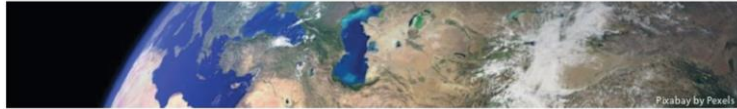




COMMENTO
CESMAR



Sicurezza nei mari europei

Flotte ombra, guerre ibride e traffici illeciti

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 59 – 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 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

Riferimento bibliografico

MICA Centre (Centre Maritime de l'Information Stratégique et de Contre-information), *Zone Europe – Rapport Annuel de Sécurité Maritime 2025*, Rapport du Centre d'Analyse de la Sécurité Maritime, Francia, 2025. Disponibile presso: [Ministère des Armées / Marine Nationale française]. Documento classificato come rapporto istituzionale annuale sulla sicurezza marittima europea.

Introduzione

Il 2025 ha segnato una svolta profonda nella percezione della sicurezza marittima europea. Per decenni considerato uno spazio relativamente stabile, il mare attorno all'Europa è diventato teatro di una molteplicità di minacce che si intrecciano e si amplificano reciprocamente: la guerra in Ucraina proietta



i suoi effetti fin nel cuore del Mediterraneo, la flotta ombra russa solca le acque del Mar Baltico e dell'Atlantico sfidando le sanzioni occidentali, e i traffici illeciti di stupefacenti si rinnovano con tecniche sempre più sofisticate. Il rapporto annuale del MICA Centre offre un'analisi rigorosa e documentata di questo scenario complesso, rivelando un ecosistema marittimo europeo sotto pressione costante, dove la distinzione tra pace e conflitto si assottiglia pericolosamente. Il presente saggio ne sintetizza i contenuti principali, analizzandone le implicazioni geopolitiche, strategiche, marittime e, in particolare, le conseguenze per l'Italia.

Il quadro della sicurezza marittima europea nel 2025

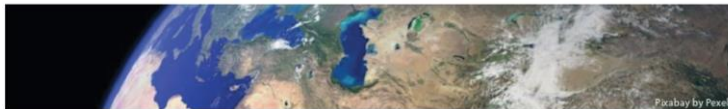
Nel corso del 2025, la zona europea — intesa come l'insieme delle acque che vanno dall'Atlantico settentrionale e dall'Oceano Artico fino al Mar Nero, passando per il Baltico, la Manica, il Mare del Nord e il Mediterraneo — ha registrato quasi 127 eventi legati alla sicurezza marittima, contro i soli 53 dell'anno precedente. Questo raddoppio abbondante non è casuale: riflette tre dinamiche strutturali ben identificate dal rapporto. La prima è la pressione migratoria irregolare, particolarmente intensa nella Manica e nel Mediterraneo. La seconda è il narcotraffico, con tecniche operative inedite osservate al largo delle coste iberiche. La terza, e forse la più significativa sul piano strategico, è l'effetto di irradiazione del conflitto russo-ucraino sull'intero ecosistema marittimo europeo.

Il fenomeno più rilevante e strutturale è senza dubbio quello della cosiddetta "flotta ombra" (dark fleet o shadow fleet): un insieme di petroliere che operano al di fuori dei circuiti legali per consentire alla Russia di aggirare le sanzioni imposte dall'Unione Europea, dagli Stati Uniti e dal G7 a seguito dell'invasione dell'Ucraina. Il numero di navi coinvolte supera ormai le mille unità, con stime che oscillano tra 800 e 1.200 petroliere. Queste navi trasportano circa 4,8 milioni di barili di petrolio al giorno e gestiscono circa l'85% delle esportazioni russe di greggio.

