



COMMENTO  
CESMAR

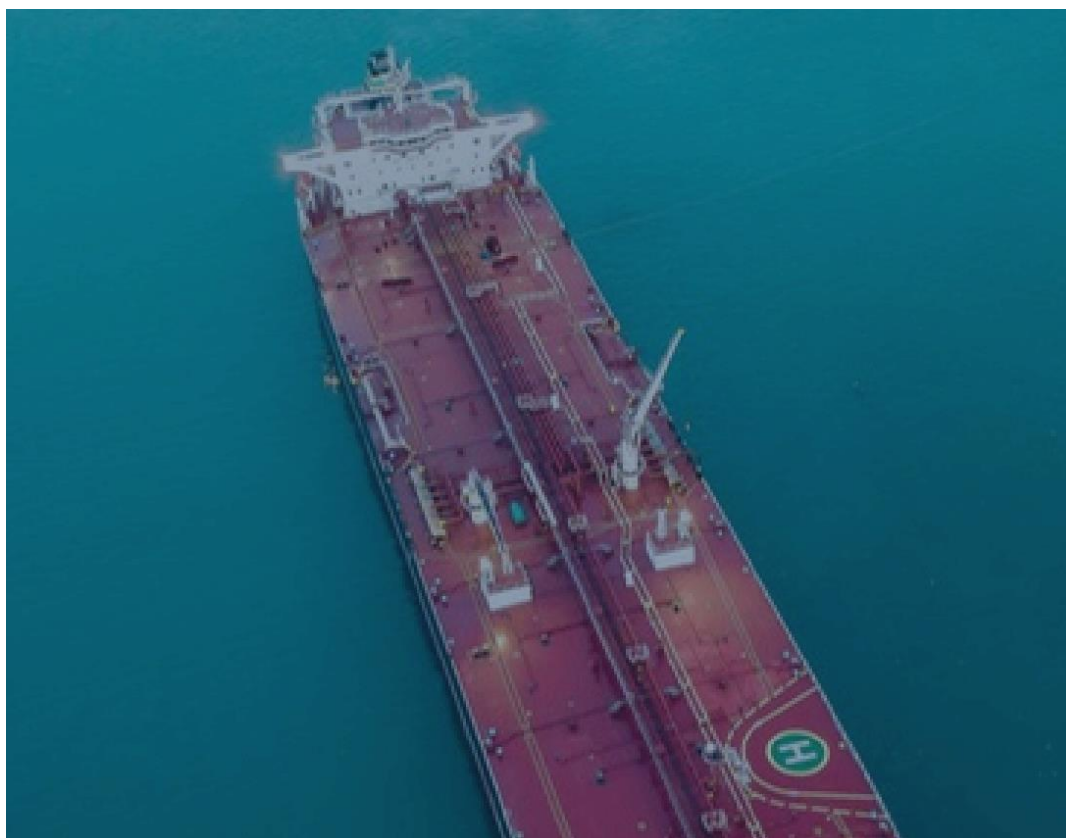


# Sicurezza nell'Oceano Indiano

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 62 – 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.

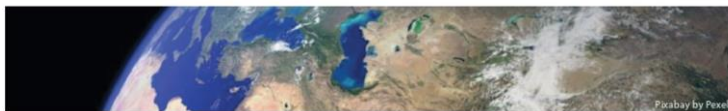


Credit: Report 2025 sulla sicurezza marittima della Marine National e del MICA Center

## Riferimento bibliografico

*Maritime Information Centre ALINDIEN / MICA Center, "Indian Ocean – Maritime Security Annual Report 2025", Rapporto annuale sulla sicurezza marittima nell'Oceano Indiano, pubblicato dal Centro di Fusione delle Informazioni Marittime della Marina Nazionale Francese (MICA Center), dicembre 2025. Documento ufficiale, disponibile presso le autorità marittime francesi e partner NATO/EU.*

