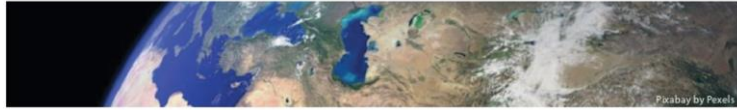




COMMENTO  
CESMAR



# Sicurezza marittima

## La vision francese – Architettura globale

### REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 58 – febbraio 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito [cesmar.it](http://cesmar.it) e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.

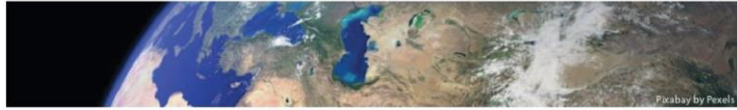


Credit: Report 2025 sulla sicurezza marittima della Marine National e del MICA Center

## IL RAPPORTO ANNUALE DEL MICA CENTER 2025

### Riferimento bibliografico

MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center), *Maritime Security Annual Report*, Ministère des Armées et des Anciens Combattants / Marine Nationale, Brest, Francia. Edizione aggiornata al 31 dicembre 2025. Disponibile su: [www.fms.marine.defense.gouv.fr](http://www.fms.marine.defense.gouv.fr)



## Introduzione

Il rapporto annuale sulla sicurezza marittima 2025 del MICA Center — centro di riferimento mondiale per la cooperazione e la consapevolezza dell'informazione marittima, dipendente dalla Marina Nazionale Francese — rappresenta uno strumento analitico di primaria importanza per chiunque voglia comprendere le dinamiche di sicurezza che attraversano gli oceani del pianeta.

Redatto sotto l'autorità del Comandante Thomas Scalabre e prefato dal Viceammiraglio Emmanuel Slaars, il documento non si limita a registrare statistiche: ambisce a restituire una visione sistemica e qualitativa delle minacce marittime globali, nell'anno in cui il mare è tornato prepotentemente al centro delle rivalità di potere tra Stati e attori non statali. Il presente saggio ne sintetizza i contenuti introduttivi e metodologici, analizzandone le implicazioni strutturali.

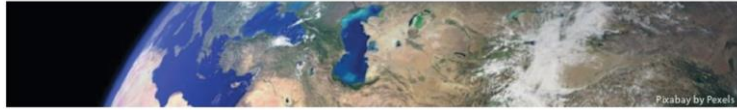
## Il quadro globale della sicurezza marittima nel 2025

Il rapporto MICA 2025 si apre con un dato che colpisce per la sua forza: nel corso dell'anno sono stati registrati 606 eventi di sicurezza marittima a livello globale, contro i 641 del 2024, con una riduzione del 6%. A prima vista, questa diminuzione potrebbe sembrare incoraggiante. Tuttavia, la lettura del Comandante Scalabre è assai più sfumata e meno ottimistica: la riduzione quantitativa non corrisponde affatto a un miglioramento qualitativo. Nessuna area marittima è esente da minacce, e la gravità di alcuni degli eventi registrati rimane elevatissima. Il mare, per usare le parole dell'Ammiraglio Nicolas Vaujour, Capo di Stato Maggiore della Marina Francese, è diventato un dominio dove le dimostrazioni di forza sono all'ordine del giorno e dove il confronto tra potenze rimane una possibilità concreta.

Pirateria e rapina a mano armata mostrano tendenze divergenti: i casi di pirateria vera e propria si sono ridotti del 38% (41 casi contro i 67 del 2024), ma gli atti di rapina a mano armata sono aumentati del 10%, con 385 incidenti contro i 351 dell'anno precedente. Questo apparente paradosso si spiega con la diversificazione geografica e tipologica delle minacce. La pirateria somala è in calo, ma si è evoluta verso obiettivi nuovi, colpendo sia pescherecci che praticano pesca IUU (illegale, non dichiarata e non regolamentata) sia navi mercantili che navigano a centinaia di miglia dalla costa. Il Golfo di Guinea rimane un focolaio persistente, con attività criminali concentrate tra l'isola di Bioko, São Tomé e il Gabon. Lo Stretto di Singapore ha vissuto un'impennata significativa di episodi di pirateria nella prima metà dell'anno, poi contenuta grazie all'intervento deciso delle autorità locali. I Caraibi continuano a presentare un livello preoccupante di attività illecite legate soprattutto alle imbarcazioni da diporto.

