

Conclusioni

1. Il numero decrescente delle navi vittime della pirateria nel biennio 2011 – 2012 nel Golfo di Aden mostra con chiarezza una tendenza alla diminuzione del fenomeno, ridottosi a livelli tali che lascerebbe pensare ad una sua scomparsa. Tale risultato è stato raggiunto grazie ad una concentrazione di sforzi senza precedenti fatta dal settore privato delle compagnie armatoriali, dalle flotte militari di molti paesi del mondo, dalle iniziative politiche e giudiziarie intraprese dalla comunità internazionale a cui ha contribuito, in parte, anche il processo di ricostruzione dello stato somalo avviato proprio nel 2011. Appare comunque evidente che un tale livello di impegno finanziario, operativo e di coordinamento da parte di un numero così alto di attori non può essere sostenuto nel lungo periodo.

2. Considerare tali risultati un fatto consolidato rappresenterebbe un grave errore di valutazione. La ricerca mostra come la pirateria, che negli scorsi anni è divenuta una potente organizzazione criminale transnazionale, più che scomparsa si è sostanzialmente “nascosta” e “trasformata”. I suoi finanziatori ed i principali attori hanno valutato che l'eccessiva protezione delle rotte e del naviglio rende per il momento troppo costose le campagne di assalti, aleatori i risultati e basso il ritorno del capitale investito. Ma i network dei finanziatori ed i gruppi paramilitari capaci di assaltare i mercantili in transito sono lì pronti per riattivare le vecchie cooperazioni.

3. Già in passato la pirateria somala ha mostrato un elevato livello di discontinuità del fenomeno raggiungendo picchi molto elevati un anno per poi scomparire nell'anno successivo. Ciò può essere spiegato dal fatto che a partire da un livello “endemico” di pirateria lungo le coste somale, si sono creati importanti fattori moltiplicatori che hanno accresciuto il fatturato dell'industria della pirateria somala trasformandola da un fattore predatorio e di sopravvivenza – o in alcuni casi di autodifesa dell'abuso delle acque territoriali somale da parte di navi straniere – a sofisticati meccanismi criminali basati su organizzazioni complesse e transnazionali che necessitano di ingenti finanziamenti.

4. Nella ricerca viene fatta una stima dei principali costi della pirateria somala. Da essi si evince che a fronte di un costo complessivo della pirateria nel Golfo di Aden stimabile per l'economia globale in circa 5 miliardi di dollari l'anno, si è calcolato che il 64% di questi costi ricade sul settore privato degli armatori – sotto forma di costi di protezione – il 24% sulle missioni navali e le altre azioni di contrasto e deterrenza, il 9% è imputabile a perdite nelle economie dei paesi limitrofi, il 2% è legato al valore dei riscatti e dei danni subiti dalla nave e dal carico mentre lo 0,7% è legato ai costi di negoziazione, legali e strumentali.

5. La necessità di finanziare le azioni di pirateria raccogliendo investimenti nel mondo degli affari e del commercio e quella di riciclare i proventi milionari dei nume-

rosi sequestri ha costruito un'industria finanziaria parallela alla pirateria che ne costituisce il vero motore. Analizzando la ripartizione dei dividendi della pirateria emerge che ai pirati veri e propri resta una quota minoritaria dei proventi del riscatto, mentre la gran parte dei proventi va ai finanziatori, ai clan che controllano i territori, alla corruzione per ottenere le coperture politiche etc.

6. Al tempo stesso, in assenza di uno Stato in grado di amministrare l'ordine pubblico e di forze internazionali capaci di intervenire in Somalia, anche il principale meccanismo di autodifesa del traffico commerciale è stato basato per lunghi anni – ed in buona parte lo è ancora oggi – sulla protezione finanziaria. In ultima analisi, a fronte di un traffico di quasi 30.000 navi l'anno in transito per il Golfo di Aden ed una capacità dei pirati somali di catturarne circa uno 0,2% annuo, il settore del trasporto marittimo internazionale ed il sistema economico mondiale hanno optato, consapevolmente o inconsapevolmente, per assumere tale rischio come un normale costo operativo, coprendolo con un aumento dei premi assicurativi, dividendo i costi sugli alti numeri dei transiti e spalmandoli, in ultima analisi, sul consumatore finale. Si è creata in questo modo con sede prevalentemente a Londra e derivazioni regionali, soprattutto in Kenya, un'ampia economia che ruota attorno al pagamento dei riscatti e ai servizi di protezione, assicurativi, legali, logistici e di sicurezza che ne rendono possibile la gestione.

7. La finanziarizzazione delle imprese criminali dei pirati e la finanziarizzazione della risposta da parte del “mercato” hanno fatto esplodere, in particolare nel periodo 2008 – 2010 i volumi del giro d'affari della pirateria e dell'antipirateria, producendo per l'economia internazionale un costo di gran lunga superiore ai proventi ottenuti dagli stessi pirati.

8. La comunità internazionale ha capito, anche se con un certo ritardo, che se non venivano interrotti questi circuiti il fenomeno aveva ancora margini ulteriori di crescita ed avrebbe ben presto portato i riscatti ad aumentare esponenzialmente superando l'attuale valore medio pari a circa il 6% del valore della nave e del carico.

