



Cerca in archivio

Cerca



Notizie dal Mondo

Home >> News - Notizie dal Mondo >> **Articolo**



Dalle coste africane al Mar Rosso

La nuova geografia della pirateria e il vuoto di sicurezza che la alimenta e provoca instabilità

16-12-2025 - C'è un filo rosso – anzi, blu scuro – che unisce il Golfo di Guinea, il Corno d'Africa e le acque che guardano lo Yemen: non è soltanto la rotta delle merci, ma la mappa di un controllo marittimo sempre più frammentato.

Le immagini e i dati circolati nelle ultime settimane raccontano un ritorno della pirateria “vera”, quella che non si limita a furti opportunistici in rada, ma torna a cercare navi in mare aperto, ad allungare il raggio d'azione e a scegliere obiettivi con una logica industriale: sequestri, riscatti, intimidazione sistematica delle rotte energetiche.

Il ritorno della pirateria “di profondità”

La prima novità è geografica: gli attacchi non restano confinati alla fascia costiera. Si torna a parlare di colpi condotti a centinaia di miglia dalla terraferma, come nelle stagioni più dure della pirateria somala. È un segnale tecnico prima che criminale: per operare lontano dalla costa servono logistica, carburante, “mothership” o appoggi, intelligence sulle rotte e una capacità minima di coordinamento. In altre parole, quando i pirati si spingono al largo, raramente sono “ragazzi con un gommone”: dietro c'è un ecosistema.

Nel Golfo di Guinea, dove per anni la minaccia è stata intensa ma spesso legata a dinamiche locali, si osserva una pericolosa evoluzione: non più episodi isolati, ma un ritmo che sembra seguire finestre operative, opportunità e – soprattutto – le crepe degli apparati statali costieri. Laddove la sorveglianza resta intermittente, i gruppi criminali imparano in fretta: cambiano area, cambiano tattica, cambiano “target list”.

La Somalia come moltiplicatore di instabilità

Il secondo elemento è politico: il mare somalo non è mai soltanto mare. Quando la pressione jihadista risale lungo la costa e si intreccia con fragilità istituzionale, corruzione e rivalità claniche, la sicurezza marittima diventa un effetto collaterale, non una priorità. È qui che la pirateria ritrova spazio: non perché “torna il passato”, ma perché tornano le condizioni che l'avevano resa possibile.

La minaccia è doppia. Da una parte, gruppi criminali che cercano denaro e che sfruttano la debolezza della risposta. Dall'altra, un ambiente in cui attori armati – anche non direttamente pirati – possono influenzare coste, porti, corridoi logistici e quindi l'economia del sequestro.

Quando la costa è contesa, il mare non è più pattugliato: è “negoziato”.

Il paradosso del Mar Rosso: la lotta agli Houthi e l'effetto collaterale

Il terzo fattore è strategico e riguarda l'attenzione internazionale. La pressione nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, connessa agli attacchi degli Houthi e alla militarizzazione delle rotte, ha assorbito mezzi, tempo e risorse. Il risultato è un paradosso: si intensifica la presenza navale dove il rischio è più mediatico e immediato, mentre altre aree – o persino porzioni delle stesse aree – finiscono in “ombra operativa”. Quando le marine si concentrano sulla protezione dei traffici in un corridoio, i gruppi criminali fanno quello che hanno sempre fatto: si spostano, sperimentano, cercano il punto di minor resistenza. Non è una teoria: è una regola di adattamento. Se il rischio aumenta in un quadrante, l'attività migra in un altro; se i pattugliamenti diventano prevedibili, la minaccia diventa opportunistica ma più intelligente.

Stagionalità e finestre operative: il calendario della minaccia

Anche il “quando” conta quanto il “dove”. La distribuzione degli episodi nel corso dell'anno mostra picchi coerenti con finestre meteorologiche e con la stagione dei monsoni: periodi in cui il mare consente operazioni più ardite e in cui le rotte commerciali concentrano traffico. La pirateria, oggi, non è improvvisazione: è gestione del rischio. Questo aspetto è cruciale per armatori e assicuratori: non basta più una valutazione generica “area ad alto rischio”. Serve un'analisi dinamica, quasi trimestrale, che incroci meteo, intensità dei pattugliamenti, tensioni locali a terra, e perfino la disponibilità di equipaggi di sicurezza e di scorte nei porti.

Energia, supply chain e costi invisibili

Quando la pirateria torna credibile, i costi aumentano anche senza un singolo colpo andato a segno. Aumentano i premi assicurativi, cambiano le rotte, si allungano i tempi, crescono le misure di protezione a bordo. In sintesi: il costo logistico diventa inflazione mascherata. Per l'Europa – e per l'Italia in particolare, per posizione e dipendenza da traffici marittimi – la posta in gioco è concreta: energia, componentistica, agroalimentare, e tutto ciò che vive su catene “just in time”. Ogni deviazione, ogni scorta, ogni ritardo crea una tassa invisibile che si scarica sul sistema produttivo.

