



CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA
E STRATEGIA MARITTIMA
Roma, Lungotevere delle Armi, 24

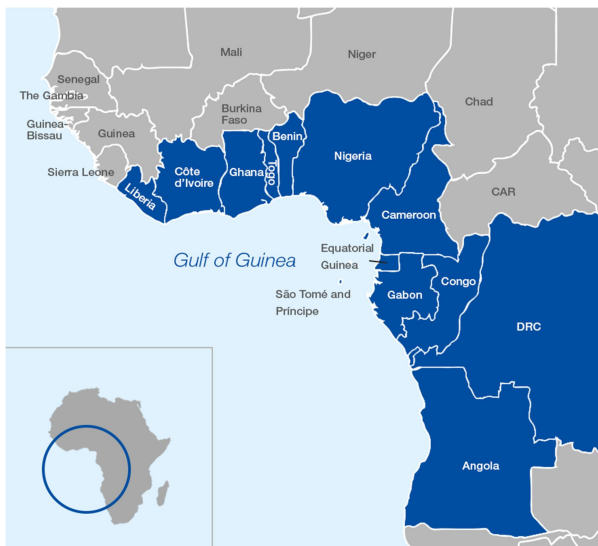
Geopolitica-mente

Riflessioni per capire il mondo
n. 5 – 7 maggio 2023

La pirateria marittima nel Golfo di Guinea

Nelle acque prospicienti le coste del Golfo Persico e dell’Africa orientale il fenomeno della pirateria marittima è gradualmente diminuito e gli interventi contro gli assalti dei pirati sono risultati man mano sempre più efficaci, sia da parte delle Unità navali, sia da parte delle organizzazioni internazionali.

Ciò anche grazie all’applicazione delle misure di protezione passiva adottate dalle compagnie di navigazione e alla presenza di personale di protezione a bordo dei mercantili.



Al contrario, in Africa occidentale il fenomeno ha preso vigore raggiungendo livelli particolarmente preoccupanti. Si tratta di un’importante minaccia alla *security* dei traffici commerciali marittimi, ben nota agli operatori nazionali, ma anche alla stessa Unione Europea.

In particolare, in Nigeria le azioni piratesche sono alquanto diverse rispetto a

quelle in Africa orientale. Innanzitutto, sul piano politico la totalità dei paesi non è né in guerra né da considerare in una precaria situazione politica. Non siamo, quindi, in presenza di conflitti/crisi o situazioni che danno origine a ulteriori forme di rischio, come invece si registra nel Golfo di Aden o anche in Mar Rosso. La presenza internazionale vuole anche supportare e migliorare la cooperazione regionale tra gli Stati del Golfo di Guinea. A tal fine nel 2013 questi hanno adottato il “Codice di Condotta di Yaoundé”, con lo scopo di attuare misure cooperative per debellare il crimine organizzato transnazionale marittimo, con particolare *focus* sugli atti di pirateria.

Tuttavia, la cooperazione regionale potrebbe non essere sufficiente per sradicare un fenomeno che attanaglia prima fra tutti la Nigeria. I fattori che impediscono un efficace smantellamento della pirateria al largo delle coste nigeriane sarebbero molteplici. Primo fra tutti, le Forze di sicurezza nigeriane lamentano pesanti lacune capacitive e di dotazioni per garantire un pattugliamento adeguato delle loro acque, territoriali e oltre, che diventano quindi suscettibili alla proliferazione di criminali marittimi. In secondo luogo, nonostante la Nigeria sia stato il primo paese rivierasco ad adottare una legge federale mirata alla soppressione della pirateria e altri crimini marittimi (*Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act – SPOMO*), l’applicazione delle nuove normative risulta complessa e difficoltosa. Il grave livello di corruzione del sistema militare e giudiziario nigeriano, inoltre, lo rende vulnerabile alle attività di pirati e

criminali che spesso, dietro il pagamento di tangenti, riescono ad ottenere informazioni sulle rotte e sul carico delle navi o a far decadere le accuse contro i membri delle loro reti¹

