



COMMENTO
CESMAR



Sicurezza nell'Oceano Atlantico orientale

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 60 – febbraio 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.

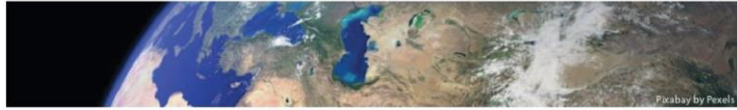


Credit: Report 2025 sulla sicurezza marittima della Marine National e del MICA Center

Sicurezza marittima nel golfo di guinea

Pirateria, traffici illeciti e cooperazione regionale

Riferimento bibliografico: MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center), Capitolo 2 — *Gulf of Guinea*, in *2025 Maritime Security Annual Report*, Ministère des Armées et des Anciens Combattants / Marine Nationale Française, Brest, Francia. Redatto sotto l'autorità del Comandante Thomas Scalabre. Edizione aggiornata al 31 dicembre 2025. Disponibile su: www.fms.marine.defense.gouv.fr



Introduzione

Il Golfo di Guinea rappresenta da oltre un decennio uno dei teatri più complessi della sicurezza marittima globale. Storicamente epicentro della pirateria africana, la regione ha conosciuto un ciclo di ascesa e declino dei crimini marittimi che riflette fedelmente le dinamiche socioeconomiche, politiche e ambientali dei paesi costieri dell'Africa occidentale e centrale.

Il rapporto annuale 2025 del MICA Center dedica un'analisi articolata e documentata a quest'area, rivelando che, pur avendo superato il picco drammatico del 2020, la criminalità marittima nel Golfo di Guinea ha registrato nel 2025 una preoccupante inversione di tendenza. Pirateria, rapina a mano armata, furto di petrolio, narcotraffico e pesca illegale si intrecciano in un ecosistema criminale complesso che sfida le capacità di risposta degli stati regionali e della comunità internazionale.

La criminalità marittima nel golfo di Guinea nel 2025

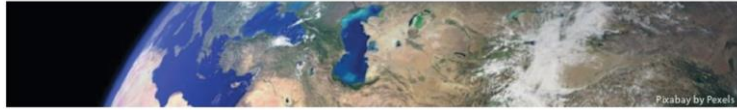
Il 2025 ha interrotto una tendenza al ribasso che durava dal 2020 — anno record con 134 incidenti totali — e ha segnato una decisa risalita della criminalità marittima nella regione. I dati quantitativi sono inequivocabili: 41 episodi di rapina a mano armata, con un aumento del 115% rispetto ai 19 registrati nel 2024, e 11 atti di pirateria vera e propria, con un incremento del 57%. Il totale di 52 incidenti significativi resta comunque lontano dai livelli del 2020, con una riduzione del 66% rispetto a quel picco storico, ma la direzione della tendenza è preoccupante e merita un'analisi approfondita.

La distribuzione geografica degli eventi è significativa. La zona più colpita è quella compresa nel triangolo che unisce l'isola di Bioko, l'isola di São Tomé e Libreville, coincidente con la Joint War Listed Area (JWLA): si tratta di un'area ad altissima concentrazione di traffico marittimo, riccamente dotata di risorse petrolifere offshore e caratterizzata da una sorveglianza navale ancora insufficiente. Una seconda zona di attività, più sporadica ma altrettanto preoccupante, è emersa al largo delle acque della Zona Economica Esclusiva nigeriana, a circa 100 miglia nautiche dalla costa, in un'area dove la presenza navale nigeriana dovrebbe teoricamente fare da deterrente.