---



## Sicurezza marittima tra conflitti, pirateria e tensioni geopolitiche

### Introduzione

Il 2025 ha rappresentato un anno di profonde trasformazioni per la sicurezza marittima nell'Oceano Indiano. L'area, cuore pulsante dei commerci globali e crocevia energetico tra Asia e Europa, ha continuato a essere teatro di tensioni che intrecciano conflitti regionali, rivalità geopolitiche e minacce asimmetriche. La presente sintesi, basata sul Rapporto annuale 2025 del MICA Center – il Centro di Fusione delle Informazioni Marittime della Marina Francese – offre una lettura sistematica degli eventi principali, delle loro conseguenze geopolitiche e strategiche, e delle implicazioni concrete per la navigazione commerciale e per l'Italia. Se rispetto al 2024 si registra una riduzione complessiva degli incidenti – da 332 a 119 eventi totali – il quadro rimane tutt'altro che rassicurante: le cause strutturali delle instabilità persistono e la minaccia di una nuova escalation non può essere esclusa.

### Cronaca di un anno turbolento

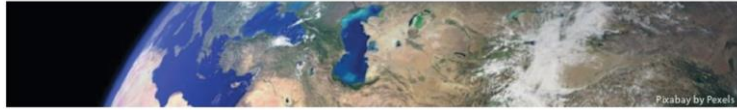
L'anno si apre con la lunga coda dell'offensiva Houthi nel Mar Rosso, iniziata a novembre 2023 con il sequestro della MV GALAXY LEADER e proseguita per tutto il 2024 con 236 eventi e 124 attacchi contro naviglio mercantile. Nel 2025, dopo una pausa di 231 giorni senza incidenti significativi, il movimento Ansar Allah riprende le ostilità con tre attacchi particolarmente violenti: il 6 luglio contro la MV MAGIC SEAS, il 7 luglio contro l'ETERNITY-C e il 29 settembre contro la MINERVAGRACHT.

L'attacco alla MV MAGIC SEAS – una bulk carrier liberiana carica di nitrato d'ammonio – costituisce un caso emblematico della crescente sofisticazione tattica degli Houthi. L'unità subisce un attacco di saturazione della durata di cinque ore: almeno quattro droni di superficie (USV), tre droni aerei (UAV), cinque missili balistici e da crociera, e otto-nove imbarcazioni veloci armate. L'equipaggio è costretto ad abbandonare la nave, poi affondata dagli Houthi in quello che il rapporto definisce esplicitamente un'operazione di propaganda.

L'ETERNITY-C, impegnata in attività umanitarie per il *World Food Programme* in Somalia, subisce un assedio durato quaranta ore: quattro marittimi perdono la vita, undici vengono catturati e rilasciati solo il 3 dicembre grazie alla mediazione dell'Oman.

La MINERVAGRACHT, un cargo olandese, è colpita da missile mentre naviga nel Golfo di Aden il 29 settembre, con due feriti a bordo e danni gravi che ne rendono necessario il rimorchio fino al porto di Duqm, in Oman.

La stabilizzazione della situazione nel Mar Rosso avviene grazie a due accordi distinti. Il 6 maggio, gli Stati Uniti e gli Houthi firmano un cessate il fuoco: Washington cessa l'Operazione "Rough Rider", avviata il 15 marzo con oltre ottocento obiettivi colpiti e una riduzione del 68% delle capacità



balistiche Houthi; in cambio, Ansar Allah sospende gli attacchi contro le navi a stelle e strisce, mantenendo però il blocco navale verso Israele. Il 9 ottobre, l'accordo di pace tra Hamas e Israele siglato a Sharm el-Sheikh cambia radicalmente lo scenario: il 11 novembre gli Houthi annunciano ufficialmente la sospensione del blocco marittimo nel Mar Rosso e delle operazioni contro Israele.