Gli Stati rivieraschi della regione occidentale sono pienamente legittimati ad agire, sia sotto il profilo giuridico, sia sotto quello del diritto internazionale marittimo, per ripristinare le condizioni di *security* negli spazi marittimi di pertinenza, con proprie organizzazioni e dispositivi. È pertanto evidente che organizzazioni esterne, civili e militari, non possono intervenire direttamente. Di conseguenza è stato necessario stabilire accordi *ad hoc* con i paesi interessati, grazie a rapporti amichevoli tra le parti che hanno individuato adeguati spazi di cooperazione con tutti i soggetti e le forze coinvolte, al fine di conseguire un accettabile grado di stabilità e sicurezza marittima dell'area.

In tali acque è significativa la presenza, ancorché non continuativa, di oltre cento navi mercantili battenti bandiera italiana, suddivise tra circa 25 compagnie di navigazione.

Per quanto riguarda il settore energetico, circa il 70% del petrolio prodotto in Africa proviene da queste aree, dove sono appunto presenti i due paesi maggiori produttori, ovvero Nigeria e Angola. Da qui la necessità di tutelare anche le attività estrattive delle aziende petrolifere che vi operano, tra cui l'ENI (oltre a Exxon Mobil, Chevron, Shell e Total).

Negli ultimi anni il Golfo di Guinea è stata l'area in cui si sono verificati, a livello globale, il maggior numero di attacchi di pirateria e furti armati in mare. Un'area seguita solo da quella dell'Est Asia-Stretto di Malacca. Secondo i dati pubblicati nell'ultimo rapporto annuale dell'*International Maritime Bureau* (IMB), nel 2020 il fenomeno della pirateria a livello globale era cresciuto, con 195 incidenti registrati rispetto ai 162 del 2019. In quell'anno i pirati hanno rapito 135 marittimi a scopo di estorsione. La regione del Golfo di Guinea, da sola, ha avuto il 95% del totale degli eventi, segnalati al largo di Nigeria, Benin, Gabon, Guinea equatoriale e Ghana.

Nel 2021, l'IMB descrive in dettaglio 68 episodi di pirateria e rapina a mano armata contro le navi, in calo rispetto ai 98 incidenti dello stesso periodo dell'anno precedente e totale più basso dal 1994. Ciò nonostante, il Golfo di Guinea continua a essere particolarmente pericoloso per il traffico mercantile.

Per quanto riguarda le tattiche e procedure, la *Piracy TTP (Tactic, Technique & Procedure)* utilizzata dai pirati nell'area del Golfo di Guinea è stata essenzialmente costituita da furti di beni rinvenibili a bordo dei mercantili o anche di petrolio, compiuti in gran parte in acque interne e territoriali, quindi casi di furti armati (*armed robbery*). Inizialmente i soggetti attaccanti operavano pressoché indisturbati, soprattutto nell'area del delta del Niger. Successivamente le tattiche e gli obiettivi delle organizzazioni criminali si sono diversificate ed evolute, operando più al largo e spingendosi anche oltre le 200 miglia nautiche dalle coste, quindi oltre la Zona Economica Esclusiva (ZEE) dichiarata dalla Nigeria. Oggi ai mercantili in transito è raccomandato di mantenere una distanza dalla costa di almeno 200/250 miglia. Infine, l'utilizzo di navi-madre è stato osservato solo negli ultimi anni.

Nei casi di furto di greggio il trasbordo di petrolio nelle modalità *Ship-to-Ship* (StS), processo piuttosto lungo e complesso, può fornire alle forze di sicurezza una considerevole finestra di tempo per intervenire. Inoltre, è bene ricordare che non sono certo diminuiti i casi di attacco in prossimità della costa, nonché ai danni di mercantili fermi in rada o in banchina.

In buona sostanza, sebbene per l'attuale *modus operandi* finora descritto, sussistano analogie con le tattiche utilizzate dai pirati somali, il livello di pericolosità da parte dei pirati (e in generale della criminalità organizzata locale) è risultata particolarmente aggressiva, potendo contare su soggetti meglio armati e più capaci.

