



## COMMENTO CESMAR NR. 10

### Marittimità cinese: intersezione tra pirateria, pesca e guerra di corsa

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «Commento CeSMar»

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 la fonte .

Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuovere le foto o modificarne gli autori, può contattarci sul sito [cesmar.it](http://cesmar.it). La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.

# Marittimità cinese: intersezione tra pirateria, pesca e guerra di corsa

Una panoramica storica e geopolitica sul ruolo della popolazione civile nell'affermazione della marittimità cinese analizzando il sincretismo tra i fenomeni della pesca, della pirateria e della milizia marittima.

## Matrice storico-culturale

Storicamente risulta alquanto arduo categorizzare il fenomeno della criminalità marittima cinese nelle fattispecie di "pirateria" o di "guerra di corsa", poiché si tende ad applicare modelli frutto dell'esperienza storiografica occidentale. Nondimeno, ai fini della nostra trattazione, è opportuno mettere in risalto la vicinanza e la sovrapposizione tra i fenomeni della pirateria occasionale, della pirateria istituzionalizzata ovvero delle milizie marittime impiegate diffusamente nella storia dell'estremo oriente.



*Figura 1 Un'illustrazione di epoca Qing rappresentate pirati del Mar Cinese Meridionale intenti ad attaccare imbarcazioni civili (Qing Scroll. Maritime Museum Hong Kong)*

Anche se il raffronto con l'attuale scenario geopolitico potrebbe risultare arduo – se non pindarico – la marittimità cinese ha sovente evidenziato, nel corso della sua millenaria storia, la convergenza e la sovrapposizione, in modo ossimorico, tra le attività marittime illecite e quelle lecite, quali commercio, pesca e regolare esercizio della sicurezza sul mare. Sul piano socioculturale la complessità del fenomeno è identificabile in modo esemplificativo nell'etimologia di alcuni sostantivi legati questa tematica; infatti, nel cinese tradizionale non sono presenti parole riconducibili al termine "pirata" nell'accezione occidentale del termine. Per enfatizzare crimini commessi non sulla terra ferma, ma sul

mare, si utilizzava l'associazione “nave” o “mare” al termine di “bandito”, ad esempio: «*Coloro che rubano usando piccole imbarcazioni*: “Ting dào – 艇盜» oppure, «*coloro che rubano stranieri in mari lontani*: Yáng Dào – 洋盜». Il termine «Hǎidào – 海盜» associabile al concetto occidentale di “pirata” è un vocabolo del cinese contemporaneo<sup>1</sup>.

Sul piano storico, gli studi sulla pirateria marittima cinese si dividono in due prospettive di analisi distinte, la prima, di carattere più sociale e interno, viene promossa da studiosi come Dian Murray, Paola Calanca, Daphon Ho e Cheng Weichung, la seconda, all'opposto, si focalizza sul ruolo sopranazionale della pirateria cinese inserendo il fenomeno nelle dinamiche delle relazioni internazionali; tra i maggiori studiosi di questa corrente si menzionano Tonio Andrade, Xing Hang, Bruce Elleman e Maria Grazia Petrucci.<sup>2</sup>

Nel contestualizzare fattispecie quali la milizia marittima cinese, questo articolo farà uso di entrambe le prospettive, poiché risulta interessante osservare, come la pirateria cinese abbia da sempre sviluppato una “*Shadow economy*” in grado di operare parallelamente e congiuntamente al sistema istituzionalizzato<sup>3</sup>. Ugualmente, sul piano internazionale è interessante osservare come la pirateria cinese sia stata sovente uno strumento di politica estera volto al controllo delle attività marittime e al contrasto di ingerenze estere<sup>4</sup>.

Il periodo d'oro della pirateria cinese è considerato dal 1522 al 1810, quando la pirateria fu protagonista nella transizione tra la dinastia Ming (1368 - 1644) e la dinastia Qing (1644 - 1911) e collaborò in modo alterno con le potenze occidentali e il governo imperiale. Al fine di categorizzare il fenomeno in distinte fasi questo ampio periodo viene suddiviso nell'epoca dei Pirati Wakō (1522 – 1574), l'epoca della transizione Ming-Qing (1620 – 1684) e i pirati della fase centrale del Qing (1780 – 1810)<sup>5</sup>. Dopo il 1810 la pirateria cambiò *modus operandi*, ovvero da una struttura macroscopica di squadroni di giunche poste alle dipendenze di un unico comandante, si trasformò in un fenomeno su piccola scala operante in prossimità dei porti aperti ai commerci occidentali<sup>6</sup>.

La pirateria giapponese dei wakō fu la prima a insediarsi stabilmente sulle coste cinesi e approfittando della debolezza dei Ming, effettuò incursioni costiere spingendosi sino alle città dell'entroterra risalendo i bacini fluviali, come avvenuto sullo Yangtze. In questo periodo l'Isola di Formosa divenne rapidamente un *hub* per le attività di pirateria.

Negli anni del colonialismo occidentale, gli europei, su base di opportunità, strinsero spesso accordi con la pirateria locale, come con l'ammiraglio Zheng Zhilong – battezzato cristianamente dai portoghesi

---

<sup>1</sup> T. YASUFUMI, M. EI, *The Suppression of Piracy in the China Seas by the forces of China, Macao and Britain*, in O. ATSUNI (a cura di) *In the Name of the battle against piracy*, Brill, Boston, 2018, p. 199.

<sup>2</sup> P. CONNOLLY and R. J. ANTONY, *A Terrible Scourge': Chinese Piracy and Coastal Defence in Broad Historical Perspective*, in Y. H. TEDDY SIM, ed., *The Maritime Defence of China: Ming General Qi Jiguang and Beyond*, Springer, Singapore, 2017, p. 57.

<sup>3</sup> ROBERT ANTONY, *Piracy and the shadow economy in the South China Sea, 1780–1810*, in Robert Antony ed., *Elusive pirates, pervasive smugglers: Violence and clandestine trade in the Greater China seas* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2010), pp. 99–114

<sup>4</sup> B. A. ELLEMAN, A. FORBES, D. ROSEMBERG (a cura di) *Piracy and Maritime Crime, Historical and Modern Case Studies*, Naval War College papers, New Port, 2010.

<sup>5</sup> P. CONNOLLY, R. J. ANTONY, *'A Terrible Scourge': Chinese Piracy and Coastal Defence in Broad Historical Perspective*, in Y. H. TEDDY SIM, *The Maritime Defence of China: Ming General Qi Jiguang and Beyond*, Springer, Singapore, 2017.

<sup>6</sup> R. ANTONY, *Zhongguo haidao zhi huangjin shidai, 1560–1810* [The golden age of Chinese piracy, 1520–1810], *Dongnan xueshu*, 2002, pp.34–41, e *Like froth floating on the sea: The world of pirates and seafarers in late imperial South China* (Berkeley: Institute of East Asian Studies, University of California, 2003, capitol 2.

con il nome di «Jaspar» – e favorirono il contrabbando in chiave antimperiale<sup>7</sup>. L'ammiraglio Koxinga, figlio di Zheng, fedele ai Ming si insediò nell'isola di Formosa nel 1661 dopo aver scacciato gli olandesi e istituito la base operativa per una flotta di circa tremila giunche. L'ammiraglio Koxinga amministrò le attività marittime con un sistema parastatale, istituendo uno sviluppato sistema di tassazione illecita per la protezione delle navi mercantili. La dinastia Qing, di origine Manchu, debellò la pirateria dall'isola di Taiwan, fedele ai Ming, conquistandola nel 1683 dopo un lungo periodo di scontri.

Per circa un secolo la pirateria cinese rimase sopita, fino a riorganizzarsi alla fine del XVIII secolo come dimostra l'assoldamento della pirateria cinese nella guerra civile vietnamita (1771 – 1802) da parte delle forze del Tay-Son. In questo periodo è doveroso menzionare l'operato dei pirati Cai Qian, che ricostituì il centro di pirateria di Formosa e di Zheng Yi, il quale si coalizzò nel 1805 con altri pirati costituendo la confederazione dei sette squadroni, una flotta di giunche dedite all'assalto di bastimenti europei e all'estorsione di denaro<sup>8</sup>. La moglie di Zheng Yi, Ching Shih, è considerata uno dei pirati più influenti nella storia, difatti, proseguendo nell'attività del marito e alleandosi con Cheun Po Tsai, riuscì a comandare e coordinare con un sistema di leggi una flotta di 300 giunche e quarantamila pirati creando un governo autonomo nel Mare Cinese Meridionale.