Che cosa sta cambiando davvero

La lettura più pericolosa sarebbe considerare questi segnali come un semplice “ritorno dei pirati”. Non è così. Quello che sta cambiando è la combinazione di tre fattori: **fragilità costiera** in più teatri contemporaneamente (Africa occidentale e orientale), **attenzione navale internazionale** polarizzata su alcuni corridoi, con inevitabili zone grigie altrove e **criminalità più pragmatica** che ragiona in termini di costo/beneficio e sfrutta la minima discontinuità nel controllo. In questo contesto, il rischio non è solo il sequestro: è la normalizzazione dell'intimidazione marittima come strumento economico e politico.

L'urgenza: presenza, cooperazione e intelligence condivisa

La risposta non può essere solo “più navi”. Serve una presenza credibile, certo, ma soprattutto cooperazione regionale (che oggi appare insufficiente), standard comuni di sicurezza portuale, e un salto di qualità nell'intelligence marittima: condivisione rapida di informazioni, tracciamento delle anomalie, coordinamento reale tra marine, guardie costiere e attori privati del settore. In parallelo, bisogna togliere ossigeno all'economia del sequestro: colpire i facilitatori logistici, le reti di riciclaggio, le complicità a terra. Senza questa parte “invisibile”, la pirateria resta un problema infinito perché continua a essere redditizia.

Conclusione

Il mare non è mai vuoto: quando manca lo Stato, arriva il mercato del rischio. E quando la sicurezza diventa intermittente, la criminalità diventa sistemica. Dal Golfo di Guinea alla Somalia, passando per l'onda lunga della crisi nel Mar Rosso, la minaccia dei pirati non è nostalgia del passato: è un indicatore del presente. Un presente in cui la sicurezza delle rotte commerciali non può più essere data per scontata, e in cui ogni distrazione strategica crea spazi che qualcuno – inevitabilmente – occupa.

Pierangelo Panozzo

Uganda dopo il voto del...

19-01-2026 - Elezioni sotto pressione, lo Stato sotto osservazione Le elezioni presidenziali ugandesi del 15 gennaio 2026...

Il “Board of Peace”...

18-01-2026 - L'annuncio del Board of Peace, presentato il 15 gennaio 2026 dal presidente Donald Trump, ha immediatamente...

Western Cape: l'eccezione...

18-01-2026 - Città del Capo – In Sudafrica il dibattito sull'eccellenza nella pubblica amministrazione è spesso incardinato...

Sorveglianza digitale

16-01-2026 - Cina: sorveglianza statale integrata Il modello cinese è centralizzato, verticale e preventivo. Stato, apparato...

Ucraina e Medio Oriente...

15-01-2026 - Nel sistema internazionale del 2026, segnato da conflitti prolungati e da una crescente sfiducia verso le istituzioni...

BRICS 2026 sotto presidenza...

14-01-2026 - Dal 1° gennaio 2026 l'India guida la presidenza dei BRICS, presentando ufficialmente il proprio programma...



LE RUBRICHE ONLINE

Esercito a “Pitti immagine uomo 109”

L'Esercito Italiano, anche per la collezione autunno – inverno 2026/2027, partecipa...

Uso legittimo delle armi

Illustre Direttore, il caso del vice brigadiere dei carabinieri Emanuele Carroccella che...

Mostra dedicata a Giulio Douhet

A Volandia, il Parco e Museo del volo più grande d'Europa creato in provincia di Varese...

Israele–Palestina. Voci di una terra contesa

Dopo oltre dieci anni di presenza sul campo ha finalmente preso forma “*Israele–Palestina...*”

Continuità territoriale: Crotone–Roma, 31 ottobre 2026 ultimo volo!

Il Comitato Cittadino Aeroporto Crotone, nelle scorse settimane, ha richiesto al Ministero...

Babbo Natale in moto a Roma

Dal piazzale dell'ippodromo di Capannelle, centinaia di motociclisti, vestiti da Babbo...

Paglia nuovo record nella sfida di sit-ski

«Quella di oggi non è soltanto un'impresa sportiva, è la prova di una sfida continua:...

PHOTOREPORTAGE ONLINE



Nuova Scuola Elicotteri, a Viterbo

Rappresenta l'ampliamento della capacità formativa ed addestrativa del 72° Stormo...



SIGEP 2026: Rimini-Las Vegas

La nuova infrastruttura globale del foodservice artigianale, in una analisi geopolitica...



Esercito: cambiare per essere pronti

Analisi di un 2025 di rinnovamento che coinvolge personale, competenze e organizzazione...

News	Photoreportage	Istituzioni	Rassegna Stampa	Rubriche	Multimedia
- World news	- Missioni internazionali	- Dall'ENAC		- Turismo in volo	- Photogallery
- Dall'Italia	- Italia	- Dall'Aeroclub d'Italia		- Manifestazioni / Eventi	- Videogallery
- Dalle Aviosuperfici	- Geopolitica	- Leggi e Regolamenti		- Recensioni	
- Associazioni				- Storie dimenticate	
- Paracadutismo				- L'Intervista con...	
- Politica				- Parliamo di salute	
				- Aeromodellismo	
				- Racconti	