

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pirateria e violenza in mare: la fotografia degli attacchi nel mondo scattata da Praesidium International

Nicola Capuzzo · Thursday, February 3rd, 2022

Dall'analisi di Praesidium International sugli atti di pirateria compiuti nel 2021 il Golfo di Guinea si aggiudica ancora il primato mondiale con 22 attacchi effettuati dai gruppi nigeriani, di cui ben il 50% andati a segno con marittimi sequestrati. Le acque del Golfo conservano quindi un alto livello di pericolosità nonostante un calo generale nel 2021 di eventi riconducibili alla pirateria rispetto agli anni passati attribuibile a fattori quali: l'accresciuta conflittualità a livello locale rilevata a inizio anno negli Stati del sud, tra Ondo e Akwa Ibom, la presenza di asset militari internazionali come la fregata Freemm italiana "Luigi Rizzo" e un maggiore coinvolgimento a livello locale con il lancio del progetto Deep Blue.

La società italiana di security a bordo rileva comunque, purtroppo, che tra la fine del 2020 e i primi mesi del 2021, il numero di marittimi sequestrati è stato il doppio rispetto agli anni precedenti e che in media i riscatti pagati sono stati più alti, a vantaggio delle casse dei gruppi criminali. Se la grande attenzione mediatica sul fenomeno nel Golfo della Guinea ha senz'altro ridotto le operazioni dei gruppi criminali costringendoli a un periodo di fermo delle operazioni durante i mesi centrali dell'anno, a terra e nelle acque interne degli Stati del Delta del Niger, rispetto al 2020, i casi di attacchi contro imbarcazioni locali di trasporto passeggeri e contro pescatori sono quadruplicati, e così anche gli eventi legati al furto di greggio e alla raffinazione illegale. Questo – si presume – proprio per la riconversione dell'attività criminale dei gruppi di pirati in operazioni diverse in attesa di riprendere quelle marittime.

A fine stagione delle piogge i gruppi si sono riattivati, così come le marine internazionali; in particolare la Marina Danese a novembre, a largo delle coste nigeriane con una sua squadra di forze speciali, ha ucciso 5 presunti pirati e ne ha fermati altri 4, poi rilasciati vista l'impossibilità di poterli portare davanti a un tribunale. L'evento ha esaltato la fragilità delle collaborazioni internazionali che si stanno sviluppando per combattere la pirateria marittima in quelle acque, evidenziandone lo sgretolamento nel momento del bisogno e l'inefficacia contro un nemico maestro del territorio, adattabile e resiliente. Non a caso gli ultimi eventi dell'anno si sono registrati in aree fino a poco tempo fa considerate tranquille e sono state assalite anche navi considerate inattaccabili.

Sulle sponde orientali africane la pirateria ha lasciato definitivamente spazio a una serie di nuove minacce per i marittimi: – salvo eccezioni – la guerra per procura combattuta in Yemen sin dal

2016 funge da catalizzatore regionale per gran parte degli incidenti che caratterizzano il settore marittimo. Nel 2021 il Mar Rosso è stata ancora l'area più colpita, con attacchi missilistici e largo impiego di droni nella sua parte meridionale, tra il porto Yemenita di Hodeida, "ceduto" agli Houthi a metà

novembre, e la città portuale di Jizan in Arabia Saudita. Prevalentemente indirizzati verso installazioni terrestri, questi attacchi finiscono inevitabilmente con l'interessare anche i porti nonché le navi operanti in zona.

L'attacco del mese di luglio ai danni della petroliera Alberta, danneggiata da un drone armato mentre era nei pressi di Jizan, e quanto avvenuto a settembre nel porto di Mocha (Yemen), duramente colpito a seguito di un attacco degli Houthi con missili e droni, rientrano in questa fattispecie. Frequente anche l'utilizzo di mezzi meno convenzionali come i Wied (Waterborne Improvised Explosive Devices) spesso costituiti da motoscafi carichi di esplosivo comandati a distanza. Molti i casi contro le infrastrutture del colosso saudita Saudi Aramco spesso portati a segno anche molto più a nord, a grande distanza dallo Yemen. Tra tutte la città portuale di Jeddah colpita in almeno tre occasioni durante l'anno.

Più a sud, nella zona di Bab el-Mandeb, aumentano nel 2021 le segnalazioni di imbarcazioni sospette: non ci sono state comunque azioni ostili anche grazie al personale di sicurezza armato che in questi casi, segnalando la propria presenza a bordo, stronca sul nascere ogni malevolo intento. Oggi i pattern marittimi del famigerato Golfo di Aden spaventano solo gli operatori meno preparati. Tra monsoni, attività di pesca, contrabbando e normale vita del mare, nel 2021 sono stati rari i casi riportati di particolare rilievo. I pirati combattono attualmente a terra come avvenuto a fine anno a Bosaso, città portuale del nord della Somalia che si affaccia sul Golfo di Aden, una volta loro famigerata roccaforte. Gli interessi sono per ora cambiati, ma restano le capacità di portare a termine attacchi mirati. C'è preoccupazione per la minaccia di al-Shabab e per la possibilità che presto si possano concretizzare attacchi di stampo terroristico in mare.

