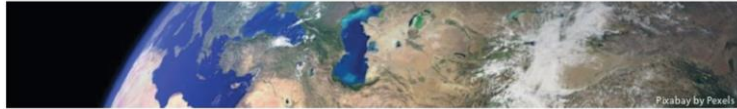




COMMENTO  
CESMAR

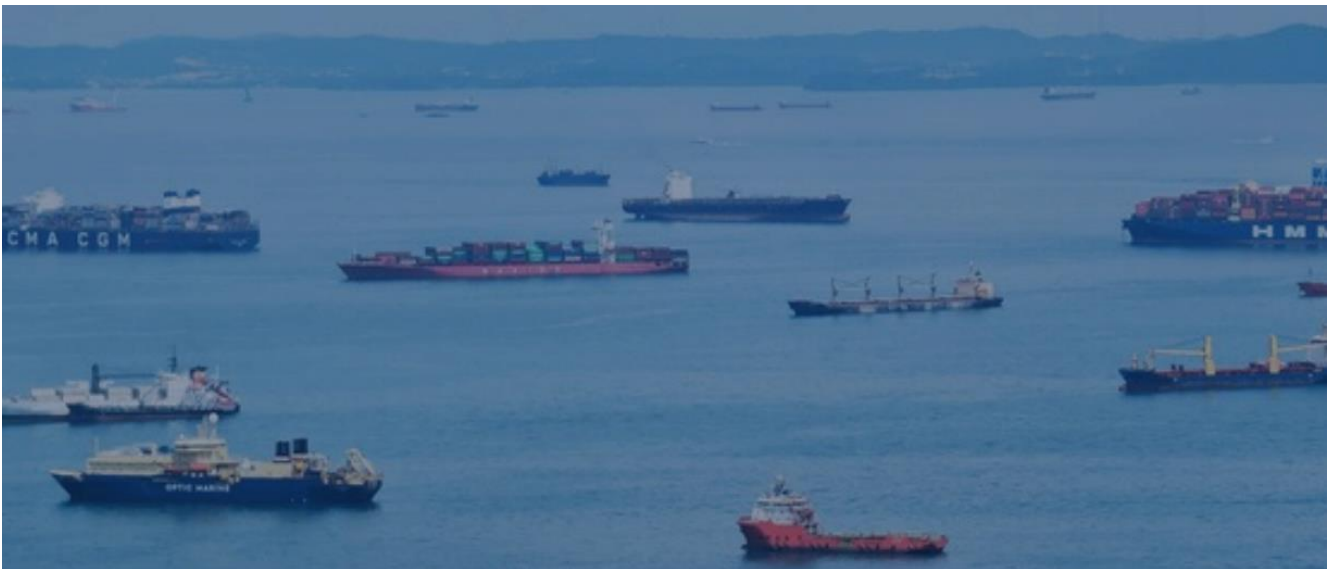


# Sicurezza marittima nell'Indo-Pacifico

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 63 – 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

## Sicurezza marittima nell'Indo-Pacifico

*Pirateria, Tensioni Geopolitiche e Traffici Illeciti nel 2025*

Analisi critica e implicazioni strategiche per l'Italia

### Riferimento bibliografico

Autori vari (contributi di: Barthélemy Courmont, Eric Mottet, Marianne Péron-Doise; Alexandre Gandil; Eric Frécon; Catherine Biaggi, Laurent Carroué; Peter J. Rimmer; analisti IFC Singapore e ALPACI). Titolo: Rapport Annuel sur la Sûreté Maritime — Chapitre 05: INDOPACIFIQUE. Pubblicazione: Documento ufficiale di analisi della sicurezza marittima nell'area Indo-Pacifico, anno di riferimento 2025. Fonti integrate: Cairn.info; Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères (Stratégie Indo-Pacifique de la France, 2018); ReCAAP ISC (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia); Information Fusion Centre (IFC) di Singapore;

ALPACI (Commandement Supérieur des Forces Armées en Polynésie française); ONUDC (Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime); Taiwan Security Monitor — George Mason University. Testo originale in lingua francese. La presente sintesi è elaborazione critica e scientifica in italiano a partire dai contenuti del documento originale.

