

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 81 (2009)
Heft: 4

Artikel: Chi fermerà i pirati somali?
Autor: Gaiani, Gianandrea
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287240>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Operazione "ATALANTA"

**A CURA DELLA COMMISSIONE POLITICA DI SICUREZZA E ESERCITO STU
E I CONTRIBUTI DEL DR. GIANANDREA GAIANI E DELL'ING. FAUSTO DE MARCHI**

Durante la prossima sessione del Parlamento, le Camere Federali saranno chiamate a pronunciarsi sulla partecipazione Svizzera all'operazione dell'Unione Europea denominata "ATALANTA" per contrastare il dilagarsi della pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste somale. Questa decisione avrà un effetto determinante sulla capacità dell'esercito ad agire a profitto degli interessi Svizzeri all'estero e a contribuire al controllo della violenza al di fuori dei nostri confini nazionali.

La commissione di politica estera del Consiglio Nazionale, riunitasi durante la sessione del giugno scorso, ha dato preavviso negativo (13 - 11) mentre la commissione di sicurezza della stessa camera si è pronunciata a favore dell'impiego (15 - 11). Per quanto riguarda il Consiglio degli Stati, la sua Commissione di politica estera si è espressa, durante la stessa sessione, favorevolmente nei confronti di questo impiego. A fine giugno pure la Commissione per la politica di sicurezza degli Stati ha approvato la missione elvetica nel Corno d'Africa (10-1). Gli articoli qui pubblicati cercano di fornire al lettore le necessarie riflessioni per meglio capire la discussione che si terrà alle Camere Federali.

Chi fermerà i pirati somali?

DR. GIANANDREA GAIANI

A oltre un anno dall'esplosione del fenomeno della pirateria somala la comunità internazionale e soprattutto l'Occidente non sono riusciti a elaborare una risposta coordinata e soprattutto efficace. Eppure la minaccia non è certo di quelle che dovrebbero impensierire le principali forze navali del globo mentre sul piano commerciale i danni provocati dalla mezza dozzina di bande somale che operano tra Hararedere ed Eyl sono di tutto rilievo. Secondo i dati forniti dall'International Maritime Bureau dall'inizio dell'anno al 15 maggio i pirati hanno attaccato 97 navi catturandone 29 e prendendo in ostaggio 472 marinai dei quali 19 navi e 250 membri di equipaggio ancora prigionieri al 20 maggio. Nel 2008 sono state attaccate 111 navi dai pirati somali che ne hanno catturate 49 insieme a quasi 900 marinai la cui liberazione ha fruttato riscatti stimati in almeno 120 milioni di dollari. Un'escalation degli atti criminali che rischia di provocare seri danni economici non solo ai Paesi che affacciano sul Golfo di Aden (acque interessate a 20.000 passaggi commerciali annui) ma anche all'area del Mediterraneo. Alcuni armatori hanno deciso di cambiare rotta doppiando il Capo di Buona Speranza piuttosto che affrontare il Golfo di Aden. Il Canale di Suez, il cui passaggio frutta all'Egitto oltre 5 miliardi di dollari all'anno, stima una riduzione dei transiti almeno del 10 per cento quest'anno; un calo che si rifletterà anche sui porti del Mediterraneo.

In termini finanziari l'operazione navale multinazionale che vede flotte dell'Unione Europea, della Nato, degli Usa e

di una decina di Paesi che si affacciano sugli oceani Indiano e Pacifico risulta fallimentare. L'Italia ha finanziato con 8,7 milioni di euro la missione di 90 giorni della fregata Maestrale nel Golfo di Aden. In pratica 100.000 euro al giorno che può rappresentare un valore medio considerato che le navi anglo-americane o nord europee costano di più mentre le unità russe, iraniane o indiane decisamente meno. Una cifra indicativa che moltiplicata per le 25 navi che in media pattugliano le acque somale significa 2,5 milioni di euro al giorno, 75 milioni al mese e quasi un miliardo in un anno, cioè dieci volte quanto incassato l'anno scorso dai pirati somali in riscatti. Certo il problema della sicurezza non si può affrontare solo in termini finanziari ma sotto il profilo operativo la situazione è ancora più disastrosa dal momento che solo in un paio di occasioni navi indiane e britanniche hanno aperto il fuoco sui barchini dei pirati. Quando intercettati, i criminali somali vengono solo messi in fuga con sorvoli radenti degli elicotteri ma senza l'uso delle armi. I pirati possono così condurre nuovi abordaggi. Nessuna forza navale è in caccia delle navi-madri o bombarda le "tortughe", i porticcioli e le baie somale che ospitano le bande di pirati mentre solo francesi e gli americani hanno effettuato blitz per liberare navi o marinai catturati dai pirati.