Sul fronte dei conflitti, gli effetti di irradiazione della guerra russo-ucraina e della crisi nel Mar Rosso si estendono ben oltre i teatri primari. Nel Mar Rosso, nonostante una tregua nel Medio Oriente abbia contribuito a una temporanea riduzione degli attacchi degli Houthis contro le navi mercantili, la situazione rimane precaria: nel 2025, 10 navi sono state colpite, 2 affondate rapidamente e 4 marinai hanno perso la vita. Il traffico commerciale nella regione non si è ancora normalizzato, con deviazioni delle rotte che continuano a gravare sui costi del trasporto marittimo globale. A livello complessivo, più di 50 navi mercantili sono state colpite o sequestrate in tutto il mondo nel corso dell'anno, un numero che testimonia l'intensità e la capillarità della minaccia.

Il narcotraffico marittimo si afferma come una sfida globale in crescita strutturale, alimentata da livelli di produzione di cocaina senza precedenti — oltre 3.000 tonnellate nel 2025 — e da risorse finanziarie enormi che consentono ai trafficanti di investire in tecnologie sempre più sofisticate, inclusi i sommergibili autonomi recentemente intercettati. L'infiltrazione delle reti criminali nelle navi mercantili e lo sfruttamento delle rotte commerciali per finalità illecite sono fenomeni in rapida espansione.



L'immigrazione irregolare aggiunge un'ulteriore dimensione di complessità, con casi estremi di tentativi di prendere il controllo di navi per costringerle ad approdare in porti specifici.

Il MICA Center, con sede a Brest sotto l'autorità del Vice Capo di Stato Maggiore alle Operazioni della Marina Francese, risponde a questa complessità attraverso una rete globale di centri partner, antenne proprie a Réunion, Abu Dhabi, Nouméa e Tahiti, e una cooperazione strutturata con i centri di sicurezza marittima dell'Unione Europea. Il meccanismo della Cooperazione Navale Volontaria (VNC), aperto a qualsiasi compagnia armatoriale indipendentemente dalla nazionalità e dalla bandiera, costituisce il pilastro operativo di questo sistema, garantendo monitoraggio continuo 24 ore su 24 e condivisione gratuita delle informazioni di sicurezza.

## Conseguenze geopolitiche

Il rapporto MICA 2025, pur nella sua natura prevalentemente tecnica e operativa, contiene in filigrana un'analisi geopolitica di notevole spessore. Il dato più significativo è forse il più semplice: per la prima volta dopo decenni, la libertà di navigazione non può più essere data per scontata. Questa affermazione, contenuta nella prefazione del Presidente di Armateurs de France Édouard Louis-Dreyfus, riflette una trasformazione strutturale dell'ordine marittimo internazionale che era stato edificato nel secondo dopoguerra sul principio della libertà dei mari e sul primato del diritto internazionale.

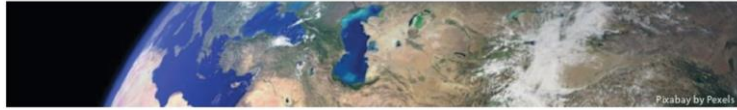
Ciò che emerge dalle pagine del rapporto è un processo di "territorializzazione" degli spazi marittimi: gli Stati — e in alcuni casi attori non statali come gli Houthi — rivendicano sempre più il controllo esclusivo di aree marine che erano tradizionalmente considerate comuni. Questo processo si manifesta in forme diverse: dalle rivendicazioni territoriali nel Mar Cinese Meridionale alle operazioni di pressione della Russia nelle acque del Baltico, dagli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso all'uso della flotta ombra russa come strumento di guerra economica. In tutti questi casi, la navigazione commerciale diventa ostaggio di logiche politiche e militari che le sono estranee per definizione.

Sul piano delle relazioni internazionali, il rapporto evidenzia come l'erosione dell'ordine marittimo stia creando un vuoto che attori revisionisti riempiono con strumenti ibridi e sotto-soglia. La crescita della flotta ombra russa — ora composta da oltre mille petroliere che trasportano circa 4,8 milioni di barili al giorno aggirando le sanzioni occidentali — è l'esempio più emblematico di questa dinamica: non si tratta di un semplice escamotage commerciale, ma di un'operazione geopolitica sistematica che indebolisce la coesione occidentale e finanzia lo sforzo bellico russo in Ucraina. Il fatto che oltre 50 paesi terzi continuino ad acquistare petrolio russo attraverso questi canali paralleli rivela le profonde fratture del fronte internazionale.

La risposta occidentale, attraverso sanzioni, intercettazioni navali e operazioni come *Baltic Sentry* nel Baltico, mostra i limiti di un approccio prevalentemente reattivo in un ambiente marittimo dove le minacce si moltiplicano e si adattano più velocemente delle contromisure. Geopoliticamente, il mare è diventato uno specchio fedele delle tensioni che attraversano l'ordine internazionale: la competizione tra grandi potenze, l'indebolimento del multilateralismo, la proliferazione di attori destabilizzanti e l'erosione progressiva delle norme condivise.