Il 1810 segnò lo spartiacque tra la pirateria cinese classica e il suo declino. Infatti, lo sviluppo della marina cinese, i conflitti interni tra gli squadroni di pirati, l'intervento delle potenze occidentali e la crisi sociale del Guandong spinsero i pirati ad accettare l'amnistia proposta dal governo, spesso concessa accompagnata da titoli e ricchezze.<sup>9</sup>

Dopo il 1810 la pirateria assunse una natura più frammentata e localizzata, per esempio la colonia inglese di Hong Kong rappresentò un polo commerciale di grande attrazione per la pirateria costiera; tuttavia, gli attacchi ai *clipper* occidentali furono spesso di debole entità dal momento che le navi risultavano perfettamente in grado di difendersi mediante artiglierie e corazzature, sempre più sviluppate in confronto alle potenzialità offensive dei pirati. Nella Prima Guerra dell'Oppio (1839 – 1842) si osservò un utilizzo della guerra di corsa in epoca imperiale, difatti alcune giunche commerciali cinesi vennero armate e autorizzate dal governo ad agire come *privateers*; queste perpetrarono atti di pirateria anche negli anni successivi al conflitto. Tra il 1850 ed il 1860 la pirateria cinese giovò dei traffici illeciti occidentali e della rivolta del Taiping (1851 – 1864), soppressa dalla dinastia Qing con l'aiuto anglo-francese; questo sostegno permise alle marine occidentali la messa in sicurezza delle vie di comunicazione e l'insediamento stabile e autonomo nei principali accessi marittimi. Tale periodo (1839 – 1949) viene attualmente definito dalla *leadership* politica cinese: «il secolo dell'umiliazione», dal momento che l'intervento occidentale fu determinante nel garantire la sicurezza dei Qing e nel contrastare la pirateria locale, ma, d'altro canto, la dinastia rinunciò all'autonomia commerciale e politica cinese.

La mancata adesione della Cina alla *Dichiarazione di Parigi sul Diritto Internazionale Marittimo* (1856), volta alla regolamentazione di alcune controverse pratiche in uso nell'alto mare<sup>10</sup> e alla messa al bando della guerra di corsa, rientra nel fenomeno d'istituzionalizzazione della pirateria cinese

---

<sup>7</sup> Z. GUANGNAN, Z. GUO HAI DAO SHI, *A History of Chinese Pirates*, Ligong Daxue Chubanshe, Shanghai, 1998, p. 242.

<sup>8</sup> MURRAY, *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*, Stanford University Press, Stanford, 1987 pp. 38, 47, 57.

<sup>9</sup> T. CHANG, TS'AI CH' IEN, *The pirate king who dominates the seas*. v. PEH TI WEI, *Internal security and coastal control: Juan Yuan and pirate suppression in Chekiang, 1799–1809*, *h'ing-shih wen-t'i*, vol. 4, issue 2, 1979, pp. 83–112

<sup>10</sup> Per esempio, l'uso di bandiere neutrali e nemiche nelle attività commerciali in relazione al contrabbando di guerra e il concetto di «effettività» ai fini della definizione di blocco navale.

all'interno della neonata Marina Imperiale, la quale allontanò la criminalità marittima non autoctona dalle coste cinesi. In seguito alla seconda Guerra dell'Oppio, l'apertura obbligata della Cina ai commerci internazionali ai sensi della *Convenzione di Pechino* (1859), implicò il problema della messa in sicurezza delle rotte marittime. Un primo infruttuoso tentativo venne compiuto accettando la presenza di un gruppo navale inglese la "*Lay-Osborn Flotilla*", dal nome del diplomatico Horatio Nelson Lay e del Comandante Sherard Osborn. Questi avrebbero comandato una squadra navale con il compito di sedare la Ribellione del Taiping e combattere la pirateria locale. Nonostante l'approvazione della Regina Vittoria, la casa imperiale cinese non accettò la soluzione inglese, decretando nel 1863 il fallimento dell'iniziativa<sup>11</sup>. Questo episodio spinse il governo cinese a ricercare una progressiva autonomia sul piano navale dagli Stati europei. Con questa finalità, nel 1865 il generale Zuo Zontang avviò il programma di nuove costruzioni navali nel cantiere di Fuzhou. Tuttavia, la mancanza di adeguate tecnologie, in un periodo di radicale progresso nella cantieristica navale, limitarono lo sviluppo della Marina e solamente con l'acquisto di navi dalla Gran Bretagna e dalla Germania si sarebbe costruita la flotta del Beiyang (1870-1888). Quest'ultima, anche detta "Squadra Navale del Nord", fiore all'occhiello della Marina Cinese, ebbe vita breve poiché venne gravemente sconfitta nella battaglia del fiume Yalu (1894) nella Prima Guerra Sino Giapponese e, dopo la battaglia di Weihwei (1895), la flotta cinese più avanzata venne annientata, lasciando la Cina senza una valida squadra navale per circa sessant'anni.

In generale è possibile osservare come nella Cina imperiale, la marittimità si sia sviluppata parallelamente e indipendentemente dalla vocazione terrestre delle dinastie tardo imperiali, impegnate a sedare i conflitti interni e a difendere i confini occidentali dalle incursioni di vari popoli: mongoli, khanati delle steppe, cosacchi e sikh. Pertanto, nonostante le popolazioni costiere abbiano posseduto quattro dei sei elementi che il Mahan<sup>12</sup> riconduce ad una potenza marittima, nello specifico: una grande popolazione, un'ampia disponibilità di risorse naturali, favorevole conformazione della costa e vocazione della popolazione verso la marittimità, il governo imperiale si è dimostrato in più occasioni restio ad uno sviluppo della potenza marittima cinese prediligendo una politica rivolta all'entroterra agricolo. Quest'ultimo punto e l'insicurezza delle frontiere terrestri rappresentano i due elementi del potere marittimo mahaniaco assenti nella Cina Imperiale. In tale conteso le popolazioni costiere hanno sovente agito autonomamente con *modus operandi* più o meno legali per instaurare un'economia marittima autonoma e spesso in contrasto con i dettami imperiali.

La messa in sicurezza delle rotte marittime nell'indopacifico avvenuta alla fine del XIX secolo ad opera delle potenze occidentali porterà ad una riduzione della pirateria che permarrà localizzata in prossimità della costa. Nella prima fase della Cina repubblicana il contrasto alla pirateria fu garantito dalla *gunboats diplomacy* della *Pax Britannica*. Negli anni Venti del XX secolo alcuni casi di pirateria passarono alla storia anche grazie alla rilevanza mediatica; nello specifico si menzionano il sequestro del *Sunning* (1926), l'attacco all'*Anking* (1928) e all'*Haiching* (1929), episodi aventi come movente il furto di beni dei passeggeri presenti a bordo. Degno di nota per l'azione della Royal Navy fu l'Incidente dell'*Irene*, nave da trasporto che venne sequestrata nel 1927 da parte dei pirati della Baia di Daya e liberata dopo uno scontro a fuoco con i sommergibili HMS L4 e HMS L5.

Con la Seconda Guerra Mondiale la pirateria riprese vigore. In tale contesto molti pirati si dedicarono al contrabbando di armi in chiave antigiapponese risultando apprezzati dai movimenti di resistenza

---

<sup>11</sup> JACK J. JERSON, *Horatio Nelson Lay and Sino-British Relations, 1854-1864*, East Asia Research Center, Harvard University, Cambridge, 1972, pp. 198 – 200.

<sup>12</sup> A. T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783*, Dover Publications, New York, 1987, pp. 44 – 89.

tanto da affermarsi come veri patrioti e divenendo delle autorità locali. Il primo atto significativo di pirateria dalla fine della guerra avvenne nel 1947, quando la vittima di un assalto fu la nave olandese da 4.500 tonnellate *Van Heutz*, che rappresentò l'unità più grande mai attaccata nel Mare Cinese Meridionale fino a quel momento<sup>13</sup>.

Nei primi anni della Guerra Fredda, in particolare durante il processo di decolonizzazione, la pirateria riprese vigore divenendo uno strumento simbolico di reazione nei confronti del commercio globale, gestito dalle potenze occidentali<sup>14</sup>. Dal 1959 al 1962 i rapporti britannici hanno contato 232 attacchi di pirateria, oltre a numerosi attacchi alle città costiere, la matrice era riconducibile principalmente ai pirati siamesi "Tawi-Tawi" e spinse l'Australia a intraprendere un'imponente campagna navale volta al contrasto della pirateria del Borneo e dell'arcipelago indonesiano<sup>15</sup>. Durante la Guerra Fredda la pirateria del Mar Cinese Meridionale si internazionalizzò vedendo la partecipazione di pirati filippini, thailandesi, indonesiani e malesi, spesso sostenuti dai governi locali come strumento di politica estera marittima<sup>16</sup>. In quest'ottica si menzionano gli attacchi ai danni dei *boat people* vietnamiti<sup>17</sup> ad opera principalmente di pescatori thailandesi e della pirateria filippina, di cui Isabelo "Beloy" Motemayor fu uno dei principali esponenti per circa un ventennio, fino alla sua cattura avvenuta nel 1975. Con la fine della Guerra Fredda molte organizzazioni terroristiche internazionali, sia di matrice religiosa, sia nazionalista, compirono atti di pirateria, nello specifico si menzionano l'*Abu Sayyaf Group* nelle Filippine, il *Free Aceh Movement* in Indonesia e il *Jamaah Islamiah* in Malesia.

