



### La Guinea

Fino a pochi anni fa erano i pirati somali a incutere terrore assaltando le navi che attraversavano il Golfo di Aden e viaggiavano al largo delle coste dell'ex colonia italiana. Sconfitta e rientrata l'emergenza della guerra di corsa somala il problema della pirateria però non ha lasciato il continente africano. Dalle acque dell'Oceano Indiano la piaga del banditismo compiuto attraverso piccole imbarcazioni veloci si è spostata nell'Oceano Atlantico, per l'esattezza nel Golfo di Guinea: il luogo divenuto oggi la Mecca dei pirati moderni.

A lanciare l'allarme e mettere in guardia sulla criticità della situazione al largo delle coste della Nigeria, del Camerun, del Togo, del Benin e della Guinea sono stati due fattori: un report dell'International Maritime Bureau che ha evidenziato come sempre più navi vengano attaccate nelle acque del Golfo. E poi, ad aver impressionato l'opinione pubblica internazionale è stato l'ultimo episodio di pirateria avvenuto il 15 agosto quando imbarcazioni di pirati nigeriani hanno assaltato due navi cargo e hanno sequestrato 17 persone: nove marinai cinesi e otto ucraini.

Il report dell'Imb, attraverso dati e statistiche, mette a nudo la problematica della pirateria nel Golfo di Guinea in maniera immediata e lapidaria. Leggendo il testo quello che emerge è che dei 75 marinai che quest'anno sono stati presi in ostaggio 62 si trovavano nelle acque del Golfo di Guinea. Il 73% di tutti i rapimenti in mare e il 92% dei sequestri è avvenuto a 65 miglia nautiche al largo delle coste dell'Africa occidentale e delle 9 navi colpite in tutto il mondo 8 erano al largo della costa nigeriana. Se i dati permettono di comprendere lo stato attuale delle cose e danno una visione immediata della portata del problema, occorre però, a questo punto, analizzare gli episodi più paradigmatici avvenuti negli ultimi anni per riuscire a capire chi sono i pirati nigeriani, quale tipo di strategia adottano, cosa li differenzia dai loro omologhi somali e quali interventi e quali politiche risultati essere vincenti nel Corno d'Africa dovrebbero essere riproposte lungo le coste atlantiche per mettere così fine al fenomeno.

La pirateria nel Golfo di Guinea ha iniziato a intensificarsi a partire dal 2013 arrivando a registrare un'impennata di attacchi contro le navi mercantile nel 2016, 2017. E parallelamente all'incremento delle azioni si è assistito anche a un cambio di strategia da parte dei pirati. Se prima l'obiettivo erano soprattutto le petroliere, dalle quali veniva rubato il greggio per poi essere rivenduto alle raffinerie illegali, con gli anni l'obiettivo dei banditi del mare sono divenuti i membri degli equipaggi. La presa in ostaggio dei marinai e la richiesta di riscatto si è rivelata meno impegnativa e più redditizia e questa strategia era la stessa praticata anche dai pirati somali che spesso lavoravano per conto dell'organizzazione jihadista Al Shabaab che in questo modo otteneva parte dei proventi con cui finanziare la guerriglia islamista nel Paese.

## Nuove rotte dei pirati

Scritto da Paolo Mauri x insideover.com  
Mercoledì 28 Agosto 2019 00:14 -

---

I pirati nigeriani non hanno nessun legame con le formazioni della galassia dell'estremismo islamico ma in passato sono stati resi noti alcuni collegamenti tra quella che veniva chiamata "petro-pirateria" e il gruppo ribelle MEND (Movimento per l'Emancipazione del Delta del Niger).

Negli ultimi anni i banditi nigeriani si sono fatti conoscere per alcuni sequestri spettacolari: nel 2017 sono stati catturati sei membri di un equipaggio tedesco, nel 2018 12 marinai svizzeri e poi a luglio 2019 10 lavoratori turchi, sino ad arrivare all'azione di Ferragosto che è stata così commentata da Dominic Nitiwul, ministro della Difesa ghanese, sulle pagine de Le Monde, "le minacce alla sicurezza marittima trascendono le frontiere e influenzano il commercio internazionale. Una minaccia per un paese costiero è una minaccia sia per tutti i paesi costieri ma anche per quelli dell'entroterra. Il mare è l'autostrada del commercio mondiale e la volontà dell'Africa di creare una zona di libero scambio continentale non può avere successo senza un dominio marittimo sicuro".

I danni, in termini economici, che provoca la pirateria non è possibile quantificarli con precisione anche se un'analisi dettagliata di questo aspetto l'hanno fatto i due ricercatori Eric Pichon e Marian Pietsch nel loro studio sottoposto all'Europarlamento. Leggendo il testo si evince che la pirateria è un problema non solo regionale ma di portata globale e a sostegno di questa tesi il report ricorda che l'80% del commercio globale avviene via mare e che secondo alcune stime la guerra corsara causa perdita annue che si aggirano intorno ai 25 miliardi di dollari a causa del pagamento dei riscatti, dei costi delle assicurazioni, delle rotte alternative che impongono costi più alti di navigazione e dei danni che il fenomeno provoca anche alla pesca e al turismo.

Da una prospettiva Europa, considerando la dipendenza del vecchio continente dagli idrocarburi russi, il Golfo di Guinea risulta essere un'alternativa di vitale importanza per quel che riguarda l'approvvigionamento di risorse energetiche. L'Unione Europea importa infatti il 4% del suo gas e il 10% del suo petrolio dai paesi del Golfo e in virtù di questo è facile capire come la pirateria non sia soltanto un problema africano ma interessi in modo diretto anche l'occidente.

Quali quindi le soluzioni? Da un lato adottare la strategia di cooperazione militare attuata nel Corno d'Africa dove Paesi europei hanno inviato le proprie navi da guerra per far da scorta ai mercantili e dove, unico caso dopo la fine della seconda guerra mondiale, le cinque potenze planetarie (Cina, Usa, Gran Bretagna, Russia e Francia), hanno schierato i propri uomini per un obiettivo comune. E poi è necessario andare alle radici delle cause della pirateria, come l'emarginazione sociale di alcuni gruppi etnici, l'altissima corruzione e anche l'alto tasso di disoccupazione che affligge alcune regioni costiere; come dimostra la situazione del delta del Niger dove oltre il 40% della popolazione è senza lavoro e l'80% delle famiglie vive al di sotto della soglia di povertà. Un problema che si manifesta nel mare, quello della pirateria, ma che si risolve partendo dalla terra ferma.