Sul fronte somalo, dopo 530 giorni di calma dalla cattura della MV BASILISK (23 maggio 2024), la pirateria torna a colpire il naviglio mercantile a largo delle coste. Un gruppo pirata proveniente dalla regione di Garacad avvia tra ottobre e novembre una sequenza senza precedenti: cattura il *dhow* iraniano ISSA-MOHAMMADI per usarlo come “nave madre”, tenta l'abbordaggio della FV INTERTUNA TRES (respinto dal team di sicurezza), attacca la MV STOLT SAGALAND (respinto con scambio a fuoco), sale a bordo della MV HELLAS APHRODITE (la cui ciurma si barrica nella cittadella e viene liberata dalla fregata spagnola VICTORIA di ATALANTA), e tenta senza successo di abbordare la nave gasiera MV AL THUMANA. Sebbene numericamente inferiori rispetto al 2024 (15 eventi contro 42, -65%), questi episodi dimostrano che la capacità operativa dei pirati non è strutturalmente compromessa.

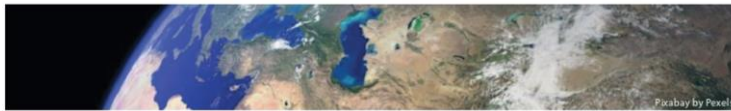
Nel Golfo Arabico-Persico, la “guerra dei dodici giorni” (13-24 giugno) segna il passaggio dalla confrontazione indiretta al conflitto ad alta intensità tra Israele e Iran. L'operazione israeliana “Rising Lion” del 13 giugno apre le ostilità con un attacco aereo-cibernetico contro le infrastrutture nucleari e missilistiche iraniane. L'Iran risponde con ondate massicce di droni e missili contro il territorio israeliano e le basi alleate nella regione. Il 23 giugno Washington lancia l'operazione “Midnight Hammer” contro i siti di arricchimento di Fordo, Natanz e Isfahan. Il cessate il fuoco è stipulato il 24 giugno. Nonostante preparativi concreti per il minamento dello Stretto di Hormuz – incluso il carico di mine su imbarcazioni delle Guardie della Rivoluzione – Tehran sceglie di non chiudere lo stretto, optando per operazioni di disturbo elettronico, jamming e spoofing GPS, e il sequestro di navi impegnate nel contrabbando di carburante. Nel 2025, circa 5.875 imbarcazioni subiscono interferenze GPS nel Golfo, con un picco di 1.155 navi colpite in un solo giorno (17 giugno).

Nel Canale del Mozambico, un episodio isolato: il 10 maggio la nave da ricerca oceanografica russa ATLANTIDA viene attaccata da due imbarcazioni veloci armate nei pressi di Tambuzi Island, in un attacco riconducibile all'insurrezione jihadista di Ansar al-Sunna (ISMP) nel Cabo Delgado.

## Conseguenze geopolitiche

Gli eventi del 2025 nell'Oceano Indiano disegnano una mappa geopolitica in cui le linee di frattura regionali si moltiplicano e si intrecciano, rendendo estremamente difficile qualsiasi processo di stabilizzazione duratura.

Il caso Houthi è paradigmatico: il movimento Ansar Allah ha saputo trasformare la crisi di Gaza in una piattaforma di legittimazione internazionale. Attaccando il naviglio mercantile, si è imposto come attore di primo piano, ottenendo riconoscimento politico globale a costo relativamente contenuto. Come osserva il rapporto citando l'analista Ian Ralby, questa “capacità resterà come una spada di



Damocle sull'economia globale, che attiveranno ogni volta che avranno bisogno di fondi o concessioni politiche”.