La maggior parte degli attacchi significativi è ascrivibile a due gruppi criminali distinti. Il primo, originario del sud-est della Nigeria (Akwa Ibom), opera prevalentemente nella Zona 1 e ha già all'attivo una serie di attacchi documentati risalenti al 2021. Il secondo, di attività più episodica, sarebbe basato nello Stato del Bayelsa e avrebbe operato nella Zona 2. Tra gli episodi più gravi dell'anno si segnalano: l'abbordaggio della MV BITU RIVER il 17 marzo, con 10 marinai sequestrati per 27 giorni; l'attacco alla MV ORANGE FROST il 30 maggio, con un marittimo ancora non liberato alla data di chiusura del rapporto; l'assalto alla petroliera LPG CGAS SATURN il 3 dicembre, con 9 ostaggi e un ferito. In quest'ultimo caso, la Marina portoghese ha dispiegato la nave pattuglia CENTAURO per assistere l'equipaggio rimasto a bordo, in un gesto che testimonia la necessità di una risposta internazionale rapida.

Accanto alla pirateria offshore, il rapporto documenta circa un centinaio di sequestri di persona nelle vie d'acqua interne del Delta del Niger — fiumi, canali, lagune — che colpiscono quasi esclusivamente imbarcazioni passeggeri locali che operano sui corsi d'acqua della regione. Questo fenomeno, strutturale e ricorrente, è gestito da gruppi armati locali che sfruttano la complessità orografica del Delta — circa 42.000 km² di canali, paludi e laghi — per nascondersi e operare con relativa impunità.

Sul versante del narcotraffico, il 2025 è stato un anno di sequestri eccezionali. La Marina francese e le marine partner hanno intercettato un totale di 24,278 tonnellate di cocaina nel Golfo di Guinea,



per un valore di mercato stimato di 1,58 miliardi di euro. Tra le operazioni più significative si segnala l'intercettazione del 22 settembre al largo del Golfo di Guinea, con 9,6 tonnellate sequestrate — record annuale per l'area — e quella del 17-18 ottobre al largo di Madera, con 2,373 tonnellate di cocaina su una go-fast diretta verso la penisola iberica. Quest'ultima intercettazione è particolarmente significativa perché si tratta della prima documentazione di un'azione diretta su una rotta transatlantica verso la Penisola Iberica, confermando l'evoluzione e l'adattamento dei traffici.

Il furto di petrolio — attraverso l'illecito bunkeraggio, la manomissione degli oleodotti e la raffinazione artigianale — rimane infine una piaga strutturale. Secondo i dati della Nigeria Extractive Industries Initiative (NEITI) relativi al periodo 2009-2018, il valore del petrolio rubato supera i 41,9 miliardi di dollari, con un volume di 49 milioni di barili all'anno. Il fenomeno può aver interessato fino al 25% della produzione nazionale. In risposta, le autorità nigeriane hanno lanciato la seconda fase dell'Operazione Delta Sanity nei primi mesi del 2025.

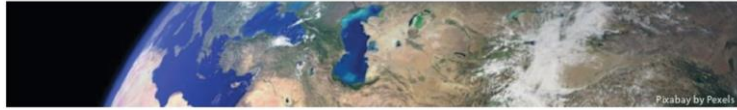
Conseguenze geopolitiche

La risalita della criminalità marittima nel Golfo di Guinea nel 2025 non è un fenomeno isolato, ma il riflesso di dinamiche geopolitiche profonde che attraversano l'intera Africa occidentale e centrale. La pirateria nel Golfo di Guinea — a differenza di quella somala, che aveva radici prevalentemente nell'assenza dello Stato — affonda le sue radici in una crisi strutturale di governance, giustizia distributiva e gestione delle risorse naturali che riguarda soprattutto la Nigeria e i suoi vicini.

Il Delta del Niger è la metafora più eloquente di questo fallimento: una delle regioni più ricche di petrolio al mondo, eppure abitata da popolazioni che vivono in condizioni di povertà estrema, con ecosistemi marini devastati dall'inquinamento petrolifero e ittico impoverito dalla pesca industriale illegale straniera. Il senso di "espropriazione" delle risorse locali — un tema ricorrente nella letteratura sulla pirateria del Golfo di Guinea — alimenta un ciclo di risentimento sociale che i gruppi armati locali trasformano in azione criminale. Il rapporto del MICA Center lo riconosce esplicitamente: la pirateria è radicata in una combinazione di fattori tra cui il senso di privazione legato allo sfruttamento delle risorse nazionali, l'inquinamento marino e atmosferico derivante dall'industria petrolifera, e un ambiente geografico che favorisce la dissimulazione e la fuga.

