

**MICHELE AVINO**

---

Intel Analysis on Global Terrorism [ Maggio 2009]



*La pirateria marittima  
Analisi Geopolitica ed  
Osservazione degli effetti*

MICHELE AVINO – Intel Analysis on Global Terrorism [Maggio 2009]

MICHELE AVINO – Intel Analysis on Global Terrorism [Maggio 2009]

---

© Michele AVINO  
Autoriproduzione  
m.avino@gmail.com  
<http://digilander.libero.it/micheleavino/>

## Introduzione

L'impennata degli eventi di pirateria a largo delle coste somale ha fatto registrare una rinnovata attenzione verso la problematica della sicurezza degli approvvigionamenti marittimi lungo la direttrice Suez – Bab El Mandeb che a prescindere dal maggiore o minore impatto sull'economia mondiale rappresenta una seria minaccia alla libertà di navigazione.

La Pirateria marittima è un fenomeno complesso che nasce in un “laboratorio bellico naturale” come la Somalia, in guerra permanente dal 1991 laddove le organizzazioni dedite alla pirateria hanno prosperato approfittando anche della debolezza delle istituzioni governative somale.

Il fenomeno della pirateria marittima non può essere analizzato se non in stretta relazione con la situazione somala trattandosi essenzialmente, a parere di chi scrive, di una questione di ordine pubblico che di fatto la Somalia non riesce a contrastare.

In pratica, una delle più importanti rotte commerciali mondiali è minacciata dalla cronica instabilità somala.

I nuovi pirati richiedono ed ottengono pagamenti a riscatto delle unità sequestrate per importi che si aggirano intorno ai milioni di dollari e diventano giorno dopo giorno sempre più aggressivi.

Tra i vari effetti immediatamente osservabili possiamo includere:

- il livello di minaccia raggiunto dalla pirateria pone in pericolo e sempre più difficoltosa la distribuzione di aiuti umanitari alla Somalia in particolar modo quelli provenienti via mare e gestiti dal World Food Programme;
- l'aumento dei costi assicurativi per le unità mercantili;
- un attacco di pirateria potrebbe trasformarsi in un disastro ambientale marino qualora una grossa nave cisterna venisse affondata per l'uso di armi sempre più potenti di cui dispongono i pirati nell'ambito dei loro arrembaggi;
- il pericolo che le organizzazioni di pirati possano diventare impiegati di network terroristici.

E' necessaria una distinzione tra due tipi di pirateria, in funzione dei mezzi a disposizione, delle procedure adottate e della causa che spinge i predoni del mare a tale crimine: vi è infatti una pirateria di tipo occasionale, che ha come fine il furto del carico e dei valori trovati a bordo della nave vittima, e una pirateria su larga scala, legata alla criminalità economica organizzata e, in taluni casi, a gruppi terroristici, tesa invece al dirottamento ed al sequestro di navi, alla successiva richiesta di riscatto o alla rivendita della nave catturata o del suo carico.

---

I moderni pirati sono attrezzati con equipaggiamenti sofisticati, dispongono di sistemi di comunicazione satellitari e armi di ogni tipo ed in più di una occasione hanno dimostrato capacità ed addestramento di tipo militare che ha fatto supporre il coinvolgimento di gruppi terroristici in cerca di fonti di finanziamento per le loro attività.

Il 2008 rappresenta il momento di maggiore visibilità della pirateria al largo delle coste somale per la frequenza degli attacchi ma soprattutto per il valore delle unità mercantili sequestrate.

Sono 177 gli eventi di pirateria registrati nel 2008 di cui 43 hanno condotto al sequestro di unità mercantili.

# 1. La pirateria e la situazione somala

I riscontri di indagine consentono di rilevare che la pirateria registra una recrudescenza a partire dal 2006 anno in cui le “corti islamiche” furono estromesse dal potere governativo.

Vale la pena evidenziare che nel periodo di governo delle corti islamiche queste ultime hanno dimostrato una efficace capacità di controllo reale del territorio dichiarando illegale la pirateria e contrastandola in ogni sua forma ottenendo una regressione del fenomeno.

Le Corti si sono nel tempo proposte a difesa della legalità e dell'ordine, riuscendo ad aggregare anche uomini d'affari che provvedevano al loro finanziamento. Ogni musulmano ha l'obbligo religioso della *zakat*, una specie di “elemosina” da versare in misura proporzionale ai beni posseduti per il sostentamento dei più bisognosi e socialmente emarginati. Queste risorse finanziarie erano gestite appunto dalle Corti, che nascono come una realtà locale parcellizzata e quindi molto diversa da zona a zona, con propri riferimenti dottrinali e propri gruppi armati. Le Corti in parte si riuniscono nell'Unione delle Corti Islamiche provvedendo altresì a costituire una propria milizia, la cosiddetta “milizia islamica”.

Tra il dicembre 2006 e la prima metà di gennaio 2007, l'Unione delle Corti Islamiche (UCI), detentrica del controllo della capitale somala e di aree adiacenti (Somalia meridionale e centrale), ha subito una serie di sconfitte militari che hanno consentito al governo federale transitorio di insediarsi in Mogadiscio.

A seguito di tale avvenimento, anche le milizie dei “signori della guerra”, riunite nell’“Alleanza per la Restaurazione della Pace contro il Terrorismo” (ARPCT), hanno deposto le armi consegnandole formalmente al governo federale di transizione (GFT).

Il 28 dicembre 2006, le forze del governo transitorio affiancate dai reparti etiopici, dopo aver liberato la città di Jowar, hanno occupato Mogadiscio. In realtà, la caduta della capitale ha costituito l'ultimo elemento di un'avanzata improvvisa quanto incalzante, che si è sviluppata nell'arco di circa dieci giorni, anche col decisivo supporto dell'aviazione etiopica, costringendo le Corti islamiche a ripiegare nell'area di confine Somalia-Kenya.

È seguita quindi una dispersione anche delle tante e variegate milizie dei “Signori della guerra”, riuniti nella “Alleanza per la Restaurazione della Pace e contro il Terrorismo”, alcuni dei quali a metà gennaio 2007 hanno formalmente deposto le armi, consegnandole al governo transitorio. Infine, tra il 7 e l'8 gennaio, la Somalia è stata l'obiettivo di un attacco aereo degli Stati Uniti, volto a demolire la sospetta presenza di esponenti di al-Qaeda nel Paese, al seguito delle Corti islamiche.