## Introduzione

L'Indo-Pacifico rappresenta oggi uno degli spazi geopolitici più dinamici e conflittuali del pianeta. Questa vasta regione marittima — che comprende gli oceani Indiano e Pacifico, estendendosi idealmente dalle coste orientali dell'Africa al continente americano — concentra circa il 40% della ricchezza mondiale, ospita sei membri del G20 e attraverso le sue acque transita il 90% degli scambi commerciali globali. Non è dunque sorprendente che chi governa questi mari, chi li percorre e chi vi esercita influenza stia ridisegnando gli equilibri del potere internazionale. Il rapporto annuale sulla sicurezza marittima nell'area Indo-Pacifica — capitolo 05 della serie di analisi strategiche francesi — offre una fotografia dettagliata e scientificamente documentata della situazione nel 2025: un anno segnato da una recrudescenza della criminalità marittima, dall'intensificazione delle esercitazioni militari cinesi attorno a Taiwan e dalla persistenza di minacce transnazionali che mettono alla prova la tenuta del sistema internazionale.

## Il quadro della sicurezza marittima nel 2025

Nel corso del 2025 la regione Indo-Pacifica ha registrato un totale di 144 incidenti marittimi legati principalmente a pirateria e rapina a mano armata, segnando un incremento del 39% rispetto ai 103 episodi documentati nel 2024. Una crescita significativa che, tuttavia, va contestualizzata: il dato rimane ben al di sotto del picco storico del 2015, quando solo nel Sud-Est asiatico si registrarono 190 incidenti, inclusa una dozzina di dirottamenti di petroliere con furto del carico.

Lo Stretto di Singapore rappresenta il punto nevralgico di questa criminalità, con 108 eventi che costituiscono il 75% del totale regionale. Più in dettaglio, all'interno dello stretto è il Canale di Phillip — con soli 800 metri di larghezza navigabile nel punto più stretto — ad attirare la maggior parte degli attacchi (66 eventi, pari al 62% degli episodi avvenuti nello Stretto di Singapore). La geometria del luogo impone alle navi di rallentare bruscamente durante le manovre di virata, rendendole bersagli privilegiati per i pirati che operano da piccole imbarcazioni nelle ore notturne. Contrariamente a quanto si potrebbe immaginare, gli aggressori — che operano in gruppi di quattro o sei persone — prediligono obiettivi a bassa guardia: portarinfuse, rimorchiatori, chiatte. I furti si concentrano su parti di ricambio, rottame metallico e oggetti personali dell'equipaggio. Le armi, per lo più da taglio, servono principalmente a intimorire. Su 108 episodi, solo otto hanno comportato vera intimidazione e quattro aggressioni fisiche, con lesioni lievi.

La dinamica temporale degli incidenti rivela un dato di straordinaria rilevanza operativa: circa 86 episodi (l'80% del totale annuo) si sono concentrati nel primo semestre dell'anno, mentre il secondo semestre ha visto un drastico calo con soli 23 eventi. Questo crollo coincide con una campagna di arresti senza precedenti condotta dalle autorità indonesiane. Il punto di svolta è stato l'attacco alla MV Fort James il 7 luglio 2025: le immagini delle telecamere di sorveglianza, condivise dall'armatore CMA-CGM con le autorità di Singapore e Indonesia, hanno permesso di identificare con precisione gli aggressori. La polizia regionale delle Isole Riau ha operato due ondate di arresti, neutralizzando circa venti criminali — quasi la metà dei componenti delle quattro bande attive dall'inizio dell'anno.

Nello Stretto di Malacca, per contro, la situazione rimane sostanzialmente tranquilla, con un solo episodio registrato. Analogamente, nelle aree delle Isole Sulu e del Mar di Celebes non si segnala alcun incidente per il quinto anno consecutivo, frutto dell'efficace coordinamento tra Filippine, Malaysia e Indonesia nel contrasto al gruppo Abu Sayyaf, che tra gli anni Novanta e il 2020 aveva seminato terrore con rapimenti di marinai, turisti e civili. L'ultimo grande episodio risale al 2017 con il rapimento di parte dell'equipaggio del Super Shuttle Tug 1; il più recente coinvolge cinque pescatori indonesiani sequestrati nel gennaio 2020 e liberati nel marzo 2021.

