

ISSN 1127-8579

Pubblicato dal 09/10/2014

All'indirizzo <http://www.diritto.it/docs/36585-l-impegno-della-comunit-internazionale-garantire-le-rotte-commerciali-e-depennare-i-flussi-finanziari-legati-alla-pirateria-marittima>

Autore: Paccione Giuseppe

**L'impegno della comunità internazionale: garantire le rotte commerciali e depennare i flussi finanziari legati alla pirateria marittima**

# L'IMPEGNO DELLA COMUNITÀ INTERNAZIONALE: GARANTIRE LE ROTTE COMMERCIALI E DEPENDERE I FLUSSI FINANZIARI LEGATI ALLA PIRATERIA MARITTIMA.

**Giuseppe Paccione**

SOMMARIO: **1.** Introduzione. **2.** – Sicurezza delle rotte commerciali italiane nel golfo di Aden e Guinea. **3.** – La comunità internazionale dinanzi alla pirateria. **4.** – La pirateria nel Golfo di Guinea.

**1.** Quando si parla della cornice della legalità, dello sviluppo e della sicurezza all'interno di uno Stato, ciò è ancora più evidente come sia rilevante a livello internazionale, in un mondo globalizzato, in cui la sicurezza, la legalità e lo sviluppo dei singoli Stati, quali soggetti di diritto internazionale, dipende sempre di più dalla stessa sicurezza, legalità e sviluppo dell'intero pianeta.

L'Italia, dal punto di vista storico, è considerata una media potenza e come tale dipende in gran parte dalle scelte dell'azione internazionale e dalla situazione sul piano mondiale. Il destino di un Paese è legato alla sua posizione geografica e, per l'appunto, la stessa Italia si trova all'interno del Mare Mediterraneo come nazione marittima. Vive di commercio marittimo, dove il 54% delle sue esportazioni e importazioni viaggia via mare e, in particolar modo, ha delle prime flotte al mondo – la XII –, per flotta di bandiera e XIV per controllo armatoriale, di cui il 99% è in mano ai privati<sup>1</sup>. Ci si rende conto come il sistema commerciale italiano, *id est* quello portuale che è il III a livello europeo, dipenda dalla sicurezza dei traffici marittimi e, quindi, in che modo l'economia nazionale sia collegata alla sicurezza del mare.

Le due rotte commerciali principali d'ingresso del Mediterraneo, a parte i vecchi stretti del Bosforo e dei Dardanelli, che collegano i due mari chiusi, sono lo stretto di *Suez* e quello di *Gibilterra*. Il primo che coinvolge il traffico mercé il Golfo di *Aden* e il secondo il traffico che, a parte quello atlantico, per esempio, è più dirottato su Rotterdam cioè sui portici nordici, quello che viene dall'Africa nel Golfo di *Guinea*. In attesa che si aprano le rotte artiche a causa dei cambiamenti climatici, questi restano le due principali rotte d'ingresso nel mare Mediterraneo sia in entrata, che in uscita<sup>2</sup>. Ci si rende conto, osservando la stazione geografica delle rotte, come la

---

<sup>1</sup> Si consulti il dossier della CONFITARMA del 19 giugno del 2013, presentato all'assemblea nazionale di Roma: <http://www.trail.unioncamere.it/writable/documenti/Assemblea%20Confitarma.pdf>

<sup>2</sup> F. LA CECLA, P. ZANIN, *Lo stretto indispensabile. Storie e geografie di un tratto di mare limitato*, Bruno Mondadori, Milano, 2004, p.17 ss.; F. CAFFIO, N. CARNIMEO, A. LEANDRO, *Elementi di diritto*

sicurezza degli spazi di mare e dei porti che conducono al Mediterraneo sia sempre più minacciata da un fenomeno quale la pirateria.

La pirateria marittima, di cui si ha memoria romantica, è soventemente stato un fenomeno praticato nei mari sia per motivi di controllo coloniale – si menzionino i pirati inglesi, spagnoli, olandesi, francesi nel nuovo mondo –, sia sempre più frequentemente e di recente collegati al fenomeno di grandissimo disagio economico e di fortissima instabilità politica<sup>3</sup>.

