

OSSERVATORIO
DI POLITICA INTERNAZIONALE

Note

Le conseguenze della pirateria nel Corno d’Africa

di Roger Middleton, ricercatore, Programma Africa, Chatham House e Lia Quartapelle, ricercatrice, Programma Africa (Istituto per gli Studi di Politica Internazionale)

n. 11 – Maggio 2010

ABSTRACT – Il fenomeno della pirateria somala che infesta le acque del golfo di Aden e dell’Oceano Indiano è in crescita sia dal punto di vista del numero degli attacchi alle navi, sia riguardo l’estensione dell’area interessata.

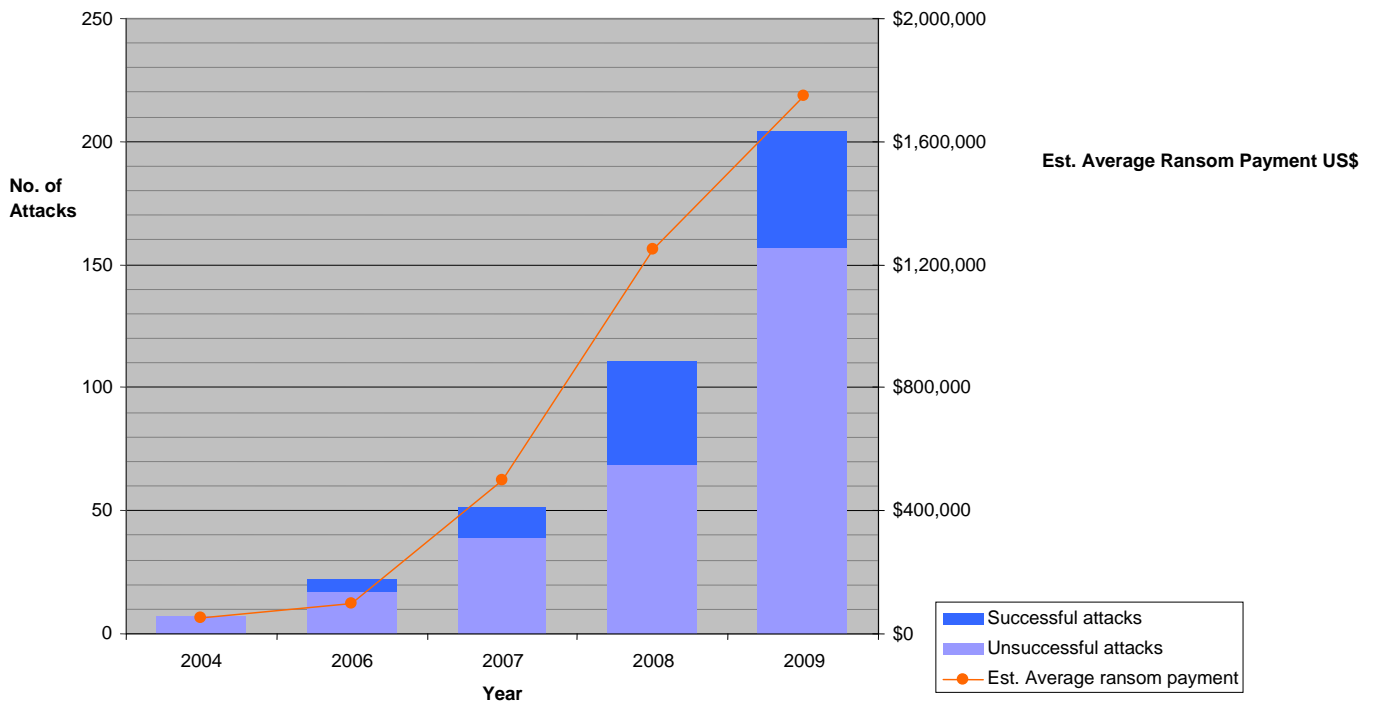
Per combattere la pirateria, che costituisce un enorme costo per il commercio internazionale, Unione europea, NATO, Stati Uniti e molti altri paesi, hanno dato vita ad operazioni di pattugliamento delle coste somale, tra loro collegate da un meccanismo di coordinamento detto SHADE.

Per sfuggire all’azione di sorveglianza, la pirateria si è spostata più a sud, nelle acque dell’Oceano indiano, più difficili da sorvegliare.