Sul fronte geopolitico, il dato più rilevante riguarda le esercitazioni militari cinesi attorno a Taiwan. Dal 2022, anno della storica visita della speaker della Camera statunitense Nancy Pelosi a Taipei, la Cina ha condotto quattro grandi manovre militari nell'area dello Stretto. Nel dicembre 2025 ha avuto luogo l'esercitazione «*Mission Justice 2025*» (dal 29 al 31 dicembre), con circa 150 aeromobili, 30 navi da combattimento e 30 motovedette della guardia costiera, accompagnati da lanci missilistici della PLA Rocket Force. L'evento è stato parzialmente motivato da una vendita record di armamenti statunitensi a Taiwan e dalle dichiarazioni del premier giapponese Sanae Takaichi sulla questione taiwanese.

Contestualmente, sono state osservate formazioni anomale di flotte pescherecce cinesi: il 25 dicembre 2025 circa 2.000 pescherecci si sono disposti in due barriere parallele di 230 miglia nautiche nel Mar Cinese Orientale; l'11 gennaio 2026 una seconda formazione di 1.400 imbarcazioni ha creato una barriera di 160 miglia nautiche — uno strumento di pressione e interdizione della navigazione civile che preoccupa fortemente gli osservatori internazionali.

Nel Pacifico meridionale, il quadro è diverso ma non privo di allarmi. L'Oceano Pacifico del Sud — arbitrariamente definito a est del 180° meridiano e a sud dell'Equatore — è relativamente immune dalle tensioni geopolitiche delle potenze maggiori, ma è teatro di criminalità marittima diffusa: pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU fishing) nelle acque di Papua Nuova Guinea, Kiribati, Palau e Micronesia; traffico di stupefacenti lungo la cosiddetta «Trans-Pacific Highway», con cocaina in arrivo dal Sudamerica e metanfetamine dall'Asia che transitano per le isole del Pacifico verso i mercati australiani e neozelandesi; tratta di esseri umani, con il Sud-Est asiatico che fornisce manodopera per le reti di sfruttamento e le isole del Pacifico che fungono da snodi di transito.

## Conseguenze geopolitiche

Il report fotografa una regione in cui le dinamiche di potere si ridefiniscono su scala globale con crescente rapidità. L'Indo-Pacifico non è semplicemente un teatro di criminalità marittima di bassa intensità: è il palcoscenico su cui si stanno giocando le partite decisive del XXI secolo, con tre potenze nucleari — Cina, Stati Uniti e Russia — che si fronteggiano lungo rotte e spazi marittimi di valore strategico assoluto.

La questione taiwanese rimane il principale punto di attrito. Le esercitazioni militari cinesi, ormai sistematiche e crescenti per dimensioni e complessità, non sono semplici dimostrazioni di forza: sono messaggi chiari indirizzati a Taiwan, agli Stati Uniti, al Giappone e all'intera comunità internazionale. L'operazione «*Mission Justice 2025*», per numero di mezzi impiegati, è sostanzialmente equivalente all'esercitazione «*Joint Sword 2024B*» dell'ottobre 2024, segnalando una tendenza di escalation graduale ma costante. Il fatto che la *Fujian Maritime Safety Administration* abbia emesso avvisi di navigazione durante le fasi critiche dell'esercitazione conferma che queste manovre creano già oggi restrizioni concrete alla libertà di navigazione commerciale.

Ancora più preoccupante è il fenomeno delle «barriere marittime» di pescherecci cinesi. L'assembramento coordinato di migliaia di imbarcazioni civili — con ogni probabilità parte di una strategia deliberata e orchestrata — rappresenta una forma di proiezione del potere difficile da contrastare legalmente, poiché tecnicamente si tratta di attività di pesca civile. Questa tattica, che richiama la cosiddetta «milizia marittima» già documentata nel Mar Cinese Meridionale, amplia lo spazio di conflittualità al di là della componente militare tradizionale, complicando la risposta delle potenze rivali.