Dalla fine della guerra fredda, la diminuzione di navi militari nell'area ha incentivato la proliferazione della pirateria nelle acque dell'Indopacifico<sup>18</sup>. Tra gli episodi più cruenti si segnala il massacro dell'equipaggio della nave panamegna *Cheung Son*, avvenuto nel novembre 1998, in cui il movente non era il carico di poco valore, bensì il sequestro della nave in modo da riutilizzarla per altri traffici illeciti divenendo come la *Pedro Concord*, ovvero la *Fu Tai*, navi fantasma adibite al contrabbando internazionale.

Negli anni duemila la pirateria si è concentrata principalmente nello Stretto di Malacca vedendo attivo il Movimento separatista *Free Aceh* nell'imboccatura settentrionale del passaggio. Indicativo fu il decremento della pirateria nell'anno 2004, anno del disastroso tsunami e del successivo incremento del numero di navi militari nella regione impegnate a portare supporto umanitario<sup>19</sup>.

Sia nel Mar Giallo che nel Mar Cinese Meridionale la pirateria risulta presente continuativamente da diversi secoli, manifestandosi con potenza variabile a seconda delle possibilità alternative di occupazione della popolazione – pesca e commercio – e delle capacità di contrasto da parte delle forze navali e di polizia d'alto mare. Come evidenziato nella disamina, la pirateria si è spesso integrata in

---

<sup>13</sup> A.D. BLUE, *Piracy on the China Coast*, in *Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 5, Hong Kong, 1965, pp. 84- 85.

<sup>14</sup> C. W. KOBURGER, JR, S. DATANG, *Post-World War II Piracy in the South China Sea*, in B. A. ELLEMAN, A. FORBES, D. ROSEMBERG (a cura di) *Piracy and Maritime Crime, Historical and Modern Case Studies*, Naval War College papers, New Port, 2010, p. 64.

<sup>15</sup> S.EKLÖF, *Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders*, Nordic Institute of Asian Studies, Copenhagen, 2006, pp. 38 – 39.

<sup>16</sup> Ibid., p. 61

<sup>17</sup> v. UNHCR, *The State of the World's Refugees: Fifty Years of Humanitarian Action*, Oxford University Press, London, 2000.

<sup>18</sup> P. LEHR, *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge, London, 2007, p. viii.

<sup>19</sup> v. B.A. ELLEMAN, *Waves of Hope: The U.S. Navy's Response to the Tsunami in Northern Indonesia*, Newport Paper 28, Naval War College Press, New Port, February 2007.

strutture statuali agendo come marina corsara, evidenziando sul piano storico e sociale, una costante interrelazione tra attività marittime lecite, come la pesca e il commercio, illecite e «ibride», ossia attinenti alle flotte corsare, alle milizie marittime e ai pescherecci operanti nelle c.d. «Grey Zone».

La pesca intensiva cinese quale elemento abilitante per operazioni nella “grey zone”



*Figura 2 Peschereccio cinese per la cattura di calamari lungo le coste dell'America Latina (Isaac Haslam/Sea Shepherd via Associated Press)*

In questa disamina è fondamentale introdurre il significativo ruolo della pesca cinese, poiché rappresenta il substrato dal quale hanno potenzialmente origine la pirateria marittima e la Milizia Marittima dell'Esercito di Liberazione.

Se analizziamo le dimensioni del fenomeno, la flotta di pescherecci cinesi è costituita da circa 564.000 imbarcazioni<sup>20</sup> di cui 3.000 sono navi oceaniche per la pesca alturiera in varie aree del globo, segnatamente, lungo le coste africane, nel Mar Argentino e nell'oceano Pacifico, nelle acque prospicienti le Zone Economiche Esclusive (ZEE) di Perù ed Ecuador<sup>21</sup>. A titolo esemplificativo, la magnitudo del fenomeno è evidenziata dal fatto che il 69% delle unità da pesca presenti attorno alla ZEE argentina batte bandiera cinese<sup>22</sup>. La stima numerica dei pescherecci d'altura risulta inoltre inattendibile a causa della presenza di una flotta «invisibile» di navi non dichiarate – poiché non riportate né sui registri e

---

<sup>20</sup> Food and Agriculture Organization of the United Nations, *The state of World Fisheries and aquaculture 2022*, <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/fishing-fleet.html>.

<sup>21</sup> S. LEE MYERS, A. CHANG, D. WATKINS, C. Fu, *How China Targets the Global Fish Supply*, in *The New York Times*, Sept. 26, 2022.

<sup>22</sup> JAMES FRANCIS WHITEHEAD, *Maritime conflict heats up as China's fishing fleet goes dark in Argentine waters*, in *Couthouse News Service (WEB)*, 28 gennaio 2022.

né su sistemi di tracciamento –, a tal riguardo si stima che delle 3000 unità sopra menzionate solamente 900 risultino visibili ai sistemi di monitoraggio<sup>23</sup>.

Oltre alla presenza di “pescherecci fantasma” i principali reati commessi dalla flotta peschereccia cinese sono l’incursione in ZEE di altri Stati, la pesca di specie protette e la distruzione dell’ambiente marino.

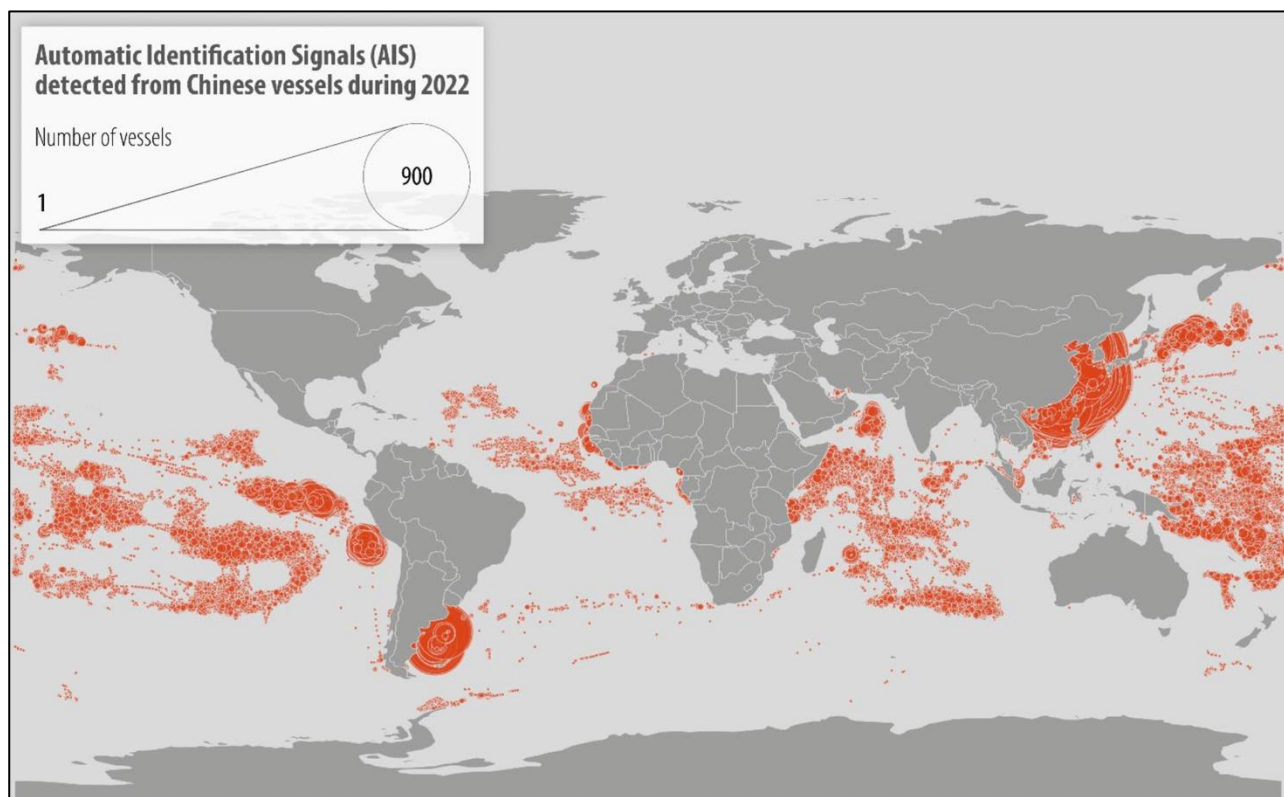


Figura 3 Tracce AIS (Automatic Identification System) riconducibili a pescherecci Cinesi nell'anno 2022 (Dati: Global Fishing Watch database) (EPRS - European Parliamentary Research Service)