Sul piano geopolitico regionale, il progressivo deterioramento della sicurezza in diversi paesi del Sahel — con i colpi di stato in Mali, Burkina Faso e Niger — ha avuto un effetto diretto sulla stabilità delle rotte di traffico illecito. Il Sahel è diventato l'estensione terrestre delle rotte marittime del narcotraffico, fungendo da corridoio verso il Nord Africa e, da lì, verso l'Europa. Questa connessione rende inscindibili la sicurezza marittima del Golfo di Guinea e la stabilità politica dei paesi saheliani, legando la problematica a dinamiche geopolitiche molto più ampie che includono la presenza di gruppi jihadisti, la proliferazione di milizie armate e la crisi dei governi di transizione.

Il progressivo disimpegno della Francia dall'Africa occidentale — con il ritiro delle truppe dal Mali e dal Niger — solleva interrogativi sull'equilibrio delle capacità di sicurezza regionale. L'Operazione CORYMBE della Marina francese rimane un presidio fondamentale, ma la sua efficacia dipende dalla collaborazione con le marine costiere locali, che a loro volta risentono delle instabilità politiche dei rispettivi paesi. La riconfigurazione del partenariato di sicurezza franco-africano in questa regione è dunque una variabile geopolitica di primo piano per il futuro della sicurezza marittima nel Golfo di Guinea.



Conseguenze strategiche

Dal punto di vista strategico, il rapporto MICA 2025 offre spunti di riflessione di grande rilevanza. La prima e più importante è relativa alla natura multidimensionale della minaccia: la criminalità marittima nel Golfo di Guinea non si combatte soltanto in mare, ma richiede un approccio integrato che comprenda la lotta alla corruzione, il rafforzamento istituzionale, la diversificazione economica e la risoluzione dei conflitti sull'accesso alle risorse. L'Architettura di Yaoundé — il sistema di coordinamento della sicurezza marittima adottato dai paesi dell'Africa occidentale e centrale nel 2013 — rappresenta il tentativo più strutturato di rispondere a questa necessità di approccio integrato, ma i suoi risultati rimangono diseguali.

Sul piano operativo, il 2025 ha confermato l'importanza crescente della cooperazione navale multinazionale. L'esercitazione GANo 2025 — Grand African NEMO — ha visto la partecipazione di 18 marine africane con circa 60 unità navali, mobilitando circa 4.000 militari. Il fatto che la Marina mauritana, in cooperazione con Capo Verde, abbia condotto un'operazione reale antidroga prima ancora della chiusura dell'esercitazione dimostra che questa cooperazione non è solo simbolica ma produce risultati operativi concreti. Allo stesso modo, l'esercitazione Obangame Express guidata da US AFRICOM contribuisce al miglioramento dell'interoperabilità e della condivisione della situational awareness marittima.

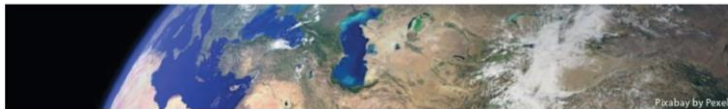
Una sfida strategica emergente riguarda l'adattamento dei quadri giuridici nazionali alla realtà del narcotraffico marittimo. Il rapporto MICA evidenzia che l'unico momento in cui i trafficanti sono veramente vulnerabili è durante la fase di trasporto marittimo, quando il carico è fisicamente accessibile in alto mare. Per sfruttare questa finestra di opportunità, i comandanti delle navi da guerra che intercettano i sospettati devono essere dotati di poteri di polizia giudiziaria, con procedure rapide e coordinate con le autorità giudiziarie nazionali. Questo richiede riforme legislative che molti paesi della regione non hanno ancora implementato, e una cooperazione giudiziaria internazionale che va ben oltre il semplice coordinamento operativo delle marine.

