

► ACQUE INSICURE

Dal Golfo di Guinea alla Somalia è tornata la minaccia dei pirati

Gli attacchi a navi e petroliere sono sempre meno occasionali. E i criminali ora si spingono fino a 700 miglia dalla terraferma, come in passato. Gli Stati della regione non riescono a garantire la sicurezza dei commerci

di **STEFANO PIAZZA**



Nel 2025 la pirateria torna a imporsi come una minaccia fluida, che si adatta ad ogni situazione, capace di sfruttare ogni varco lasciato aperto nel fragile equilibrio della sicurezza marittima globale. Due aree, più di altre, raccontano questa nuova stagione di attacchi: il Golfo di Guinea e l'Oceano Indiano. Non si tratta più di fenomeni isolati come mostrano i report di Praesidium, società che si occupa di intelligence marittima, né di improvvise fiammate criminali. È un ecosistema in movimento, che segue logiche precise, approfitta delle lacune statali, cavalca il maltempo o il suo contrario, e ridisegna continuamente la mappa del rischio.

Nel Golfo di Guinea, l'andamento dell'anno ha mostrato un susseguirsi di incursioni che sembrano quasi seguire una traiettoria invisibile. All'inizio la pressione è stata particolarmente intensa nel settore orientale, tra Gabon, Guinea Equatoriale e São Tomé e Príncipe. L'attacco del 31 gennaio al peschereccio Amerger VII ha inaugurato la stagione. Tre membri dell'equipaggio sono finiti nelle mani dei pirati a poche miglia da Owendo, un episodio che ha posto subito il tema dell'audacia dei gruppi criminali e della loro capacità di muoversi vicino alle acque territoriali. Interessante notare che la stessa imbarcazione era già stata attaccata nella stessa area nel 2020.

Pochi giorni dopo, l'abbor-



IN ATTESA DEI NEMICI
In alto, membri delle forze speciali di polizia somale sull'attenti [Ansa]
A sinistra, un membro di Praesidium, società che si occupa di intelligence marittima, monitora le acque

daggio della Jsp Vento, nella Zona economica esclusiva (Zee) della Repubblica della Guinea Equatoriale, ha mostrato un altro tratto distintivo della pirateria del 2025: attacchi rapidi e condotti contro navi senza scorta, dove gli equipaggi sono spesso lasciati a loro stessi visti i lunghi tempi di reazione delle autorità locali. In questo caso i pirati hanno abbandonato la nave dopo essere stati avvistati dall'equipaggio. A marzo l'escalation si è fatta più chiara. L'incursione alla petroliera Bitu River, al largo di São Tomé, è durata ore e ha incluso la violazione della cittadella, con i pirati che sono riusciti a prendere in ostaggio diversi membri dell'equipag-

gio e a fuggire. Il trasferimento degli ostaggi in Nigeria e il loro rilascio settimanale dopo suggeriscono canali consolidati, territori di appoggio e una filiera criminale ben riconosciibile. La traiettoria della minaccia è poi scivolata verso ovest, raggiungendo il Ghana, dove a fine marzo il peschereccio Meng Xin 1 è stato assaltato e tremarittimi sono stati rapiti e trasportati nel Delta del Niger, cuore storico delle milizie locali. In quest'area, simili episodi ai danni di pescherecci sono stati in passato ricondotti a dispute locali o ad azioni di ritorsione. Tuttavia, il fatto che gli assaltatori comunicassero in pidgin english nigeriano richiama il modus operandi ti-

pico dei sequestri a scopo di riscatto riconducibili alla pirateria nigeriana, lasciando aperta l'ipotesi di un'evoluzione dell'evento in tale contesto. Il vero punto di svolta è arrivato il 21 aprile, quando la Sea Panther è stata abbordata a oltre 130 miglia da Brass. L'episodio ha segnato il ritorno ufficiale della pirateria all'interno della Zee nigeriana, un territorio che non registrava attacchi confermati dal 2021. Per gli analisti si è trattato della prova definitiva che la pressione militare degli anni precedenti si è attenuata, lasciando di nuovo spazio a cellule in grado di spingersi in acque profonde. Poche settimane dopo, a fine maggio, l'assalto alla Orange Frost nella zona di sviluppo congiunto tra Nigeria e São Tomé ha completato il quadro, mostrando come i gruppi criminali siano capaci di colpire anche aree formalmente pattugliate da due Stati.