La lotta alla pirateria potrebbe essere più efficace se i paesi coinvolti, oltre ad agire con mezzi deterrenti e repressivi, intervenissero sulle condizioni politiche ed economiche che la rendono un affare molto conveniente. Oltre al contrasto navale, inoltre, sarebbe necessario fare chiarezza sulla destinazione dei proventi della pirateria.

Introduzione

La pirateria al largo delle coste della Somalia sta crescendo a un ritmo allarmante. Se nel 2004 i pirati hanno attaccato, senza successo, 7 navi, nel 2008 gli attacchi sono stati ben 111 (di cui 42 andati a segno) e nel 2009 sono state attaccate 204 navi, con 47 sequestri. Nei primi quattro mesi del 2010 sono state attaccate 65 navi, delle quali 17 sono state effettivamente sequestrate. Al momento 15 navi e 326 marinai sono nelle mani dei pirati.



I pirati hanno esteso l'area in cui operano, passando da 50 miglia nautiche al largo delle coste della Somalia (principalmente nel Golfo di Aden) a 1.200 miglia nautiche (arrivando così nel cuore dell'Oceano Indiano); questo mette in pericolo un numero sempre maggiore di navi. Almeno 16.000 navi all'anno viaggiano lungo un asse est-ovest all'interno della zona in cui operano i pirati, mentre un numero ancora maggiore attraversa l'Oceano Indiano lungo un asse nord-sud. Le navi più vulnerabili sono quelle che si muovono più lentamente e hanno fiancate più basse, ma i pirati hanno anche attaccato e sequestrato grandi petroliere, quindi nessuna nave può dirsi davvero al sicuro.

La Somalia è senza un governo effettivo dal 1991, mentre alcune sue regioni sono sprovviste di autorità statale anche da prima di questa data. Gli sforzi regionali e internazionali per favorire la stabilità a livello nazionale sono stati sviati, creando così una situazione che favorisce la pirateria e altre forme di attività criminale. Tuttavia, la situazione del Paese non è uniforme perché la regione nord-occidentale del Somaliland è stata in grado di garantire un alto livello di sicurezza e stabilità e il Puntland nel nord-est è riuscito a ottenere risultati simili, anche se su scala più ridotta. Per i pirati il sud del Paese resta troppo insicuro per costituire una base effettiva – ci sono molte fazioni da corrompere e le probabilità di restare coinvolti in un conflitto sono alte. Il Somaliland, dal canto suo, è ben governato perché la pirateria sia un'opzione possibile, ma il Puntland e la Somalia centrale offrono la perfetta combinazione tra un debole controllo del governo sulle coste e la distanza dai peggiori combattimenti che avvengono più a sud.

In risposta all'aumento della pirateria, l'Unione europea ha lanciato l'operazione ATALANTA dell'EUNAVFOR; gli Stati Uniti e i suoi alleati hanno creato la Combined Task Force 151; la NATO dirige l'operazione Ocean Shield mentre Cina, Giappone, Russia, Malaysia, Iran, Arabia Saudita e altri hanno inviato delle navi a pattugliare l'oceano intorno alla Somalia (fino a 35 navi sono state disponibili per azioni di contrasto alla pirateria). Queste operazioni, anche se indipendenti da un punto di vista operativo, hanno creato un meccanismo di coordinamento delle loro azioni detto Shared Awareness and Deconfliction Exercise (SHADE). La risposta navale è stata per molti aspetti efficace, ma in ogni caso le operazioni navali non possono fare altro che rendere la vita più difficile ai pirati e ridurre lo spazio in cui essi riescono a operare.

Il coinvolgimento anche navale della Cina nel pattugliamento del Golfo di Aden è parzialmente un caso a parte, perché la Cina non è tanto interessata a Suez, quanto alla sicurezza del traffico da e per l'Africa orientale e per il Sudafrica, che però sono sempre meno sicuri a causa dell'espansione dell'attività dei pirati.