9. Nella ricerca viene esaminato il business model della pirateria sottolineando i diversi livelli della “value chain” dei pirati e evidenziando come il livello dei finanziatori, reputato quello su cui maggiormente andrebbe concentrata l'azione investigativa e repressiva, risiedono nella maggioranza dei casi all'estero e fanno parte dei circuiti affaristici delle diaspore somala, in Kenya ma anche nei paesi del Golfo, in Europa, Canada e Stati Uniti d'America. I canali regionali di riciclaggio, analizzati nella ricerca, che passano per Dubai, il Kenya, Gibuti e la Tanzania. Uno degli strumenti di contrasto del fenomeno che potrebbe rivelarsi molto efficace sono proprio le sanzioni economiche mirate contro specifici individui finanziatori o riciclatori dei proventi della pirateria, ma l'adozione di tali misure presuppone una maggiore collaborazione tra gli Stati rispetto a quella che esiste oggi sul piano finanziario.

10. Affinché ciò sia possibile è fondamentale ampliare la cooperazione in materia finanziaria tra i paesi che rappresentano snodi chiave delle attività finanziarie connesse alla pirateria, incentivare quella tra forze dell'ordine/agenzie di intelligence ed il settore privato degli armatori e soprattutto costituire in ambito Nazioni Unite le black list di coloro che hanno verosimilmente investito nelle attività dei pirati o che da esse hanno beneficiato.

11. Particolarmente ambigua appare essere la figura dei negoziatori che, pur non facendo parte del gruppo dei pirati, rappresentano uno degli attori chiave del successo di ogni sequestro. Il loro ruolo e le loro remunerazioni economiche andrebbero attentamente monitorate. Sicuramente si sono rivelati essere dei moltiplicatori degli interessi dei pirati, consentendo loro di trarre il massimo da ogni sequestro. La possibilità di perseguire queste persone va attentamente studiata.

12. Un altro aspetto da non sottovalutare è la questione della gestione mediatica dei sequestri, visto che i pirati si sono dimostrati abili comunicatori ed esperti nella manipolazione mediatica al fine di raggiungere i loro obiettivi. Da questo punto di vista l'Italia appare più vulnerabile rispetto ad altri paesi in quanto sembra non avere alcuna strategia comunicativa né linee guida operativa istituzionali in questi frangenti. Il silenzio stampa da parte delle istituzioni e degli armatori, così come ripetere il messaggio che i riscatti non vengono mai pagati, non è necessariamente la migliore strategia comunicativa, tenendo presente che i pirati sono tenuti informati in tempo reale di tutto quanto viene pubblicato in Italia sul sequestro. Come avviene in altri paesi, potrebbero essere quantomeno provate forme innovative di collaborazione tra direttori dei principali media ed i rappresentanti istituzionali coinvolti nei casi di pirateria (Esteri, Difesa, Aise) al fine di elaborare dei protocolli operativi ed un modus operandi che, nel rispetto delle funzioni di ciascuno, contribuisca ad accelerare la soluzione della vicenda.

13. Maggiore chiarezza andrebbe fatta anche sulla questione se il pagamento dei riscatti costituisca o meno reato per l'ordinamento italiano e nell'ordinamento internazionale. La prassi di continuare a negare in maniera ufficiale il pagamento dei riscatti crea di fatto una diffidenza ed una barriera tra l'armatore, costretto a pagare attraverso canali privati esteri e le istituzioni italiane. I vincoli di segretezza contrattualmente imposti dalle assicurazioni e dagli studi legali stranieri ostacolano le indagini e il tracciamento dei canali di riciclaggio, contribuendo a proteggere il flusso del denaro. Una maggiore collaborazione tra armatori e istituzioni italiane passa anche attraverso una revisione delle procedure di gestione del negoziato e di pagamento dei riscatti, prendendo anche in considerazione l'ipotesi di riportare sotto gestione nazionale ed in Italia l'intera filiera della soluzione del sequestro. A tal proposito andrebbe chiarita in maniera non ambigua l'applicabilità o meno delle leggi nazionali in tema di sequestro di navi battenti bandiera italiana con cittadini italiani a bordo avvenute nelle acque internazionali.

14. Connessa con la questione dell'evoluzione della pirateria vi è la questione della mutazione criminale dei pirati e dei loro finanziatori, che hanno dimostrato nel tempo un'incredibile capacità di adattamento all'evolversi della situazione. Per questo la minaccia in gran parte debellata in mare potrebbe rinascere sotto altre forme a terra e rivelarsi ancora più insidiosa non solo nell'industria dei rapimenti sulla terraferma, ma nel traffico di esseri umani, di armi e droga, contribuendo all'ulteriore destabilizzazione della regione del Corno d'Africa. E soprattutto delle deboli istituzioni somale che per la prima volta da vent'anni a questa parte sperimentano una nuova stagione di rinascita dello Stato. Il potere e le risorse economiche accumulate dai pirati e dai loro finanziatori rappresentano le principali minacce alla pacificazione del paese in quanto essi possono agevolmente trasformarsi in attori determinati nei processi di ricostruzione dello Stato, impossessandosi delle sue risorse e criminalizzandone la natura.