2. La pirateria nel Golfo di *Aden* è collegata prevalentemente a fenomeni di dissesto economico e di instabilità politica del corno d’Africa, in particolar modo la Somalia; ed è il fenomeno che da diversi anni sta tormentando i commerci internazionali per le acque<sup>4</sup>. Quello più recente è il fenomeno, dell’agosto del 2013, di Guinea, non meno preoccupante, innanzitutto perché è all’inizio, ma anche per la ragione che è collegato ai grossi interessi petroliferi italiani nei Paesi dell’area che arrivano al Golfo di *Aden* sia perché essendo un fenomeno in una zona che è la porta d’ingresso della cocaina colombiana in Africa, poi dall’Africa verso l’Europa, quindi, attraversa tutta la parte sub-sahariana del Mali per giungere, in seguito, ai porti del nord-Africa ed arrivare in Europa, attraverso anche l’Italia. Se non viene immediatamente fermata, rischia potenzialmente di divenire un fenomeno destabilizzante per l’intera area, tenuto conto anche dei gruppi focolai terroristici all’interno, che potrebbero trovare nel collegamento gli atti di pirateria dalle fonti di reddito.

Dal 2005 al 2014, sono state quarantaquattro le navi battenti bandiera italiana ad aver subito attacchi nel Golfo di *Aden*, sette quelle sequestrate, di cui una alla fine del

---

*e geopolitica degli spazi marittimi*, Cacucci, Bari, 2013, p.108 ss.; D. ABULAFIA, *Il Grande Mare*, Mondadori, Milano, 2014.

<sup>3</sup> La pirateria marittima è diffusa in diverse regioni del mondo. Rapine con minaccia o addirittura uso di violenza possono avvenire in mare aperto, in acque territoriali o nei porti. Vengono colpite le barche da pesca, le navi mercantili e da crociera nonché gli yacht. Il rischio di pirateria è particolarmente elevato nelle regioni seguenti: Golfo di Guinea, dove nel 2013 il numero di aggressioni a mano armata nel Golfo di Guinea è aumentato, in particolare in Nigeria. Spesso i pirati trattengono le navi mercantili per diversi giorni e le saccheggiano. Numerosi membri dell’equipaggio sono stati feriti, in parte anche gravemente, e una persona è stata addirittura uccisa. Salgono anche i casi di richieste di riscatto. L’equipaggio viene tenuto in ostaggio a lungo e sottoposto a maltrattamenti. Golfo di Aden e metà occidentale dell’Oceano indiano: i pirati somali hanno esteso le loro aggressioni a tutto il Golfo di Aden e si sono spinti nell’Oceano indiano. I pirati s’impadroniscono delle navi per poi chiedere riscatti di diversi milioni. Negli ultimi anni sono state attaccate e sequestrate numerose navi con il loro equipaggio. Sono in pericolo le barche da pesca e le navi mercantili e da crociera. In seguito all’adozione di varie misure di sicurezza, nel periodo 2012/2013 il numero degli attacchi riusciti a navi mercantili è calato sensibilmente. I pirati continuano però ad essere alla ricerca di ostaggi, ricorrendo a metodi sempre più violenti.

<sup>4</sup> A. URICCHIO, *Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali*, Cacucci, Bari, 2011, p.17 ss.

2012. Al momento non vi sono imbarcazioni italiane o membri dell'equipaggio in mano ai pirati. Anche se la pirateria tra il 2012 e il 2013 ha conosciuto una fase profondamente decrescente grazie, *prima facie*, all'impegno della comunità internazionale, ma anche alla presenza di gruppi armati a bordo di navi mercantili, non è certamente meno allarmante, basta abbassare la guardia e, sicuramente, data la situazione in Somalia, il fenomeno di attacchi di pirateria potrebbe riprendere<sup>5</sup>.

In base ai dati dell'*International Maritime Bureau*<sup>6</sup>, che controlla tutta la situazione a livello marittimo mondiale, la pirateria è ai minimi livelli dal 2006 e la gran parte degli attacchi di pirateria si sono avuti nel 2013; i primi tre trimestri nel Golfo di *Guinea* e di *Aden*.