## Conseguenze strategiche

Sul piano strategico, il rapporto 2025 segnala un cambiamento di paradigma che va ben oltre la semplice contabilità degli incidenti. La distinzione tradizionale tra operazioni militari e attività commerciali in mare — distinzione su cui si fondava l'intera architettura della sicurezza marittima del dopoguerra — si è



assottigliata fino a diventare quasi irriconoscibile. Le navi mercantili sono diventate obiettivi militari, vettori di guerra economica e strumenti di pressione geopolitica contemporaneamente.

Questa trasformazione richiede risposte strategiche nuove. La Marina Francese, attraverso il MICA Center e la sua rete di cooperazione, ha sviluppato un modello che cerca di integrare capacità di intelligence, sorveglianza continua e cooperazione civile-militare. Il meccanismo VNC — che permette a qualsiasi compagnia armatoriale di ricevere informazioni sulla sicurezza in tempo reale e di contribuire alla sorveglianza del dominio marittimo — è un'innovazione strategica significativa, perché trasforma gli armatori da vittime passive in partecipanti attivi della sicurezza marittima. Dal 2026, questo meccanismo sarà rafforzato con l'inserimento di un ufficiale di collegamento dedicato agli armatori francesi, finanziato dalle stesse compagnie e integrato nel MICA Center.

Sul piano delle capacità, il rapporto evidenzia come le forze navali alleate debbano affrontare simultaneamente minacce convenzionali (attacchi missilistici, droni militari), ibride (sabotaggi alle infrastrutture sottomarine, operazioni informatiche) e criminali (narcotraffico, pirateria). Questo spettro di minacce richiede una polivalenza operativa che nessuna marina nazionale può garantire da sola, rendendo la cooperazione multinazionale non più un'opzione ma una necessità strategica. Le operazioni ASPIDES nel Mar Rosso e Baltic Sentry nel Baltico sono esempi concreti di questa evoluzione verso la difesa collettiva del dominio marittimo.

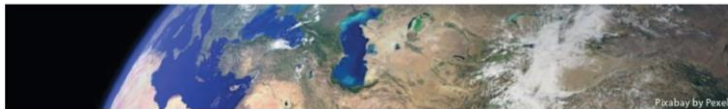
La dimensione cyber emerge come priorità strategica crescente: non si tratta solo di attacchi informatici alle navi, ma di un'intera ecosistema di vulnerabilità che include sistemi di navigazione, gestione del carico, comunicazioni e controllo propulsivo. Il caso del traghetto FANTASTIC — sabotato a Sète con un dispositivo Raspberry Pi collegato ai sistemi di navigazione — ha dimostrato che questa minaccia è già operativa e richiede risposte di controspionaggio, non semplicemente di protezione informatica ordinaria.

## Conseguenze marittime

Dal punto di vista strettamente marittimo, i dati del rapporto MICA 2025 dipingono un quadro di pressione crescente su tutte le principali rotte commerciali del mondo. Il Mar Rosso — arteria attraverso cui transita circa il 15% del commercio marittimo globale — rimane perturbato dagli effetti residui degli attacchi houthi, nonostante la tregua. Le deviazioni delle navi attraverso il Capo di Buona Speranza hanno aumentato i tempi di percorrenza medi di circa dieci giorni e i costi operativi in misura significativa, con effetti sull'intera catena della logistica globale che si sono tradotti in pressioni inflazionistiche nei paesi importatori.

La sicurezza delle infrastrutture sottomarine è diventata una preoccupazione marittima centrale. Il rapporto documenta incidenti ai cavi sottomarini nel Baltico e la crescente attività di sorveglianza di operatori russi nelle vicinanze di infrastrutture critiche. In un mondo sempre più dipendente dalla connettività digitale garantita dai cavi sottomarini — che trasmettono circa il 97% del traffico internet globale — la vulnerabilità di queste infrastrutture ha conseguenze che vanno ben oltre il dominio marittimo strettamente inteso.

Il problema dell'interferenza GNSS merita particolare attenzione perché colpisce trasversalmente tutta la navigazione moderna. Il Mar Nero e il Mar Baltico sono due dei quattro principali epicentri mondiali di jamming e spoofing dei segnali satellitari di navigazione, insieme al Mar Rosso e al Golfo Persico. Con centinaia di navi al mese che segnalano interferenze, la dipendenza della navigazione contemporanea da sistemi di posizionamento satellitare sta diventando una vulnerabilità sistemica che richiede investimenti urgenti in sistemi di navigazione alternativi e ridondanti.