La formazione del GFT spiazza i signori della guerra i quali, pur facendone parte integrante, temono, che la presenza di un governo unitario possa porre

termine al loro potere e alle attività illecite mediante le quali si auto-finanziano e si arricchiscono. Cercando pertanto di arginare preventivamente i possibili danni, da un lato entrano a far parte del governo, in modo tale da poterlo condizionare dall'interno, dall'altra stringono accordi con gli integralisti islamici per scongiurare, agendo dall'esterno, la formazione di un governo centrale autorevole.

Nel giro di alcune settimane, a cavallo tra 2008 e 2009, lo scenario politico e di sicurezza in Somalia è stato contrassegnato da due importanti avvenimenti. Il 29 dicembre le dimissioni del Presidente Abdullahi Yusuf, il 13 gennaio il ritiro delle truppe etiopi da Mogadiscio. Questi avvenimenti hanno luogo mentre continua l'insorgenza islamista nel sud del paese, i negoziati a Gibuti per un cessate il fuoco sono in una situazione di stallo.

Nel mese di maggio 2009 il neo presidente somalo Sheikh Sharif Sheikh Ahmed (ex appartenente alle Corti islamiche) ha firmato la legge approvata a metà aprile dal parlamento somalo e che introduce la 'sharia' (legge islamica) nell'ordinamento somalo.

Il presidente Sharif Ahmed ed il premier Omar Abdirashid Ali Sharmarke avevano espresso la loro piena disponibilità ad applicare la sharia nel Paese, dopo aver incontrato i sei leader religiosi provenienti da Arabia Saudita, Qatar, Kuwait e Sudan, che stanno mediando tra governo e Hizb al Islamiya (Partito islamico), il secondo principale gruppo di opposizione.

"Hizb al Islamiya è nato da una coalizione composta dall'Alleanza per la Riliberazione della Somalia di Asmara (Ars), dai fratelli di Ras Kamboni, guidati dall'ex colonnello Hassan Turki, dal gruppo 'Caanoole' (nome di un quartiere di Chisimaio che significa "lattaio"), presieduto da Sheikh Muktar (Abu Aisha), e dallo Jis (Jabhadda Islamiya Somalia, Fronte islamico somalo), presieduto da Sheikh Abdullahi Ahmed". Il Presidente Sharif sta cercando di trovare una sorta di accordo con questo gruppo, mentre con gli Shabab le porte sembrerebbero chiuse.

L'apertura alla sharia è un'ottima operazione di facciata nei confronti dei leader arabi e degli uomini d'affari che sostengono anche finanziariamente il leader somalo. Occorre rilanciare l'immagine di buon credente, rilanciare il commercio con la penisola araba e garantire il requisito di sicurezza nell'area.

*"La sharia ti permette di avere sicurezza, di controllare il territorio, risolvendo il problema della microcriminalità, ma ti consente anche di rinviare a tempi futuri la costruzione di uno Stato, e quindi il ripristino di sistemi di regolamentazione finanziaria che possono ledere i commercianti", aveva osservato ad Apcom Matteo Guglielmo, autore di "Somalia - Le ragioni storiche di un conflitto", (edizioni Altravista).*

Volendo comprendere la natura delle corti islamiche è necessario un breve riferimento teologico alla dottrina islamica che le caratterizza.

L'Islam somalo è tradizionalmente legato al sufismo – corrente mistica del sunnismo – di rito shafiita, che rielabora il sufi adattandolo alle peculiarità etnico-clanico-pastorali del panorama tribale somalo.

Il rito è shafiita, ovvero della scuola giuridica che si rifà al giurista al-Shafi (767-820 d.C.), diffusa in particolare in Indonesia, Siria ed Africa orientale, i cui maestri giunsero nel Corno d'Africa dallo Yemen (le principali scuole giuridiche del credo sunnita sono: shafiita, hanafita, la malikita e hanbalita;

ciascuna stabilisce un diverso comportamento dei fedeli nella vita quotidiana e negli atti di culto).

Più di recente, si è fatta sentire l'influenza del fondamentalismo salafita, di origine maghrebina, e dei Fratelli Musulmani, movimento politico-religioso che dall'Egitto si è diffuso in ampie aree del Medio Oriente, spesso diversificandosi di volta in volta.

Questo ha fatto nascere in alcuni osservatori e in alcuni governi il timore di una deriva integralista e jihadista nella società somala. Il timore appare legittimo, soprattutto alla luce della valenza geopolitica di questa crisi e dell'attenzione che il terrorismo internazionale di matrice islamista presta alle crisi politiche nei Paesi islamici; ma alcuni fattori di carattere antropologico sembrano rendere almeno in parte immune la Somalia da questo rischio. Il panorama antropologico somalo ci mostra una società dedita al nomadismo pastorale, a struttura clanica, che genera negli individui un forte senso di identità collettiva e uno spiccato senso di appartenenza al clan. Questa struttura e questa dinamica sociale, con le loro conseguenze psicologiche, sembrano "immunizzare" almeno in parte l'Islam da degenerazioni estremistiche, che implicherebbero l'abbandono dello spirito di identità tribale e di appartenenza clanica per omologarsi alla comune subordinazione al Corano.

Per questo il favore riscosso in passato dalle Corti Islamiche non sembra implicare necessariamente una svolta di queste in chiave jihadista .

Il consenso che le Corti Islamiche erano riuscite ad attrarre da parte della popolazione somala è certamente riconducibile all'ordine che erano riuscite a riportare dopo circa 15 anni di arbitrii e di abusi da parte dei signori della guerra, alle loro iniziative a favore della popolazione civile e ad azioni concrete verso il rilancio delle infrastrutture, come la riapertura del porto e dell'aeroporto di Mogadiscio, chiusi dal 1991. Ma il "segreto del successo" delle Corti Islamiche va ricercato proprio nel legame strettissimo con il tessuto socio-antropologico che le ha prodotte; le corti riflettono la pluralità e la diversità, in una parola l'eterogeneità, dei clan e dei sotto-clan di cui sono espressione, sia quando si tratta di corti conservatrici tradizionalmente legate al sufismo e fortemente ostili al fondamentalismo salafita, sia quando si tratta di corti che si sono rivelate più sensibili ai richiami jihadisti.