3. Com'è ben noto, la pirateria è un vero e proprio reato sul piano internazionale, ma quando si giunge al diritto internazionale, quello che è arduo a livello interno, cioè al rispetto della cornice delle regole, a maggior ragione diventa complicato a livello internazionale per la ragione che si fonda sul *mutuo consenso* a rispettarlo<sup>7</sup>. A titolo di esempio, si prenda il Consiglio di Sicurezza, che è l'organo principale che produce norme cogenti sul piano internazionale e ci si rende conto come quasi nessuna di queste regole o norme o risoluzioni venga solitamente rispettato<sup>8</sup>. È molto arduo sul piano internazionale passare dalla regola al rispetto delle norme se non sulla base del mutuo consenso.

A livello internazionale non esiste una disciplina condivisa di persecuzione del reato di pirateria. La comunità internazionale, pertanto, ha dovuto creare una cornice di norme ovvero di cooperazione al fine di combattere la pirateria, poiché lo scopo ultimo è quello di affrontare, da tutti i punti di vista, tale fenomeno per poterlo

---

<sup>5</sup> A. VIRGILI, *L'incremento della pirateria nel Golfo di Guinea*, in *Centro Studi Internazionali*, 2013.

<sup>6</sup> Creato nel 1992 a iniziativa dell'*International Transport Workers' Federation*, è ubicato in Kuala Lumpur. Esso ha proposto di adottare una definizione di pirateria più ampia di quella prevista dal diritto internazionale in modo da comprendervi tutti i casi di *armed robbery at sea*: la nozione ipotizzata è quella di ogni atto di abbordaggio di qualsiasi nave con l'intento di commettere un furto o altro delitto avendo la capacità di usare la forza nel corso dell'azione.

<sup>7</sup> L'intervento in alto mare dello Stato nei confronti della nave pirata non infrange, infatti, il principio di diritto internazionale, per cui la navigazione in alto mare è libera e non soggetta a restrizioni. Il pirata, considerato *hostis humani generis*, può essere catturato dalle navi pubbliche di qualsiasi Stato e sottoposto a procedimento penale. Per alcuni, la pirateria configura una violazione di norme internazionali da parte dell'individuo; secondo altri, invece, il diritto internazionale fa obbligo allo Stato di cui la nave pirata batte la bandiera e agli Stati di cui i pirati siano cittadini di tollerare le interferenze materiali da parte dello Stato che ha catturato i pirati. A. TANCREDI, *Di pirati e Stati falliti. il Consiglio di Sicurezza autorizza il ricorso alla forza nelle acque territoriali della Somalia*, in *Riv. Dir. Int.*, 2008, p.937 ss.; P. BARGIACCHI, A. SINAGRA, *Lezioni di diritto internazionale pubblico*, Giuffrè, Milano, 2009, p.92 ss.

<sup>8</sup> F. MUNARI, *La nuova pirateria e il diritto internazionale. Spunti per una riflessione*, in *Riv. Dir. Int.*, 2009, p.325 ss.; A. GIOIA, *Diritto internazionale. Manuale breve*, Giuffrè, Milano, 2013, p.228 ss.

stradicare. Non solo dal punto di vista del contrasto immediato, ma anche dal lato dello sradicamento delle cause che cagionano il fenomeno della pirateria; perciò è possibile, in questo caso, diminuire gli attacchi e risolvere momentaneamente il problema, ma se la situazione del Paese – ci si riferisce a *pro* di esempio alla Somalia qui – è, comunque, instabile e se non si offre un'alternativa o una prospettiva di sviluppo per coloro che vivono di quest'economia illecita, stroncando pure le conseguenze pericolose di tale economia illecita come l'alimentazione di altri traffici illegali o di gruppi terroristici, non si sradicherà mai il fenomeno della pirateria. Si menzioni che tale fenomeno è molto redditizio<sup>9</sup>.