Solo il paludato linguaggio diplomatico e lo sprezzo del ridicolo hanno consentito a Nato e Unione Europea di definire un successo le operazioni nel Golfo di Aden che vede complessivamente impegnate una quindicina di navi da



Gianandrea Gaiani

guerra (fregate, pattugliatori e navi appoggio) dal momento che il numero di attacchi ai mercantili è decuplicato nel primo trimestre 2009 rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso passando da 6 a 61. Il fallimento delle operazioni di pattugliamento è dovuto alla mancanza di una reale deterrenza e all'estensione troppo ampia degli spazi marittimi specie ora che i pirati colpiscono anche a mille miglia dalle coste somale giungendo fino al largo delle Seychelles. Non è un caso quindi che molti armatori valutino l'imbarco di guardie private mentre a Berna si discute di mettere a difesa della navi mercantili della Confederazione squadre di soldati. Un'ipotesi approvata anche dal governo belga che però affitta squadre di otto soldati agli armatori nazionali al prezzo di 115.000 euro per una settimana di scorta nelle acque somale, circa il triplo di quanto chiesto dai contractors delle Private Security Companies.

L'impiego di personale armato sui mercantili, sostenuto dagli Usa, è osteggiato però in Europa ufficialmente per il timore che si scateni un'escalation della violenza e i pirati impieghino armi più pesanti. Ipotesi del resto improbabile considerato che sui barchini veloci non si possono installare armi più pesanti dei lanciarazzi o mitragliatrici mentre le bande somale non dispongono certo della logistica e dei supporti necessari a gestire armi missilistiche.

Nei vertici internazionali di aprile e maggio, a Bruxelles e Kuala Lumpur, sono stati promessi milioni di dollari per costituire una Guardia Costiera somala per il controllo delle coste in funzione anti-pirateria. Un progetto che fa sorridere non solo perché le coste somale si estendono per 3000 chilometri ma anche per l'inconsistenza del governo di unità nazionale di Mogadiscio che, mentre scriviamo queste righe, sta per cedere ai miliziani islamici del movimento degli "shabab" anche il controllo della capitale. Nella regione del Puntland, autoproclamata indipendente ma non riconosciuta a livello internazionale, molte

prove indicano il coinvolgimento di esponenti del governo con le bande di pirati di Eyl.

Infine, a favorire ulteriormente il crimine marittimo, i pirati catturati in mare dalla flotta multinazionale vengono liberati dopo poche ore o vengono consegnati alle autorità di Kenya e Yemen mentre solo USA, Germania e Olanda hanno estradato alcuni banditi catturati in mare per processarli in base alle leggi nazionali. Il vuoto giuridico accampato dalla comunità internazionale pare in realtà una scusa per mascherare la mancanza di coraggio politico nel risolvere il problema con un uso della forza che sarebbe pienamente legittimato sul piano giuridico.

La Convenzione internazionale di diritto marittimo delle Nazioni Unite, tenutasi a Montego Bay (Giamaica) nel 1982 autorizza i singoli stati a perseguire con le armi la pirateria affondando in mare le imbarcazioni e colpendo "i surgitori", cioè le basi dei pirati.

Anche le tre Risoluzioni approvate nel 2008 dal Consiglio di Sicurezza dell'Onu autorizzano la lotta alla pirateria: la prima ha dato il via alla costituzione di una forza internazionale (Risoluzione 1816), la seconda autorizza a colpire i pirati nelle acque territoriali somale (1838) e infine la terza consente anche raids nello spazio aereo e sulle coste somale (1851). Cioè operazioni anfibe certo alla portata delle potenze marittime che in meno di 48 ore consentirebbero di spazzare via le "tortughe", affondare le imbarcazioni dei pirati e liberare navi ed equipaggi tenuti prigionieri. La mancata applicazione di queste norme ha ottenuto il risultato di galvanizzare i pirati che si sentono intoccabili e continuano a farsi beffe della più poderosa flotta mai schierata dai tempi della Guerra di Corea. E pensare che nel 67 AC la campagna contro i pirati guidata dal console romano Pompeo consentì in soli tre mesi di liberare il Mediterraneo e uccidere ben 10.000 pirati. E all'epoca le navi allora andavano con vele e remi... ■