Sul Mar Cinese Meridionale pesano le rivendicazioni cinesi sulle Isole Spratly, Paracel e Scarborough, con frequenti attriti legati ad attività di esplorazione e sfruttamento di idrocarburi. La presenza di guardia costiera cinese che esercita controllo — più o meno visibile — sulle operazioni di cavi sottomarini e di trivellazione è un dato strutturale che indebolisce la sovranità effettiva degli Stati costieri e mette a rischio la libertà delle acque internazionali sancita dalla Convenzione UNCLOS.

Sullo sfondo, la competizione sino-americana si riverbera su alleanze e posture strategiche di tutta la regione: Australia, Giappone, India, Corea del Sud, Filippine e Singapore stanno riorientando le proprie politiche di difesa in

funzione del contenimento dell'influenza cinese. Il quadrilaterale QUAD (USA, Australia, Giappone, India) e il partenariato AUKUS (Australia, UK, USA) riflettono la polarizzazione crescente di un'area un tempo caratterizzata da multilateralismo e ambiguità strategica. Questa dinamica rischia di produrre una nuova logica di blocchi, con effetti destabilizzanti che si estendono ben oltre il Pacifico.

## Conseguenze strategiche

Dal punto di vista strategico-militare, i dati del rapporto evidenziano l'assoluta centralità del controllo dei passaggi marittimi obbligati — i «*chokepoints*» — come fattore determinante della sicurezza globale. Lo Stretto di Singapore e il Canale di Phillip, lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Taiwan e il Canale di Bashi non sono semplici vie d'acqua: sono vere e proprie leve geopolitiche. Chi controlla — o può interdire — questi passaggi detiene un potere enorme sull'economia globale, dato che attraverso di essi passa il 60% del traffico marittimo mondiale.

La dimostrazione più eloquente di questa vulnerabilità strutturale è offerta proprio dalle manovre cinesi. Una flotta di 1.400 o 2.000 pescherecci disposti a barriera su decine e decine di miglia nautiche può rallentare, disorientare o intimidire il traffico commerciale senza un solo colpo di cannone. In termini di deterrenza non convenzionale, si tratta di uno strumento straordinariamente efficiente ed economico. Nessuna convenzione internazionale vieta esplicitamente la concentrazione di natanti civili in acque internazionali, rendendo la risposta legale e diplomatica estremamente difficile.

Sul piano della sicurezza marittima operativa, il caso della MV Fort James è emblematico: dimostra che la cooperazione in tempo reale tra armatori, centri di controllo portuale, forze navali e polizie regionali può essere decisiva. La condivisione tempestiva delle immagini CCTV ha permesso di smantellare metà delle bande criminali attive. Questo modello — che potremmo definire «sicurezza distribuita» o «rete di sorveglianza partecipata» — è replicabile e scalabile, e dovrebbe ispirare le politiche di sicurezza marittima regionali e globali.

L'IFC di Singapore avverte però che l'effetto deterrente degli arresti si esaurisce storicamente nel giro di sei mesi, dopo i quali i numeri tendono a risalire. Il 2026 potrebbe quindi vedere una nuova recrudescenza degli attacchi nello Stretto di Singapore, a meno che non vengano implementate misure strutturali più robuste: pattugliamento continuativo, sorveglianza elettronica integrata, condivisione sistematica delle informazioni tra i paesi rivieraschi e cooperazione giudiziaria accelerata.

Sul fronte del narcotraffico e del traffico di esseri umani, la cosiddetta Trans-Pacific Highway si conferma una rotta attiva e difficile da contrastare. La triangolazione tra produzione di stupefacenti nel Triangolo d'Oro (Myanmar, Laos, Thailandia), transito attraverso le isole del Pacifico e consegna ai mercati australiani e neozelandesi richiede un approccio strategico integrato che coinvolga intelligence, forze navali e cooperazione giudiziaria internazionale su scala regionale. La pesca IUU, infine, non è solo un problema economico: mina la sovranità degli Stati più piccoli e vulnerabili, alimenta reti criminali transnazionali e contribuisce alla degradazione degli ecosistemi marini.