Si tenga presente che dei fondi che girano intorno alla pirateria somala dal 2005 al 2014 sono stati circa 7 miliardi di euro, che sono molto più elevati del PIL della Somalia. Di conseguenza, si è pervenuti alla consapevolezza che insieme al contrasto del fenomeno criminale e assieme al miglioramento della situazione economica e politica della Somali necessitasse ancora giungere a comprendere come tagliare le fonti di reddito dei pirati, perché è l'unica effettiva maniera per poter stroncare radicalmente il fenomeno piratesco<sup>10</sup>. Quando tale fenomeno non sarà più redditizio ovvero nel momento in cui si riuscirà a tagliare le fonti di finanziamento cioè a

---

<sup>9</sup> La crescente piaga della pirateria al largo delle coste della Somalia richiede molto più di semplici sforzi militari, sollecitando l'attuazione di azioni simultanee su tre fonti per combattere il fenomeno: sicurezza, stato di diritto e sviluppo. La pirateria costituisce una minaccia, che cresce più rapidamente degli sforzi compiuti dalla comunità internazionale per combatterla, sottolineando che le cifre sono spaventose. Si legga l'intervento dinanzi al Consiglio di Sicurezza del Vice Segretario delle Nazioni Unite nel sito: <http://www.unric.org/it/attualita/27123-consiglio-sicurezza-onu-navi-da-guerra-nelle-coste-somale>

<sup>10</sup> Dopo aver rappresentato per anni il pericolo maggiore per la navigazione al largo delle coste africane e asiatiche, nel 2013 il fenomeno della pirateria ha registrato una netta battuta d'arresto. Lo segnala il rapporto annuale dell'International Maritime Bureau (IMB), secondo cui negli ultimi dodici mesi gli assalti ai cargo e alle navi commerciali sono generalmente diminuiti, spostando semmai il proprio epicentro dal Corno d'Africa ai mari del sud-est asiatico. Il caso emblematico è quello dei pirati somali, le cui sortite sono calate in media del 40%, distanziandosi in maniera siderale dai 264 attacchi registrati nel 2011, l'anno del picco massimo dal 2008 ad oggi. Nel 2013 gli episodi sarebbero stati solo 15, e il trend positivo – secondo l'IMB – sarebbe motivato principalmente da tre fattori: una maggiore presenza di contractor a bordo delle navi, un'incidenza sempre rilevante dei pattugliamenti operati dalle autorità internazionali e l'azione stabilizzante del governo somalo guidato dal presidente Hassan Sheikh Mohamud, i cui problemi, semmai, sono rappresentati sulla terra ferma soprattutto dalle offensive dei miliziani qaedisti del gruppo Al Shabaab. Alla flessione registrata al largo delle coste dell'Africa Orientale, fa da contraltare la ripresa degli assalti sul versante occidentale, dove il ruolo del "pescecan" lo svolgono i pirati nigeriani, considerati dall'IMB in assoluto i più pericolosi e violenti, nonché autori di 31 dei 51 casi registrati in quest'area. Da tenere d'occhio anche le acque indonesiane. Qui nel 2013 si è verificato oltre il 50% degli attacchi totali, la cui rilevanza è però mediamente molto minori rispetto agli arrembaggi effettuati al largo delle coste d'Africa. Un'altro dato interessante sulla questione è stato fornito da un rapporto firmato da Nazioni Unite e Banca Mondiale, che da solo è sufficiente per delineare i contorni di questo fenomeno di criminalità globale: solo nel Corno d'Africa, tra il 2005 e il 2012, gli attacchi hanno fruttato qualcosa come 400 milioni di dollari.

disseccarle, a quel punto si potrà iniziare seriamente a sperare di avere stroncato il fenomeno della pirateria.

La comunità internazionale ha incominciato a interessarsi della pirateria somala sin dal 2008 con la risoluzione 1816<sup>11</sup>, adottata dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, e con le successive<sup>12</sup>, grazie al quale sono state lanciate due operazioni militari nel Golfo di Aden, uno a guida NATO – *Ocean Shield*<sup>13</sup> – e l'altra a guida europea, denominata *Atalanta*<sup>14</sup>, nata come scorta al convoglio umanitario del WFP-PAM (*World Food Program* – Programma alimentare mondiale) per la Somalia, in cui l'Italia partecipa con un'unità navale a rotazione con le due missioni<sup>15</sup>.