In tal senso non sono ancora accertate le relazioni tra pirateria e terrorismo ma non è esclusa la possibilità che le organizzazioni terroristiche possano trarre vantaggio e fonte di finanziamento dalle attività criminose della pirateria.

## 2. Le cause della pirateria

**I**n uno scenario variegato e complesso possiamo cercare di individuare quelle che possono essere le principali cause che spiegano il fiorire di tale attività criminale.

Alcuni esponenti somali sono concordi nel ritenere che i pirati non fanno altro che proteggere le coste somale difendendo gli interessi nazionali che in sintesi riguarderebbero la tutela dell'ambiente marino dall'immissione di rifiuti tossici o la protezione delle risorse ittiche dalla depredazione messa in atto dai battelli da pesca asiatici ed occidentali.

In tal senso, esponenti di Puntaland hanno ricondotto l'esigenza del sequestro del rimorchiatore italiano Buccanneer alla necessità di controllare se le chiatte rimorchiate trasportassero rifiuti.

Sembrirebbe pertanto che, quelli che consideriamo atti di pirateria altro non siano che forme di esercizio improprie di diritti funzionali.

Non bisogna dimenticare che il Governo somalo, in periodi relativi alla sua iniziale esistenza, era solito confiscare navi straniere per supposte violazioni di leggi locali così come il diritto di passaggio preteso storicamente dai Signori locali.

La popolazione somala non vede la pirateria come un fenomeno negativo da contrastare, in un contesto di estrema povertà, i milioni di dollari provenienti dai riscatti costituiscono una fonte di reddito non solo per i pirati ma anche per le località che ospitano i santuari del crimine.

In tal senso si spiega il fatto che mediamente la popolazione somala non comprende l'investimento del mondo occidentale con lo spiegamento di forze navali nell'area per il controllo del traffico marittimo ritenendo che gli stessi Paesi potrebbero garantire, con donazioni, sollievo alla povertà che pervade la Somalia.

In buona sostanza, l'analisi condotta consente di evidenziare che, i pirati somali non uccidono, non praticano violenza gratuita, non diffondono video di prigionieri decapitati e in genere nessun proclama di natura politica. Non si rileva nei loro comportamenti alcun atto di fanatismo ma soltanto l'esercizio di un business alternativo, l'unico praticabile. In logica abbastanza comprensibile, per chi sostiene di essere stato depauperato di quella che in alcuni casi è l'unica fonte di sostentamento, la risorsa ittica. Per questo la pirateria somala gode del consenso popolare, per questo intere cittadine sono solidali e collaborano con i pirati nell'unico business praticabile.

In un Paese dove il reddito annuo medio è stimato intorno ai 650 dollari, diventa molto forte il richiamo dei compensi dei pirati che possono anche arrivare a 10.000 dollari per un attacco riuscito.

L'instabilità interna del Paese ed il conseguente rischio di morire fanno sì che i pericoli connessi alla pirateria siano considerati di poco peggiori rispetto a

quelli affrontati quotidianamente. Le organizzazioni pirata non hanno alcun problema a reclutare sempre nuovi elementi nelle loro fila.

La Comunità internazionale a seguito dell'incremento degli attacchi si è mobilitata con diverse iniziative finalizzate al dispiegamento di una forza navale destinata a controllare i principali corridoi di traffico.

Tuttavia detta mobilitazione navale è diretta soprattutto a garantire il libero svolgimento dei trasporti marittimi assicurando la sicurezza della navigazione e non mira a debellare il fenomeno nella sua interezza tenendo conto che, esso è molto più ampio e soprattutto collegato al disordine ed al caos politico vigente in Somalia.

In termini di paragone possiamo notare che, la pirateria nello Stretto di Malacca è stata ridimensionata grazie all'efficace contrasto posto in essere dai Paesi dell'area riuniti in forza di un accordo regionale.

Sradicare la pirateria vuol dire anche riuscire a ripristinare nel Corno d'Africa ed aree circostanti un minimo di stabilità politica.

Alcune riserve vengono espresse da più parti per il fatto che apparirebbe sproporzionato il rapporto tra il dispiegamento di forze navali attuato ed il livello della minaccia che in sé, a prescindere dagli effetti che provoca sull'economia mondiale, viene ritenuta bassa.

Nel mese di Aprile si è tenuta a Bruxelles la conferenza dei donatori per la Somalia promossa dall'ONU alla quale hanno partecipato 43 Paesi per affrontare la situazione di anarchia e povertà del Paese.

La comunità internazionale si è impegnata a stanziare 213 milioni di dollari per aiutare la Somalia a ristabilire la sicurezza sul territorio e contrastare la pirateria. In una conferenza stampa a cui ha preso parte anche il Presidente della Commissione Europea Barroso, il Segretario dell'ONU Ban Ki-Moon ha dichiarato "La pirateria è un sintomo di anarchia e insicurezza sul territorio: più sicurezza interna porterà a una riduzione della pirateria sui mari".

Per quanto concerne l'origine geografica dei pirati, sembrerebbe che la regione semi autonoma di Puntland sia l'area di origine di molti pirati. Puntland è una delle aree più povere della Somalia e pertanto l'attrazione di guadagni facili è molto elevata.

In questa zona l'industria della pesca marittima ha subito un rilevante collasso negli ultimi 15 anni e le zone di mare interessate sono state oggetto di sfruttamento ittico da parte di imbarcazioni europee, asiatiche ed africane.