L'efficace azione di sorveglianza del Golfo di Aden, che è stata realizzata anche grazie alla creazione di un corridoio di transito internazionalmente riconosciuto, ha avuto come conseguenza di spostare le attività dei pirati verso l'Oceano Indiano, che è una zona più difficile da pattugliare. Questo dimostra quanto sia flessibile l'operato

dei pirati e quanto, di conseguenza, il fenomeno della pirateria sia difficile da contrastare. Lo spostamento delle attività è stato reso possibile dall'uso del GPS e dall'impiego delle cosiddette "navi madri" – navi più grandi rifornite di carburante e acqua, che danno rifugio alle scialuppe che materialmente eseguono gli attacchi. L'aumento del raggio di azione e della flessibilità dei pirati non deve però essere interpretato come una evoluzione anche strategica nell'orizzonte operativo dei pirati ma semplicemente come un cambiamento nell'area di operazione e un sottile aggiustamento nella tattica. Le navi da attaccare sono comunque scelte con criteri opportunistici.

Nonostante la pirateria sia un crimine internazionale, fino a oggi l'impegno internazionale per affrontare la pirateria non è stato uniforme. Il Kenya è la destinazione principale per i pirati catturati, anche se il Paese è sempre più riluttante ad accoglierli. Un numero relativamente ridotto è stato invece condotto in Europa o negli Stati Uniti. La possibilità di utilizzare le Seychelles come base è messa in discussione dalla limitata capacità di tribunali e prigioni delle isole. Il Gruppo di contatto sulla pirateria delle Nazioni Unite si è dotato di un gruppo di lavoro, di cui fa parte anche l'Italia, dedicato specificatamente alle questioni legali. Non ci sono sistemi di deterrenza più efficaci, ma questi, seppure limitati, riducono il senso di impunità che sembra esistere. L'UNODC (United Nations Office for Drugs and Crime) sta cercando di migliorare le strutture giudiziarie in Puntland e Somaliland ma dovrà passare molto tempo prima che i pirati possano essere processati in modo regolare in Somalia o in una sua parte.

Perché le operazioni navali volte a contrastare la pirateria siano davvero efficaci, l'Unione europea e gli altri Paesi coinvolti nelle operazioni dovrebbero affrontare anche le cause politiche ed economiche della pirateria in Somalia. Un'analisi più approfondita della situazione interna alla Somalia dovrebbe inoltre mostrare che, nonostante il fallimento del governo centrale rappresenti un problema di dimensioni enormi, vi sono elementi che spingono a un primo e cauto coinvolgimento delle amministrazioni auto-proclamate nel nord del Paese.

1. I costi diretti della pirateria

La pirateria in Somalia opera su un modello di rapimento e riscatto – ovvero, i pirati sono più interessati a rapire l'equipaggio e tenerlo in ostaggio che a rubare i beni, il carico o addirittura la nave. Questo, che è un modus operandi differente rispetto a quanto praticato nel sud-est asiatico o in Africa occidentale, si è dimostrato un sistema molto lucrativo. I riscatti aumentano di anno in anno. Nei primi anni intorno al 2000 i riscatti si aggiravano in media intorno alle decine di migliaia di dollari, mentre nel 2008 erano intorno al milione di dollari. Le cifre sono quasi raddoppiate nel 2009 e sono aumentate ancora nel 2010.

Si calcola che il prodotto interno lordo pro capite della Somalia sia di circa 600 dollari. Se si considera che un pirata può guadagnare fino a 10.000 dollari in poche settimane, è evidente quanto la pirateria sia un "business" conveniente. Chi è al vertice può guadagnare milioni di dollari, che a volte sono usati per corrompere persone non direttamente coinvolte in attacchi di pirateria. Secondo il Gruppo di monitoraggio sulla Somalia delle Nazioni Unite, una buona parte delle élites del Puntland ha ricevuto denaro dai pirati. Nel 2009, 100 milioni di dollari sono stati pagati come riscatto e l'impatto di queste cifre su economie come quella della Somalia e del Puntland non può essere sottovalutato. È molto probabile che la pirateria sia il secondo motore dell'economia somala dopo le rimesse degli emigranti e, nonostante le stime statistiche su questi flussi siano molto inaffidabili, non ci sono dubbi che il denaro derivante dalla pirateria svolga un ruolo significativo nell'economia somala. Più perdura questa situazione, più diventa importante per coloro che ne traggono benefici mantenere il contesto di grave deficit politico in cui prospera la pirateria.