Alcuni ostaggi hanno denunciato abusi, tra cui l'amputazione delle dita, o bruciature della pelle. Nei rapimenti è coinvolto un numero alquanto elevato di membri dell'equipaggio e in molti casi lo stesso

comandante, il primo ufficiale e/o il direttore di macchina. Nella gran parte degli eventi i rapimenti sono stati risolti in un periodo di tempo notevolmente inferiore rispetto a quello che, di massima, si registrava al largo delle coste somale. Nel 2018, la durata della prigionia si è concentrata dai 3 a un massimo di 10 giorni, rispetto invece anche agli 11 mesi di durata di sequestro di navi durante il picco della pirateria nel bacino somalo. Sebbene questo non sia uno sviluppo completamente nuovo, negli ultimi tempi i gruppi criminali che operano dal delta del Niger appaiono alquanto più fiduciosi sulle loro capacità di trattenere un numero piuttosto consistente di marittimi. A sua volta, il livello di aggressività sopra accennato, porta anche a pagamenti più elevati.

Per quanto riguarda le iniziative delle organizzazioni internazionali, in Oceano Indiano sono intervenute le Nazioni Unite con specifiche risoluzioni, cui sono seguite numerose iniziative, soprattutto a livello NATO e UE, con operazioni e missioni civili-militari che hanno contribuito al raggiungimento dei risultati che oggi si registrano.

L'Unione Europea il 21 gennaio 2021 ha lanciato il *Coordinated Maritime Presence concept* per il Golfo di Guinea che, tuttavia, si concentra solo su temi di cooperazione e condivisione di analisi e informazioni.

Infine, la recente iniziativa avviata dall'IMO (*International Maritime Organization*), con una risoluzione adottata il 19 maggio 2022 da parte del Comitato per la sicurezza marittima (MSC), con la quale invita "...gli Stati membri, le autorità nazionali, le Nazioni Unite e altre organizzazioni competenti, a prendere in considerazione il rafforzamento dell'applicazione della legge per arrestare e perseguire i pirati nelle giurisdizioni pertinenti, in conformità con il diritto internazionale e i quadri giuridici nazionali, sollecitando gli Stati costieri ad armonizzare le sanzioni penali...".

A differenza di quello che si è visto nel tempo, nel quadrante orientale africano è stata poi sollecitata una migliore *governance* delle soluzioni di protezione e iniziative disponibili

e, soprattutto, nel rispetto comunque della sovranità e integrità territoriale degli Stati costieri. Al riguardo, l'IMO ha sollecitato a sostenere e incoraggiare una più ampia partecipazione a iniziative regionali come lo stesso *Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum* (GoG-MCF/SHADE GoG) e ad altre piattaforme di coordinamento similari, finalizzate a migliorare *safety e security* nella regione e facilitare il rafforzamento dei meccanismi di cooperazione per il pattugliamento e la protezione marittima. In sintesi, l'IMO ha voluto rimarcare l'esigenza di una più efficace e sinergica cooperazione nonché una maggiore collaborazione tra tutte le parti interessate sul contrasto anche delle altre forme di illegalità in mare (traffici illeciti contrabbando, pesca illegale). In particolare, ha richiesto di utilizzare appieno i fondi della cooperazione tecnica (fondo fiduciario per la sicurezza marittima dell'IMO per l'Africa occidentale e centrale), per sostenere il rafforzamento nella regione, in particolare a favore delle capacità di contrasto della pirateria e delle rapine a mano armata. Ciò al fine di cercare di realizzare condizioni maggiormente efficaci per la condivisione delle informazioni tra i meccanismi già esistenti.

A fronte di un progressivo incremento delle minacce e del deterioramento delle condizioni di sicurezza, l'Italia ha attivato un'operazione marittima militare denominata *Gabinia*, che viene condotta attraverso la dislocazione operativa di unità navali nell'area del Golfo di Guinea, area di nostro interesse strategico.