L'estate ha portato una calma apparente, dissoltasi con l'arrivo di nuovi episodi a partire da agosto, quando il tentativo di sequestro della Endo Ponente è stato sventato dalla pronta ritirata nella cittadella

da parte dell'equipaggio, che è rimasto all'interno fino all'intervento delle forze navali avvenuto comunque ore dopo l'attacco. Un altro tentativo d'attacco è stato registrato nella regione occidentale del Golfo in ottobre contro la Alfred Temile 10 al largo del Benin. A novembre la minaccia è tornata a concentrarsi a est, dove la Ual Africa è stata presa di mira al confine tra la Zee di São Tomé e Príncipe e quella della Guinea Equatoriale: l'equipaggio ha resistito chiudendosi in un'area blindata all'interno della nave - un locale protetto, sigillato e dotato di comunicazioni indipendenti - progettata per consentire all'equipaggio di mettersi al sicuro durante un attacco. Non riuscendo a fare breccia nelle difese, i pirati hanno devastato ponte e alloggi prima di ritirarsi.

Se il Golfo di Guinea racconta una pirateria che cambia posizione ma non perde incisività, l'Oceano Indiano nel 2025 ha dato vita a uno scenario ancora più inquietante. La regione somala è tornata teatro di sequestri e attacchi con una frequenza che ricorda i periodi più bui della pirateria del decennio precedente. La stagione è iniziata a febbraio con una serie di dirottamenti per mezzo di dhow yemeniti, piccole imbarcazioni utilizzate dai pirati come piattaforme mobili per proiettili molto a largo. Il sequestro dell'Al Najma N.481 ha rivelato un modus operandi ormai consueto: catturare un peschereccio, impossessarsi delle piccole imbarcazioni, riformarsi a bordo e ripartire verso obiettivi più remunerativi. Anche gli altri casi registrati tra il 15 febbraio e il 16 marzo mostrano lo stesso schema, con dhow impiegati come basi avanzate e poi abbandonati dopo l'intervento delle forze navali internazionali o a seguito del pagamento



di riscatti.

Il periodo dei monsoni, tra maggio e settembre, ha rallentato l'attività, ma non l'ha soppressa. Appena il mare è tornato praticabile, gli avvistamenti sospetti sono ripresi con un'intensità che ha sorpreso perfino le missioni navali. Tra ottobre e novembre si è assistito a un ritorno deciso dei gruppi somali in acque profonde, con tentativi di abbordaggio a centinaia di miglia dalla costa, un dettaglio che ricorda i livelli operativi raggiunti nel 2011-2012. Il primo attacco avvenuto nel 2025 contro una nave commerciale è stato registrato il 3 novembre alla petroliera Stolt Sagaland, a oltre 332 miglia nautiche da Mogadiscio: quattro uomini armati hanno aperto il fuoco prima di ritirarsi, segno di una rinnovata audacia. Pochi giorni dopo, la Hellas Aphrodite è stata addirittura abbordata a più di 700 miglia nautiche dalla Somalia, un dato che conferma l'utilizzo di «navi madre» capaci di sostenere missioni lunghe e complesse. Proprio in questo contesto si inserisce il misterioso dhow iraniano Isamamohamadi, sequestrato a fine ottobre e ritrovato ab-

bandonato l'11 novembre: secondo gli investigatori è molto probabile che sia stato utilizzato come base per gli attacchi alla Stolt Sagaland e alla Hellas Aphrodite. Il mese di novembre ha proposto un crescendo di avvicinamenti sospetti, scafi non identificati che si accostano a mercantili per poi allontanarsi all'improvviso, petroliere che segnalano la presenza di droni in aree dove solo pochi anni fa sarebbe stato impensabile. Le due regioni - Golfo di Guinea e Oceano Indiano - raccontano, seppure con dinamiche diverse, una stessa verità: la pirateria non è affatto un fenomeno residuale. È una minaccia che continua a mutare, sfrutta gli spazi lasciati liberi dalla sicurezza internazionale e approfitta delle fragilità degli Stati costieri. Nel 2025, il mare torna a parlare il linguaggio inquieto delle rotte clandestine, dei sequestri silenziosi e dei gruppi armati che conoscono perfettamente le pieghe della geografia nautica e delle debolezze politiche di intere regioni. Una minaccia che non chiede di essere osservata: semplicemente, ritorna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mogadiscio di nuovo nella morsa jihadista