Inoltre, la pirateria in Somalia ha favorito la crescita di un nuovo tipo di compagnie di sicurezza privata che hanno come attività principale proprio la sicurezza marittima. Si ritiene che operino in Somalia tra le 7 e le 12 compagnie di sicurezza privata (ci sono notizie relative anche a operatori meno strutturati), la metà delle quali fornisce squadre di protezione armata, altre forniscono consulenti non armati e due offrono barche armate di scorta. Questi servizi possono arrivare a costare fino a 30.000 dollari per tratta, anche se con la crescente competizione i prezzi sono scesi a 10-20.000 dollari a tratta. Alcune fonti suggeriscono che solo il 10% delle navi si appoggiano a compagnie private di sicurezza (sempre di più, alcuni Paesi forniscono dettagli sulla sicurezza) e le compagnie che decidono di dotarsi di una scorta armata si sentono più vulnerabili oppure trasportano carichi di valore. In generale, l'industria navale preferisce non appoggiarsi a compagnie private di sicurezza, premunendosi con una fortificazione delle navi e con l'aggiunta di casermette a bordo. Le navi che decidono di dotarsi di strumentazioni di deterrenza, come ad esempio congegni acustici a lunga distanza, devono sostenere costi fissi tra i 20-30.000 dollari, anche se esistono opzioni meno costose e ugualmente efficaci come il filo spinato.

I riscatti pagati per riavere le navi hanno invece contribuito a modificare il mercato delle assicurazioni per il trasporto commerciale via mare. Per le navi più vulnerabili, ovvero per quelle più lente e con le fiancate più basse, le compagnie di assicurazione possono chiedere di pagare un premio extra se queste attraversano mari infestati

dai pirati. Le navi che viaggiano in acque somale devono affrontare un aumento nei premi assicurativi, che può essere addirittura di dieci volte più alto. Le navi che non passano regolarmente attraverso il Golfo di Aden devono pagare assicurazioni specifiche per ogni tratta che possono arrivare fino a 20.000 dollari (ma in genere sono più contenute).

In realtà il costo reale di un rapimento per una compagnia di trasporti è molto più alto di 1-3 milioni di dollari pagati per il riscatto. Bisogna infatti tenere conto che, una volta pagati gli avvocati, i negozianti, i costi extra per lo staff, le penali per le consegne in ritardo, un rapimento arriva a costare 3-4 volte di più della somma pagata per il riscatto. Più a lungo la nave resta sequestrata, più aumentano i costi non legati al riscatto. Per questo, alcune compagnie hanno calcolato che se pagano subito un prezzo più alto ottenendo però una liberazione in tempi rapidi, possono risparmiare, riducendo i costi legati al tempo.

2. Lo spostamento di traffico dal Mediterraneo

Il potenziale rischio di pirateria con l'aumento dei costi in termini di assicurazione, guardie armate e strumentazione di deterrenza fa pensare all'ipotesi che sia in atto un ridirezionamento del traffico marittimo dal Canale di Suez e dal Golfo di Aden verso rotte che prevedono la circumnavigazione dell'Africa. Questo può avere importanti conseguenze di carattere economico: l'aumento dei costi dei viaggi, resi più lunghi, rischia di tradursi in un aumento dei prezzi dei beni di consumo; più direttamente, un riorientamento del traffico navale potrebbe avere conseguenze sulle economie dei porti e delle regioni che si trovano lungo il percorso verso il Canale di Suez, in particolare nel Mediterraneo, avvantaggiando altri porti e altre regioni. Quindi, per quanto difficile, è importante cercare di capire se la pirateria stia avendo effetti sul flusso dei traffici nel Mediterraneo.

Secondo fonti ufficiali (Confitarma, il Comando generale delle Capitanerie di Porto), non ci sono dati consolidati che possano collegare chiaramente l'aumento della pirateria con una diminuzione dei passaggi navali attraverso il Canale di Suez. Vi sono infatti problemi nella misurazione di questa relazione:

- Non è semplice distinguere tra gli effetti della crisi e della pirateria: nel 2008 e 2009, il comparto dei trasporti via mare ha mostrato segni di forte vulnerabilità, soprattutto dal punto di vista finanziario, a causa di limitate disponibilità per il finanziamento e di speculazioni sui derivati del settore. All'inizio del 2009, la Grand Alliance – un consorzio di 4 grandi compagnie di navigazione – ha annunciato che avrebbe scelto rotte che circumnavigano l'Africa a causa delle alte tariffe di transito attraverso il Canale di Suez che sono "troppo alte per i trasportatori, in questo momento di crisi economica".
- La convenienza economica di un cambio delle rotte dipende da fattori dinamici, tra cui in particolare il prezzo del combustibile. Quindi, le rotte via Suez possono essere più convenienti, nonostante i costi aggiuntivi derivanti dalla pirateria, quando il prezzo del carburante è più alto (e viceversa).
- Le differenze tra i mercati assicurativi in Gran Bretagna e negli Stati Uniti suggeriscono che i costi della pirateria sono più alti per i trasportatori statunitensi, perché le loro polizze non coprono automaticamente i costi derivanti dai sequestri e dal pagamento di un riscatto. Le polizze emesse a Londra invece assicurano automaticamente contro i rischi della pirateria, anche se sono anche queste aumentate per le navi che transitano in acque somale.

È stato invece accertato che le compagnie che effettuano crociere di diporto con navi con le fiancate basse hanno annunciato la sospensione dei loro servizi nel Golfo di Aden. Queste sono, in ogni caso, un numero limitato di navi. Solo tre compagnie, la A.P. Moller-Maersk, la CMA CGM e la Compagnia petrolifera nazionale del Kuwait hanno annunciato che tra il 2008 e il 2009 hanno spostato in parte il loro traffico verso la circumnavigazione dell'Africa. Questa decisione sembra riguardare 50 navi, cioè una proporzione non molto rilevante del traffico nel Mediterraneo. Alcuni osservatori suggeriscono che le compagnie navali abbiano voluto attirare l'attenzione dei governi sul legame tra costi dei trasporti navali e pirateria in modo opportunistico, in un momento di crisi del settore legato alla crisi internazionale.

Le compagnie navali hanno condotto simulazioni di costo con l'obiettivo di comparare i costi di un viaggio attraverso il Canale di Suez con la circumnavigazione dell'Africa. Secondo le stime della compagnia D'Amico Ship che fanno riferimento a variabili del maggio 2010, non c'è ragione di convenienza economica che sostenga la diversione del traffico dal Canale di Suez.

Se la circumnavigazione dell'Africa diventasse economicamente conveniente, gli effetti negativi della pirateria avrebbero un impatto maggiore sulle economie di terra piuttosto che sulle economie dei porti. Un aumento dei costi di trasporto tale da giustificare la circumnavigazione dell'Africa sarebbe infatti traslato soprattutto sui consumatori, in particolare sui consumatori europei, dato che oltre l'80% dei traffici marittimi che passano attraverso Suez hanno come destinazione o origine l'Europa. I Paesi del Mediterraneo sarebbero i più colpiti da un'eventuale modifica delle rotte, perché verrebbero esclusi dai traffici con l'Oriente e le merci dovrebbero transitare attraverso i porti del Nord Europa, con un aggravio sui prezzi finali dei beni.

Le opinioni e i dati raccolti suggeriscono che al momento l'opzione del ridirezionamento del traffico sia più un rischio che la realtà dei fatti. Se le compagnie navali hanno effettivamente ridotto il numero di passaggi attraverso il Canale di Suez, lo si deve più alle conseguenze della crisi economica internazionale che agli effetti della pirateria. Le compagnie marittime e le associazioni di rappresentanza, soprattutto in Italia, hanno paventato il rischio di una riduzione dei passaggi attraverso Suez più per un'azione di lobby che a fronte di un'evidente riduzione del traffico nel Mediterraneo. Se però la pirateria dovesse avere effetti sulle rotte, ne risentiranno più di tutti i consumatori italiani e del Mediterraneo.

3. La pirateria e i traffici illegali nella regione

Non ci sono segnali che indichino l'esistenza di un collegamento sistematico e continuativo tra gruppi di pirati e Al-Shabaab o altri gruppi islamisti in Somalia. Se avvengono dei contatti, questi probabilmente si basano su legami informali e non permettono di identificare nessuna struttura di comando. È importante sottolineare in questo senso che la pirateria in Somalia è intesa come attività criminale e non politica. I pirati sanno bene che se dovessero essere identificati come un gruppo che fa attività politica si scontrerebbero con una risposta molto più decisa da parte della comunità internazionale. A questo si aggiunge il fatto che i capi dei gruppi di pirati provengono dalla parte nord-est del Paese e hanno poche relazioni parentali con i leader di Shabaab e sono quindi più inclini a sostenere le forze politiche basate nel Puntland.