Allo stesso tempo, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite ha raccomandato alla comunità internazionale di costituire un *gruppo di contatto* per contrastare la pirateria somala<sup>16</sup>. Esso si è articolato *ab initio* in quattro gruppi di lavoro, ciascuno che si basa nel settore specifico del contrasto al fenomeno piratesco e, su impulso dell'Italia, nel 2011, è stato istituito un V *gruppo di lavoro*, dedicato espressamente

---

<sup>11</sup> La risoluzione 1816 del 2008 autorizza gli Stati membri a svolgere azioni di contrasto alla pirateria, proseguendo la loro attività anche all'interno del mare territoriale somalo. Il Consiglio di Sicurezza dell'ONU, ha emanato una serie di risoluzioni (1816/2008, 1846/2008, 1851/2008 e 2015/2011) volte a contrastare la pirateria, in particolare nella regione somala, spesso teatro di attacchi.

<sup>12</sup> F. DI PIETRO, *Nuove misure per combattere la pirateria: l'istituzione di corti speciali somale*, in [www.diritticomparati.it](http://www.diritticomparati.it), 28 maggio 2012.

<sup>13</sup> La NATO si è impegnata nella lotta alla pirateria, prima con l'operazione *Allied Protector*, poi con *Ocean Shield*. Quest'ultima operazione, in corso dal 17 agosto 2009, si basa su regole di ingaggio (Rules of Engagement, RUE) analoghe a quelle di *Atalanta* che assegnano alle forze navali il compito di "impedire e neutralizzare la pirateria quanto più possibile". J. KRASKA, *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, ABC-CLIO-LLC, Santa Barbara, CA, 2011, p.96 ss.; F. CAFFIO, N. RONZITTI, *La pirateria: che fare per sconfiggerla?*, in *Osservatorio di Politica Internazionale*, 2012, p.1 ss.; J. KRASKA, R. PEDROZO, *International Maritime Security Law*, Koninklijke Brill NV, Leiden, Netherlands, 2013, p.726 ss.

<sup>14</sup> A. DE GUTTRY, *Fighting piracy and armed robbery in the XXI century: some legal issues surrounding the EU military operation Atalanta*, in *Studi sull'Integrazione Europea*, 2010, p.325 ss.; C. BOTTACINI, *La pirateria al largo delle coste somale: l'operazione Atalanta*, in *Eurasia*, 2013

<sup>15</sup> ATALANTA è il nome dell'operazione navale dell'Unione Europea per prevenire e reprimere gli atti di pirateria marittima lungo le coste della Somalia in sostegno alle Risoluzioni 1814,1816,1838 e 1846 adottate nel 2008 dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Il suo mandato consiste nel proteggere le navi mercantili che transitano da e per il Mar Rosso ed inoltre svolge attività di scorta alle navi mercantili del Programma Alimentare Mondiale delle Nazioni Unite, incaricate di consegnare aiuti alimentari in Somalia. P. CUOMO, *Il ricorso all'uso della forza nella lotta alla pirateria*, in *Uso della Forza e legittima difesa nel diritto internazionale contemporaneo*, A. LAMCIOTTI, A. TANZI (a cura di), Jovene Editore, Napoli, 2012, p.139 ss.