La tecnologia emerge come variabile strategica rilevante sia dal lato della minaccia che della risposta. I trafficanti hanno dimostrato capacità di innovazione notevole — dai sommergibili semiautonomi intercettati negli anni recenti ai go-fast ad alta velocità che operano su rotte transatlantiche — mentre le forze di sicurezza faticano a stare al passo. Investimenti in sorveglianza aerea, droni marittimi e condivisione automatizzata dei dati di intelligence sono priorità strategiche che la comunità internazionale deve affrontare con maggiore urgenza.

Conseguenze marittime

Le conseguenze strettamente marittime dei fenomeni descritti nel rapporto sono molteplici e interconnesse. Sul piano della navigazione commerciale, la risalita del numero degli incidenti di pirateria e rapina a mano armata nel 2025 ha ripercussioni dirette sui premi assicurativi per le navi che transitano nella Joint War Listed Area. La JWLA comprende alcune delle acque più trafficate dell'Africa occidentale, attraverso le quali transitano navi petroliere, bulk carrier e portacontainer diretti verso i principali porti regionali: Lagos, Abidjan, Tema, Lomé, Douala, Libreville. Un aumento del rischio percepito si traduce inevitabilmente in costi operativi più elevati per gli armatori, che si riflettono sui prezzi delle merci e sulle economie dei paesi importatori.

La pratica ormai consolidata dai pirati è quella di tentare di forzare le cittadelle — gli spazi protetti



dove l'equipaggio si rifugia in caso di attacco — e ciò rappresenta un'escalation preoccupante delle tattiche criminali. In passato, la presenza di una cittadella ben attrezzata era considerata sufficiente a scoraggiare o vanificare la maggior parte degli attacchi; oggi, i pirati si presentano con attrezzi specializzati progettati appositamente per violarle. Questo richiede un aggiornamento continuo degli standard costruttivi e procedurali per le cittadelle, che le compagnie armatoriali devono incorporare nelle proprie politiche di sicurezza.

Il problema della pesca IUU merita una riflessione particolare per le sue conseguenze marittime di lungo periodo. Secondo i dati citati nel rapporto, la pesca illegale nel Golfo di Guinea provoca perdite economiche per oltre 2 miliardi di dollari all'anno, ha ridotto del 30% le riserve ittiche costiere del Ghana rispetto agli anni 2000 e si attesta a livelli ben superiori alla media globale del 15% degli stock pescati. Questo impoverimento degli stock ittici ha effetti diretti sulla sicurezza alimentare di milioni di persone che dipendono dalla pesca artigianale costiera, alimentando le tensioni sociali che a loro volta nutrono il bacino di reclutamento della criminalità marittima. È un circolo vizioso la cui rottura richiede un impegno multilaterale che va dalla sorveglianza navale fino alla diplomazia della governance degli oceani.

La presenza del narcotraffico marittimo aggiunge infine una dimensione di rischio specifica per la sicurezza delle navi mercantili: il fenomeno delle "contaminazioni" di carico — dove balle di cocaina vengono nascoste a bordo di navi cargo a insaputa dagli equipaggi — espone gli armatori a rischi legali e operativi rilevanti, inclusi sequestri delle navi e arresti degli equipaggi nei porti di destinazione.

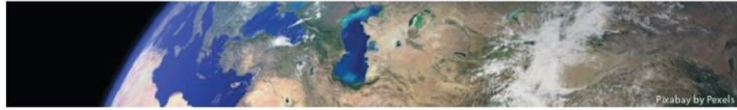
Conseguenze per l'Italia

Le conseguenze per l'Italia delle dinamiche descritte nel capitolo dedicato all'Oceano Atlantico Orientale del rapporto MICA 2025 sono più dirette e significative di quanto possa sembrare a prima vista.

L'Italia è attore imprescindibile nelle dinamiche di sicurezza del Golfo di Guinea sotto molteplici profili: come paese con interessi economici rilevanti nella regione, come membro dell'Unione Europea impegnata nei programmi di *capacity building* africani, come paese destinatario finale di parte del flusso di cocaina che transita per l'Africa occidentale, e infine come paese con una significativa presenza navale nelle acque atlantiche.