Un altro aspetto oggetto di analisi è legato al fatto che a partire dagli anni 1990 una diverse società private di security hanno stipulato contratti con le autorità somale per la costituzione di un servizio di Guardia Costiera per la vigilanza delle coste contro le attività illecite. Tali progetti non solo non hanno avuto efficace sviluppo ma è stato anche rilevato che, talvolta membri di dette società si sono anche riconvertiti all'attività di pirateria<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cfr. ChatamHouse "Piracy in Somalia"

Si riportano di seguito alcuni di questi esempi:

- SECOPEX, trattasi di una società di security francese che firmò un accordo nel mese di maggio 2008 con il Presidente del Governo transitorio Abdullahi Yusuf al fine di fornire servizi di sicurezza marittima per la Somalia e guardie del corpo per il Presidente;
- TOPCAT, trattasi di una società di security americana che nel Novembre 2005 firmò un contratto con il Governo transitorio per circa 50 milioni di dollari per l'individuazione delle navi madre utilizzate dai pirati. L'avvio dell'attività fu bloccata dal Dipartimento di Stato americano che considerò l'intervento e la presenza armata della società privata una violazione dell'embargo di armi in Somalia;
- AL-HABIIBI Marine Service, società saudita appaltata dal Governo di Puntland nel mese di Dicembre 2005, mai entrata in servizio;
- SOMCAN Somali Canadian Coast Guard, contratto stipulato con il Governo di Puntland dal 2002 al 2005 per la fornitura di servizi di Guardia Costiera. Contratto non efficace anche perché tre dipendenti della SOMCAN furono arrestati e condannati a 10 anni di reclusione in Thailandia per pirateria;
- HART Security, società appaltata nel mese di Novembre 1999 per la fornitura di addestramento di 70 persone a Puntland per servizi di sicurezza in mare. L'attività decadde nel 2002 quando non vi era evidenza se la nuova amministrazione di Puntland fosse o meno obbligata ad onorare il contratto.

### 3. Le conseguenze sul commercio marittimo

**G**li economisti sembrano essere concordi nel ritenere che i danni inflitti dalla pirateria al commercio marittimo non hanno ripercussioni significative sull'economia mondiale.

Ciò premesso è doveroso formulare alcune considerazioni.

La valenza strategica delle merci trasportate: su queste rotte è confermata dal fatto che è trasportato circa il 12% del greggio mondiale, senza considerare gli altri idrocarburi fonti di energia (gas naturale liquefatto, carbone, ecc.). Il Golfo di Aden è attraversato da oltre 20.000 navi mercantili ogni anno.

La preoccupante crescita del fenomeno della pirateria al largo delle coste somale ha provocato un aumento sostanziale dei costi di spedizione e dei premi assicurativi ed ha indotto nel contempo le compagnie di navigazione a valutare percorsi alternativi per proteggere le proprie navi.

Il Golfo di Aden è ormai qualificato dalle compagnie di assicurazione come “area di guerra” alla stregua di Iraq ed Afghanistan ed i costi di assicurazione sono contrattati in segreto con le compagnie di navigazione disciplinando casi diversi a seconda della tipologia di carico.

Il sequestro della superpetroliera “Sirius Star” con un quantitativo di greggio del valore di 100 milioni di dollari, appartenente alla compagnia saudita ARAMCO (avvenuto tra l'altro a 450 miglia dalla costa), oltre a mostrare le capacità dei sodalizi criminali attualmente operanti, ha messo drammaticamente in evidenza l'elevato rischio per le forniture di petrolio destinate all'Europa ed il salto di qualità fatto dai pirati colpendo una zona molto sensibile dal punto di vista strategico per l'economia mondiale.

In linea di massima è stato valutato che una polizza assicurativa in grado di coprire tutti i rischi incluso il sequestro da parte dei pirati può costare dai 2000 ai 50 mila dollari al giorno fermo restando un incremento sostanziale nel periodo di transito nel Golfo di Aden.

Molte compagnie di navigazione hanno invece deciso di modificare la rotta scegliendo di passare dal Sud Africa per evitare il Corno d'Africa.

Sembrerebbe infatti che l'allungamento del viaggio ed il maggior consumo di carburante riesca comunque a bilanciare i costi che si pagherebbero per il transito attraverso Suez e ancor più per la polizza assicurativa anti pirateria che va a gravare sui costi di impresa.

Secondo una parte degli economisti la scelta di far circumnavigare l'Africa non è dettata dal pericolo pirati ma da una semplice logica economica considerato che il costo per l'attraversamento del Canale di Suez è talmente elevato che spesso le Compagnie di navigazione preferiscono allungare la rotta specialmente in corrispondenza di periodi in cui è basso il prezzo del greggio.

Tale assunto sembrerebbe trovare conforto nei dati emanati dalle fonti specializzate sull'economia marittima laddove si legge che, gli armatori di VLCC evitano di far transitare le loro navi dal Canale di Suez preferendo la rotta del Capo di Buona Speranza non solo per non incorrere in atti di pirateria nel Golfo di Aden. Anche il crollo dei prezzi del greggio e la recente flessione dei noli hanno contribuito alla decisione degli armatori sul cambiamento di rotta. Solo tre VLCC sono transitate in gennaio nel Canale di Suez con carico parziale a bordo, in confronto a 18 nello stesso mese dello scorso anno. Tuttavia, nei viaggi di ritorno verso il Medio Oriente, le VLCC continuano a transitare in zavorra via Suez. Non si ha per ora notizia che, diversamente dalle compagnie di linea, armatori di petroliere o rappresentanti della Intertanko abbiano avuto contatti con le Autorità del Canale di Suez per ottenere una revisione dei diritti di transito. Meno di 6 milioni di barili di greggio sono transitati da Suez in gennaio, mentre 42 milioni di barili sono stati trasportati via Capo. Gli armatori operano al di sotto dei costi break-even e per compensare cercano di ridurre i costi viaggio.

Di fatto però il 2008 e l'inizio del 2009 hanno fatto registrare un calo dei transiti attraverso il Canale di Suez, infatti nel solo mese di gennaio 09 Suez ha perso oltre 300 transiti che equivalgono a poco meno di ottanta milioni di dollari e a quindici milioni di tonnellate di merce.

Da uno studio della Commissione Europea emerge in maniera preoccupante quelli che possono essere gli effetti di un declino di Suez anche su altri operatori commerciali interessati.

Evitare Suez comporta per il Governo egiziano una perdita che si aggira tra i 5 ed i 10 milioni di dollari al giorno con un impatto socio politico elevato.

Inoltre altri Paesi quali Libia, Libano, Montenegro, Bulgaria e Romania potrebbero correre dei rischi di natura economica dovuti ad una sorta di marginalizzazione per il mancato transito di beni attraverso il canale di Suez.