La questione della pirateria nel Golfo di Guinea e nell'Oceano Indiano rimane irrisolta nonostante i progressi registrati. La capacità evolutiva dei gruppi criminali — che si adattano rapidamente alle contromisure, spostano le zone operative e diversificano i bersagli — richiede un approccio non solo militare ma anche di governance, sviluppo economico e rafforzamento istituzionale degli stati costieri interessati.

## Conseguenze per l'Italia

L'Italia occupa una posizione geografica e strategica che la espone in misura peculiare alle dinamiche descritte nel rapporto MICA 2025. Paese con oltre 8.000 km di coste, seconda flotta mercantile dell'Unione Europea per stazza, porto di Gioia Tauro che è la principale piattaforma di transhipment del Mediterraneo centrale, e posizione al crocevia tra le rotte provenienti dal Canale di Suez e quelle dirette verso i porti del Nord Europa: l'Italia è, in senso letterale, al centro delle problematiche descritte nel rapporto.

Sul piano del narcotraffico, la crescita senza precedenti della produzione di cocaina sudamericana e la diversificazione dei vettori di trasporto (dalle navi portacontainer ai bulk carrier, fino alle petroliere e ai sommergibili autonomi) colpiscono direttamente la vulnerabilità dei porti italiani. Il rapporto evidenzia come i trafficanti sfruttino sempre più la complessità del sistema commerciale marittimo per nascondere i carichi illeciti in modo da eludere qualsiasi tipo di ispezione. Gioia Tauro, che movimentava milioni di container l'anno, rappresenta un obiettivo privilegiato di queste reti, come dimostrato da sequestri ripetuti negli anni recenti.

La perturbazione delle rotte del Mar Rosso ha conseguenze economiche dirette per l'Italia: le importazioni di manufatti asiatici e le esportazioni verso i mercati del Medio Oriente e dell'Asia transitano tradizionalmente per il Canale di Suez. Le deviazioni via Capo di Buona Speranza aumentano i tempi e i costi, con effetti che si trasferiscono lungo l'intera filiera produttiva italiana. Per un paese manifatturiero con una forte vocazione all'export come l'Italia, la stabilità delle rotte commerciali è una questione di competitività industriale, non solo di sicurezza marittima.

La dimensione cyber acquisisce rilevanza anche per l'Italia, con i suoi numerosi porti interconnessi, le rotte di traghetto verso il Nord Africa e il Levante (come quelle da Genova, Napoli, Palermo e Ancona), e le infrastrutture energetiche sottomarine che collegano l'Italia ai gasdotti nord-africani e ai cavi di interconnessione elettrica. Il caso FANTASTIC dimostra che la minaccia di sabotaggio cibernetico alle navi non è un'ipotesi futura ma una realtà presente, e i porti italiani — dove transitano navi di ogni nazionalità e bandiera — sono potenziali punti di vulnerabilità.

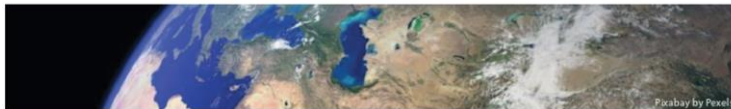
## Conclusioni

Il rapporto MICA Center 2025 restituisce l'immagine di un dominio marittimo sotto pressione crescente, dove la riduzione quantitativa degli incidenti non deve ingannare sulla gravità qualitativa delle sfide in corso. Il mare è tornato al centro della competizione tra potenze, e la sicurezza della navigazione commerciale è diventata indissolubilmente legata alle dinamiche geopolitiche più ampie.

Alcune raccomandazioni emergono con chiarezza. A livello internazionale, è urgente rafforzare i meccanismi di governance marittima multilaterale, colmando le lacune normative che consentono a flotte ombra e attori criminali di operare con impunità. La cooperazione tra marine nazionali, agenzie doganali, intelligence e settore privato deve essere strutturata in modo sistematico, sul modello del VNC francese ma con ambizioni europee più ampie. La protezione delle infrastrutture sottomarine e dei



## COMMENTO CESMAR



sistemi GNSS deve diventare una priorità della difesa collettiva, con investimenti dedicati in capacità di sorveglianza e risposta.

Per l'Italia in particolare, la raccomandazione principale è quella di elevare la sicurezza marittima a priorità strategica nazionale, con risorse adeguate per la sorveglianza portuale, la cybersicurezza navale e la partecipazione attiva ai meccanismi di condivisione dell'intelligence marittima europea. Il mare non è più uno spazio di sfondo: è diventato la prima linea della sicurezza nazionale.