La pesca intensiva si rende necessaria, primariamente per l’alimentazione della popolazione cinese e, secondariamente, quale strumento di influenza geopolitica atta alla territorializzazione di spazi marittimi e ad operazioni nelle c.d. “grey zone”. In Cina la pesca rappresenta una delle principali fonti di nutrizione e la flotta garantisce una quantità variabile dai 12 ai 14 milioni di tonnellate di pescato annui, rappresentanti il 14% dello sforzo ittico mondiale<sup>24</sup>; considerate anche le importazioni la Cina consuma circa il 60% del pescato del pianeta<sup>25</sup>. La pratica della pesca intensiva, spesso condotta nell’illegalità e non dichiarando le catture, ha un devastante impatto ambientale, tanto che molte specie delle zone battute dai pescherecci cinesi hanno subito una diminuzione della popolazione del 30% rispetto al 1950; in particolare, nella zona della barriera corallina del Mar Cinese Meridionale alcune specie si sono estinte negli ultimi anni.<sup>26</sup> La sicurezza alimentare legata alla pesca rappresenta un *dossier* sensibile per la aree del pianeta in via di sviluppo, in particolare quelle costiere e densamente popolate.

<sup>23</sup> AA.VV., D. PAULY (a cura di), *Role and impact of China on world fisheries and aquaculture*, Policy Department for Structural and Cohesion Policies Directorate-General for Internal Policies, PE 733.101- December 2022, p. 14.

<sup>24</sup> F. SCHOLAERT, Graphics: STÉPHANIE PRADIER, SAMY CHAHRI, *Chinese distant water fishing fleet*, infographic, EPRS - European Parliamentary Research Service Members' Research Service, PE 747.900, maggio 2023.

<sup>25</sup> AA.VV., D. PAULY (a cura di), *Op. cit.*, p. 25.

<sup>26</sup> Sumaila, UR and Cheung, WWL, 2015, 'Boom or bust: The future of fish in the South China Sea', The Ocean Canada Partnership, Ocean Canada, <https://oceancanada.org/boom-or-bust-the-future-of-fish-in-the-south-china-sea/>.

Difatti, l'insicurezza legata all'alimentazione potrebbe innescare una serie di crisi socio-politiche destabilizzando ulteriormente l'area più popolata del pianeta.

Al fine di preservare l'ambiente marino e al contempo evitare *escalation* politiche, legate alla contesa delle zone di pesca, sono stati istituiti degli strumenti di regolamentazione e sorveglianza, che però hanno evidenziato scarsi risultati pratici. Infatti, seppur il controllo della pesca richieda un approccio multilaterale, quest'ultimo risulta difficilmente conseguibile nel contesto geopolitico dell'Indopacifico. Per esempio, l'operato di organizzazioni quali il *Regional Fisheries Management Organisation* (RFMO) è reso vano dalla volontà cinese di non cedere il proprio monopolio in un contesto di forte competizione marittima e in un clima di marcata polarizzazione degli altri Stati costieri nella competizione sino-statunitense<sup>27</sup>.



*Figura 4 Nel marzo 2009 la nave oceanografica USNS Impeccable venne circondata da 5 imbarcazioni cinesi, perlopiù navi per law enforcement marittimo e pescherecci affiliati alla milizia (U.S. Navy photo #090308-N-0000X-004).*

In generale la flotta di pescherecci cinesi rappresenta un paniere capacitivo che permette, ad enti statuali e non statuali, di poter condurre un ampio ventaglio di operazioni, quali l'assistenza marittima, il supporto umanitario, il concorso alla *Maritime Situational Awareness*, il *law enforcement* marittimo e in alcuni casi l'*harrassment* di altre navi. Quest'ultima fattispecie avviene principalmente negli spazi marittimi contestati e ultimamente non soltanto nei confronti di imbarcazioni civili, ma persino nel contrasto di navi delle forze armate e forze di polizia di altri Stati.

---

<sup>27</sup> P. KHEMAKORN, *Sustainable management of pelagic fisheries in the South China Sea region*, United Nations — The Nippon Foundation, November 2006.

[https://www.un.org/depts/los/nippon/unff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/khemakorn\\_0607\\_thailand.pdf](https://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/khemakorn_0607_thailand.pdf)

Nel Mar Giallo le attività di pirateria sono sovente riconducibili ai locali pescatori, per l'affinità delle imbarcazioni impiegate, la vicinanza alle coste cinesi e per il fatto che gran parte degli attacchi avvengono nei mesi di carenza di pescato ovvero quando il governo cinese impone dei periodi di fermo<sup>28</sup>. La violenza dimostrata dai pescatori del Mare Giallo nei confronti della Guardia costiera sudcoreana tende a fare coincidere il tessuto sociale che compie atti di pirateria con i pescatori cinesi; in tale ambito si segnalano lo speronamento di una motovedetta coreana da parte di un'imbarcazione di pescatori nel 2016 e l'uccisione di un ufficiale coreano nel 2011<sup>29</sup>. Sempre più spesso i pescatori cinesi sono spinti dall'inquinamento delle acque costiere a dedicarsi alla pesca illegale in prossimità di altri Stati oppure a rivolgersi a forme di pirateria d'opportunità compiendo traffici illeciti ed estorsioni.

Le flottiglie di pescherecci cinesi, operando congiuntamente con unità di supporto, come la *Hai Feng 718*<sup>30</sup>, costituiscono uno strumento a forte connotazione *expeditionary*, che seppur ibrida, può destabilizzare le comunità marittime in molteplici aree del globo, spaziando dagli Stati dall'indopacifico alle coste argentine. Le *Distant Water Fleets* operanti in Zone Economiche Esclusive di altri Stati – circa 39 di cui 22 nel continente africano – sono finanziate con sussidi statali pari a 2,4 miliardi di dollari annui, mentre la generica flotta di pescherecci d'alto mare riceve 68 milioni di dollari<sup>31</sup>.



Figura 5 16 novembre 2011: Unità Navali della Guardia Costiera sudcoreana cercano di fermare un gruppo di pescherecci cinesi nel Mar Giallo. In tale occasione vennero sparati 278 colpi di avvertimento. (Yonhap News)

Gli eventi più significativi che riguardano l'uso di pescherecci per operazioni di carattere ibrido e attualmente considerati *case studies* sono: l'*harassment* dell'*USNS Impeccable* (2009), la collisione

---

<sup>28</sup> Ivi, p. 12.

<sup>29</sup> ALEXANDER MITCHELL HYND, *When Chinese Fishermen Become "Pirates" in the Yellow Sea*, in *The Diplomat*, 17 ottobre 2016.

<sup>30</sup> S. Lee Myers, A. Chang, D. Watkins, C. Fu, *cit.*

<sup>31</sup> AA.VV., D. PAULY (a cura di), *Op. cit.*, p. 41.

tra pescherecci cinesi e giapponesi nei pressi delle Isole Senkaku (2010), la crisi nazionalista delle Senkaku (2012) e l'ingerenza di pescherecci cinesi scortati da navi della Guardia Costiera sulle *Scarborough Shoal* ai danni dei pescatori filippini (2012)

In relazione all'associazione tra le attività di pesca e la milizia marittima il Pentagono ha dichiarato che la Cina «*sta costruendo una flotta di pescherecci dello Stato per armare la sua milizia marittima attiva nel Mar Cinese Meridionale*»<sup>32</sup>.

Il Mare Cinese Meridionale, oltre ad essere teatro di frizione convenzionale tra la superpotenza statunitense e quella cinese, presenta, al contempo, un complesso problema legato alla *maritime security*<sup>33</sup>. Secondo il *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (RECAAP) le attività di pirateria nel sud est asiatico hanno avuto un incremento marginale del 2% nell'ultimo anno, con un totale di 84 attacchi di cui 83 sono considerati "*armed robbery*"<sup>34</sup> e solamente uno di pirateria, dal momento che quest'ultima identifica attacchi nell'alto mare, quindi non assimilabili a quelli perpetrati nei *choke point* asiatici. Nell'ultimo anno solamente un evento è riportato nel Mar Cinese Meridionale contro i 55 dello stretto di Singapore<sup>35</sup>. I dati positivi sulla pirateria del Mar Cinese Meridionale possono essere ricondotti alla forte militarizzazione di questo spazio marittimo, alla presenza di attività di *Law Enforcement* atte al contrasto della pesca illegale oppure all'assenza di segnalazioni ufficiali da parte delle autorità competenti.