L'impatto della porta container Ever Given, incagliatasi a marzo del 2021 nel canale di Suez, rappresenta un monito al possibile ripetersi di un nuovo 11 settembre.

Praesidium International spiega ancora che fra il Golfo dell'Oman e lo stretto di Hormuz ci sono due filoni principali di eventi: da un lato, nella zona c'è un intenso lavoro delle marine militari internazionali contro le attività di contrabbando di droga e armi. L'eroina afghana costituisce una parte preponderante delle sostanze sequestrate nel 2021, ma molti sono anche i sequestri di altri stupefacenti quali hashish e metanfetamine, per un valore totale stimato di oltre 190 milioni di dollari che testimoniano il grande lavoro svolto dalle task force integrate nella Combined Maritime Forces (CMF), cui partecipa anche l'Italia.

A far da ponte tra le attività di contrabbando e la guerra in Yemen, c'è il sequestro di numerosi carichi di armi. In particolare, verso fine dicembre due navi americane, la USS Tempest e la USS Typhoon, hanno intercettato nel Mare Arabico uno dei maggiori carichi di armi di cui si abbia memoria in zona: 1.400 AK-47 e 226.000 munizioni di probabile provenienza iraniana e destinate a supportare l'attività degli Houthi in Yemen.

Riguardo alla guerra in corso, sono da segnalare per il 2021 in particolare due eventi avvenuti in zona: l'attacco missilistico alla nave da carico Hyperion Ray colpita a poca distanza dal porto di Fujairah (Emirati Arabi Uniti) ad aprile e l'attacco di luglio effettuato probabilmente con una munizione circuitante (drone kamikaze) ai danni della petroliera Mercer Street al largo delle coste

omanite, che ha purtroppo causato il decesso di due marittimi, del comandante della nave e del team leader della squadra di sicurezza che si trovava a bordo. Dati i legami delle navi colpite con gli interessi israeliani, da parte della comunità internazionale viene presunta per ambedue i casi la regia iraniana. In Africa, desta preoccupazione il Mozambico, in particolare la provincia di Cabo Delgado, per scontri che dal 2017 interessano occasionalmente anche il settore marittimo.

A marzo 2021, nella città di Palma, la nave cargo Alpha Jimbo è stata sequestrata nel quadro della presa della città da parte dei militanti, mentre gruppi come Total sospendevano temporaneamente le loro operazioni in zona per gli elevanti rischi per installazioni e personale. Ad oggi, nonostante gli iniziali successi riportati dalle truppe Ruandesi e delle Sadc (Southern African Development Communities), la strategia del terrore continua. A est, oltre l'India verso il sudest asiatico, resta il contesto di insicurezza prevalentemente dominato dal fenomeno dei furti, anche violenti, sulle navi di passaggio. Lo stretto di Singapore rimane la zona più interessata con oltre 50 incidenti nel 2021, + 21% rispetto al 2020. Non è cambiato il modus operandi: uno o due ladri abbordano le navi e rubano quanto trovano a portata di mano per poi fuggire su piccole imbarcazioni manovrate da loro complici, oppure si intrufolano indisturbati all'interno delle navi e il loro furto viene scoperto a posteriori.

Lo stato malese di Sabah che affaccia sul mare di Sulu e Celebes sembra vivere un momento di tranquillità con un ridotto numero di eventi criminali nel 2021 contrariamente al passato. Nell'area di Jakarta si rileva invece un marcato incremento del numero di furti ai danni delle navi in attesa fuori dal porto.

I Caraibi e l'America Latina continuano a essere caratterizzati da un'alta incidenza di furti sulle navi. Tuttavia sul continente americano la quasi totalità degli eventi avviene in porto o nelle sue aree antistanti. Altro segno particolare confermato nel 2021 è l'impiego di armi, anche per i piccoli furti e un trend all'uso della violenza per raggiungere i propri scopi. Tra le zone maggiormente colpite si annoverano Ciudad del Carmen (Messico), Port-au-Prince (Haiti), Santana (Brasile), Guayaquil (Ecuador) e in particolare Lima (Peru). Se quest'ultima si attesta su un numero di eventi in linea con il 2020 ci sono segnali incoraggianti dalla zona di Ciudad del Carmen (regioni di Tabasco e Campeche) con incidenza di eventi criminali notevolmente diminuita rispetto all'anno precedente.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 3rd, 2022 at 6:15 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.