Il quadro yemenita è tuttavia ben lungi dall'essere risolto. Il Paese resta diviso tra il governo ufficiale (indebolito dalle ambizioni secessioniste del Consiglio di Transizione del Sud), il territorio controllato dagli Houthi (25-30% della superficie ma due terzi della popolazione) e le zone di influenza di Al-Qaeda. Gli Houthi controllano Sanaa e il porto di Hodeidah, punto di ingresso del 90% delle importazioni alimentari e degli aiuti umanitari. In questo contesto, gli accordi di pace vanno letti non come rinuncia alla belligeranza ma come “sosta tattica”. Il movimento consolida le conquiste, ricostruisce le capacità militari e si prepara alla prossima fase espansiva. Lo dimostra la retorica del leader Abdul-Malik al-Houthi, che dopo il cessate il fuoco afferma che “stabilità, sicurezza e pace nella regione non sono possibili finché il nemico israeliano occupa la Palestina”.

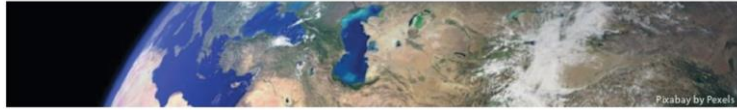
Sul piano più ampio, la guerra dei dodici giorni tra Israele e Iran ha riconfigurato gli equilibri regionali in modo strutturale. Nonostante il cessate il fuoco del 24 giugno, le tensioni rimangono irrisolte: il programma nucleare iraniano è stato colpito ma non definitivamente neutralizzato, e Tehran mantiene la volontà di esercitare influenza attraverso proxy regionali. La possibilità di un nuovo conflitto rimane concreta. La connessione tra la situazione nel Golfo Persico e quella nel Mar Rosso è strutturale: gli Houthi sono parte integrante dell’“asse della resistenza” guidato dall'Iran, e ogni escalation nel Golfo produce inevitabilmente effetti a cascata nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden.

A ciò si aggiungono instabilità strutturali come la guerra civile in Sudan, le ambizioni secessioniste del Somaliland (riconosciuto diplomaticamente da Israele nel 2025, con ulteriore destabilizzazione regionale), e le mire etiopi su un accesso sovrano al mare. Il Canale del Mozambico, con il 30% dei flussi petroliferi globali in transito e le riserve di gas naturale del bacino del Rovuma, rimane esposto alla deriva jihadista nel Cabo Delgado, seppur in una fase di contenimento relativo.

La relazione emergente tra gli Houthi e Al-Shabaab aggiunge un ulteriore livello di complessità: il Gruppo di Esperti ONU sullo Yemen segnala come la cooperazione non sia meramente transazionale ma faccia parte di una strategia di espansione regionale, potenzialmente strutturata attorno al traffico di armi, alla condivisione di expertise militare e al sostegno reciproco sul campo. Questo collegamento potrebbe spiegare il picco di pirateria osservato nel 2024 al largo del Puntland.

## Conseguenze strategiche

Sul piano strategico, il 2025 ha evidenziato i limiti e al tempo stesso il valore delle risposte multilaterali alle minacce marittime asimmetriche. L'operazione europea ASPIDES, lanciata il 19 febbraio 2024, ha effettuato entro fine 2024 circa 604 scorte e 765 operazioni di sorveglianza tra il Golfo di Aden e il Mar Rosso meridionale. La Francia ha mantenuto le fregate nel teatro per oltre 400 giorni cumulativi. Eppure questi sforzi non hanno impedito gli attacchi di luglio 2025, che



dimostrano la capacità degli Houthi di pianificare ed eseguire operazioni di saturazione della durata di ore contro bersagli specifici.

L'Operazione "Rough Rider" americana (15 marzo - 6 maggio 2025) ha prodotto risultati militari più concreti: 800+ obiettivi colpiti, riduzione del 68% dei lanci di missili balistici e del 55% degli attacchi con droni. Il prezzo pagato è stato tuttavia elevato in termini politici: il cessate il fuoco del 6 maggio garantisce agli Houthi un riconoscimento implicito come interlocutore paritario degli Stati Uniti, rafforzandone la legittimazione interna e regionale. Rimane inoltre il blocco navale verso Israele, di cui Washington non ha ottenuto la rimozione definitiva.