---

<sup>32</sup> US- Department Of Defence, *China Military Power*, 2017 cit. in AA.VV., D. PAULY (a cura di), *Role and impact of China on world fisheries and aquaculture*, Policy Department for Structural and Cohesion Policies Directorate-General for Internal Policies, PE 733.101- December 2022, p. 67.

<sup>33</sup> LORENZO DI MURO, *La sfida cinese alla superpotenza passa per Malacca*, in *Limes "Gerarchie delle Onde"*, nr. 7, 2019.

<sup>34</sup> Definizione tratta dalla RECAAP di "*Armed robbery against ship*": «*any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of "piracy", committed for private ends and directed against a ship, or against persons or property on board such ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea*». Viceversa la definizione di "*piracy*" tratta dalla UNCLOS e ripetuta dalla RECAAP è la seguente: «*(a) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private end by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship, or against persons or property on board such ship; (ii) against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; ».*

<sup>35</sup> RECAAP, *Annual Report 2022 - piracy and armed robbery against ships in Asia*, p. 5. <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202022.pdf>

## Pirateria contemporanea

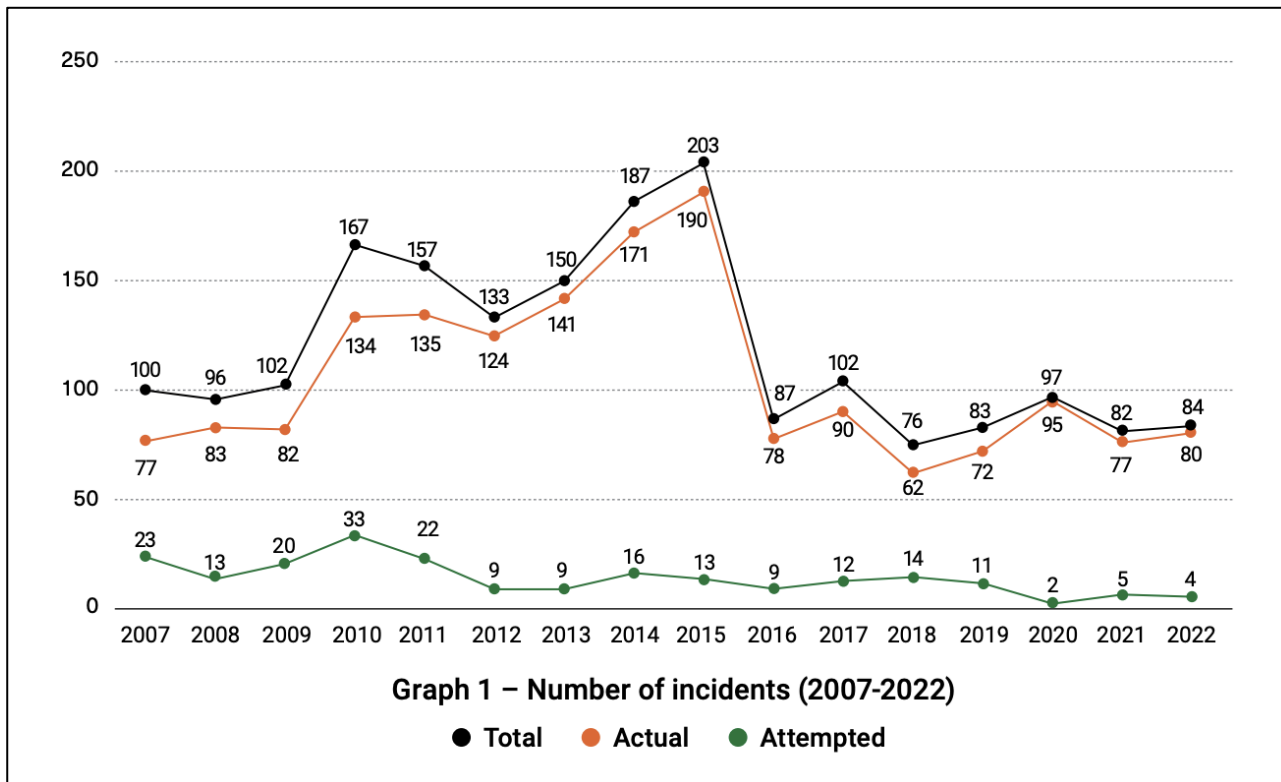


Figura 6 Andamento degli attacchi di pirateria o “armed robbery” nel sud est asiatico (RECAAP)

Nel sud est asiatico, diversamente dal caso somalo o della Guinea, la cooperazione internazionale nel contrasto alla pirateria è fortemente limitata dalle rivendicazioni territoriali e dalle tensioni tra gli stati rivieraschi. Infatti, disconoscendo reciprocamente la sovranità in alcuni spazi marittimi e non autorizzando la c.d. “hot pursuit<sup>36</sup>” di pirati nelle acque di altri stati limitrofi, si impedisce la costituzione di un effettivo *Safe And Secure Environment* marittimo con leggi e procedure internazionalmente riconosciute, condivise e applicate. Inoltre, la *Maritime Domain Awareness*, presupposto fondamentale per la condotta delle operazioni di *maritime security*, risulta deficitaria di dati sul fenomeno della pirateria, poiché non esiste una banca dati condivisa e attendibile e molti eventi non vengono registrati.

Una simile criticità è riscontrabile sul piano giuridico poiché nell’ordinamento cinese non è presente il «reato di pirateria», pertanto la giurisprudenza riconduce questa tipologia di crimini a fattispecie generiche come il furto, l’omicidio e il sequestro. L’assenza di un reato di pirateria non permette una completa analisi della questione poiché molti casi non vengono segnalati alla comunità internazionale. Inoltre, in ambito di pirateria la copertura mediatica è pressoché assente. Difatti i rapporti dell’*International Maritime Organization* e dell’*International Maritime Bureau* risultano sovente incompleti ed erronei, come avvenuto per la *SBI Athena*, battente bandiera delle Isole Marshall, il cui assalto avvenuto il 27 marzo 2016 risulta geolocalizzato in una fattoria della provincia di Jiangsu<sup>37</sup>.

La Repubblica Popolare si pone come un attore chiave nel combattimento della pirateria internazionale sia nel Sud Est Asiatico, sia nell’Oceano Indiano. In tale contesto la Repubblica Popolare adotta sovente soluzioni unilaterali ovvero propone un approccio multilaterale indipendente dalle organizzazioni

<sup>36</sup> Inseguimento costante ed effettivo di imbarcazioni sorprese in atti di pirateria.

<sup>37</sup> IAN MILDEN, *Pirates Of The Yellow Sea: Who They Are And Why They Engage In Piracy*, in *World Outlook*, Dartmouth College Hanover, 2019, pp 8 – 10.

occidentali. Nel novembre 2023 si è svolta un'imponente esercitazione di antiterrorismo e antipirateria a guida cinese chiamata "Aman Youyi-2023" che ha coinvolto Malesia, Vietnam, Laos, Cambogia e Thailandia.

Un episodio che ha visto scelte unilaterali nella gestione del problema della pirateria nel sud est asiatico è avvenuto nel 2019, quando, in seguito ad un incremento degli attacchi, la Cina innalzò il livello di *security* delle proprie navi mercantili transitanti per Malacca. Gli altri Stati rivieraschi percepirono questo episodio come un tentativo di strumentalizzazione del fenomeno della pirateria per giustificare un intervento di *low enforcement* della Marina militare cinese in un tratto di mare necessario per la tutela della *Belt and Road Initiative* marittima. Inoltre, tale scelta avrebbe favorito la chiusura del *Mare Nostrum* Cinese meridionale e la proiezione militare nell'Indopacifico.

Nel Corno d'Africa la Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione (PLAN) è presente da ormai quindici anni e ha dispiegato 120 assetti navali e scortato più di 7000 navi. In sintesi, in Cina si assiste ad un emblematico paradosso riconducibile al fatto che, nonostante l'efficace contrasto della pirateria internazionale in aree esterne, esiste una poco conosciuta pirateria domestica attiva lungo le coste cinesi, in particolare quelle prospicienti al Mar Giallo, bacino marittimo marcato da dispute per le risorse ittiche, dall'inquinamento ambientale e dalla conflittualità tra le coree.