Dietro l'aumento delle violenze nei mari ci sono gli islamisti, che controllano la costa della nostra ex colonia

servatori più avvertiti attendevano solo il momento in cui i predoni del mare avrebbero ripreso il loro slancio. La Somalia è intrappolata in una spirale di instabilità sempre più profonda: un'insurrezione jihadista in crescita, un apparato di sicurezza inefficiente, una leadership politica divisa e la competizione tra potenze vicine che alimenta rivalità interne. Il controllo effettivo del governo federale si riduce ormai alla capitale e a poche località satelliti, una sorta di isola amministrativa circondata da gruppi armati e clan in competizione. L'esercito nazionale, logorato, frammentato e privo di una catena di comando solida, non è in grado di garantire la sicurezza nemmeno sulle principali rotte commerciali che costeggia-

no il Paese. In queste condizioni, il collasso dell'autorità centrale e la caduta di Mogadiscio nelle mani di gruppi ostili rappresentano scenari sempre meno remoti, con ripercussioni dirette sulla navigazione internazionale e sulla sicurezza regionale. La pirateria somala, un tempo contenuta da pattugliamenti congiunti e operazioni navali multilaterali, è oggi alimentata anche dal radicamento di milizie jihadiste che controllano vaste aree dell'entroterra. Questi gruppi, dopo anni di scontri contro il governo federale e di brevi avanzate respinte con l'aiuto delle forze speciali straniere, hanno recuperato terreno e consolidato le proprie basi logistiche proprio lungo i corridoi costieri. Da qui hanno intensificato sequestri,

assalti e sabotaggi, colpendo infrastrutture critiche e perfino centri governativi di intelligence. L'attacco del 2025 con-

tro una sede dei servizi somali, che portò alla liberazione di decine di detenuti, diede il segnale dell'audacia crescente di



POTERE CLAUDICANTE Il premier somalo Hamza Abdi Barre [Ansa]

questi movimenti.

Le debolezze dell'apparato statale restano uno dei fattori decisivi. Nonostante due decenni di aiuti, investimenti e programmi di addestramento militare, le forze somale non riescono a condurre operazioni continuative contro reti criminali e gruppi jihadisti. Il consumo interno di risorse, la corruzione diffusa, i legami di fedeltà clanici e la dipendenza dall'Agenzia dell'Unione africana per il supporto alla sicurezza hanno sgretolato ogni tentativo di riforma. Nel frattempo, l'interferenza politica nella gestione della missione internazionale ha sfiancato i donatori, ridotto il coordinamento e lasciato presagire un imminente disimpegno. A questo si aggiungono le tensioni istituzionali: modifiche co-