Dal punto di vista tattico, il rapporto evidenzia alcune acquisizioni cruciali. Gli Houthi hanno dimostrato capacità di attacco combinato (missili + droni + forze speciali navali) con un raggio d'azione fino a 1.400 km per i missili balistici e fino a 250 km per i droni, e hanno perfezionato l'uso del sistema AIS come strumento di targeting: l'85% delle navi attaccate trasmetteva segnale AIS, mentre solo il 5% dei colpi ha raggiunto bersagli con AIS disattivato. Questo dato ha implicazioni dirette per le procedure operative di gestione del rischio nelle acque ad alto rischio.

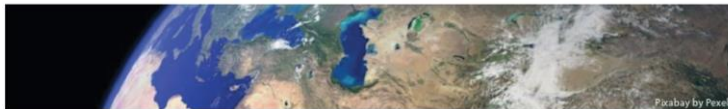
La pirateria somala, pur ridotta numericamente, mantiene capacità operative reali. La sequenza di ottobre-novembre dimostra che gruppi relativamente piccoli possono condurre operazioni coordinate a 500-700 miglia nautiche dalla costa, usando navi-madre catturate e cambiando area operativa dopo ogni tentativo. L'intervento di ATALANTA è stato determinante per interrompere la catena degli attacchi, confermando l'indispensabilità della presenza navale internazionale anche in scenari di bassa intensità.

Nel Golfo Arabico-Persico, la guerra elettronica iraniana ha assunto una dimensione sistemica. Le interferenze GPS e spoofing AIS non sono semplici fastidi tecnici ma strumenti di coercizione economica e politica. Il caso della compagnia OCEANIC TRANS-BULK – la cui petroliera AEGIS SPIRIT è stata virtualmente "teleportata" da Fujairah all'isola di Kharg per 48 ore, provocando il blocco di una linea di credito da 15 milioni di dollari e quarantacinque giorni di contenziosi legali – illustra la portata dei danni collaterali possibili anche senza alcun contatto fisico tra le forze iraniane e le navi civili.

## Conseguenze Marittime

Le conseguenze sulla navigazione commerciale sono state importanti e hanno ridisegnato le rotte marittime globali in modo che si protrae ben oltre la fase acuta della crisi. Il drastico calo del transito nello Stretto di Bab el-Mandeb – da oltre 2.400 transiti mensili nel settembre 2023 a circa 800-900 per tutto il 2024 – ha costretto le grandi compagnie di navigazione a circumnavigare l'Africa passando per Capo di Buona Speranza, aggiungendo fino a quindici giorni ai tempi di percorrenza delle rotte Asia-Europa.

Questo *rerouting* ha generato conseguenze a catena: impennata dei premi assicurativi (le acque del Mar Rosso sono classificate come "zona di guerra" con extra-premi elevatissimi), incremento dei



noli marittimi, scarsità di container nei porti europei, pressioni inflattive sui prezzi dei beni importati dall'Asia. Il Canale del Mozambico ha registrato un raddoppio del traffico di transito, con densità paragonabile ormai a quella della Manica. Ciò ha generato nuove pressioni ambientali e un aumento degli incidenti di navigazione in uno specchio d'acqua che non era strutturato per gestire tali volumi.

Dopo il cessate il fuoco del 9 ottobre, la ripresa del traffico nel Mar Rosso è stata cauta e progressiva. A dicembre 2025 si contano circa 40 navi al giorno attraverso Bab el-Mandeb, rispetto alle 25-30 dell'intero 2024, e 1.128 transiti mensili nel Mar Rosso a novembre 2025, ancora sotto i 1.299 del gennaio 2024. Le principali compagnie di navigazione adottano un approccio "graduale e cauto", consapevoli che la minaccia non è eliminata ma sospesa. La presenza di squadre di sicurezza armata a bordo rimane raccomandata, così come il monitoraggio costante delle trasmissioni AIS e la disattivazione selettiva del segnale nelle acque a più alto rischio.