Se la pirateria è certamente il più noto dei problemi della Somalia e quello che fa più notizia, non è certamente il più importante. Per quanto riguarda lo spazio marittimo, il traffico di armi e persone causa molta più miseria e morte della pirateria. La Somalia deve affrontare una crisi umanitaria disastrosa a sud e ha problemi con i rifugiati interni, con conseguenze anche sui paesi confinanti. La minaccia dell'estremismo islamico arriva da alcuni gruppi residenti nella Somalia meridionale e l'insicurezza cronica fa apparire distante, se non impossibile, qualsiasi speranza di sviluppi positivi sia dal punto di vista politico che economico. Questo non vuole dire che la pirateria non sia una questione importante (lo è sia per gli attori internazionali, le cui navi ed equipaggi sono attaccati, sia per la Somalia, che assiste al trasferimento di milioni di dollari a reti criminali) ma bisogna considerare la pirateria in un contesto più ampio e darle la priorità che merita. D'altra parte, la pirateria potrebbe essere percepita dal movimento islamista come un fattore di disturbo e di eccessiva "attenzione" sui fatti interni della Somalia.

Al momento, nonostante esistano notizie del contrario, sembra che i gruppi di pirati siano distinti dalle organizzazioni criminali che invece si occupano di traffico di armi e di persone. Secondo il Gruppo di monitoraggio delle Nazioni Unite sulla Somalia, il Puntland è il principale punto d'entrata per le armi in Somalia. La pirateria ha creato un importante mercato per i trafficanti di armi e l'aumento della domanda ha portato a un aumento dell'offerta. Il traffico di armi verso la Somalia è cominciato molto prima della pirateria e chi se ne occupa ha un'attività ormai ben avviata, che però non disdegna i guadagni addizionali derivanti dalla pirateria.

I pirati non sembrano essere direttamente coinvolti su larga scala in altre attività illegali (traffico di armi o di persone). La pirateria inoltre è molto redditizia, e quindi non avrebbe senso destinare risorse ad altre attività. L'impatto negativo della pirateria, pertanto, non sta nell'incoraggiare direttamente il traffico di armi o altri traffici illeciti; tale impatto, invece, si somma agli effetti destabilizzanti già prodotti dall'ampia diffusione di traffici illeciti nel Puntland e nella Somalia rendendo quindi ancora meno stabili quei territori. C'è il rischio che in queste aree nascano stati che, come avviene per gli stati-narcos, hanno economie che si reggono interamente sui proventi di attività illecite. Il Puntland ha un bilancio annuale di 30 milioni di dollari, mentre la pirateria genera circa 80-100 milioni l'anno.

I pirati hanno sostenuto di aver intrapreso quest'attività in seguito all'impoverimento dell'habitat marino dovuto sia alla pesca illegale da parte di attori esterni all'area sia ai rifiuti tossici scaricati in mare. In realtà, molti pirati non sono ex-pescatori e sono mossi più dal desiderio di enormi guadagni che da una preoccupazione per lo stato del mare. La comunità internazionale, dal canto suo, potrebbe però essere più netta nel vietare qualsiasi possibilità di pesca di stranieri nelle acque somale e nell'iniziare una seria indagine sui rifiuti tossici, togliendo così ai pirati una formidabile scusa.

4. Effetti collaterali nell'economia della regione

I riscatti sono pagati in contanti, consegnati o con un lancio aereo oppure attraverso una barca. Finora è stato molto difficile seguire le tracce di questi riscatti, perché il sistema di trasferimento del denaro in vigore in Somalia, conosciuto con il nome di hawala, fa sì che solo una ridottissima parte di questo denaro lasci fisicamente il Paese. Il sistema hawala si basa su una rete fiduciaria in base alla quale gli agenti all'estero sanno che i loro rappresentanti in Somalia hanno ricevuto la stessa quantità di denaro che loro sborsano. Queste transazioni

raramente sono registrate e quindi è molto difficile collegare le attività all'estero con il denaro derivante dalla pirateria.