Le tecniche adottate dalla flotta ombra sono molteplici e in continua evoluzione. Tra le più comuni si segnalano: lo spegnimento dei transponder AIS e LRIT per occultare la posizione; la manipolazione dei dati di navigazione tramite AIS spoofing; il furto di identità di navi in servizio o già demolite (fenomeno noto come "zombie tankers"); l'uso di bandiere fittizie o di comodo; coperture assicurative false o insufficienti; strutture proprietarie opache progettate per rendere impossibile risalire all'armatore reale; e i trasferimenti di carico da nave a nave (STS, ship-to-ship) in acque internazionali per mascherare l'origine del petrolio.

Il Mar Nero rappresenta il principale focolaio di conflitto cinetico. Nel 2025 il MICA Centre ha registrato 97 eventi di sicurezza marittima in quest'area, contro i 45 del 2024, di cui 35 hanno coinvolto direttamente navi. La Russia ha intensificato i bombardamenti sui porti ucraini della regione di Odessa per colpire le esportazioni di grano, mentre l'Ucraina ha risposto attaccando le infrastrutture petrolifere russe — in particolare il terminal CPC di Novorossiysk, con una capacità di 1,5 milioni di barili al giorno — e le basi navali di Sebastopoli. Nel 2025 la novità tattica ucraina è stata l'attacco deliberato a petroliere della flotta ombra: le navi KAIROS, VIRAT, DASHAN, ELBUS e QENDIL sono state colpite da droni di superficie (USV di tipo Sea Baby) o aerei, segnando un cambio di paradigma strategico significativo.

Al di là del Mar Nero, almeno 13 petroliere hanno subito esplosioni o attacchi dopo aver fatto scalo in porti russi, anche in aree lontane dal teatro di guerra: dalla Norvegia al Golfo di Finlandia, dal Mediterraneo alle coste senegalesi. Il caso più emblematico è quello della petroliera MERSIN, esplosa al largo di Dakar il 27 novembre 2025 con a bordo circa 39.000 tonnellate di gasolio proveniente dal porto russo di Taman. Il Baltico, infine, è diventato un teatro di tensioni ibride, con interferenze GNSS sistematiche (aumento del 150% rispetto al 2024), incidenti alle infrastrutture sottomarine e manovre



di pressione politico-militare tra Estonia e Russia. Il caso della nave traghetto FANTASTIC, intercettata a Sète il 14 dicembre con un dispositivo Raspberry Pi collegato ai sistemi di navigazione, ha rivelato una dimensione cyber della minaccia fino ad allora trascurata.

Conseguenze geopolitiche

Gli eventi descritti nel rapporto disegnano un panorama geopolitico europeo profondamente trasformato. La guerra in Ucraina non è più confinata al teatro terrestre centro-orientale: si è estesa al dominio marittimo, trasformando il Mar Nero in uno spazio di guerra a tutti gli effetti e proiettando le sue conseguenze in tutto il bacino euroatlantico. La flotta ombra rappresenta in questo contesto uno strumento geopolitico di prima grandezza: consente a Mosca di continuare a finanziare il proprio sforzo bellico nonostante un regime sanzionatorio senza precedenti, che nel 2025 ha compresso il prezzo del petrolio russo a 47,60 dollari al barile, contro un cap originale di 60 dollari.

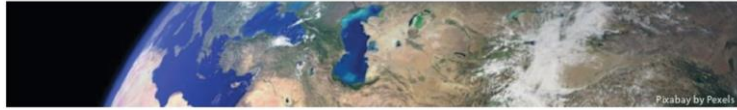
L'espansione della flotta ombra è anche un indicatore delle contraddizioni del sistema internazionale: decine di paesi terzi — molti dei quali formalmente neutrali — continuano ad acquistare petrolio russo, alimentando un mercato parallelo che indebolisce strutturalmente l'efficacia delle sanzioni. Le bandiere di comodo di Gambia, Comore, Palau e altri registri di convenienza vengono sfruttate sistematicamente, e i recenti casi di rimozione di navi da questi registri (72 petroliere espulse dal registro gambiano in un colpo solo) testimoniano l'entità del fenomeno. Il progressivo spostamento di alcune navi verso la bandiera russa — con un aumento del 40% dall'inizio dell'invasione — suggerisce che Mosca stia gradualmente rinunciando alla finzione giuridica, assumendo apertamente il controllo della propria flotta commerciale parallela.