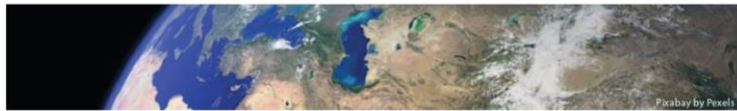
Lo Stretto di Hormuz rimane il punto di maggiore vulnerabilità infrastrutturale: con 20,9 milioni di barili e 130 navi al giorno, rappresenta il 35% delle esportazioni mondiali di greggio, il 15% dei prodotti raffinati e il 12% del GNL. Una chiusura dello stretto, anche temporanea, avrebbe effetti catastrofici sull'economia globale. Sebbene il rapporto la consideri "*unlikely*" in questo frangente, i segnali di preparazione iraniana (mine caricate su motoscafi delle Guardie della Rivoluzione, sortite di sommergibili) indicano che Tehran mantiene questa opzione come leva di deterrenza estrema.

Sul piano della sicurezza digitale, le interferenze GPS e AIS nel Golfo Persico e nel Mar Rosso pongono sfide nuove ai sistemi di navigazione e compliance delle compagnie marittime. Nel 2025, circa 5.875 navi hanno subito interferenze nel Golfo con media di 490 al mese. Il Mar Rosso ha visto circa 3.600 navi colpite da anomalie GPS. Oltre ai rischi di collisione (come il caso FRONT EAGLE-ADALYNN del 17 giugno), le implicazioni legali e finanziarie dello spoofing AIS possono essere devastanti per gli armatori, come illustrato dal caso ALTOMARE/KALLISTA, finito nella blacklist del Tesoro americano per colpa dell'identity theft perpetrato dall'IRGC.

## Conseguenze per l'Italia

Le dinamiche descritte nell'Oceano Indiano hanno implicazioni concrete e significative per l'Italia, sia come potenza navale impegnata nelle operazioni multilaterali sia come economia manifatturiera e commerciale fortemente dipendente dalle rotte marittime internazionali.

Sul piano economico-commerciale, l'Italia è tra i Paesi europei più esposti alla crisi del Mar Rosso. Il porto di Genova e quello di Trieste sono terminali fondamentali delle rotte Asia-Europa che transitano per Suez. La deviazione del traffico attorno al Capo di Buona Speranza allunga i tempi di consegna, aumenta i costi logistici e incide direttamente sulle filiere produttive italiane, in particolare nell'industria manifatturiera, nella moda, nell'automotive e nell'agroalimentare. Le stime europee per il 2024-2025 indicano un aumento medio dei costi di trasporto container del 200-300% sulle rotte Asia-Europa nelle fasi di massima tensione. L'impatto sull'inflazione importata e sulla competitività delle esportazioni italiane è stato rilevante.



Sul piano energetico, l'Italia dipende in misura significativa dalle importazioni di gas naturale liquefatto (GNL) e di petrolio dal Golfo Persico e dal Nord Africa. La vulnerabilità dello Stretto di Hormuz e del Canale di Suez riguarda direttamente la sicurezza energetica nazionale. La recente costruzione di infrastrutture alternative (rigassificatori, interconnessioni con il Mediterraneo meridionale) riduce parzialmente l'esposizione, ma non la elimina. Un blocco prolungato dello Stretto di Hormuz avrebbe conseguenze gravi sulla disponibilità e sul prezzo dell'energia in Italia.

Sul piano della sicurezza e della difesa, l'Italia partecipa attivamente all'Operazione ASPIDES con proprie fregate, in coordinamento con i partner europei. Questa presenza non è solo un contributo alla sicurezza collettiva ma risponde a un interesse nazionale diretto: proteggere il traffico mercantile italiano e garantire la libertà di navigazione nelle acque internazionali. La Marina Militare opera già nell'area con unità che svolgono attività di scorta, sorveglianza e deterrenza. Il rapporto del MICA Center sottolinea l'importanza della presenza navale permanente come strumento di prevenzione degli errori di calcolo e di stabilizzazione degli ambienti marittimi volatili: una lezione che vale pienamente anche per l'Italia.