## Conseguenze marittime

Dal punto di vista specificamente marittimo e della sicurezza della navigazione, il rapporto delinea un quadro di rischio differenziato e in evoluzione. La pirateria nell'Indo-Pacifico, pur in crescita, mantiene caratteristiche prevalentemente opportunistiche e di bassa violenza: i rapinatori attaccano di notte, dalla superficie, con armi da taglio, e abbandonano la preda al primo segnale di allarme. Non si tratta — almeno nel Sud-Est asiatico — della pirateria somala degli anni Duemila, con sequestri di equipaggi, riscatti milionari e navi tenute ostaggio per mesi. Il rischio per la vita umana è reale ma contenuto; il rischio economico e reputazionale per gli armatori è significativo ma non paralizzante.

Le categorie di navi più esposte agli attacchi nel Canale di Phillip sono le portarinfuse (51%), le petroliere (25%), le navi portacontainer (10%) e i convogli rimorchiatore-chiatta (10%). Navi a bassa velocità e basso bordo libero,

percorse a velocità ridotta nelle acque strette dello stretto, rappresentano il bersaglio ideale. Gli armatori possono mitigare il rischio attraverso misure pratiche: aumentare la velocità in transito ove possibile, rinforzare la sorveglianza visiva e elettronica a bordo, illuminare intensamente il bordo libero durante le ore notturne, rafforzare il coordinamento con il Singapore Port Operations Control Centre (POCC) e la Maritime Security Task Force della Marina di Singapore.

A livello sistemico, la minaccia che più preoccupa non è la rapina opportunistica ma l'eventuale blocco o interdizione dei passaggi obbligati. Lo Stretto di Taiwan è il caso più critico: qualora le tensioni militari tra Cina e Taiwan portassero a una chiusura anche solo temporanea dello stretto, le conseguenze per il commercio mondiale sarebbero catastrofiche. Attraverso lo stretto di Taiwan passa una quota enorme del traffico di semiconduttori, componenti elettronici e materie prime che alimenta le catene del valore globali. Una chiusura di 30 giorni provocherebbe dislocazioni industriali e carenze di approvvigionamento paragonabili — se non superiori — a quelle osservate durante la pandemia di Covid-19.

Il Mar Cinese Meridionale, con le sue rotte che concentrano circa un terzo del traffico commerciale marittimo globale, è altrettanto sensibile. Le rivendicazioni territoriali sovrapposte, i controlli della guardia costiera cinese sulle operazioni subacquee e di cablaggio, e la militarizzazione progressiva degli atolli artificiali nelle isole Spratly e Paracel creano un ambiente operativo sempre più complesso per i navigatori commerciali. La libertà di navigazione — un principio fondamentale del diritto del mare codificato nell'UNCLOS — è di fatto erosa da una molteplicità di pressioni non dichiarate.

Per quanto riguarda l'IFC di Singapore, il centro registra anche 775 incidenti marittimi non criminali nel 2025 (in calo del 24% rispetto all'anno precedente), tra cui 292 incagli, 136 collisioni e 119 navi alla deriva. Il cambiamento climatico si manifesta già come amplificatore di rischio: il tifone Kajiki nell'agosto 2025 ha causato un picco di incidenti nelle acque filippine e vietnamite. Le proiezioni per il 2026 indicano un lieve aumento degli incidenti marittimi legato alla crescita del traffico e all'aumento di eventi meteorologici estremi.

## Conseguenze per l'Italia

La distanza geografica non deve ingannare: quanto accade nell'Indo-Pacifico ha conseguenze concrete e rilevanti per l'Italia, per la sua economia, per la sua sicurezza energetica, per la sua proiezione politica internazionale e per le sue imprese. L'Italia è la seconda manifattura d'Europa e dipende in modo strutturale dalle rotte commerciali marittime per l'importazione di materie prime, componenti industriali e prodotti energetici, nonché per l'esportazione dei propri beni. Una larga parte di questo commercio transita per le acque indo-pacifiche.

Le catene di approvvigionamento italiane — dalla manifattura meccanica alla moda, dalla farmaceutica all'agroalimentare — sono strettamente dipendenti da fornitori asiatici, in particolare cinesi, giapponesi, coreani e indiani. Un'eventuale disruption delle rotte attraverso lo Stretto di Taiwan o il Mar Cinese Meridionale, provocata da escalation militare o anche solo da tensioni latenti che costringessero le compagnie di navigazione a rotte alternative più lunghe e costose, avrebbe effetti immediati sui tempi di consegna, sui costi logistici e sulla competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali. L'esperienza del blocco del Canale di Suez nel marzo 2021 — causato dall'incaglio della Ever Given — ha mostrato quanto rapidamente una singola interruzione logistica si propaghi in modo sistemico.