<sup>16</sup> A seguito dell'adozione della risoluzione 1851 (2008) del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, è stato istituito il *Gruppo di Contatto* sulla Pirateria al largo delle coste della Somalia (CGPCS) e tenuto la sua riunione inaugurale il 14 gennaio 2009 per facilitare la discussione e il coordinamento delle azioni tra gli Stati e organizzazioni per sopprimere la pirateria al largo delle coste della Somalia. I partecipanti al CGPCS, tra l'altro, hanno deciso di istituire quattro gruppi di lavoro, uno dei quali (Gruppo di lavoro 3) è stato quello di affrontare il rafforzamento della autoconsapevolezza della navigazione e altre capacità. Il documento completo, emesso dall'IMO è reperibile al seguente sito: [www.collegiocapitani.com/file/codicieleggi/imo/IMO%20MSC%201332.pdf](http://www.collegiocapitani.com/file/codicieleggi/imo/IMO%20MSC%201332.pdf).

al contrasto dei flussi finanziari illeciti collegati alla pirateria, di cui lo Stato italiano ha assunto la presidenza. Quest'ultimo condivisa tra il Ministero dell'Economia – Direzione antiriciclaggio – e quello degli Esteri.

Questo ha promosso nel 2011 una collaborazione fra tutti gli Stati interessati, sia quelli costieri, sia quelli di bandiera del naviglio commerciale, a sviluppare delle norme d'azione condivise e delle forme di cooperazione attive, innanzitutto per poter individuare i flussi finanziari che arrivano dai pirati somali, poter contribuire alla raccolta delle prove riproducibili in giudizio, per poter processare i pirati somali e poterli, successivamente, metterli in sicurezza, nel senso di garantire loro una detenzione efficace e, infine, anche sviluppare una forma di clima di fiducia tra gli armatori, affinché possano collaborare nella gestione di informazioni estremamente sensibili.

Tutto questo ha portato nell'anno 2013, durante la riunione di Gruppo nella città di Copenaghen, all'elaborazione di *dieci punti* condivisi, i quali sono stati, in seguito, adottati dalla plenaria del Gruppo di contatto nel mese di maggio dello stesso anno a New York<sup>17</sup>. In cosa consiste questo clima di collaborazione? *In primis*, è fondamentale comprendere qual è la traiettoria con cui i fondi arrivano ai pirati. Siccome non esiste una normativa, come vi è nell'ambito domestico o interno, che inibisce il pagamento dei riscatti ai pirati, così come all'interno dell'ordinamento italiano è proibito il pagamento del riscatto in caso di rapimento, allora la gestione di tale riscatto avviene prevalentemente in contanti; questi ultimi vengono paracadutati sul terreno somalo da parte di un'organizzazione di mediatori di cui si conoscono già ai confini, prevalentemente gestiti dalle società di assicurazioni che hanno sede a Londra e questi contanti che giungono sul territorio della Somalia vengono, *in secundis*, ripartiti<sup>18</sup>, (secondo uno studio fatto dalle Nazioni Unite e dalla Banca Mondiale per la lotta al crimine organizzato), in maniera diversa. A titolo d'esempio, la minima parte, costituita dallo 0,1% allo 0,25% vanno ai singoli pirati, un'altra parte minore viene data alle autorità locali che collaborano nel celare e nell'aiutare i gruppi criminali. La maggior parte, che va dal 30 al 50%, va ai c.d. finanziatori mandanti dell'attività piratesca, *id est* quelli che gestiscono il volume d'affari.

Di questi fondi, in parte vengono investiti in Somalia, in parte trasferiti in contanti in modo illegale con aerei clandestini che trasportano il CAC<sup>19</sup> all'estero e reinvestiti tramite canali bancari nel Golfo, a prevalenza negli Emirati Arabi o presso le

---

<sup>17</sup> Si veda nel seguente sito, dove sono stati pubblicati i dieci punti adottati dal Gruppo di contatto: <http://www.thecgpcs.org/plenary.do;jsessionid=94D58476BDF7CB0DCF5B164692869F93?action=plenarySub&seq=23>

<sup>18</sup> B. BANDIERA, *Le iniziative degli organismi internazionali più importanti attivi nella lotta al riciclaggio e al finanziamento del terrorismo*, in [www.dirittobancario.it](http://www.dirittobancario.it), febbraio 2014.

<sup>19</sup> Erba alcaloide, allucinante di cui vive l'economia della Somalia.

comunità somale della diaspora all'estero, che sono un importante *target* per creare informazioni e collaborazioni al fine di poter assicurare alla giustizia i pirati. Questo è il quadro economico della pirateria somala che è molto creditizia, per la ragione che un qualunque somalo volesse divenire un pirata, preferirebbe lasciare l'attività di pastore dove il guadagno è inferiore rispetto a quello del pirata, dove guadagnerebbe di più, pur sapendo di mettere a repentaglio la propria vita.