Sotto il profilo della sicurezza esistono tre fattori da tenere in considerazione nell'evitare Suez:

- non si evita del tutto il pericolo Somalia perché i pirati hanno già dimostrato di avere le capacità per poter attaccare a distanze di circa 500 miglia;
- esiste il pericolo Nigeria, considerato che nell'ultimo quadrimestre del 2008 si sono verificati ben 30 eventi di natura terroristica e di pirateria;
- prolungamento dei giorni di viaggio con maggiore esposizione al rischio e transito in zone sensibili quali Tanzania, Kenya e Mauritania.

## 4. Il modus operandi dei pirati e le modalità di contrattazione per il rilascio delle navi

**I**l modus operandi dei pirati si basa sull'assalire e sequestrare le imbarcazioni commerciali che navigano in quelle acque per poi esigere un riscatto, trattando direttamente con gli armatori, le società, o addirittura gli stessi Governi dei paesi da cui le navi provengono.

L'intervista ad un pirata ha consentito di accertare l'esistenza di un tribunale da campo, una lista di punizioni e un codice di condotta: i pirati formano una sorta di confraternita paramilitare, controllata da un sistema complesso di norme e sanzioni. I predoni sono organizzati in tante piccole cellule, con le due basi principali situate nei porti di Eyl, nella regione semiautonoma del Puntland, e più a sud a Harardera.

I pirati hanno vietato il ricorso ai metodi violenti propri delle milizie e dei signori della guerra somali che agiscono nel resto del Paese, le controversie e i conflitti che nascono all'interno dell'organizzazione vengono discussi in un covo di montagna non lontano dal villaggio, ogni pirata che commette un crimine viene condannato e punito subito.

Non tutti i pirati riconoscono questa autorità, ma secondo le norme stabilite mirano soprattutto a scongiurare rivalità tra le diverse cellule.

Questo "codice di buona condotta", di cui è stata rinvenuta una copia a bordo dello yacht francese Ponant, liberato nell'aprile 2008, viene applicato con tutti i membri di equipaggio trattenuti in ostaggio. Il codice vieta in particolare qualsiasi aggressione sessuale contro le donne e prevede un premio, chiamato 'saami sare', per atti di coraggio. "Il primo pirata che sale a bordo della barca catturata può pretendere un'automobile di lusso, una casa o una sposa. Può anche decidere di trasformare questo bonus in contanti".

Secondo un calcolo delle Nazioni Unite il numero di pirati, è passato da una cinquantina di «addetti» nel 2006, a 1.500 alla fine del 2008, sono parte integrante delle comunità che abitano la costa, sono organizzati come imprese private: ci sono i finanziatori, con una strategia militare e una pianificazione e gli sponsor, che procurano le barche veloci, il carburante, le armi e le munizioni, i sistemi di comunicazione e i salari.

Per incrementare il proprio raggio d'azione i pirati utilizzano navi madri, pescherecci che stazionano in alto mare e fanno rifornimento non solo nei porti somali ma anche in Yemen, a Al Mukalla e Al Shishir.

Si tratta generalmente di unità da pesca che gli stessi pirati requisiscono talvolta con violenza sulle coste somale a scapito di pescatori locali.

L'uso delle navi madre spiega il perché i pirati siano riusciti ad incrementare il proprio raggio d'azione; il vecchio avviso ai naviganti di mantenersi almeno a 50 miglia nautiche dalla costa somala è stato sostituito da almeno 200 miglia

quale limite di pericolo. Anche se in occasione della cattura della superpetroliera Sirius Star i pirati hanno dimostrato di poter operare anche a distanze superiori (450 miglia nautiche dalla costa) con un intervento che è durato soltanto 16 minuti.

Infatti è stato rilevato che, dal momento in cui i pirati avvistano la preda, al momento in cui terminano la fase di abbordaggio prendendo possesso dell'unità trascorrono approssimativamente 15 minuti.

Un intervallo di tempo d'azione così breve consente di comprendere l'impossibilità per le forze navali presenti in zona a protezione dei traffici di intervento per evitare i sequestri.

Individuata la preda, dalle navi madre si staccano tre o quattro barchini veloci con a bordo da quattro a otto uomini armati che danno l'arrembaggio. Hanno a disposizione telefoni satellitari, apparati Gps in grado di determinare la posizione geografica, serbatoi supplementari di carburante, piccoli radar, binocoli potentissimi, rampini e scale telescopiche.

Nelle cellule di pirati sono state individuate anche delle donne somale residenti all'estero che si offrono di sposare i pirati che così, in cambio di cospicue somme possono acquisire i visti per lasciare la Somalia.

Un aspetto rilevante è che nessuna nave somala, o con il carico di proprietà di uomini d'affari somali, è stata mai attaccata. Nel mese di novembre 2008, proveniente da Dubai, è arrivato regolarmente in tutta sicurezza a Mogadiscio un mercantile con 186 Suv nuovi di zecca, e poi zucchero, olio, carburante e altri generi da vendere al mercato. Altre navi continuano quotidianamente ad attaccare.

Esistono almeno due gruppi di pirati. Il primo opera a nord in Puntland (nord-est della Somalia). La loro base primaria è a Eyl, distretto abitato dagli issa mohamud, sottoclan della grande tribù dei migiurtini. Ma altre bande operano dai porti di Bosaso, Ras Alula, Ras Hafun, Bayala, Qandala, Bargal e Garad. Il secondo gruppo opera più a sud, da Harardhere fino a Chisimaio.

L'organizzazione criminale è formata da diverse unità: quella di sicurezza (28 uomini) difende le basi a terra ed è dotata di mezzi (*pick up con un cannoncino o una mitragliatrice*) che vengono spostati sulla battigia in caso di bisogno. Le unità di attacco sono due e si danno il cambio in mezzo al mare dove possono restare fino a 15 ore, operano a non meno di 150 chilometri dalla costa. Ad Harardhere ci sono invece quattro unità ognuna con la propria specializzazione, localizzatori che individuano la preda e pianificano l'attacco, ex pescatori che conoscono il mare, armati che danno l'arrembaggio, negoziatori che sanno come ottenere il bottino più alto.

I gruppi che operano a Chisimaio e Harardhere sono collegati e conducono spesso operazioni in comune.