### La Milizia Marittima Cinese

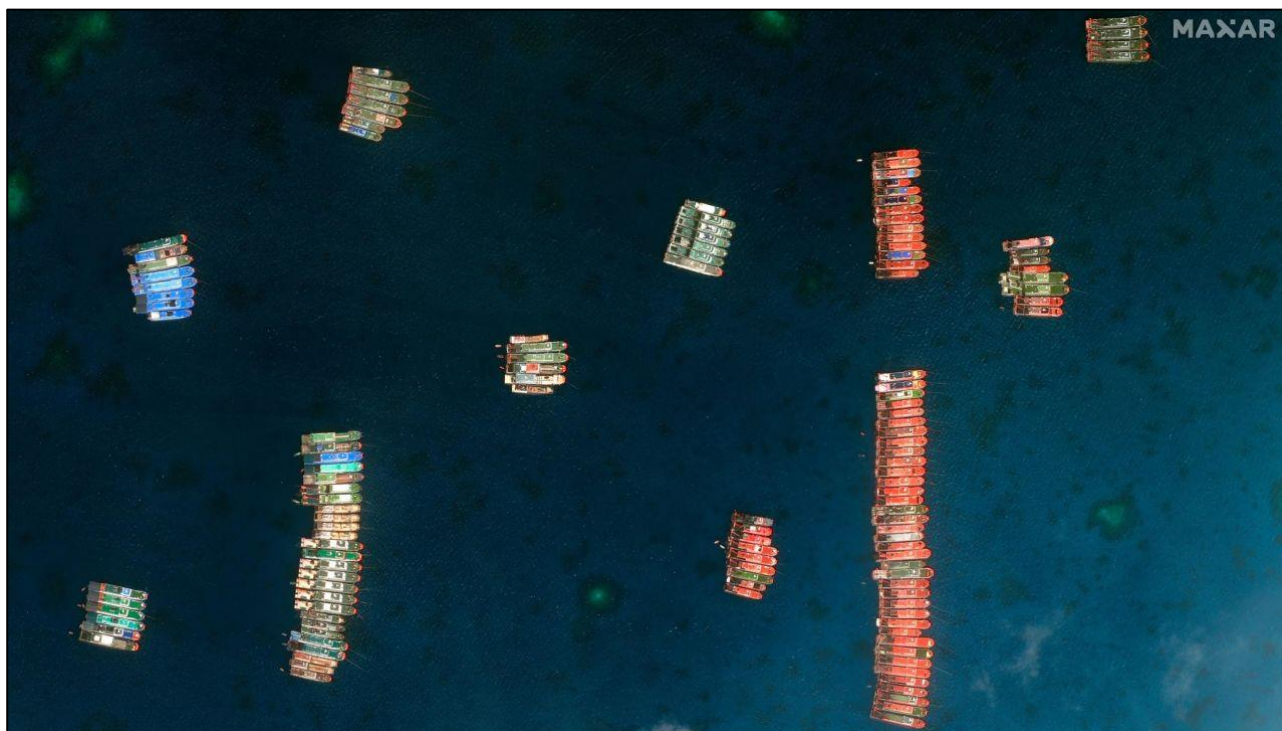


Figura 7 Unità navali della PAFMM ormeggiate "a pacchetto" presso il Whitsun Reef, area contesa del Mar Cinese Meridionale (Maxar Technologies/AP)

I *target* della pirateria domestica cinese sono solitamente *bulk carriers* ormeggiate in porto o alla fonda, nello specifico il principale obiettivo degli assalti è rappresentato dal furto di carburante, delle scorte di bordo anziché del carico; a dimostrazione del basso livello di organizzazione del fenomeno. Le navi assaltate battono solitamente una bandiera di comodo, poiché trattasi di Stati che antepongono la bassa tassazione e la non incisività delle regolamentazioni alla sicurezza del proprio naviglio e degli equipaggi.

Data la debolezza geopolitica di molti di questi Stati, l'intervento della comunità internazionale, ossia delle istituzioni cinesi, risulta assente o quantomeno non immediato<sup>38</sup>.

Storicamente la guerra di corsa veniva associata all'impiego di unità mercantili per danneggiare le attività economiche del nemico, che oggi potremmo sostituirle dal termine «*competitor*», attaccando le fonti della sua ricchezza e destabilizzando la struttura socioeconomica. Un significativo momento del diritto internazionale marittimo, in forte rinnovamento rispetto alla tradizione consuetudinaria delle sue norme, fu l'abolizione della guerra di corsa, avvenuta per mezzo del Congresso di Parigi del 1856. Da allora, nonostante casi sporadici nella Guerra Civile Americana e nella Seconda Guerra Mondiale, gli scontri marittimi saranno combattuti tra forze navali istituzionalizzate nel quadro del naviglio militare di uno Stato.

Tralasciando qualsiasi riferimento all'epoca classica dei corsari, siano essi i *sea dogs* inglesi<sup>39</sup>, i corsari di Saint-Malo<sup>40</sup> oppure, per citare un esempio nazionale, il capitano Giuseppe Bavastro, in epoca contemporanea, il *modus operandi* della Milizia Marittima Cinese (*People's Armed Force Maritime Militia* – PAFMM) possiede dei tratti riconducibili al fenomeno della guerra di corsa, arricchito di una componente asimmetria e ibrida che permette operazioni nelle c.d. «*grey zone*», alterando gli equilibri economici e politici, evitando al contempo, scontri diretti con i *competitor* regionali<sup>41</sup>. La PAFMM è definita non casualmente “la terza forza navale<sup>42</sup>” dopo la Marina dell'Esercito di Liberazione (*People's Liberation Army Navy* – PLAN) e la Guardia Costiera.

Al fine di contestualizzare la PAFMM in modo quanto più esaustivo, si tenterà di fornire un quadro giuridico della fattispecie. Nel diritto internazionale la definizione di milizia non è universalmente riconosciuta, in genere si converge verso la seguente descrizione: «*Un gruppo militare o paramilitare, che è non è composto da soldati di professione ma da normali cittadini, che è addestrato per compiti militari in caso di necessità o come forza di riserva a supporto delle forze regolari*».<sup>43</sup>

Un altro aspetto dibattuto consiste nell'attribuzione alla PAFMM dello *status* di “combattente legittimo”. Secondo l'Art. 1 della convenzione dell'Aia del 1907 si stabilisce chiaramente che i doveri e i diritti *in bello* non si applicano solamente alle forze armate, ma anche alle milizie o ai corpi volontari purché posseggano un fisso e distintivo emblema<sup>44</sup>. La regola dell'uniforme non viene però adottata in ambito marittimo dal momento che il concetto di divisa viene applicato macroscopicamente alla nave da guerra che, pertanto, deve appartenere alle Forze Armate di uno Stato, dunque iscritta nel registro delle navi militari, essere comandata da un ufficiale di marina e avere come equipaggio personale inquadrato militarmente.<sup>45</sup> Dalla definizione di atto di aggressione delle Nazioni Unite si può inoltre ricondurre allo

---

<sup>38</sup> IAN MILDEN, *Op. cit.*, pp. 13 – 14.

<sup>39</sup> Citando i più celebri: Francis Drake e Walter Raleigh.

<sup>40</sup> I più noti sono René Duguay-Trouin e Robert Surcouf.

<sup>41</sup> S. LUO, J. G. PANTHER, China's Maritime Militia and Fishing Fleets A Primer for Operational Staffs and Tactical Leaders, in *Military Review*, Gennaio-Febbraio, 2021, p. 7.

<sup>42</sup> CONOR M. KENNEDY ANDREW S. ERICKSON, *China Maritime Report No. 1: China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Maritime Militia: Tethered to the PLA*, in U.S. Naval War College Digital Commons, marzo 2017. <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/1>.

<sup>43</sup> J. GEBHARD, *Militias*, In Worlfrum R. (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. VII, Oxford University Press, Oxford, 2012, p.227.

<sup>44</sup> Regulations Respecting the Laws and Customs of War on Land, Annex to the Hague Convention IV Respecting the Laws and Customs of War on Land, October 18, 1907

<sup>45</sup> W. H. VON HEINEGG, “Warship,” in Worlfrum R. (ed.), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. X, pp. 790-802. G. VENTURINI, 1907 Hague Convention VII, Commentary, note 4, p. 122

Stato la responsabilità delle azioni di un gruppo combattente, assimilabile alla milizia, che agisce per suo conto e in collegamento con esso. Altrimenti, le navi della PAFMM non essendo *in toto* assimilabili a navi militari, possono essere tuttavia paragonate alle navi ausiliarie di uno Stato, dotate del diritto di legittima difesa, oppure in caso di *ius in bello* alle navi mercantili impegnate in attività belliche. Dal *Manuale di San Remo* si evince invece che i pescherecci costieri, anche sotto il controllo di un comandante belligerante, non sono considerabili oggetto di attacco militare se svolgono “innocentemente” le loro normali mansioni e non si oppongono al diritto di visita<sup>46</sup>. Se nello *ius in bello* risulta agevole inserire la milizia marittima in un quadro giuridico sufficientemente definito, viceversa, in tempo di pace, l'area di applicabilità del diritto marittimo su questa fattispecie diventa più incerta e complessa. Incertezza e complessità sono proprio elementi che favoriscono l'asimmetria d'impiego della PAFMM.