Tra l'altro la Somalia, instabile politicamente ed economicamente e sotto la minaccia continua della violenza, non è un paese interessante per reinvestire i guadagni derivanti dalla pirateria. A causa della recente diffusione di gruppi islamisti nella città di Xarardheere, che è stata a lungo una delle principali basi dei pirati, quest'ultimi si sono spostati a nord. Questo è il segno della precarietà della situazione dei pirati in Somalia e di come abbia senso per loro investire i guadagni all'estero in luoghi più sicuri.

I report giornalistici si sono concentrati soprattutto sugli investimenti dei pirati a Nairobi e a Dubai. È tuttavia molto difficile distinguere tra gli investimenti che hanno origine dalla pirateria da quelli che hanno un'altra origine illegale. C'è chi sostiene che la crescita spropositata del quartiere Eastleigh a Nairobi sia dovuta in parte a investimenti fatti con denaro derivante dalla pirateria. Tuttavia, non c'è l'evidenza di ciò e finora non sono state fatte indagini in materia. È probabile che una parte dei proventi della pirateria sia stata investita a Nairobi e Dubai (e in altri centri della diaspora somala), ma nessuno ha mai cercato di vederci chiaro.

Altri report suggeriscono come i "pirati semplici" investano i loro più modesti guadagni (che, per il contesto somalo sono comunque rilevanti) in auto, case e mogli. Sembra che ci siano degli effetti collaterali positivi anche per le comunità locali che vivono negli agglomerati che fungono da base per i pirati: i pirati comprano dai locali cibo e acqua da dare ai propri prigionieri. Si può ipotizzare, infine, che la pirateria comporti un disturbo per i traffici nei porti somali – le importazioni sono infatti messe in pericolo dalla possibilità di sequestro e dalla corruzione – ma a causa della scarsità di dati relativi alla Somalia e una serie di altri fattori rendono impossibile una reale quantificazione dei costi.

L'azione degli attori internazionali si è focalizzata quasi esclusivamente sul contrasto navale alla pirateria e sui processi ai pirati, mentre manca totalmente l'attenzione nel cercare di risalire ai beni che i capi dei pirati hanno spedito all'estero.

Conclusione

Sebbene sia difficile distinguere tra l'impatto della pirateria e quelli di altri fattori legati alla crisi economica globale, è chiaro che a livello delle imprese navali che transitano in acque somale i costi sono aumentati. Per i governi impegnati in missioni contro i pirati, il costo è ugualmente significativo. Nonostante l'economia somala, a causa della pirateria, riceva flussi di denaro ingenti, questo ha degli effetti negativi sulla Somalia, in quanto le strutture di governo sono indebolite anche da attività come il traffico di armi. Da alcuni anni la pirateria è un problema sempre più grave, i costi dei riscatti stanno aumentando e non sembrano esserci soluzioni a breve.

L'Italia potrebbe essere in prima linea nel neutralizzare l'idea che i pirati agiscano anche per difendere il mare della Somalia, promuovendo un'indagine sui rifiuti tossici e il bando della pesca nelle acque della Somalia. Queste posizioni darebbero un'autorità morale allo sforzo internazionale di contrasto alla pirateria e rafforzerebbero l'immagine della comunità internazionale. La pirateria è un problema che ha origine nella situazione politica della Somalia ed è lì che va cercata la soluzione. In particolare, gli sforzi che si concentrano sui governi regionali del nord del Paese condurranno a risultati se si adatteranno alle realtà locali e avranno come obiettivo di costruire una forza di polizia efficace prima di immaginare un servizio di guardiacoste. Come è noto, questa operazione richiede la soluzione di un problema, attualmente irrisolto, di riconoscimento e legittimazione dei vari centri di potere. Una strategia per la Somalia, che comprenda tutti gli aspetti legali, militari, umanitari, politici e di sviluppo, potrà essere favorita dalla nomina di un rappresentante speciale dell'Unione europea per la Somalia. L'impegno militare delle navi dovrà continuare finché le autorità somale non saranno in grado di combattere la pirateria dalla radice.

Se il problema della pirateria dovesse comportare una riduzione del passaggio attraverso il Canale di Suez, non solo ci sarebbero conseguenze destabilizzanti in Egitto, ma ne risentirebbero duramente anche i mercati europei e tutti i traffici commerciali che transitano attraverso i porti del Mediterraneo.

Coordinamento redazionale a cura di:

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

DIPARTIMENTO AFFARI ESTERI

Tel. 06.67604939

e-mail: st_affari_esteri@camera.it