Spesso i pirati operano sotto stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

I pirati tendono essenzialmente ad intimorire la preda sparando dei colpi con arma da fuoco che non hanno lo scopo offensivo, una sola volta si è verificato un incidente mortale durante la fase di abbordaggio della Motonave cinese

Fong Hwa nel 2007 quando un colpo di rimbalzo ha ucciso un membro dell'equipaggio.

Nel corso delle negoziazioni il team leader può scegliere il negoziatore che ritiene più opportuno mentre per quanto concerne il metodo di pagamento, questo si è nel tempo evoluto infatti, fino al 2007 i pirati privilegiavano i “wire transfer” successivamente si è passati all'uso di corrieri fino ai giorni nostri dove i riscatti vengono paracadutati in luoghi preventivamente concordati.

Si riporta di seguito un ciclo tipico che partendo dalla notizia dell'attacco attraversa le varie fasi che prevedono: instaurare un contatto, negoziazione, formalizzazione dell'accordo, pagamento del riscatto, rilascio della nave e dell'equipaggio.

Le Compagnie di navigazione coinvolte in sequestri e talvolta anche gli Stati di bandiera interessati sono disposti a pagare i riscatti richiesti considerato che, sebbene si tratti di richieste esose, le somme in questione sono relativamente piccole rispetto al valore delle navi, del carico e della vita degli equipaggi.

Gli eventi degli ultimi tempi stanno confermando che i pirati non sono più dei semplici opportunisti ma stanno assumendo la connotazione di una organizzazione ben strutturata, dotata di mezzi ed armi sofisticate. Cercare di fornire una descrizione compiuta dell'organizzazione di pirati non è facile ma è certa una notevole crescita nel 2008 di addetti alla pirateria da centinaia di persone a migliaia.

Ciò che appare preoccupante è l'aumento dell'aggressività dei pirati unita all'uso di potenti armi da fuoco quali MANPADS (Man Portable Air Defence System) o RPG il cui uso contro il naviglio mercantile e da diporto può provocare oltre alla perdita di vite umane, probabili danni ecologici all'ambiente marino dovuti a possibili fuoriuscite del carico.

## 5. Elementi di Diritto sul reato di pirateria marittima

La pirateria, quale crimine di carattere internazionale (*crimen juris gentium*) di fonte consuetudinaria, è perseguibile in alto mare da parte delle navi da guerra e dalle navi in servizio governativo di qualsiasi nazionalità.

Il contrasto della pirateria prende originariamente la forma di “campagna” militare condotta dagli imperi marittimi in difesa dei propri interessi commerciali e coloniali precede di svariati secoli la previsione della repressione penale universale negli ordinamenti nazionali. Alla stessa ha fatto seguito l'internazionalizzazione dell'impegno con la Convenzione di Washington del 1922, il progetto della Società delle Nazioni del 1924, la convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958 e, infine da Convenzione di Montego Bay del 1982.

La Convenzione di Montego Bay contiene:

- ❖ obbliga gli Stati a collaborare per il contrasto della pirateria; una descrizione degli atti di pirateria quali atti, compiuti in alto mare, di sequestro, depredazione o violenza, per “fini privati” ad opera dell'equipaggio di una nave o aeromobile in danni di altra nave o aeromobile o persone o cose inarcate su questa. Tale descrizione rende palese il cosiddetto “requisito delle due navi”;
- ❖ l'autorizzazione alle navi da guerra, agli aerei militari o alle navi e aeromobili riconoscibili quali mezzi in servizio governativo, di catturare la nave pirata ed arrestarne l'equipaggio. Tale autorizzazione copre anche la nave “destinata alla pirateria” e quella che si è data in passato ad atti di pirateria, fino a che rimane sotto il controllo dei colpevoli;
- ❖ la previsione dell'esercizio della giurisdizione da parte dello Stato di cattura che applicherà le proprie leggi penali e disporrà altresì della nave pirata, salvi i diritti dei terzi in buona fede;
- ❖ l'obbligo di risarcire per il danno da ritardo alla navigazione lo Stato di bandiera per la cattura, in assenza di fondati motivi, della nave che si riteneva adibita alla pirateria.

La ratio delle norme è quella di proteggere la sicurezza dei traffici marittimi da un'attività criminosa che mette a repentaglio la stessa libertà dell'alto mare. A tal fine la Convenzione di Montego Bay attribuisce ampi poteri allo Stato il quale, negli ambiti spaziali succitati, può abordarre l'unità sospetta.

La Convenzione di Montego non autorizza il contrasto della pirateria nelle acque territoriali di Stati esteri né l'esercizio dei poteri di cattura ed arresto nei confronti di navi da guerra non ammunite adibite alla pirateria cosiddetta costiera (prassi invalsa in passato nella zona del corno d'Africa). La repressione della pirateria costiera è un obbligo dello Stato costiero ed in tale repressione ben possono collaborare altri Stati.

Per la prima volta nella storia più recente delle relazioni internazionali, la pirateria è stata riconosciuta dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite come “una minaccia alla pace internazionale ed alla sicurezza nella regione del Corno d’Africa”.

In tal senso il Consiglio di Sicurezza, ai sensi del Capitolo VII della Carta delle N.U. ha autorizzato l’adozione di misure coercitive conformi ai poteri esercitabili in alto mare, in caso di pirateria, secondo il Diritto Internazionale. In primo luogo, è stata adottata all’unanimità da parte del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite la Risoluzione 1816 del 2 giugno 2008 successivamente rafforzata con l’adozione della Risoluzione 1838 del 07 ottobre 2008 con le quali si invita la comunità degli Stati a reagire adoperandosi affinché si ponga un freno agli attacchi di pirateria ripristinando la libertà dei traffici marittimi.

Uno dei principali ostacoli che la Comunità Internazionale ha dovuto affrontare era la limitazione di carattere giuridico di ammettere l’esercizio di enforcement nelle acque territoriali della Somalia; il problema è stato superato con la previsione, in caso di intervento da parte di unità navali di marine straniere, del consenso del Governo transitorio somalo<sup>2</sup> a dette attività.

Tale iniziativa costituisce senza dubbio un punto di svolta ma l’elemento notevole consiste nel fatto che, con le Risoluzioni citate, le N.U. hanno esplicitamente conferito alle unità navali delle Marine che decideranno di intervenire in detta attività, un formale ruolo di protezione della legalità dei traffici marittimi contro gli atti di violenza perpetrati a danno dei mercantili di qualsiasi bandiera.

