Unità Investigativa Greenpeace Italia; Grafiche: Thomas Simon Mattia e Wiebke Denkena; Foto di copertina: [M]: Greenpeace Germany based on Copernicus Sentinel Data 2024, Foto Fig. 3: Stefan Sauer/dpa/picture-alliance, Foto Fig. 7 sopra: Hans Rosenkranz, Foto Fig. 7 sotto: <https://www.instagram.com/benghazi.city/>; Layout: Carla Brobst

Greenpeace è una rete globale indipendente che sviluppa campagne e agisce per cambiare opinioni e comportamenti, per proteggere e preservare l'ambiente e per promuovere la pace.