Sul piano delle relazioni internazionali, il sequestro della petroliera MARINERA da parte della Norvegia e l'intercettazione della JAGUAR da parte dell'Estonia segnalano una crescente assertività degli Stati europei nel far rispettare il regime sanzionatorio nelle proprie acque. La ritorsione russa — il sequestro del GREEN ADMIRE nelle acque territoriali russe — mostra che anche Mosca è disposta a usare lo strumento navale come leva di pressione politica. Questa dinamica di azione e reazione rischia di degenerare in incidenti con il rischio di escalation, soprattutto nel Golfo di Finlandia, dove le acque territoriali russe e quelle degli Stati baltici si toccano.

La scoperta del dispositivo di sabotaggio cyber sul traghetto FANTASTIC aggiunge una dimensione ulteriore: quella della guerra ibrida applicata al traffico marittimo civile. Il fatto che l'indagine sia stata trattata come una questione di controspionaggio, con il coinvolgimento di DGSI, ANSSI, autorità italiane ed Eurojust, indica che i governi europei stanno progressivamente riconoscendo la natura sistemica di questa minaccia, non più riducibile a episodi isolati. Geopoliticamente, questo segnala che il mare è diventato un dominio di confronto permanente tra potenze, in cui la distinzione tra civile e militare, lecito e illecito, pace e guerra si è definitivamente assottigliata.

Conseguenze strategiche

Sul piano strategico, il 2025 ha evidenziato la necessità di un ripensamento profondo delle dottrine di sicurezza marittima europee. Il concetto di "minaccia sotto soglia" (*below-threshold threat*) — vale a dire azioni ostili che non raggiungono la soglia del conflitto armato formale ma ne producono effetti equivalenti — è ormai il paradigma dominante nello spazio marittimo europeo. Interferenze GNSS, sabotaggi alle infrastrutture sottomarine, pressioni su navi civili, operazioni di spionaggio informatico: nessuno di questi atti costituisce tecnicamente un atto di guerra, ma complessivamente erodono la



capacità degli stati europei di esercitare sovranità e controllo sulle proprie acque.

Il rapporto evidenzia come la NATO stia rispondendo con un rafforzamento della postura difensiva e deterrente, in particolare attraverso l'operazione Baltic Sentry avviata nel gennaio 2025 per la sicurezza delle infrastrutture sottomarine del Baltico. La Francia, attraverso le sue tre componenti navali — superficie, aviazione navale e sottomarini — mantiene una presenza permanente nell'Atlantico settentrionale e nel Mar del Nord, contribuendo alla sorveglianza marittima e al contrasto alla flotta ombra.

Sul piano operativo, il caso degli attacchi alle petroliere ucraini nel Mar Nero introduce una nuova variabile strategica: l'uso sistematico di droni navali (USV) contro obiettivi commerciali. La tecnica delle Sea Baby — piccoli droni di superficie che colpiscono la poppa delle navi — si è dimostrata efficace e relativamente economica. Se questa capacità dovesse diffondersi ad altri attori statali o non statali, le implicazioni per la sicurezza del traffico marittimo globale sarebbero enormi. Il fatto che il QENDIL sia stato attaccato a quasi 2.000 km dal territorio ucraino, nel Mediterraneo centrale, dimostra che la portata di questi sistemi è già oggi molto superiore a quanto si ritenesse.

Strategicamente, la flotta ombra pone anche un problema di governance marittima internazionale. L'IMO ha definito la dark fleet nella sua risoluzione del 6 dicembre 2023, ma i meccanismi di enforcement rimangono deboli. Le navi "zombie" che riutilizzano numeri IMO di navi demolite, i frequenti cambi di bandiera dopo l'inserimento in liste sanzionatorie, le coperture assicurative false: tutto ciò sfida la capacità degli stati di identificare, tracciare e fermare queste navi. La risposta deve essere necessariamente multilaterale e coordinata, il che richiede un livello di cooperazione internazionale che oggi appare ancora insufficiente.