E’ necessario inoltre far menzione di una ulteriore Risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle N.U. la 1851 del 16 dicembre 2008 che muovendosi su due direttrici principali ha apportato elementi di novità nelle azioni indicate dal Consiglio di Sicurezza ed in particolare:

- a) l’estensione a terra delle operazioni di contrasto della pirateria (con tutte le cautele volte a tutelare la sovranità del Governo transitorio somalo) con la menzione ed il riferimento al rispetto del diritto internazionale umanitario;
- b) sviluppo della cooperazione internazionale per la costruzione di capacità di enforcement, suggerendo il ricorso a shipriders, strumento di frequente impiego nel contrasto per mare del traffico di stupefacenti/immigrazione illegale, specie nell’area caraibica. Trattasi in buona sostanza del ricorso all’imbarco su navi da guerra di marine estere impegnate nell’attività di contrasto alla pirateria di soggetti titolari di funzioni di law enforcement cittadini di Paesi

---

<sup>2</sup> L’adozione di tale regime ha consentito di salvaguardare la sovranità somala con la precisazione che lo stesso ha valenza riguardo alla situazione somala, nel senso che non può diventare un pericoloso precedente per affermare il formarsi di una nuova consuetudine internazionale. Al mese di ottobre 2008 il Governo transitorio somalo ha notificato alle N.U. di aver autorizzato ad operare nelle proprie acque territoriali Canada, Danimarca, Francia, Spagna e Stati Uniti.

costieri dell'area di interesse, i quali possono intervenire esercitando i poteri previsti dalle proprie legislazioni in materia di polizia.

Un ulteriore ostacolo da superare consisteva nel trattamento da riservare alle persone arrestate perché implicate in azioni di pirateria in alto mare nonché la gestione di eventuali imbarcazioni sequestrate. In tal senso ed in conformità a quanto disposto dall'art.105 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare UNCLOS, la giurisdizione appartiene allo Stato di bandiera della Nave da guerra che interviene.

Nel diritto italiano il reato di pirateria è disciplinato dal Codice della navigazione (c.n.) e segnatamente nell'art. 1135. In base a tale disposizione, il Comandante o l'Ufficiale di nave nazionale o straniera che commetta atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero che a scopo di depredazione commetta violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera è punito con la reclusione da 10 a 20 anni. La pena è ridotta in misura non eccedente un terzo per gli altri componenti dell'equipaggio e della metà per gli "estranei" all'equipaggio.

Si tratta di un reato a condotta vincolata, ancorché questa sia articolata su due condotte alternative. La precisazione si impone poiché maggiormente difficile "localizzare" la condotta per gli effetti dell'art. 6 c.p. allorché debba stabilirsi in quale misura il reato è stato realizzato "in parte" nel "territorio assimilato" dello Stato (le navi italiane di cui all'art. 4 c.p.).

L'art. 1136 c.n. punisce, invece, con la reclusione da 5 a 10 anni il Comandante di nave nazionale o straniera, fornita "abusivamente" di armi, che navighi senza essere munita di carte di bordo. L'abusività della dotazione d'armi in un "contesto estero" deve essere valutata rispetto alla normativa straniera di riferimento. Nell'impossibilità di accertare la normativa estera o l'effettività della stessa, la fornitura d'armi deve essere presuntivamente ritenuta "regolare".

Le norme del codice penale sopra menzionate sono applicabili tanto alla pirateria che si svolge nell'alto mare, quanto alla pirateria "costiera" che si svolge nelle acque territoriali, anche se solo l'obbligo di repressione della "pirateria d'alto mare" ha una "copertura internazionale".

La condotta descritta nella Convenzione di Montego Bay consistente nell'adibire una nave alla pirateria, quando non sussistono gli elementi costitutivi del reato di "Nave sospetta di pirateria" (art. 1136 c.n.) può risultare punibile, sussistendone i presupposti, quale associazione a delinquere finalizzata alla commissione della pirateria (art. 416 c.p.).

## 6. L'approccio giuridico del diritto musulmano ai reati come la pirateria (una possibile interpretazione)

Il Diritto musulmano nasce e si afferma con la nascita dell'Islam, termine che indica non soltanto una religione monoteistica ma anche un sistema politico, sociale e culturale che ad essa si riconnette.

La ripartizione dell'Islam in un sistema religioso, politico e giuridico è un adattamento di una realtà che dal punto di vista interno si presenta come unitaria.

L'Islam è per i musulmani un unicum dogmatico, morale, giuridico nel quale non ha senso distinguere la sfera giuridica da quella morale perché entrambe trovano la propria fonte nella 'sharia' e nella legge divina rivelata.

Alla salvaguardia del dogma e del diritto, nonché alle decisioni in merito alla legittimità di nuove teorie sono destinati i dottori della legge, 'gli ulama', i quali godono di autorità puramente morale e beneficiano della reputazione nella loro scienza peraltro acquisita liberamente ed autonomamente.

Agli 'ulamā', ai periti nelle scienze sacre, quindi, è affidato sin dagli albori dell'Islam il compito di interpretare, estrarre (*istinbāt*) nuove regole giuridiche dalla Rivelazione coranica e dalle tradizioni contenute nella *Sunna* del Profeta MUHAMMAD e dei primi suoi Compagni. I *fuqahā'* (i giurisperiti), con i *mutakallimūn* (i teologi), rappresentano i principali soggetti attivi del sistema giuridico-religioso islamico che solo sotto il profilo epistemologico distingue il *fiqh* dal *kalām*, il diritto dalla teologia: il loro insieme in realtà è la scienza per eccellenza: *al-'ilm*.

La legge sacra dell' Islam (sharia) è un corpus onnicomprensivo di doveri religiosi che regolano ogni aspetto della vita del musulmano. Essa comprende parimenti sia le norme che riguardano l' attività di culto, sia le leggi politiche, sia le norme giuridiche *strictu sensu*.

Nonostante il diritto musulmano sia un "diritto sacro", la sua sostanza non è affatto irrazionale: è stato creato non già sulla base di un processo di rivelazione continua, ma attraverso un metodo di interpretazione razionale, e le norme religiose e morali introdotte nella materia giuridica hanno fornito le basi per il suo aspetto strutturale.