Il Gruppo di lavoro che mira a raggiungere un insieme di regole condivise, se non cogenti, nel contratto di flusso finanziario della pirateria, ha come scopo pure quello di riuscire a sensibilizzare i sistemi assicurativi e bancari internazionali, a collaborare con le unità d'*intelligence* finanziarie in questo Stato. Esiste anche un settore di collaborazione per potenziare tali unità di *intelligence* finanziaria negli Stati costieri nel Golfo d'*Aden* e negli Emirati Arabi, sebbene ci si possono fornire informazioni che possono essere poi riprodotte in giudizio per assicurare alla giustizia i pirati. Un altro filone di collaborazione del gruppo presieduto dallo Stato italiano è quello che ha come obiettivo lo stimolo di collaborazione tra i procuratori che si occupano di indagini sui pirati. Qui si ha un punto dolente perché in Italia c'è un solo procuratore che si occupa dei processi contro i pirati – ci si riferisce alla Procura di Roma<sup>20</sup> – detenuti nelle carceri italiane, e oberato di lavoro, soprattutto c'è un problema a livello internazionale di equiparazione, scambio e riproducibilità delle prove raccolte sulle navi; tralaltro, a tal fine, sempre il *Gruppo di lavoro V* ha individuato con il consenso di tutti i partecipanti nell'INTERPOL<sup>21</sup> l'agenzia per la raccolta e la gestione delle prove giacché, in precedenza, accadeva che quando una nave veniva liberata dai pirati, innanzitutto era saccheggiata dai pirati stessi, dopodiché le prove erano state inquinate dalla polizia locale, dalle agenzie investigative assoldate dagli armatori, dalle agenzie investigative degli altri Stati di bandiera e via discorrendo. Ergo, c'era un inquinamento delle prove e una dispersione delle stesse che rendevano impossibile una qualunque costruzione di un'accusa contro un pirata. Si può ritenere, quindi, che il lavoro è a un buon punto e si spera che la Somalia si avvii verso un processo di ricostruzione nazionale. Sta di fatto che questo bagaglio di esperienze potrebbe essere utilmente riprodotto e utilizzato, invece, per l'altra area geografica verso la quale si concentrano le preoccupazioni della comunità internazionale che concerne il Golfo di Aden e di Guinea.

**4.** La pirateria nel Golfo di Guinea è profondamente diversa da quella della Somalia. *In primis*, per la ragione che gli Stati che si affacciano sul Golfo, per l'appunto, di

---

<sup>20</sup> A. URICCHIO, *op. cit.*, Cacucci, Bari, 2011, p.134 ss.

<sup>21</sup> È un'Organizzazione Internazionale della Polizia Criminale - INTERPOL, dedita alla cooperazione di polizia e al contrasto del crimine internazionale. R. S. J. MARTHA, *The Legal Foundations of INTERPOL*, Hart, London, 2010, p. 42 ss.

Guinea<sup>22</sup> non sono Stati falliti come lo Stato somalo, ma sono entità statuali che, pur con fasi critiche hanno un apparato giudiziario che funziona, mentre in Somalia vi è persino il problema dei tribunali, delle prigioni e così via<sup>23</sup>.