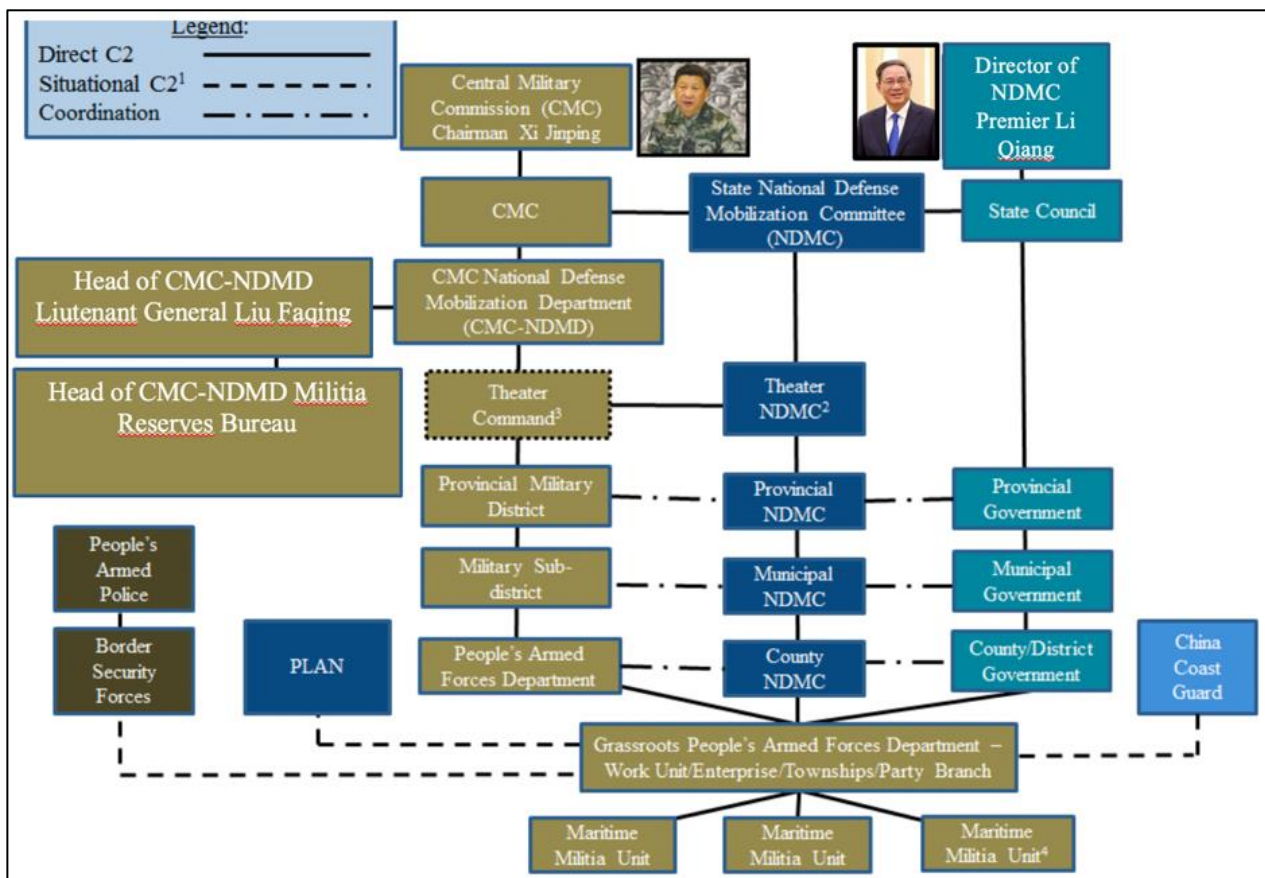


Figura 8 Catena di Comando delle Unità navali della Milizia Marittima dell'Esercito di Liberazione, le quali risulterebbero collegate alle Istituzioni, sia a livello provinciale, sia a livello nazionale (aggiornamento a partire da CONOR M. KENNEDY ANDREW S. ERICKSON, *China Maritime Report No. 1: China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Maritime Militia: Tethered to the PLA*, in U.S. Naval War College Digital Commons, marzo 2017)

La Grand Strategy della Repubblica Popolare Cinese si avvale di due strumenti non convenzionali e sovrapponibili per alterare gli equilibri nell'Indopacifico senza provocare uno scontro diretto; segnatamente: la flotta di pescherecci d'altura (*Distant Water Fishing Fleet*) e la Milizia Marittima. Le unità navali inquadrare nelle precedenti fattispecie sono un espediente di natura ibrida per la

<sup>46</sup> International Institute of Humanitarian Law, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 1995, Artt. 47 – 48.

territorializzazione di spazi marittimi, lo sfruttamento di risorse ittiche ed energetiche nonché la ridefinizione della libertà di navigazione nell'area. Sul piano strategico entrambi gli strumenti costituiscono un mezzo per proiettare l'influenza economica e politica. Molti pescherecci d'altura risultano inoltre inquadrati nella milizia marittima cinese costituendo una forza stimata di 3.720 persone e 310 imbarcazioni, pre-posizionata per la difesa degli spazi marittimi rivendicati<sup>47</sup>. Considerando anche le imbarcazioni costiere si possono raggiungere stime che superano le 100.000 unità navali.

L'impiego della Milizia è previsto nell'ordinamento cinese dall'articolo 55 della Costituzione della Repubblica Popolare del 1982 e dall'Art. 22 della Legge sulla Difesa Nazionale del 1997. Nel libro bianco cinese per la difesa del 2000, la difesa dei confini marittimi viene definita: «*un sistema di gestione interforze e con la partecipazione civile. Un sistema comandato dalle Forze Armate, ma condiviso con le autorità civili*»<sup>48</sup>. In tale contesto, la milizia marittima cinese viene considerata una forza navale di riserva – da non confondere con le reali forze di riserva<sup>49</sup> –, che operando parallelamente alle forze armate regolari, viene comandata dai rappresentanti locali della PLA (*People's Liberation Army*). Lo stesso Presidente Xi Jinping ha avuto diretta conoscenza della Milizia in qualità di *deputy director* del *Nanjing Military Region National Defense Mobilization Committee* dal 2000 al 2003. Lo status della milizia, come forza armata separata, corrisponde alla pratica di condurre una “*joint military, law enforcement and civilia defence*” (军警民联防), sia sotto il controllo diretto della PLA, sia con la direzione di altri attori presenti nella struttura di difesa e sicurezza cinese<sup>50</sup>. La natura ibrida e asimmetrica della milizia marittima la rende idonea a svolgere missioni volte alla difesa nazionale, alla sicurezza interna e al soccorso umanitario. L'addestramento, l'organizzazione e il comando vengono assicurati dai Distretti Militari Provinciali con il concorso di altri dipartimenti legati alla sfera marittima, come l'Amministrazione per la Sicurezza Marittima e la Guardia Costiera. Alcune fonti riferiscono che l'addestramento della PAFMM venga svolto direttamente dalla PLAN, con personale militare in uniforme della milizia<sup>51</sup>. All'interno della PAFMM sono presenti unità definite “*Distaccamenti Specializzati della Milizia Navale*” (海军民兵专业分队), che ricevono un addestramento incentrato sul *warfighting* convenzionale in modo da inquadrarsi più efficacemente in operazioni congiunte al fianco della regolare Marina dell'Esercito di Liberazione in caso di conflitto. Negli ultimi anni l'alto livello di professionalizzazione e militarizzazione di alcuni vertici della PAFMM li ha distaccati dalle attività legate alla pesca e all'economia marittima per dedicarsi prettamente ad attività di carattere militare<sup>52</sup>. Il

---

<sup>47</sup> CONOR M. KENNEDY ANDREW S. ERICKSON, *China Maritime Report No. 1: China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Maritime Militia: Tethered to the PLA*, in U.S. Naval War College Digital Commons, marzo 2017, p. 18.

<sup>48</sup> Information Office of the State Council of PRC, *China's National Defense in 2000*, Beijing, October 2000, accessed 18 November 2020.

<sup>49</sup> Inquadrate nelle forze armate e nel Comitato di Mobilizzazione nazionale.

<sup>50</sup> C. M. Kennedy, A. S. Erickson, *China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Tethered to the PLA*, in *China Maritime Report No. 1 March 2017* china Maritime Studies Institute U.S. Naval War College Newport, Rhode Island, p. 1.

<sup>51</sup> Anche se la maggior parte del personale della PAFMM non utilizza uniformi durante l'assolvimento del servizio, alcune, le uniformi della milizia marittima possiedono un simbolo che raffigura le lettere “MB”, abbreviazione della parola cinese “milizia”: “*minbing*”. v. C. M. KENNEDY, A. S. ERICKSON, *China's Third Sea Force, The People's Armed Forces Maritime Militia: Tethered to the PLA*, in *China Maritime Report No. 1 March 2017* china Maritime Studies Institute U.S. Naval War College Newport, Rhode Island, p. 19.