Il diritto musulmano prevede due ben distinte categorie di pene corrispondenti alle due fonti da cui tutto il diritto penale deriva: la vendetta privata e la punizione di reati contro la religione e la disciplina militare. Il primo gruppo è sopravvissuto nel diritto musulmano quasi senza modificazioni. Il secondo è rappresentato solo dai reati contro la religione, intesi nel senso di atti proibiti dal Corano. Essi sono il rapporto sessuale illecito (*zina*) ed il suo equivalente; la falsa accusa di rapporto sessuale illecito (*qadf*); il bere vino (*surb al- hamr*); il

furto (*sariqa*); il brigantaggio (*quat al-tariq*). Le punizioni previste per questi reati vengono denominate *hadd* (plurale *hudud*), ovvero prescrizioni restrittive di Dio, e sono: la pena di morte, per lapidazione (la pena più severa per il rapporto sessuale illecito), per crocifissione o mediante la spada (per il brigantaggio con omicidio); il taglio della mano e/o del piede (per il brigantaggio senza omicidio e per il furto); e negli altri casi, la fustigazione con un numero variabile di frustate. Queste ultime possono essere comminate dal giudice (*qadi*) come “castigo”, inteso in termini di pena discrezionale (*ta ‘zir*) che prende il posto della pena *hadd* nei casi in cui quest’ultima non si ritiene pienamente applicabile.

Al giorno d’oggi, il diritto dei paesi islamici non è, o almeno non è solo, il diritto musulmano la cui tradizione persiste più ampiamente in alcune aree (Arabia Saudita, Iran, Pakistan, Sudan, Afghanistan, ecc.), comunque sostenuta da moderni strumenti legislativi.

Elemento comune alle costituzioni a ispirazione islamica, salvo rare eccezioni, è il riferimento alla *šari‘a* quale fonte ispiratrice del legislatore.

Un esempio relativo all’area interessata dal fenomeno della pirateria è quello dello Yemen laddove la Costituzione della repubblica dello **Yemen** (*Al Jumhūriyah al-Yemāniyah*), adottata il 16 maggio 1991, conosce la *Šari‘a* come fonte principale di “tutta la legislazione” e dunque di tutto l’ordinamento (come è espresso dall’articolo 3). In “aggiunta” a ciò viene espressamente detto che lo Yemen è parte della nazione islamica. Inoltre nella Costituzione yemenita, la *Šari‘a* viene citata anche per altre due volte; precisamente viene menzionata per l’elemosina legale (*zakaat*) e per il diritto successorio. Ma se il primo caso prevede un richiamo cui segue solo una prassi poi legalizzata (cioè l’istituto in sé è direttamente connesso con la *Šari‘a* e solo poi la modalità successiva di distribuzione dei prelievi sarà determinata *ex lege*), nel secondo caso – il diritto successorio – fatto salvo il principio generale *šarīaitico* – tale diritto sarà “codificato” con legge.

L’art. 46 della Costituzione descrive il principio base dell’ordinamento penale yemenita e costituisce forse un primo tentativo di sintesi tra concezione penale “europea” e concezione islamica. Infatti, l’articolo 46 dopo aver stabilito il principio che la responsabilità penale è personale, provvede a delineare il ruolo della *Šari‘a* in campo penale, pur affiancando ad essa le ulteriori leggi statali. Prosegue quindi l’articolo, di nuovo, con un comma di impianto europeo, allorquando si afferma che l’accusato si ritiene innocente fino a sentenza definitiva; infine viene stabilito il principio penalistico della irretroattività della legge penale.

Nel sistema islamico a differenza di ciò che avviene nei sistemi giuridici occidentali laddove vi è una classificazione delle fattispecie tra delitti e contravvenzioni relazionata alla tipologia di pena da applicare, la ripartizione

della pena viene operata tenendo conto della qualità e della natura del bene giuridico tutelato, la possibile mediazione e la discrezionalità del giudice<sup>3</sup>. Nel diritto islamico classico tra i reati *hudud* ossia i comportamenti puniti con pene prescritte in maniera fissa nel Corano e nella Sunna sono evidenziati tra gli altri la *gasb* o rapina e l'*hiraba* o terrorismo.

Sempre nella visione classica la fattispecie che più si avvicina ai crimini cosiddetti *jura gentium* è quella rientrante nel reato di *hirab* e potremmo pertanto includere in tale reato quello di pirateria ma sono doverose alcune considerazioni.

La *hiraba*, secondo una interpretazione estensiva sembrerebbe poter ricomprendere una vasta gamma di comportamenti illeciti che vanno dall'omicidio al danneggiamento, al rapimento ed alla diffusione del terrore.

A titolo di esempio si riporta di seguito l'affermazione fornita da un giurista malikita Abd al-Barr il quale precisa che: “*chiunque disturbi la libera circolazione nelle strade e le renda pericolose nel viaggiare, rapinando, uccidendo o infrangendo ciò che Dio ha giudicato empio infrangere è colpevole di hiraba*”.

In via interpretativa ne discende che una condotta quale la rapina attuata lungo le strade ed avente come effetto la mera messa in pericolo della libera circolazione delle persone e con essa delle merci, integra il reato di *hiraba*.

I moderni giuristi malikiti sono invece propensi per una distinzione fra *hiraba* e *gasb*, infatti il giurista Ahmad al-Dardir in termini di *gasb* riporta la seguente affermazione: “l'impossessamento illegale e con violenza di beni altrui senza ricadere nell'ipotesi di *hiraba*”.

La differenza tra *gasb* e *hiraba* sembrerebbe consistere principalmente non già attraverso l'elemento economico che si concretizza con l'impossessamento di beni altrui ma per la diffusione del terrore tipico dell'*hiraba*.

Un commentatore Sams al-Din al-Dasuqi afferma che: “*chi si attiva nella hiraba è uno che terrorizza le vie di comunicazione al fine di impedire alla gente di viaggiare liberamente e di godere dei benefici connessi come il commercio*”.

---

<sup>3</sup> Cfr Vasco Fronzoni “Sull'applicabilità della giurisdizione universale ai reati transnazionali nel sistema penale marocchino” Franco Angeli 2009.