Sul fronte della pirateria e del crimine organizzato marittimo, l'Italia ha interessi diretti anche attraverso la partecipazione all'Operazione ATALANTA nel Corno d'Africa. La ripresa degli attacchi pirata contro naviglio mercantile rappresenta un rischio per le navi italiane in transito nella regione. Il contrabbando di idrocarburi, il traffico di droga e di esseri umani attraverso l'Oceano Indiano occidentale alimentano reti criminali che hanno diramazioni in Europa e in Italia.

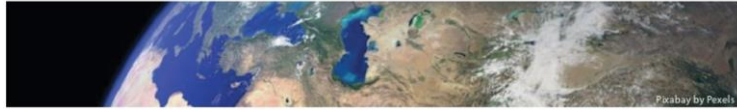
Infine, sul piano diplomatico, la crisi del Mar Rosso pone all'Italia la sfida di bilanciare i propri impegni nella sicurezza europea (ASPIDES) con le relazioni con i Paesi del Golfo e con la necessità di contribuire a soluzioni politiche durature per lo Yemen, la Palestina e più in generale per il Medio Oriente allargato. L'Italia ha storicamente svolto un ruolo di mediazione nel Mediterraneo e nel Medio Oriente: questo capitale diplomatico può essere valorizzato per contribuire alla stabilizzazione di un'area di cui condivide gli interessi con i principali partner europei e atlantici. Le tensioni nel Canale del Mozambico riguardano inoltre direttamente gli interessi energetici italiani (Eni è tra i principali operatori del bacino del Rovuma in Mozambico) e richiedono attenzione nella pianificazione strategica del settore.

## Conclusioni

Il rapporto del MICA Center per il 2025 restituisce un quadro di sicurezza marittima nell'Oceano Indiano caratterizzato da una riduzione quantitativa degli incidenti ma da una persistente instabilità strutturale. I cessate il fuoco e gli accordi di pace raggiunti nel corso dell'anno hanno ridotto la pressione immediata senza risolvere le cause profonde dei conflitti. La minaccia Houthi è sospesa, non eliminata: la ripresa delle ostilità è condizionata all'implementazione del processo di pace a Gaza, un processo incerto e contestato. La pirateria somala dimostra vitalità operativa nonostante i numeri bassi di attacchi. Le tensioni nel Golfo Persico rimangono strutturalmente alte.



## COMMENTO CESMAR



Alcune raccomandazioni emergono con chiarezza dall'analisi. Per i governi e le marine militari, la presenza navale nelle aree di crisi deve essere mantenuta e possibilmente rafforzata: la deterrenza ha funzionato in più occasioni (come nei casi STOLT SAGALAND e AL THUMANA) e la cessazione prematura del pattugliamento potrebbe incoraggiare una ripresa della violenza. È essenziale investire in capacità di contrasto alle minacce asimmetriche (droni navali e aerei, missili ipersonici e da crociera) e nella guerra elettronica difensiva.

Per le compagnie di navigazione, la gestione del rischio deve includere protocolli rigorosi per l'uso dell'AIS, la formazione delle squadre di sicurezza imbarcate e la consapevolezza delle minacce di spoofing GPS.

Per i decisori politici, è imprescindibile sostenere i processi di pace a Gaza e in Yemen, non perché garantiscano automaticamente la sicurezza marittima, ma perché l'instabilità politica resta il principale moltiplicatore di forza per tutti gli attori destabilizzanti della regione. L'Oceano Indiano resterà a lungo uno specchio d'acqua irrequieto: prepararsi al peggio mentre si lavora per il meglio è l'unica strategia razionale da seguire.