L'Italia ha anche interessi diretti nell'Indo-Pacifico attraverso la propria partecipazione alle missioni internazionali e alla politica estera europea. La Strategia Indo-Pacifica dell'UE del 2021 — di cui l'Italia è co-firmataria — impegna l'Unione a promuovere la sicurezza marittima, la libertà di navigazione, lo stato di diritto e la cooperazione con i paesi partner della regione. In questo contesto, l'Italia ha partecipato e partecipa a missioni navali di presenza, a esercitazioni congiunte e a programmi di *capacity building* a favore dei paesi della regione. La Marina Militare ha condotto transiti nel Mar Cinese Meridionale in difesa della libertà di navigazione, affiancandosi agli alleati europei e atlantici.

Sul piano energetico, l'Italia dipende da forniture di gas naturale liquefatto (GNL) che parzialmente transitano per le rotte indo-pacifiche, in particolare dall'Australia e dal Qatar. Un blocco o anche solo una destabilizzazione delle rotte di transito avrebbe effetti immediati sul mercato energetico europeo, già fragile dopo la crisi russo-ucraina. La diversificazione delle forniture energetiche — uno degli obiettivi strategici dichiarati dell'Italia e dell'UE — rende ancora più necessario un monitoraggio attento della sicurezza delle rotte marittime nell'Indo-Pacifico.

Infine, le imprese armatoriali italiane — tra cui spiccano Grimaldi Lines e altri operatori — operano sulle rotte globali che attraversano la regione. CMA-CGM, citata nel rapporto come protagonista positiva nel contrasto alla pirateria attraverso la condivisione di registrazioni video, è un modello di comportamento per gli armatori che operano nelle acque a rischio. Anche gli armatori italiani, che appartengono a un settore storicamente attento alla sicurezza marittima, trarrebbero vantaggio da una più sistematica integrazione nei network di condivisione delle informazioni regionali, come ReCAAP e IFC Singapore.

## Conclusioni

L'analisi del rapporto sulla sicurezza marittima nell'Indo-Pacifico nel 2025 restituisce un quadro di complessità crescente, in cui criminalità marittima di bassa intensità, tensioni geopolitiche di primissimo piano e traffici illeciti transnazionali si intrecciano in un sistema di rischi multipli e sinergici. L'aumento del 39% degli incidenti di pirateria non è di per sé catastrofico, ma è sintomatico di pressioni economiche e sociali che alimentano la criminalità nelle aree di maggiore traffico. La risposta indonesiana — rapida, coordinata e basata sulla condivisione delle informazioni — ha dimostrato che gli strumenti esistono: occorre la volontà politica e operativa di usarli sistematicamente.

Sul fronte geopolitico, il dossier Taiwan rimane la variabile più imprevedibile e potenzialmente più destabilizzante. La comunità internazionale — Italia compresa — non può permettersi di trattare questa crisi latente come un problema distante. Occorre investire nella diplomazia preventiva, nel rafforzamento del diritto internazionale del mare, nella tutela della libertà di navigazione e nella costruzione di canali di comunicazione che riducano il rischio di escalation involontaria.

### **Tre raccomandazioni operative emergono con chiarezza:**

- potenziare la partecipazione italiana e europea alle reti di condivisione delle informazioni marittime regionali (IFC, ReCAAP) e alle missioni di presenza navale nell'Indo-Pacifico;
- rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento nazionali attraverso la diversificazione delle fonti e delle rotte logistiche, riducendo l'esposizione a singoli chokepoints;
- contribuire attivamente alla Strategia Indo-Pacifica dell'UE con risorse adeguate, *capacity building* verso i paesi partner e una presenza diplomatica più strutturata nelle organizzazioni regionali.

L'Indo-Pacifico non è un teatro lontano: è il cuore pulsante dell'economia e della geopolitica globale del XXI secolo.