L'atteggiamento della comunità internazionale è quello di fare in modo di evitare un'internazionalizzazione del fenomeno, come nel caso della Somalia e, al contrario, un'appropriazione da parte degli Stati locali e delle organizzazioni regionali, come l'ECOWAS<sup>24</sup>, affinché possano sviluppare dei meccanismi di collaborazione giudiziaria, di polizia, d'investigazione per catturare i pirati e stroncare il fenomeno sin dall'inizio. In questo caso, chi segue sul piano internazionale tale fenomeno è il G8 allargato, in cui vi è un gruppo di amici del Golfo di Guinea che ha sviluppato una collaborazione con gli Stati della regione per la formazione tecnica, per la formazione dei giudici, per la costruzione di un centro in Senegal al fine di raccogliere dati e di allarme per tutte le navi che entrano nell'area a rischio. Non esiste ancora in questa regione un concetto come il FIRIS Area, presente nel Golfo di Aden, ma si ha intenzione di farlo. Non c'è al momento allo studio alcuna operazione internazionale, mentre degli attacchi di pirateria ci sono stati nel Golfo di Guinea, avvenuti in acque internazionali e la preoccupazione forte è che possano attaccare le piattaforme petrolifere *off-shore*.

Come stroncare a livello internazionale il fenomeno? Della collaborazione internazionale sino a questo punto è stata molto importante e valida, ma vi è una proposta proveniente dall'Italia, che non ha ancora avuto seguito a livello internazionale perché si scontra con le lobbies di società assicuratrici e anche, purtroppo, con i timori degli armatori che è quella dell'attrazione di un sistema di sanzioni internazionali sul modello delle sanzioni contro il terrorismo internazionale.

---

<sup>22</sup> D., KATHARINE. *A shift in focus: The Gulf of Guinea as a new haven for piracy*, in *Consultancy African Intelligence*, 2012, reperibile nella seguente pagina : [www.consultancyafrica.com](http://www.consultancyafrica.com)

<sup>23</sup> L'analisi delle aree, che si affacciano attorno al Golfo di Guinea - in cui sono stati scoperti importantissimi giacimenti di Petrolio, soprattutto *off-shore* una volta considerati improduttivi per i costi e ora invece economicamente considerati convenienti, per cui numerose compagnie straniere hanno investito ingenti risorse - potrebbe continuare sino a comprendere le varie nazioni in cui, secondo le organizzazioni internazionali, dal 2007 al 2012 si sono avuti attacchi di pirati tentati o riusciti sia nella forma di *piracy* che di *Armed Robbery*, quali la Costa d'Avorio, Ghana, Togo, e Cameroon.

<sup>24</sup> Istituita il 28 maggio del 1975 con la firma del "Trattato di Lagos" da parte di 15 paesi dell'Africa Occidentale, la Comunità Economica degli Stati dell'Africa Occidentale (ECOWAS) oggi rappresenta uno dei più importanti tentativi d'integrazione regionale del continente africano. Un attore che a partire dagli anni '90 ha accresciuto il proprio ruolo nell'ambito dei rapporti economici e nel mantenimento della stabilità politica negli Stati membri colpiti da conflitti civili attraverso missioni di *peacekeeping* e interventi armati. Tuttavia, il percorso dell'ECOWAS non è stato semplice e ancora oggi una completa integrazione monetaria e politica non è stata raggiunta per motivi interni ed esterni alla regione africana. Si veda G. CASÀ, *ECOWAS, una realtà in espansione*, 2012, reperibile in <http://www.geopolitica-rivista.org/19003/ecowas-una-realta-in-espansione/>

In vari forum internazionali. È stato proposto, sempre dall'Italia, una *task force* fatto dal G8 per la creazione di un *sistema sanzionatorio*, che non ha avuto il suo seguito; è una proposta che, *inter alia*, è molto sostenuta sia dagli Stati Uniti che dalla Francia, ma opposta dagli altri Stati, id est dalle lobbie delle società assicuratrici molto forti e la paura degli armatori sta nel fatto che un sistema sanzionatorio preveda il congelamento dei beni e i fiancheggiatori dei pirati, un sistema di liste di sanzioni di nominativi di Stati come l'Iran o la Siria. L'Italia ritiene che sia il sistema più efficace per poter contrastare l'intera economia della pirateria, perché fin quando la pirateria resterà un fenomeno redditizio va attuato non il contrasto militare, ma l'unico modo è il sistema delle sanzioni. Si prenda ad esempio l'Iran, dove sta funzionando, dopo svariati anni e, soprattutto, un intervento serio a terra per migliorare la situazione economica e la stabilità politica degli Stati coinvolti.

*Giuseppe Paccione*