A partire dal 2020, la Forza Armata ha così assicurato la sorveglianza a tutela degli interessi nazionali, con la dislocazione nell'area di unità navali FREMM, con a bordo un'aliquota di personale della Brigata Marina San Marco, (Nave *Rizzo*, *Martinengo* e *Marceglia*), nei periodi da marzo ad aprile e da settembre a dicembre. Nel 2021 nuovamente con Nave *Rizzo*, da marzo a giugno e da settembre a dicembre. Nel 2022 ancora le Fregate *Rizzo* e *Marceglia*, da febbraio a giugno e da settembre a ottobre. Infine, con i Pattugliatori *Borsini* da ottobre a dicembre e *Foscari*, fino al mese di aprile.

Nel 2023 è prevista la dislocazione dei Pattugliatori *Borsini* e *Bettica*. L'Operazione ha dato un contributo tangibile alla *maritime security*, con eventi significativi che hanno visto protagoniste le unità italiane in soccorso a navi mercantili oggetto di attacco pirata o in attività di *law enforcement* a carico di mercantili con condotte illecite. Il 12 marzo scorso si è, inoltre, svolta un'esercitazione antipirateria congiunta nelle acque del Golfo di Guinea. La simulazione ha coinvolto la Centrale Operativa Multi-dominio (COMM) del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), Nave *Foscari*, Confitarma e Assarmatori, il *Company Security Officer* del Gruppo Grimaldi, la Motonave *Grande Luanda*, di bandiera italiana del Gruppo Grimaldi. Il mercantile ha simulato di essere stato attaccato da un barchino di pirati. Dopo aver attivato tutte le procedure interne, l'equipaggio si è rifugiato nella cittadella. Nave *Foscari*, una volta intercettato il mercantile, ha dato via allo sbarco del proprio *boarding team* sulla zona di atterraggio di Nave *Luanda* tramite *fast rope* (tecnica di discesa rapida da elicottero via "cavo" su spazi in cui lo stesso elicottero non può appontare). Una volta a bordo, la squadra di Nave *Foscari* si è diretta verso la plancia per prendere il controllo dell'unità e, successivamente, verso la cittadella per liberare l'equipaggio, sventando di fatto l'operato dei pirati.



Photo: Euronews | Des pirates appréhendés dans le golfe de Guinée.

Da evidenziare altresì un'esercitazione sviluppata con un'installazione *off-shore* dell'ENI in Nigeria, che ha confermato la sinergia raggiunta tra Marina Militare, Confitarma e le compagnie di navigazione associate attive nel Golfo di Guinea, e ha dato prova della professionalità e competenza di tutto il personale militare e civile coinvolto.

Da tempo il Gruppo Grimaldi è, infatti, fortemente impegnato nella formazione, sia a terra che a bordo, per permettere agli equipaggi che operano in aree difficili di gestire situazioni di *stress* e pericolo, tipiche degli attacchi di pirateria.

Le unità navali, inoltre, sfruttano ogni possibile occasione, in particolare all'arrivo o alla partenza nei porti, per svolgere attività addestrativa con le Marine rivierasche. Nell'ambito del concetto europeo di *Coordinated Maritime Presence* (EU CMP) sono state poi svolte delle attività operative e addestrative congiunte da parte di unità navali di Italia, Francia, Spagna, Portogallo e Danimarca.

Infine, dando seguito agli accordi in essere con la fondazione RAVA, le unità si sono fatte carico del trasporto e consegna di materiale medico, destinato alle locali strutture sanitarie. L'ultima attività, in ordine cronologico, è stata condotta da Nave *Borsini* il 13 novembre 2022, che ha consegnato materiale sanitario ed elettromedicale a strutture sanitarie presso il porto di *Point Noire* in Congo. L'evento ha visto la partecipazione di importanti autorità locali e la presenza degli Ambasciatori di Italia e UE in Congo. L'operazione ha promosso nell'area l'ingresso del Ghana all'interno del *Trans Regional Maritime Network* (T-RNM) nell'ambito del progetto *Virtual Regional Maritime Traffic Centre* (V-RMTC).

Gualtiero MATTESI

¹ <https://www.cesi-italia.org/it>

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «Geopolitica-mente»

A cura di: Renato SCARFI

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali
La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.