Sul piano economico, l'Italia ha interessi diretti nel settore energetico dell'Africa subsahariana: ENI è uno dei principali operatori petroliferi del Golfo di Guinea, con attività in Nigeria, Congo, Angola, Ghana e altri paesi della regione. La sicurezza delle operazioni offshore, delle infrastrutture portuali e delle navi che trasportano petrolio estratto da piattaforme italiane o con partecipazione italiana è dunque una questione di interesse nazionale diretto. Un deterioramento della sicurezza marittima nella regione — come quello segnalato nel 2025 — si riflette sui costi operativi e sul profilo di rischio degli investimenti italiani in Africa.

Sul piano del narcotraffico, il rapporto conferma che il Golfo di Guinea è diventato il principale hub di transito per la cocaina destinata all'Europa, con quasi il 40% del flusso complessivo che transita per l'Africa occidentale. L'Italia, con i suoi porti mediterranei — Gioia Tauro in testa, ma anche Genova, La Spezia e Napoli — è uno dei principali punti di approdo di questa cocaina nella fase terminale del percorso. La straordinaria quantità intercettata nel 2025 — oltre 24 tonnellate nel solo Golfo di Guinea — è solo la punta dell'iceberg di un traffico che la DEA e l'UNODC stimano in proporzioni molto più elevate. Ogni tonnellata non intercettata nel Golfo di Guinea ha altissime



probabilità di finire sui mercati europei, e una quota significativa di quella cocaina alimenta il mercato italiano.

Il rapporto segnala esplicitamente l'Italia tra i paesi con "presenza sostenuta" nel Golfo di Guinea, insieme a Spagna, Portogallo, Marocco e Mauritania. La Marina Militare italiana partecipa regolarmente alle esercitazioni multinazionali nella regione e contribuisce alla cooperazione con le marine africane. La pattuglia portoghese CENTAURO intervenuta in soccorso della CGAS SATURN ricorda che la risposta rapida di una nave militare europea può fare la differenza tra un sequestro risolto e una tragedia. L'Italia conferma la buona attitudine a confermare una significativa presenza, non solo in chiave umanitaria, ma come investimento in una catena di sicurezza che ha effetti diretti sulla protezione degli interessi nazionali.

Conclusioni

L'Atlantico Orientale nel 2025 presenta un quadro che potremmo definire di "stabilità fragile": i livelli di criminalità marittima restano lontani dai picchi del 2020, ma la tendenza al rialzo registrata nell'anno impone vigilanza e risposta strutturata. La pirateria non è stata sconfitta, ma si è trasformata: più organizzata, più tecnologicamente attrezzata per violare le protezioni passive delle navi, più integrata in reti criminali che si estendono dal Delta del Niger fino ai mercati della cocaina europei.

Le raccomandazioni che emergono dall'analisi sono chiare. A livello regionale, l'Architettura di Yaoundé deve essere rafforzata con risorse adeguate e con un'attenzione maggiore ai fattori strutturali — governance, equità nella distribuzione delle risorse, lotta alla corruzione — che alimentano il bacino di reclutamento della criminalità marittima. A livello operativo, la cooperazione navale multinazionale — nelle forme già sperimentate con GANo, CORYMBE e Obangame Express — deve essere intensificata e resa più flessibile, con meccanismi di risposta rapida agli incidenti in atto. A livello giuridico, i quadri normativi nazionali devono essere adattati per consentire alle marine di tradurre le intercettazioni in successi giudiziari duraturi.

Per l'Italia, la raccomandazione principale è quella di elevare la sicurezza marittima nel Golfo di Guinea a componente esplicita della propria strategia africana, integrando la presenza navale con programmi di *capacity building*, cooperazione giudiziaria e investimenti nei paesi costieri della regione. Il mare del Golfo di Guinea è lontano dalla Penisola italiana, ma le sue onde arrivano fino alle coste del Mediterraneo.