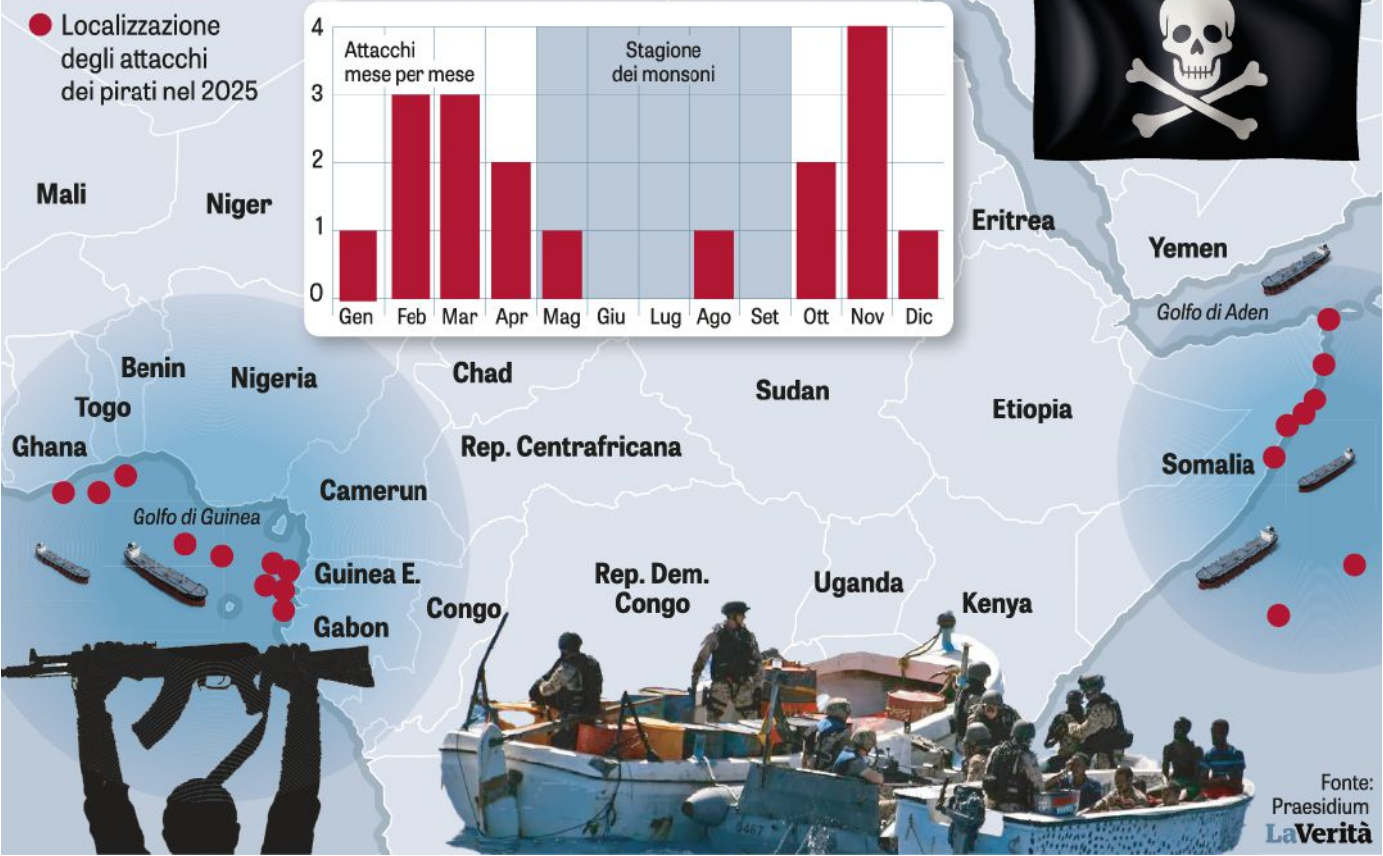
stituzionali controverse, una mappa federale contestata e tentativi percepiti come manovre per prolungare la permanenza al potere della leadership attuale hanno spaccato la classe politica e paralizzato qualsiasi risposta comune alla minaccia emergente. Mentre i vertici si dividono, le bande armate osservano, consolidano il controllo del territorio e preparano nuovi colpi contro la navigazione e le città costiere. Sul piano internazionale cresce il numero di governi e gruppi jihadisti. Il consumo interno di risorse, la corruzione diffusa, i legami di fedeltà clanici e la dipendenza dall'Agenzia dell'Unione africana per il supporto alla sicurezza hanno sgretolato ogni tentativo di riforma. Nel frattempo, l'interferenza politica nella gestione della missione internazionale ha sfiancato i donatori, ridotto il coordinamento e lasciato presagire un imminente disimpegno. A questo si aggiungono le tensioni istituzionali: modifiche co-

S. Pia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PATTUGLIAMENTI Le forze di polizia marittima del Puntland, Somalia [GettyImages]

GLI ATTACCHI NELL'AREA



L'INTERVISTA **STEFANO RÀKOS**

«La lotta agli Huthi ha sottratto risorse. Contro i sequestri i mezzi sono limitati»

L'esperto di intelligence: «La Marina indiana mantiene ancora una presenza nell'area, però difende soprattutto i connazionali»

Questo approccio ha di fatto confermato ai gruppi criminali l'esistenza di ampi margini di manovra operativa, rafforzando la percezione di un basso livello di rischio nelle fasi successive al sequestro.

Che ruolo ha giocato la cooperazione regionale degli Stati dell'Africa occidentale nella gestione dei sequestri e nella risposta agli attacchi, e quali limiti emergono da questi interventi?

«Nella pratica, la cooperazione regionale tra gli Stati dell'Africa occidentale ha inciso in modo molto limitato sulla gestione dei sequestri e sulla risposta agli attacchi. I principali quadri di riferimento, tra cui Ecowas e l'Architettura di Yaoundé con i relativi centri di coordinamento regionali, hanno prodotto soprattutto meccanismi formali di cooperazione e scambio informativo. Tuttavia, tali strutture non si sono tradotte in una capacità operativa realmente integrata. Le risposte restano nazionali, frammentate e spesso tardive, con forti disomogeneità tra le marine locali».

In che misura l'utilizzo di dhow come «navi madre» rappresenta un salto qualitativo nelle operazioni dei pirati somali, e quali rischi introduce per le rotte commerciali globali?

«L'impiego dei dhow come navi madre non rappresenta



OSSERVATORE Stefano Ràkos, analista di Praesidium

S. Pia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA