

Capitolo primo

L'ESPANSIONE DELLA PIRATERIA SOMALA

1. L'ESPANSIONE DELLA PIRATERIA SOMALA¹

La strategica posizione occupata dalla Somalia nel Golfo di Aden ha da sempre offerto un'ottima base a gruppi criminali per porre in atto assalti alle navi in transito, sia allo scopo di rapina che allo scopo di sequestro di persona. Già a partire dagli anni Cinquanta si registrano numerosi casi di sequestri di yacht in transito nel Golfo di Aden, ma tale fenomeno restava confinato ad una presenza di criminalità marittima di limitata portata e capacità. La situazione assunse caratteri diversi verso il finire degli anni Ottanta, intrecciandosi con la guerra civile somala. I differenti gruppi politici ed etnici che contendevano il potere al governo centrale di Mogadiscio iniziarono da subito a rivendicare, attraverso l'uso della forza, la propria sovranità sugli spazi marittimi somali, sia con l'obiettivo di procurarsi risorse per alimentare la guerra civile che allo scopo di dimostrare l'incapacità del governo di proteggere i traffici commerciali. A questo periodo vengono fatti risalire i primi atti di pirateria a sfondo "politico" per lo più portati avanti da formazioni militari belligeranti nella guerra civile somala, come il Somali National Movement del Somaliland che compie le prime azioni di guerra marittima asimmetrica attraverso l'autoproclamata SNM Coast Guard. Dopo la caduta del governo di Siad Barre (gennaio 1991) la situazione di anarchia e di mancanza di ogni forma organizzata di governo ha rappresentato il terreno ideale per l'estensione del fenomeno del warlordismo dalla terra alle acque costiere somale. Una parte dei "nuovi" pirati erano effettivamente costituiti dai pescatori o cooperative di pescatori costretti ad abbandonare le proprie attività di pesca tanto a causa dell'insicurezza delle acque quanto a causa dei pescherecci stranieri che pescavano senza licenza in maniera estensiva nelle acque somale². Ma molti altri pirati che iniziarono dopo il 1991 ad assalire su base sistematica le navi in transito nel Golfo di Aden non rappresentavano forme di auto-difesa da parte dei pescatori somali quanto piuttosto l'estensione in mare delle attività dei signori della guerra e delle logiche predatorie di ogni forma di ricchezza in transito. L'origine della pirateria somala come reazione alla pesca illegale è sostenuta non solo da buona parte della popolazione³ ma anche da molti ricercatori ed esperti di questioni di pirateria; a nostro avviso, tuttavia, non esiste un documentabile nesso di causa effetto tra i due fenomeni, né spiegano le reali motivazioni dell'esplosione del fenomeno. La loro origine va piuttosto cercata in una sorta di un mito sociale per creare legittimità e consenso alle azioni dei pirati tra la popolazione locale.

In tale direzione, difatti, vanno numerose considerazioni. Innanzitutto quella che vede la pirateria somala, anche nella sua fase iniziale e maggiormente spontaneista, prediligere, non appena le capacità militari lo hanno consentito, l'attacco ai cargo e alla navi

commerciali non impegnate in azioni di pesca illegale ed in transito nelle acque internazionali. Non a caso, il primo esempio di nave di una certa importanza sequestrata dai pirati somali è del 1994 e riguarda il cargo MV *Bonsella*. La nave fu assalita da una squadra di 11 pirati somali che, dopo aver sparato al suo indirizzo colpi di mortaio, si proclamarono una pattuglia della guardia costiera intimando via radio l'arresto "in nome della legge e con l'accusa di aver svolto attività di pesca clandestina"²⁴. La nave fu saccheggiata e l'equipaggio tenuto in ostaggio per cinque giorni, durante i quali essa fu impiegata, senza successo, come nave pirata per assalire altri cargo. La *MV Bonsella* non era una nave da pesca, bensì un cargo che trasportava aiuti umanitari in Somalia. Al termine del sequestro la nave e l'equipaggio furono rilasciati ma senza il carico di aiuti umanitari che era stato prontamente raziato. Il caso della *MV Bonsella* è una conferma dell'abuso dell'alibi della pesca illegale per commettere atti di pirateria, ma anche una dimostrazione del livello ancora non professionale degli attacchi al largo delle coste somale condotti nei primi anni novanta. È bene sottolineare come il caso della *MV Bonsella* non rappresenti un'eccezione, quanto piuttosto è ben rappresentativo della tipologia di navi assalite dai pirati somali in quegli anni. Come dimostrato dalle statistiche disponibili per i primi anni della pirateria somala, appare chiaro che l'obiettivo principale scelto dai pirati non sono le navi da pesca, che rappresentano meno di un quarto degli obiettivi degli assalti, quanto piuttosto dai cargo e da altre tipologie più remunerative di navi.

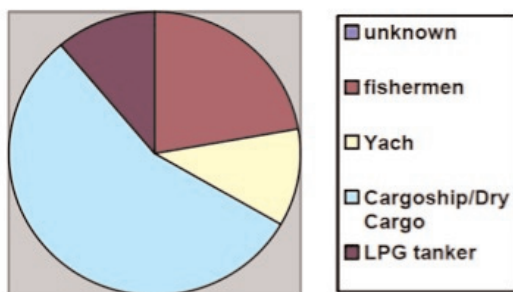


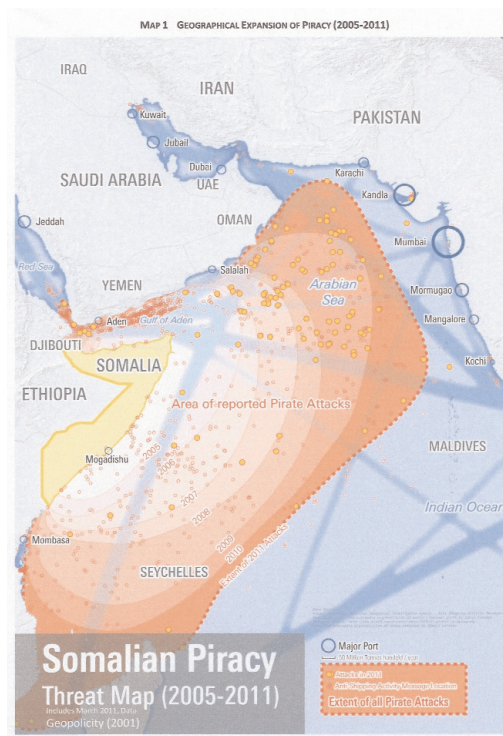
Grafico 1: Assalti registrati nel periodo 1989 – 2005 in Somalia. Hansen (2009)

La situazione non era diversa nel decennio successivo. Nel 2009, ad esempio, le statistiche dell'International Maritime Bureau dimostrano che solo il 6,5% degli assalti ha avuto come obiettivo dei battelli da pesca ed uno solo di essi si trovava nelle acque territoriali somale. Qualunque sia stata la relazione tra la pesca e la pirateria agli inizi del fenomeno sembra oramai non esservi più relazione sostanziale tra essi, e la pirateria somala non può oggi che essere definita come un pericoloso fenomeno di criminalità organizzata internazionale collegata a numerose altre attività criminali. Ad ogni modo, quello che sembra realistico potersi affermare circa gli albori della pirateria in Somalia è che essa nasce ed evolve da capacità marittime, non solo quelle del settore della pesca ma anche dal settore del contrabbando via mare di armi e uomini dallo Yemen alla Somalia

e rappresenta una militarizzazione dello spazio marittimo nella guerra di tutti contro tutti per la sopravvivenza e per le risorse. In tale contesto, almeno agli inizi, il confine tra pescatore, pirata e contrabbandiere appare essere molto labile, anche alla luce del fatto che tutte e tre le categorie sono solite percorrere armate le acque territoriali somale, pescatori inclusi. Ciò consente ai pirati di potersi confondere all'occorrenza tra i pescatori, ai pescatori di difendersi dai pirati e a chi pratica entrambe le attività a passare ad un'attività di assalto una volta avvistata una nave vulnerabile nel corso di una battuta di pesca.

Quali che siano le origini della pirateria somala, è importante considerare che fino alla metà degli anni duemila si deve parlare di un fenomeno più di sopravvivenza che altamente organizzato e profittevole, i cui attori vi si dedicano in maniera discontinua e rappresenta pertanto un fenomeno sostanzialmente diverso rispetto a quello che si svilupperà nella seconda metà degli anni 2000. Agli inizi il raggio d'azione era limitato a 40 - 50 miglia nautiche dalla costa con un numero di assalti riusciti solitamente inferiore ai dieci l'anno⁵. I vari gruppi non avevano una vera e propria struttura criminale organizzata e spesso la pirateria era parte di una semplice e crudele lotta per la sopravvivenza, di somali contro somali in primo luogo, in cui i navigli stranieri costituivano naturalmente una preziosa fonte di risorse per alimentare la guerra tra bande e clan.

Questo carattere destrutturato della prima fase della pirateria somala spiega anche il perché delle notevoli variazioni nella frequenza dell'attività di pirateria nel Golfo di Aden nel corso degli anni. I primi assalti si registrano nel 1989 e si protraggono nel 1990 e 1991, mentre nel 1992 non vengono registrati episodi di pirateria. Che però riemerge nel 1993 e si rafforza nel 1994 e nel 1995, declinando nel 1996 per riprendere lievemente dal 1997 al 2000. Un simile trend erratico, difficile da spiegare, darà adito a numerosi problemi interpretativi sulle cause e le origini della pirateria. Quello che è importante sottolineare è che nel corso degli anni Novanta si assiste ad una crescente professionalizzazione della pirateria, alla costituzione di gruppi sempre più organizzati che poi in seguito si divideranno in nuclei operativi di pirateria differenti. Secondo un ex leader pirata somalo, Farah Hirsi Kulan "Boya" il passaggio alla pirateria professionale avviene già nel 1994⁶ e negli anni successivi la Somalia entrerà progressivamente nella scena della pirateria mondiale. Verso la fine degli anni Novanta si può parlare già di una pirateria divenuta criminalità organizzata, che ha sostanzialmente perso gli aspetti d'improvvisazione dell'origine, ancorché non è ancora divenuta il pericoloso fenomeno della metà del decennio successivo. Già nel 1998 i due terzi di tutti gli atti di pirateria che avvenivano in Africa erano commessi da pirati somali. In questi anni la fase della professionalizzazione della pirateria somala riguarda soprattutto l'organizzazione paramilitare dei gruppi di pirati, le tattiche di abbordaggio, i meccanismi di finanziamento delle operazioni – che iniziano ad essere concentrate in vere e proprie campagne in mesi specifici dell'anno – ma non particolarmente la gestione economica del sequestro. Il valore della preda è identificato prevalentemente nell'equipaggio, ed in alcuni casi le navi vengono addirittura abbandonate o semplicemente trattenute dai pirati per loro utilità. Le organizzazioni dell'epoca avevano ancora una bassa capacità di capitalizzare il valo-



Mappa n. 1: Espansione geografica della pirateria 2005-2011 (UNODC)

centrale da dove iniziarono ad operare i pirati dopo la riduzione delle attività in Puntland.

L'emersione del secondo polo della pirateria nella Somalia centrale, apparentemente nasce già con una precisa connotazione criminale di alto profilo, probabilmente come spill-over della pirateria del vicino Puntland, da cui importa addestratori, uomini, mezzi ed esperienze. Ciò avvierà quel processo di seconda profonda trasformazione, professionalizzazione, criminalizzazione, militarizzazione e finanziarizzazione delle attività dei pirati che hanno portato al surge degli attacchi registratosi tra il 2008 ed il 2011.

1.2 Le principali basi e gruppi di pirati sul territorio somalo

Nonostante esistano notevoli difficoltà nella mappatura dei gruppi dei pirati a causa delle informazioni frammentarie e difficilmente verificabili, solitamente vengono identificati 4 principali bacini della pirateria, distinguibili in base ad una delimitazione geografica e clanica, ciascuno poi composto da numerosi gruppi e sottogruppi che cambiano rapidamente nel tempo e che sono di difficile identificazione e tracciabilità⁷. Molte delle analisi che trattano la pirateria somala tendono a descriverla come divisa in quat-

re delle navi catturate e gli ostaggi venivano rilasciati per cifre solitamente inferiori al mezzo milione di dollari. Alla fine degli anni novanta il cuore delle attività di pirateria è rappresentato dal territorio somalo del Puntland da cui proviene la maggioranza dei gruppi di assalto e nelle cui acque, strategicamente prospicienti il Golfo di Aden avvengono la gran parte degli abbordaggi.

1.1 La svolta nel 2004-2005

Pur con alcune oscillazioni, questa situazione si manterrà sostanzialmente stabile fino al 2004-2005, quando il fenomeno assumerà dimensioni ancora più notevoli al punto di far parlare di "un'epoca d'oro" della pirateria somala. Una delle figure determinanti di questa ulteriore evoluzione sarà rappresentata da Mohamed Abdi Hassan "Afweyne", considerato il padre della pirateria organizzata moderna somala. Il salto di qualità della pirateria somala avviene a cavallo dei territori del Puntland e del Galmudug, la regione della Somalia

tro principali gruppi operativi, ma tale approccio semplificativo ci sembra poco corrispondente alla realtà; abbiamo preferito piuttosto dividere i network di pirati identificandoli per via delle aree clanico-geografiche di appartenenza (due principali e due secondarie). All'interno di ogni zona operano svariati gruppi dalle più diverse denominazioni, che sono in realtà etichette piuttosto confuse e gli stessi gruppi di pirati sono soliti operare a volte dietro un nome a volte dietro un altro. Spesso, cartelli di pirati nascono come occasionale sinergia a fronte di un determinato consorzio di finanziatori, modificando poi la struttura nelle successive operazioni. Le quattro aree tradizionali della pirateria somala sono: il Puntland, l'area di Haradere – Hoboyo, l'area di Marka, l'area di Chisimaio. In totale, nelle quattro principali aree di provenienza si stima una forza paramilitare tra le 1500 e le 3000 unità, con un tasso di ricambio estremamente alto. Solo nel 2011, ad esempio, sono stati arrestati dalle forze internazionali anti pirateria ben 600 pirati⁸. Un numero che, se unito a quello dei pirati che muoiono in operazione indica un tasso di ricambio annuo di circa un terzo del totale della forza operativa. La parte centro meridionale della Somalia, da Mogadiscio fino al confine con il Kenya, è prevalentemente interessata dal cosiddetto fenomeno della pirateria di sussistenza, che consiste in gruppi piuttosto disomogenei di malviventi che periodicamente pattugliano le acque alla ricerca di facili obiettivi da assaltare, prevalentemente piccole imbarcazioni, yacht, piccole barche da pesca. L'area di Chisimaio, nella costa meridionale della Somalia verso il confine con il Kenya ha visto l'emersione del cosiddetto gruppo denominato NVCG, National Volunteer Coast Guard fondato da Garaad Mohamed, ed impegnato prevalentemente in atti di pirateria e di rapina contro piccole navi da pesca nell'area di Chisimaio e lungo la costa centro - meridionale. Anche il cosiddetto gruppo di Marka, sotto il comando dell'ex signore della guerra, ex islamista e membro delle corti islamiche nonché ex Ministro della Difesa del TFG, Sheikh Yusuf Mohamed Siad "Indha'adde" è sostanzialmente composto da un cluster di piccoli gruppi di pirati non particolarmente organizzati ed attivi in piccole operazioni lungo la costa a Sud di Mogadiscio.



Mapa n. 2: Il territorio somalo

L'asse portante della pirateria somala è invece rappresentato dai gruppi attivi nelle due regioni settentrionali del Galmudug e del Puntland.

I pirati attivi nell'area del Puntland vengono solitamente identificati come il Puntland Group o Puntland Piracy Network (PPN). Tuttavia, esso non rappresenta un'organizzazione strutturata, quanto piuttosto un modo di indicare vari gruppi operanti nello stesso sistema socio-politico del Puntland e prevalentemente caratterizzati dalla stessa appartenenza clanica. I gruppi del Puntland sono stati gli artefici dell'esplosione della pirateria nella metà degli anni novanta, raggiungendo il massimo livello verso il 2008–2009, diminuendo poi d'importanza in coincidenza con le maggiori pressioni della comunità internazionale sul governo locale e con l'avvio delle prime campagne anti-pirateria. Per dare un'indicazione del peso della pirateria nel Puntland e del grado di condizionamento delle istituzioni locali basti pensare che il Rapporto del Gruppo di Monitoraggio delle Nazioni Unite sull'embargo in Somalia ed Eritrea indica che verso la metà degli anni 2000 il budget del governo del Puntland era appena il 20% dei proventi raccolti dai pirati attivi nella regione. I pirati del Puntland appartengono al clan somalo dei Majarteen ma in ciascuna delle numerose basi operative dei pirati come Eyl⁹, Bosasso, Aluula, Haafun, Bayla, Qandala, Baragaal e Gara'ad sono i diversi sotto-clan che determinano la vera mappa del potere del network della pirateria. Il principale sotto-clan del Puntland dedicato a tale attività è quello degli Isse Mahamud¹⁰. Secondo alcune fonti una base di pirati esisterebbe anche a Lassqoray nella zona del Sanaag, un'area contesa tra Puntland e Somaliland ad Ovest di Bosasso ed abitata dagli Harti Darood, un sub-clan dei Warsangeeli¹¹. Intensi legami esistono tra i gruppi di pirati del Puntland e quelli della Somalia centrale che a lungo in passato hanno collaborato facendo di Eyl una sorta di hub interclanico della pirateria basato sull'alleanza Suleiman-Majarteen, due sotto-clan di due diversi clan somali, quello dei Darod e quello degli Hawise. Più precisamente i Majarteen sono Daarod/Kabalah/Harti/Majarteen mentre i Suleiman sono Hawiye/Haber Gedir/Suleiman.

Il più famoso pirata del Puntland è Absir Abdillahi "Boyah" (nella foto sotto) origi-



Foto 1: Absir Abdillahi "Boyah"

nario della città di Eyl. Secondo il Gruppo di Monitoraggio delle Nazioni Unite (Rapporto S/2010/91 p. 41) Boya è responsabile di almeno 25 sequestri di navi dalla metà degli anni novanta fino al 2008.

Dal 2009, come molti famosi capi della pirateria somala, si è ritirato ad un ruolo più defilato ed onorario di "presidente" del gruppo di pirati operanti nelle vicinanze di Eyl, che egli stesso nel 2009 stimava essere nell'ordine di 500 unità¹². A fine 2009 Boya ha dichiarato pubblicamente che avrebbe abban-

donato la pirateria assieme a 180 dei suoi pirati ritirandosi a vita privata. Nel maggio del 2010 le autorità del Puntland hanno arrestato Boya, che – nel gennaio del 2011 – dovrebbe essere stato condannato a cinque anni di prigione e, verosimilmente, incarcerato a Bosasso.

Come dimostra il caso “Boya” il 2011 è stato un anno di transizione e trasformazione all’interno del PPN. Se da un lato sono aumentate le azioni di contrasto da parte del governo del Puntland¹³ con centinaia di arresti, sembra tuttavia esserci un ritorno dell’utilizzo delle coste del Puntland come approdi per molte delle navi sequestrate nel corso dell’anno, in particolare, nella zona di Garacad al confine tra Puntland e Galmudug. Pur mancando elementi certi in proposito, ciò potrebbe essere la conseguenza di una sempre maggiore integrazione tra i network di pirati PPN e HHPN, con una divisione del lavoro ed una messa in comune delle aree di ormeggio.

Il Network Haradheere-Hoboyo o Haradheere Hoboyo Network (HHPN) rappresenta probabilmente il maggiore gruppo criminale somalo dedito all’attività di pirateria nelle acque del Corno d’Africa e dell’Oceano Indiano. Il gruppo principale di questi pirati, prevalentemente appartenente al sub-sub-clan Suleiman degli Hawiye, è basato nel villaggio di Haradere, nel Galmudug, ed ha dato vita ad un’organizzazione paramilitare secondo alcuni denominata “Somali Marines” (chiamata a volte anche Ocean Salvation Corps e Defenders of Somali Territorial Waters). La caratteristica dei Somali Marines è che sono stati fondati esplicitamente con l’obiettivo di creare un consorzio criminale dedito alla pirateria e capace di elevare la portata delle loro imprese a livelli ancora non raggiunti, assorbendo le migliori esperienze (e risorse) accumulate nel corso degli anni di pirateria in altre aree della Somalia e specialmente nel Puntland.

Tra le caratteristiche operative dei Somali Marines (SM) di Haradere vi è quella di aver sviluppato più di ogni altro gruppo il proprio raggio d’azione, di aggredire navi molto grandi, nonché quella di mantenere la nave sequestrata e gli ostaggi prigionieri per lunghi periodi di tempo, garantendo la necessaria sicurezza e supporto logistico. Ciò anche grazie ad una efficiente struttura organizzativa paramilitare e all’utilizzo di sofisticati apparati di navigazione e telecomunicazione. La struttura militare dei SM comprende un capo delle operazioni marittime della flottiglia di pirati (denominato “ammiraglio”), un vice capo (“vice ammiraglio”) ed un capo delle operazioni finanziarie del gruppo.

Questo gruppo di pirati si caratterizza anche per complessi ed articolati meccanismi di finanziamento delle proprie attività criminali, che vengono gestite attraverso appositi comitati di finanziatori che contribuiscono a raccogliere il capitale non solo per gestire le operazioni di assalto ma anche per far fronte ai lunghi mesi di trattative e di negoziato, che necessitano oltre ad una rilevante logistica, anche del ricorso a numerose figure “professionali” non strettamente legate al mondo della pirateria (cuoco, contabile, interprete, negoziatore, perito per la stima del valore del carico etc.). Un’ulteriore particolarità di questo gruppo è rappresentata dal coinvolgimento attivo delle comunità locali nelle azioni di finanziamento della pirateria.

Sino al 2003 Haradere, e più in generale il Galmudug, era un’area della Somalia caratterizzata da bassi livelli di pirateria. Nell’arco di pochi anni è divenuto il cuore e la

base organizzativa della pirateria somala anche grazie all'operato di singole individualità. Nel caso dei cosiddetti Somali Marines, la mente dietro l'organizzazione è stata quella di Mohamed Abdi Hassan "Afweyne" e della sua famiglia. Afweyne è un ex impiegato statale che nel 2003 decise di importare nel Galmudug il modello della pirateria del Puntland, efficientandone però l'organizzazione e la struttura. Per questo iniziò a raccogliere tra uomini d'affari e familiari alcune migliaia di dollari con cui selezionò i migliori pirati del Puntland come Muhamed Abdi Garaad, Farah Abdullahi e lo stesso Boya, facendoli venire al Sud ed impiegandoli sia come istruttori che come capi di gruppi di pirati¹⁴. Per trarre il meglio da questo lavoro di head hunting Afweyne ha reclutato le sue truppe in maniera a-clanica, basandosi tuttavia in buona parte sull'alleanza Suleiman-Majerteen.

Afweyne e la sua famiglia rimangono oggi attivi nel campo della pirateria, con un ruolo probabilmente di finanziatori, riciclatori, oltre che di mediatori nei riscatti. Secondo le Nazioni Unite, il ruolo operativo nella pirateria per conto della sua famiglia sembra essere stato assunto da uno dei suoi figli, Abdiqaadir¹⁵ mentre Afweyne ha investito i proventi delle attività criminali nel commercio del Qaat, di cui domina il mercato locale. Secondo l'agenzia di stampa somala Mareeg, Afweyne – che vivrebbe nella capitale del Somaliland Hargeisa – è divenuto oramai un grande tycoon che investe i proventi delle sue attività oltre che in Somalia in India, a Dubai ed in Kenya¹⁶. Il fatto che lo stesso Afweyne sia stato fermato in Indonesia, come si dirà oltre, con passaporto diplomatico del Governo Transitorio Federale somalo illustra il ruolo raggiunto da Afweyne nella vita sociale e politica del paese, ormai equiparabile a quello di un potente warlord ed uomo d'affari più che di un semplice pirata¹⁷.

Un chiaro esempio delle interconnessioni claniche della pirateria somala è rappresentato dalle attività di Mohamed Abdi Garaad, uno dei più rispettati pirati somali attivo da diversi anni e responsabile di numerosi sequestri. Nonostante la seniority raggiunta, Garaad ha continuato a partecipare personalmente agli assalti con i suoi gruppi di pirati, aspetto che gli risulterà fatale nel 2011 quando, nel corso del sequestro della nave Eglantine, è stato catturato dalla marina militare iraniana ed ora è in carcere in Iran¹⁸. Garaad aveva creato una rete tra i diversi network della pirateria che gli consentiva di operare sia all'interno del HHPN del Galmudug, del PPN del Puntland così come nell'area di Chisimaio, utilizzando prevalentemente gli ancoraggi di Eyl, Garacad e Hobyo. La sua uscita di scena nel 2011 ha sicuramente rappresentato, così come quella di altri pirati senior, un indebolimento nelle capacità operative della pirateria somala e forse una delle cause della sua contrazione nel 2012 che potrebbe precedere una nuova fase di trasformazione del fenomeno. L'uscita di scena di importanti leader è spesso l'attivatore di processi di riconfigurazione e trasformazione dei gruppi d'azione e delle catene di comando, con possibili conseguenze anche sulla tipologia delle azioni di pirateria e soprattutto sulle tattiche e sulle modalità di uso della violenza. Negli ultimi mesi, ad esempio, si è registrata una sempre maggiore tendenza da parte dei pirati del HHPN a reagire alle operazioni e agli arresti subiti ad opera di specifiche forze navali di un paese, con azioni di ritorsioni contro cittadini della stessa nazionalità, specialmente tra i membri degli equipaggi

sotto sequestro, come nel caso di marittimi indiani.

Nella fase di evoluzione del HHPN una maggiore importanza in futuro potrebbe essere assunta da due delle attuali figure chiavi della pirateria di Haradere che risultano essere Mohamed Abdi “Garfanji”, a capo di una delle maggiori milizie di pirati ed il negoziatore “Ali”, che dovrebbe corrispondere al nome di Ahmed “Saneeg”¹⁹.

Rispetto all’esperienza del Puntland, dove i network dei pirati hanno trovato una struttura pseudo statale con cui confrontarsi, e all’occorrenza corrompere ed infiltrare, i pirati del Galmudug hanno potuto costruire la propria struttura in un vuoto totale di potere, relazionandosi direttamente con la popolazione locale ed ottenendone il supporto o la collaborazione. Difatti il territorio da loro controllato era al di fuori del raggio d’azione del governo centrale di Mogadiscio e dei suoi alleati e solo nominalmente controllato dagli Shebab. In realtà era un territorio privo di forme di governo che non fossero quelle locali auto-organizzate delle comunità di villaggio.

1.3 Il modus operandi dei pirati somali: Le informazioni sulle navi da abbordare, lo sviluppo tecnologico e le coperture dei pirati²⁰

La relazione 2011 dello United Nations Office on Drugs and Crime, sul flusso dei finanziamenti illeciti collegati alla pirateria al largo della Somalia²¹, conferma che i moderni bucanieri hanno sviluppato in maniera “impressionante le loro fonti di intelligenza”. Diversi rapporti hanno indicato che i pirati, prima di abbordare una nave, erano a conoscenza dei sistemi di difesa passivi o attivi del mercantile ed in possesso di dettagliate informazioni dal sistema SATCOM e ulteriori dettagli sui dati di navigazione²².

La fonte di una società armatrice italiana²³ che ha avuto a che fare con i sequestri rivela che “i finanziatori della pirateria somala hanno agganci nei porti, nelle agenzie marittime, nel centro UKMTO di controllo del traffico a Dubai e nel MSCHO (Maritime security center Horn of Africa di EU Navfor) che registrano il passaggio delle navi”. Per superare le “zone rosse” a rischio pirateria le navi solitamente transitano in convogli scortati o lungo rotte di sicurezza predisposte (Internationally Recommended Transit Corridor). “A Dubai dobbiamo registrarci 48 ore prima riempiendo dei formulari con le caratteristiche della nave, le misure attive e passive di difesa, il numero di eventuali guardie armate a bordo, se esiste una cittadella oppure no, spiega la fonte. I pirati, in alcuni casi sono in possesso di queste informazioni”.

Si sospetta anche che, attraverso prestanome o nomi di comodo, fiancheggiatori dei pirati somali si sono registrati nel database dei movimenti delle navi dei Lloyd’s di Londra e altre fonti sensibili come Jane’s intelligence per studiare le misure protettive del traffico marittimo. Non solo: i cartelli più organizzati hanno investito parte dei proventi della pirateria in equipaggiamento in grado di monitorare le comunicazioni radio in mare. Alcuni gruppi hanno sperimentato anche una specie di pittura “invisibile”, chiamata Ar1. Servirebbe ad evitare l’individuazione dei barchini pirati da parte dei radar dei mercantili ed è stata inventata da un esperto tedesco che risiede negli Emirati arabi, Waner Nickel²⁴. Non è chiaro se l’Ar1 abbia avuto successo al largo della Somalia, ma dimo-

stra la ricerca di innovazioni tecnologiche dei moderni bucanieri²⁵.

Secondo l'UNODC i pirati "usano moderni sistemi Gps e telefoni satellitari per inseguire i possibili obiettivi"²⁶. Christopher Ledger, un ex ufficiale dei Royal marine, che lavora per la compagnia di sicurezza Idarat Maritime, è convinto che i contatti dei pirati nei paesi del Golfo giochino un ruolo significativo nel "procurare la moderna tecnologia utilizzata per portare a termine gli attacchi" in mare²⁷.

In Somalia i pirati hanno goduto, a fasi alterne, di protezione politica e sono stati maestri nell'utilizzare i proventi delle loro attività per corrompere a tutti i livelli. L'ultimo clamoroso caso di copertura ha coinvolto l'ex presidente del TFG, Sheikh Sharif Sheikh Ahmed e Mohamed Abdi Hassan "Afweyne"²⁸ (nella foto), uno dei capi della pirateria più famosi in Somalia.

Ultimamente, Mohamed Abdi Hassan ad i boss della pirateria del network Hobyo-Haradere (HHPN), starebbero allargando la loro attività anche ai rapimenti di occidentali sulla terraferma e sono sempre più propensi ad abbinare alle usuali richieste di riscatto anche quelle del "di rilascio di pirati somali detenuti in paesi stranieri in cambio della liberazione degli ostaggi"²⁹.

L'ultimo rapporto Onu confidenziale del Monitoring Group per la Somalia e l'Eritrea rivela che "Afweyne" nell'aprile 2012 è stato identificato dall'immigrazione della Malesia mentre viaggiava con un passaporto diplomatico per visitare la moglie e la famiglia che vive all'estero. Il capo dei pirati ha presentato, per giustificare il possesso del passaporto diplomatico, un "documento rilasciato dal direttore della presidenza del TFG (capo di gabinetto), Mohamed Moalim Hassan di cui era a conoscenza il presidente Sheikh Sharif Sheikh Ahmed"³⁰.

Il Gruppo di monitoraggio per la Somalia ha ottenuto conferma che il presidente aveva firmato l'autorizzazione per il passaporto diplomatico e che il capo dei pirati godeva di protezione ai più alti livelli del governo transitorio.

Interpellato dal Gruppo di monitoraggio Sheikh Sharif Sheikh Ahmed ha spiegato che lo "status diplomatico di "Afweyne" faceva parte di numerosi incentivi per ottenere lo smantellamento della sua rete di pirati"³¹.

I bucanieri somali hanno goduto di coperture nel Puntland almeno fino al 2009, quando l'amministrazione locale ha espresso pubblicamente l'intenzione di sradicare i pirati avviando una campagna di arresti e processi. Non è, però, ancora chiaro se stiamo assistendo ad un vero e proprio progresso nella lotta alla pirateria dall'interno della Somalia o ad una mossa propagandistica che serve ad attrarre consistenti finanziamenti stranieri per debellare il fenomeno. Diversi paesi hanno investito nella polizia del Puntland, nel suo sistema detentivo e giudiziario. Gli Emirati arabi Uniti hanno speso decine di milioni di dollari per fondare ed addestrare la Puntland Maritime Police force" (PMFP)³².



Foto n. 2: Mohamed Abdi Hassan "Afweyne". Fonte: Rapporto del Monitoring Group al Consiglio di Sicurezza dell'Onu 27 giugno 2012

L'impressione degli esperti Onu che monitorizzano la situazione è che in galera siano finiti solo i pesci piccoli, anche se in gran numero, mentre i capi dei pirati continuano ad agire indisturbati. Solo Abshir Boyah, uno dei leader locali, è stato arrestato, come abbiamo già scritto, nel 2010, ma poi condannato ad appena 5 anni di prigione, rispetto ai 20 affibbiati alla manovalanza.

Dall'ottobre 2011 al febbraio 2012 sono stati catturati dalle forze di sicurezza del Puntland non meno di 281 pirati. Fino a giugno capi, organizzatori, negoziatori ed investitori della pirateria come Mohamed Abdi Garaad (deceduto), Abdullahi Farah Hassan, Loyan Siciid Barte, Ciise Yulux e Mohamed Warsame (a.k.a. Haaji) circolavano ancora liberamente.

Il presidente del Puntland, Abdirahman Mohamud Faroole, accusato per anni di lucrare sulla pirateria, sembra aver sposato la linea dura imposta dalla comunità internazionale, ma nonostante gli annunci delle autorità locali sulla soppressione delle basi dei bucanieri "Garacad e Bandar Beyla rimangono gli ancoraggi preferenziali per i mercantili sequestrati"³³.

1.4 L'andamento della pirateria somala nel corso del 2012

Il 2012 ha registrato per la prima volta da vari anni una sostanziale riduzione dell'efficacia della pirateria somala. Ciò è il risultato di un'impressionante combinazione di sforzi politici e militari portati avanti negli ultimi anni e che hanno visto un incremento delle operazioni navali antipirateria, con l'estensione delle operazioni anche sulla terraferma.

Tra il 2011 ed il 2012 il contrasto in mare e sulla terra alla pirateria somala, si è difatti unito agli investimenti fatti dagli armatori per la protezione delle navi (adozione delle cosiddette Best Management Practices), all'utilizzo di nuclei armati di protezione, ed ai progressi raggiunti sul piano politico interno somalo, contribuendo a ridurre le capacità della pirateria somala. I dati dell'International Maritime Bureau aggiornati al mese di novembre 2012 mostrano come, per la prima volta, da numerosi anni a questa parte il numero di navi sequestrate dai pirati somali non supera la metà del totale del numero di navi sequestrate nel mondo. Un notevole progresso, visto che le statistiche degli scorsi anni imputavano alla pirateria somala circa i due terzi di tutti gli atti di pirateria mondiale.

Il 2012 si è chiuso con un totale di 13 navi sequestrate, un numero che riporta i valori della pirateria somala all'incirca ad un livello pari a quello degli anni novanta. Con la

Tabella 1: Navi sequestrate e numero di ostaggi 2012

Navi sequestrate mondo	Navi sequestrate in Somalia	Numero di navi in mano ai pirati somali	Numero di ostaggi in mano ai pirati somali
26	13	9	154

Fonte: International Maritime Bureau. Dati aggiornati a novembre 2012

differenza, ovviamente, che ora i pirati somali sono in grado di valorizzare ogni nave sequestrata in maniera molto più profittevole, con un aumento di circa dieci volte del valore dei riscatti rispetto agli albori del fenomeno.

Dall'analisi dei dati disponibili al novembre 2012, emerge un dimezzamento dei livelli del fenomeno rispetto al 2011, un anno che a sua volta aveva visto un dimezzamento del numero delle navi sequestrate in Somalia rispetto all'anno precedente. I mesi di ottobre e novembre³⁴ 2012 per la prima volta da anni non hanno fatto registrare nessun attacco contro alcuna nave ed un numero estremamente basso di tentativi di approccio³⁵.

Se da un punto di vista quantitativo il fenomeno è in netta diminuzione ciò non vuol dire che, come insegna l'analisi dei trend di lungo periodo della pirateria somala, siamo

Tabella 2: Attività dei pirati gennaio – novembre 2012

	Approcci	Attacchi	Sequestri	Attacchi respinti
Gennaio	5	4	1	9
Febbraio	6	1	1	4
Marzo	0	8	2	8
Aprile	3	2	2	7
Maggio	0	2	1	2
Giugno	0	3	1	1
Luglio	0	0	0	0
Agosto	0	0	2	1
Settembre	0	1	0	0
Ottobre	3	0	0	4
Novembre	0	0	0	0

Fonte: Nato shipping Center 2012

vicini ad un suo debellamento. La pirateria somala ha difatti mostrato un'incredibile capacità di adattamento e di sopravvivenza. Nel 2006, ad esempio, la pirateria somala era praticamente scomparsa nel momento in cui le Corti islamiche decisero di proibire la pirateria e di perseguirne i responsabili. Nonostante i metodi draconiani, la capacità di law enforcement delle Corti era primitiva ma efficace e riuscì a far sparire il fenomeno. Almeno fin quando le Corti rimasero al potere il numero di navi assaltate al largo delle coste somale divenne trascurabile, salvo riesplodere in maniera incontrollata nel giro di un anno, quando l'invasione etiopica pose fine all'esperimento di governo islamista, facendo di fatto ripiombare il paese nell'anarchia.

Per avere un chiaro quadro del fenomeno di riduzione delle capacità operative della pirateria somala vanno analizzati i dati del biennio 2011– 2012, paragonandoli con quelli del biennio 2009 – 2010. A nostro avviso, l'approccio di analisi biennale ben si presta ad un fenomeno che vede la maggior parte dei sequestri durare oltre i sei mesi e pertanto il valore dei riscatti dell'anno precedente è strettamente correlato alle capacità opera-

tive dell'anno successivo. Monitorare il fenomeno su base biennale e non annuale risulta appropriato sia in considerazione del fatto di anno in anno molti pirati reinvestono i proventi della pirateria per migliorare le proprie capacità paramilitari, sia considerando il ragionamento degli investitori finanziari che difficilmente sono portati ad investire nuovamente quote di capitale nel caso di un cattivo ritorno degli investimenti nell'anno precedente. Inoltre, la presenza di due stagioni dei monsoni quello di Nord-Est (fine novembre – fine gennaio) e quello Sud-Occidentale (inizi giugno – metà settembre) riducono quasi di sei mesi il periodo ottimale degli assalti³⁶ per cui la misurazione di un trend annuale nelle migliori condizioni operative può essere fatto solo su base biennale.

Da questo confronto emerge chiaramente una tendenza. L'anno chiave di svolta nella lotta alla pirateria è stato il 2011. Questo è sostanzialmente stato l'anno che ha visto il crollo del numero di navi sequestrate, ben la metà rispetto al biennio precedente.

Tabella 3: Differenza 2009 – 2012 Attacchi, assalti respinti e navi sequestrate

	Approcci	Attacchi	Navi sequestrate	Assalti respinti
Biennio 2011/2012 ³⁷	75	168	32	136
Biennio 2009 - 2010 ³⁸	117	255	91	98
Differenza percentuale	- 64 %	- 65 %	- 35 %	+ 38 %

Fonte: Elaborazione su dati NATO Shipping Centre

La riduzione nel 2011 del 50% dell'efficacia delle azioni dei pirati rispetto al 2010 non è da attribuire ad una diminuzione della pirateria stessa o ad uno sradicamento delle sue cause, quanto piuttosto va messa in relazione con l'effetto dell'adozione di più ef-

Tabella 4: Numero navi sequestrate 2009 - 2011

Anno	2009	2010	2011
Numero navi	45	44	22

Fonte: Elaborazione su dati NATO Shipping Centre

ficaci misure di contrasto anti-pirateria impiegate in primo luogo a bordo delle navi e a protezione delle rotte marittime³⁹. Difatti nel 2011 si sono verificati ben 147 assalti di navi da parte di pirati somali, un picco elevatissimo più alto dei valori del 2010 e del 2009 (rispettivamente 134 e 132). Tuttavia è notevolmente aumentata la resilienza delle navi, oltretutto la riduzione del numero delle imbarcazioni vulnerabili in transito nell'area di massimo rischio. Ciò è evidente paragonando il numero di assalti con quello

delle navi sequestrate.

In altre parole, i pirati somali hanno operato nel 2011 in maniera molto simile rispetto a quanto fatto negli anni precedenti, ma si sono scontrati con un irrigidimento delle misure di protezione e di contrasto. Misure che sempre più spesso hanno visto, proprio

Tabella 5: Effettività delle azioni della pirateria somala

	N. di navi assalite	N. di navi sequestrate (% sul n. di assalti)	Indice d'efficacia rispetto al 2009
2009	132	45 (34%)	100
2010	134	44 (32%)	94
2011	147	22 (14%)	64
2012	21	10 (47%)	29

Fonte: Elaborazione su dati NATO Shipping Centre

nel 2011, mettere in atto operazioni militari contro le basi terrestri dei pirati⁴⁰ e che hanno alzato notevolmente il livello della sfida militare. Ciò è evidente dall'alto numero delle operazioni di attacco che sono state efficacemente respinte, un livello cresciuto di quasi il 50% nel 2011 rispetto al 2010. Lo scorso anno sono stati almeno 100 gli assalti efficacemente respinti, rispetto ad un valore di 55 nel 2010 e di 46 nel 2009.

La conseguenza di ciò è che sono stati gli stessi pirati, o più verosimilmente i loro finanziatori e gli investitori esterni a ridurre notevolmente il livello di denaro impiegato nella preparazione delle campagne di assalti via mare, riportando il livello delle azioni di pirateria a valori minimi, quasi "strutturali" per la regione. Non si può dunque sostenere che la pirateria somala è stata debellata, ma ha quantomeno smesso di essere considerata un business remunerativo per molti finanziatori di attività criminali. L'estrema adattabilità della pirateria somala e dei circuiti affaristici che ruotano attorno ad essa ha di fatto messo in stand-by per il 2012 gli assalti contro le navi in transito nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano a causa di una caduta del ROI (Return on investment) dei finanziatori. Finanziare quasi 150 attacchi nelle acque internazionali dell'Oceano indiano per avere un "ritorno" di sole 20 navi sequestrate, come avvenuto nel 2001, è semplicemente un'operazione non più profittevole per chi ha a disposizione altre alternative di business.

Ciò pone un problema non secondario per quanto riguarda il futuro dei network criminali che si sono stratificati sul territorio somalo negli ultimi cinque anni che da un momento all'altro vedono venire meno la loro principale fonte di guadagno e di sostentamento. Al tempo stesso, permangono dei dubbi sui futuri canali d'investimento delle risorse finanziarie illecite accumulate dalla pirateria nel caso non dovessero essere nuovamente assorbite

dal finanziamento delle campagne di abbordaggi nell'Oceano Indiano.

Il 2011 – 2012 è stato dunque un biennio di successo nel contrasto alla pirateria somala, ma nessuna garanzia esiste sulla possibilità di stabilizzare tali risultati se non attraverso la ricostruzione di meccanismi di law and order lungo le coste della Somalia e nei principali centri urbani con particolare attenzione alla regione del Galmudug, che si è dimostrata essere il braccio operativo della pirateria somala. Al fine di evitare un nuovo ciclico surge della pirateria somala non appena se ne ripresenteranno le condizioni, è però necessario agire nei prossimi anni in maniera più efficace contro i canali di finanziamento della pirateria che si sono dimostrati essere il vero moltiplicatore della potenza militare della pirateria di sussistenza, fenomeno che a lungo rimarrà endemico lungo le coste dell'Africa Orientale.

RIQUADRO 1 - NOTE AL PRIMO CAPITOLO

1. I paragrafi di questo capitolo ad eccezione del paragrafo 1.3 sono stati curati da Paolo Quercia
2. Nella copiosa letteratura sulla pirateria esiste un dibattito tra i sostenitori dell'origine della pirateria come forma di autodifesa delle acque territoriali da parte di gruppi di pescatori e coloro che sostengono l'origine criminale e di ricerca del profitto del fenomeno.
- 3 Vedi in appendice. Testo del discorso della Sig.ra Asha Abdikarim Hirsi di Eyl all'Ambasciatore italiano in visita, documento non pubblicato, Aprile 2012.
4. La ricostruzione è tratta da Stig Jarle Hansen, Piracy in the greater Gulf of Aden, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009.
5. Martin N. Murphy, Somalia: The new barbary? Piracy and Islamism in the horn of Africa, Hurst & Company, 2011.
6. Hansen (2009) p. 21.
7. Occorre anche tenere presente l'estremo turn-over esistente nel settore della pirateria somala, vista l'alta mortalità ed il fatto che la vita operativa di un pirata si aggira attorno ai due o tre anni prima della morte, dell'arresto o del ritiro.
8. Molti di essi sono stati processati e condannati, sia in paesi della regione che in paesi Occidentali. Sull'opportunità, efficacia e sui costi di processare i pirati in Europa, si stanno sollevando molte perplessità. Vedi ad esempio Beate Lakotta, An expensive farce: Germany's Somali Pirate Trial is Pointless, Der Spiegel International, 12 novembre 2012. Nell'articolo si racconta anche del primo processo tenutosi in Germania a 10 pirati somali e dell'ampio gap culturale tra la procedura penale del sistema giuridico tedesco ed i pirati somali analfabeti, fino al punto da rendere di dubbio senso logico lo stesso processo. Alle domande del giudice tedesco sul proprio luogo e data di nascita un giovane pirata somalo risponde rispettivamente "sotto un albero" e "nel corso della stagione delle piogge". Le pene assegnate oscillano tra i 2 e 7 anni.
9. Eyl è stata a lunga la principale base dei pirati in territorio del Puntland prima di venire smantellata.
10. Vedi Rapporto del Gruppo di Monitoraggio delle Nazioni Unite S/2008/769.
11. Vedi Rapporto del Gruppo di Monitoraggio delle Nazioni Unite S/2010/91
12. Vedi intervista con il pirata Boya da parte del giornalista canadese Jay Bahadur, contenuta in Jay Bahadur, The Pirates of Somalia, Phanteon 2011.
13. Azioni su cui il Gruppo di Monitoraggio delle Nazioni Unite, pur riconoscendone la validità, ha dubbi in merito all'efficacia, in quanto concentrate prevalentemente contro la bassa manovalanza.
14. Hansen (2009) p. 24 – 25.
15. Rapporto del UN Monitoring Group S/2010/91 p. 38. Nel rapporto si imputano almeno 9 sequestri di navi nel corso del 2009 avvenuti con il concorso attivo della famiglia Afweyne.
16. www.mareeg.com/fidsan.php?sid=13516&tirsan=3
17. In un'intervista rilasciata a Somalia Report nel febbraio 2012 Afweyne lascia intendere il suo desiderio di politicizzare la questione della pirateria, facendone oggetto di un negoziato tra i rappresentanti locali dei pirati e le forze internazionali, in particolare EUNAVFOR. Nella stessa intervista si proclama essere un "high level officer for the pirates in the Mudug region, where most of the pirates are concentrated". Vedi Piracy Report 4//02/2012 di Mohamed Odowa "Pirate turned mediator says piracy will not be solved through force. Interview with Abdulkadir Mohamed Afweyne".

18. Nonostante esistano dubbi sul destino del pirata Garaad, da alcune fonti dato per morto secondo, Somalia Report - che ha ottenuto informazioni dai familiari dello stesso bucaniere - egli sarebbe stato arrestato assieme ad altri nove pirati durante il conflitto a fuoco in alto mare con la Marina iraniana ed attualmente è detenuto nella Repubblica Islamica dell'Iran.
19. Gruppo di Monitoraggio delle Nazioni Unite S/2011/433 p. 40.
20. Questo paragrafo è stato curato da Fausto Biloslavo.
21. UNODC - May 2011 The Illicit Financial Flows linked to Piracy off the Coast of Somalia.
22. Rapporto del consigliere speciale del Segretario generale dell'Onu per le questioni legali collegate alla pirateria al largo della Somalia p. 13 (25 Gennaio 2011); Globalization of Crime, p. 198.
23. La fonte ha accettato di fornire informazioni per la ricerca in cambio dell'anonimato.
24. Bernhard Zand, Finding the right mix: German invents radar camouflaging poin, Spiegel international, 2 maggio 2008.
25. Una ricerca che riguarda non solo apparecchiature sofisticate, ma pure banali conta banconote che vengono regolarmente usati per controllare l'ammontare dei riscatti. Macchinette comuni in ogni ufficio cambi, ma che certo non vengono prodotte in Somalia e che arrivano attraverso contatti commerciali da Dubai o Gibuti.
26. Rapporto UNODC - May 2011 The Illicit Financial Flows linked to Piracy off the Coast of Somalia
27. Kim Sengupte e Daniel Howden, Pirates: the \$80 mln. Gulf Connection, The Independent, 21 aprile 2009.
28. Rapporto confidenziale del Monitoring Group per la Somalia e l'Eritrea al presidente del Consiglio di sicurezza dell'Onu, 27 giugno 2012
29. Ibidem
30. Ibidem
31. Ibidem
32. 27 giugno 2012 Rapporto confidenziale del Monitoring Group per la Somalia e l'Eritrea al presidente del Consiglio di sicurezza dell'Onu
33. Ibidem
34. Dati disponibili fino al 20 novembre 2012. Fonte NATO Shipping Center.
35. Solitamente un approccio viene definito come una serie di manovre ostili da parte di barchini con uomini armati che si avvicinano alla nave con l'intento di saggiarne le resistenze attive e passive senza passare alla fase dell'assalto. In molti casi l'assalto è la conseguenza di un approccio ostile, in altri l'attacco avviene direttamente senza altri preliminari.
36. Tra le altre cose, la stagione dei monsoni influisce direttamente sulla velocità dei barchini che con il mare mosso perdono uno dei maggiori vantaggi strategici rispetto alle navi che vengono assaltate, ossia quello della velocità di crociera e rapidità di manovra.
37. Calcolato fino a novembre 2012.
38. Calcolato fino a novembre 2010.
39. A tali misure va aggiunto anche l'effetto della riduzione del traffico generatasi a seguito della crisi economica e quello relativo alle navi, in particolare petroliere e container, che hanno optato per il re-routing.
40. Come ad esempio le operazioni dell'aprile 2011 che hanno visto attacchi a terra nella zona di Hobyo contro basi dei pirati e le operazioni sempre più aggressive contro le loro imbarcazioni da parte di alcune forze navali come quella russa e quella indiana.