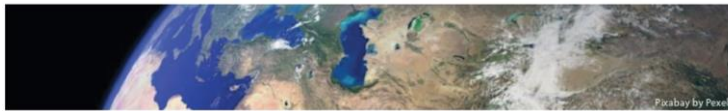
Conseguenze marittime

Dal punto di vista strettamente marittimo, il 2025 ha dimostrato che la flotta ombra non è solo un problema politico o economico, ma una minaccia concreta alla sicurezza della navigazione e all'ambiente marino. Il 60% delle petroliere della flotta ombra ha più di vent'anni, e il 20% ne ha più di venticinque, contro una media di settore di circa tredici anni. L'elevata età media, combinata con la manutenzione insufficiente e la copertura assicurativa lacunosa o inesistente, crea condizioni di rischio oggettivo per incidenti gravi.

Nel 2025 si sono verificati almeno due episodi che hanno sfiorato catastrofi ambientali di proporzioni enormi. Il primo è stato il guasto motore della petroliera EVENTIN al largo dell'isola di Rügen, in Germania, l'11 gennaio, con a bordo quasi 100.000 tonnellate di greggio: solo l'intervento tempestivo di rimorchiatori ha evitato un'incagliatura dalle conseguenze potenzialmente devastanti per le coste tedesche e baltiche. Il secondo è stato il guasto alla VLCC NJORD, che il 10 dicembre è derivata pericolosamente vicino alle Isole Xisha nel Mar Cinese Meridionale.

Il rischio da mine nel Mar Nero rappresenta un'altra minaccia marittima strutturale. Secondo i dati disponibili, più di 400 mine sono state posate nelle acque del Mar Nero dall'inizio del conflitto, un numero imprecisato delle quali è ora alla deriva. La corrente circola in senso antiorario, disperdendo le mine lungo le coste di Romania, Bulgaria, Turchia e Georgia. La task force trilaterale turco-bulgaro-romena neutralizza in media quasi due mine al mese, ma il rischio per la navigazione commerciale permane elevato.

Le interferenze GNSS rappresentano infine una minaccia trasversale che colpisce l'intera sicurezza della navigazione. Il Mar Nero e il Mar Baltico sono due dei quattro principali epicentri mondiali di jamming



e spoofing dei segnali di navigazione satellitare: nel Baltico il numero medio mensile di navi che segnalano interferenze è passato da 200 nel 2024 a 500 nel 2025, con un aumento del 150%. Nel Mar Nero il dato si attesta intorno alle 400 navi al mese. La dipendenza della navigazione moderna dai sistemi GNSS — per il posizionamento, la gestione del carico, il pilota automatico e i sistemi ECDIS — rende queste interferenze potenzialmente letali, specialmente in acque congestionate o vicino a coste pericolose.

Conseguenze per l'Italia

L'Italia, per la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, per la lunghezza delle sue coste e per la rilevanza del suo traffico marittimo, è esposta in modo peculiare alle minacce descritte nel rapporto, pur non essendo menzionata esplicitamente se non in relazione al caso FANTASTIC.

Sul piano del narcotraffico, il Mediterraneo è una delle principali vie di transito della cocaina sudamericana verso l'Europa. Le tecniche descritte nel rapporto — "climbers/monkeys" che depositano i carichi sulle navi in transito per recuperarli prima dell'arrivo in porto, o il metodo del drop-off al largo delle coste — coinvolgono direttamente i principali porti italiani e le rotte che li alimentano. Il porto di Gioia Tauro, la principale piattaforma di transhipment del Mediterraneo centrale, è da anni uno dei nodi più vulnerabili di questo traffico. L'evoluzione verso vettori diversi dai container — bulk carrier, petroliere, LNG carrier — amplia la superficie di attacco e rende le ispezioni ancora più difficili.