<sup>52</sup> Questa considerazione è frutto di studi incentrati sulla Provincia di Hainan, operante nel Mar Cinese Meridionale. Il reclutamento di veterani della Marina dell'Esercito di Liberazione all'interno della PAFMM avviene in particolare nella Milizia Marittima della città di Sansha. v. C. M. KENNEDY, A. S. ERICKSON, *op. cit.*, p. 20.

finanziamento della milizia è sia su base regionale che nazionale, di conseguenza viene stimolata la partecipazione sinergica delle autorità militari e civili, sia delle province sia degli enti centrali. I leader della milizia sono alle dipendenze dei comandanti della PLA locale, i quali elaborano gli ordini di operazione. Inoltre, i rappresentanti politici regionali, coinvolti nella struttura di comando della PAFMM, permettono il controllo del partito comunista cinese sulle attività della milizia. La gestione interforze e *civil-military* delle operazioni è responsabilità del comandante distrettuale della PLA, che, nelle regioni frontaliere – come nelle Isole Paracelso –, è chiamato a integrare la Milizia Marittima nel sistema di difesa degli spazi marittimi con compiti ibridi di sorveglianza, interdizione e polizia d'alto mare.

Di massima, negli incidenti marittimi deliberati, la PAFMM è posta sotto al comando tattico della PLAN. La piattaforma principale per il Comando, Controllo e Comunicazioni (C3) degli assetti navali della PAFMM è il sistema satellitare cinese *Beidou*, che oltre a riportare la posizione delle navi può essere impiegato per lo scambio di messaggi di testo<sup>53</sup>. Sempre più frequentemente i pescherecci armati cinesi operano in gruppi numerosi e coordinati con l'intento di saturare i sistemi di *Maritime Domain Awareness* e le capacità di *Maritime Security* degli altri Stati costieri. Nel 2016, 230 pescherecci scortati da Unità della Guardia Costiera hanno violato la sovranità giapponese sulle Isole Senkaku, provocando l'intervento nipponico. Nel 2019 la Marina Filippina ha segnalato la presenza di 275 pescherecci cinesi in prossimità dell'Isola Bailand (Arcipelago delle Spratly), rivendicata dalla Repubblica Popolare. In tale occasione, alle accuse di costituire una "*maritime guerrilla*", l'ambasciatore cinese a Manila ha ribadito che si tratta di normali pescherecci sprovvisti di alcun tipo di armamento<sup>54</sup>.

Già dal 1992 la Marina Militare della Repubblica Popolare Cinese iniziò una serie di operazioni ibride, la cui natura oggi sarebbe affidata alla PAFMM per evitare un coinvolgimento diretto delle Forze Armate e realizzare al contempo una costante situazione di *deception*. Nel citato caso alcune motovedette della PALN sferrarono trenta abordaggi ad unità mercantili in navigazione nel Mare Cinese Meridionale, con il fine di estorcere false dichiarazioni volte al successivo sequestro del carico in un porto definito formalmente "sicuro".<sup>55</sup> A partire dagli anni duemila molte operazioni simili alla precedente – se non più rischiose – hanno coinvolto *de facto* esclusivamente la PAFMM, per esempio nel marzo del 2009 la Milizia Marittima di Sanya ha condotto operazioni di *harrassement* della nave statunitense per ricerche oceanografiche USNS *Impeccable*, circondata da cinque imbarcazioni della milizia in un'area posta circa 75 miglia a sud dell'Isola di Hainan<sup>56</sup>.

Esistono infine casistiche documentate che evidenziano un coinvolgimento diretto della PAFMM nelle operazioni della Marina dell'Esercito di Liberazione, ad esempio durante la rapida mobilitazione delle navi della milizia nell'incidente delle *Scarborough Shoal* dell'aprile del 2012, oppure nel corso del blocco navale del *Second Thomas Shoal* del febbraio 2014 e nel respingimento, avvenuto sempre nel 2014, delle imbarcazioni vietnamiti dalle acque contese in cui operava la piattaforma *off-shore* CNOOC HYSY-981<sup>57</sup>. Approfondendo l'incidente delle *Scarborough Shoal*, in esso si evidenzia la funzione di *early warning* della unità navali della PAFMM, le quali avvertirono il *Boarder Defense Force Control Station* del porto di Tanmen (Hainan) dell'arrivo delle forze navali filippine (BRP *Gregorio del Pilar*)

---

<sup>53</sup> A. S. ERICKSON, C. M. KENNEDY, *Meet the Chinese Maritime Militia Waging a 'People's War at Sea'*, in *The Wall Street Journal*, 30 marzo 2015.

<sup>54</sup> HUSEYIN KORKMAZ, *Hybrid warfare and maritime militia in China*, in Anadolu Agency (WEB), 02 luglio 2020.

<sup>55</sup> NICOLÒ CARNIMEO, *Storie (vere) di pirati dei nostri tempi*, in *Limes: "L'Indo-Pacifico non è pacifico"*, n°6, 2020.

<sup>56</sup> M.J. GREEN, J. SCHAUS, J. DOUGLAS, Z. COOPER, K. H. HICKS, *Countering Coercion in Maritime Asia - The Theory and Practice of Gray Zone Deterrence*, Center for strategic & international studies, maggio 2017.

<sup>57</sup> C. M. KENNEDY, A. S. ERICKSON, *op. cit.*, p. 9.

permettendo l'attivazione dell'agenzia di *Law Enforcement* (*China Marine Surveillance*, attualmente inquadrata nella Guardia Costiera).

Negli ultimi anni le Unità Navali della PAFMM hanno subito un piano di ammodernamento che ha visto l'aggiunta di armi leggere, cannoni ad acqua – concepiti teoricamente per la lotta antincendio –, sistemi per l'assorbimento di urti da collisione e scafi rinforzati. Se si analizzano i mezzi della PAFMM si osserva un netto vantaggio della milizia nei confronti dei corrispettivi mezzi dalla guardia costiera filippina, in particolare i pescherecci armati della PAFMM hanno una lunghezza di 59m e un dislocamento di 750 tonnellate, superiore alle 330 tonnellate della classe *Parola* filippina.



Figura 9 Esercitazione di posa di mine da parte di imbarcazioni civili nei pressi della base di Sanya (U.S. GOVERNMENT)

Inoltre, alla PAFMM viene assegnato il compito di diffondere la marittimità nazionale nell'opinione pubblica, rendendola partecipe dell'importanza degli interessi marittimi per la prosperità della Cina e il conseguente dovere di difenderli da ingerenze esterne. Nei confronti dei *competitors* marittimi la PAFMM mette in evidenza un sentimento di coesione tra la popolazione civile e la Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione applicando spesso tattiche di guerra psicologica<sup>58</sup>. In sintesi, la PAFMM possiede finalità strategiche e tattiche. Tra le prime si annoverano la capacità di raccolta informativa (*information gathering*), la possibilità di occupare uno spazio marittimo per successive rivendicazioni e l'*harrassement* di altre navi, civili e militari. Tra le seconde si annoverano le operazioni di carattere psicologico e di influenza su un'area marittima contesa.

In sintesi, la Milizia Marittima Cinese rappresenta un importante caso di studio nell'attuale panorama navale dal momento che si inserisce nelle pieghe del diritto internazionale marittimo e utilizza tattiche

---

<sup>58</sup> E. Kania, The PLA's Latest Strategic Thinking on the Three Warfares, in Jamestown: China Brief 16.13, 22 August 2016.

ibride ovvero legate alla *mosaic warfare*, ossia un complesso coordinato di assetti asimmetrici diluiti in un ampio spazio marittimo.

## Conclusioni

Il presente studio ha cercato di approfondire tre fenomeni della marittimità cinese apparentemente distinti quali la pirateria marittima, la pesca intensiva e la Milizia Marittima, fornendo al contempo una prospettiva storica e geopolitica. La prima risulta fondamentale per comprendere i caratteri antropologici dell'insicurezza marittima dei mari prospicienti la Cina, in particolare del Mar Cinese Meridionale. La seconda ha invece lo scopo di inserire i sopracitati ambiti nel più ampio contesto dell'espansionismo marittimo cinese e nel *balance of power* tra le potenze regionali e internazionali presenti nell'Indopacifico, in modo particolare nel confronto sino-statunitense.

In questo contesto, la pirateria, la pesca e la milizia marittima risultano elementi strumentali di natura ibrida aventi lo scopo rispettivamente di: monopolizzare la sicurezza in uno spazio marittimo, proiettare la propria influenza globalmente e assicurare il potere marittimo cinese nella regione.

Marzio Pratellesi