Sul piano della flotta ombra, l'Italia ha un interesse diretto sia come paese con una significativa industria armatoriale sia come paese costiero affacciato su un mare dove la concentrazione di petroliere è elevata. Il Mediterraneo è una delle aree di sosta e transito privilegiate dalla flotta ombra prima del passaggio per Suez o attraverso gli Stretti. Un incidente grave — una collisione, un'esplosione, una fuoriuscita di idrocarburi — in acque italiane o nelle immediate vicinanze avrebbe conseguenze devastanti per l'ambiente marino, per il turismo costiero e per la pesca. Il caso EVENTIN nel Baltico è un monito che le autorità italiane farebbero bene a tenere presente.

Il caso FANTASTIC, il traghetto sabotato a Sète in partenza per Tangeri, offre un precedente preoccupante per l'Italia, che gestisce numerose rotte di traghetto verso il Nord Africa e il Levante. L'operazione ha richiesto la cooperazione delle autorità italiane, segno che il dispositivo potrebbe avere avuto connessioni con scali italiani. La vulnerabilità cibernetica delle navi — i cui sistemi di navigazione, propulsione e gestione del carico sono sempre più interconnessi e potenzialmente esposti a intrusioni remote — è un tema che le autorità marittime italiane devono affrontare con urgenza crescente.

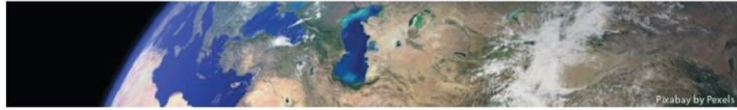
Infine, la pressione migratoria nel Mediterraneo centrale rimane una sfida primaria per l'Italia. Il rapporto segnala tensioni ricorrenti tra guardie costiere libiche e ONG europee nelle acque al largo della Tripolitania, con almeno tre episodi di fuoco contro i ponti di comando di navi umanitarie. Questo scenario mette l'Italia in una posizione difficile: la gestione del confine marittimo meridionale richiede risorse navali e di intelligence crescenti, in un contesto in cui gli attori ostili — statali e non — sono disposti a usare la forza.

Conclusioni

Il 2025 ha confermato che il mare attorno all'Europa non è più uno spazio di pace presunta. È diventato un dominio di confronto permanente, dove le minacce convenzionali si mescolano con quelle ibride, cibernetiche e criminali in un continuum che sfida le categorie tradizionali della sicurezza. La flotta ombra russa, con le sue oltre mille navi vetuste e mal assicurate, è la manifestazione più visibile di



COMMENTO CESMAR



questa trasformazione: uno strumento geopolitico mascherato da attività commerciale, con ricadute concrete sulla sicurezza ambientale e della navigazione.

Alcune raccomandazioni emergono con chiarezza dall'analisi. In primo luogo, è necessario rafforzare i meccanismi internazionali di identificazione e controllo delle navi della flotta ombra, colmando le lacune normative che consentono a navi "zombie" di operare con impunità.

In secondo luogo, la cooperazione europea in materia di sicurezza marittima deve essere portata a un livello superiore, con scambio sistematico di intelligence e capacità congiunte di ispezione e intercettazione.

In terzo luogo, la protezione delle infrastrutture sottomarine e dei sistemi GNSS deve diventare una priorità della difesa collettiva, al pari della difesa aerea e missilistica.

Per l'Italia in particolare, è urgente investire in capacità di sorveglianza marittima avanzata, rafforzare i controlli doganali nei porti — con particolare attenzione alle nuove tecniche del narcotraffico — e adottare standard di cybersicurezza navale adeguati alle minacce emergenti. Il mare Mediterraneo è il confine meridionale dell'Europa: la sua sicurezza è la sicurezza dell'Italia.