



Cerca in archivio

Cerca



Notizie dal Mondo Notizie dall'Italia Le Aviosuperfici Associazioni Paracadutismo Politica

Notizie dal Mondo

Home >> News - Notizie dal Mondo >> Articolo



foto di: web

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

Notizie dal Mondo

Turismo oscuro dell'Afghanistan...
13-02-2026 - All'ombra delle montagne dell'Hindu Kush si sta verificando un fenomeno inquietante. Mentre le Nazioni...

“Orion 26” esercitazione...
12-02-2026 - Con la più grande esercitazione militare francese dai tempi della Guerra Fredda ci si chiede se l'Europa...

UAV d'attacco Mighty...
11-02-2026 - Nel silenzio operativo che spesso accompagna i programmi più sensibili, all'inizio di febbraio 2026 è emersa...

Elezioni in Giappone
11-02-2026 - Il Partito Liberal Democratico giapponese ha ottenuto una vittoria elettorale di portata storica nelle elezioni...

Technological development...
11-02-2026 - ELT Group, a global leader in Electronic Warfare (EW) systems, and D-Orbit, a pioneering company in the space...

Afghanistan today
09-02-2026 - Today's Afghanistan is not only a country under Taliban rule. It is also a nation that continues to exist...



SERVIZIO METEOROLOGICO AERONAUTICA MILITARE

LE RUBRICHE ONLINE

Donne, resistenza, libertà. Storie di ventuno afgane in lotta per la vita
Ventuno storie di resistenza e dignità: ventuno donne afgane, il cui coraggio e la cui...

“Dominio Globale: Geopolitica e Aerospazio nel Mondo che Cambia”
Si è svolto mercoledì 4 febbraio, presso l'Auditorium di Palazzo Aeronautica, a /Roma...

“Cuore e Codice: le nuove frontiere della coscienza nell'era digitale”

“Cuore e Codice: le nuove frontiere della coscienza nell'era digitale”, è il titolo...

Legnano Mette Le Ali 2026

Sabato 14 Febbraio 2026 ore 21, presso la palazzina Associama, largo Medaglie d'Oro 1... Olimpiadi invernali, in prima linea i volontari alpini

In occasione delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, il contributo dei volontari...

Nasce il festival ‘Velaria’

Celebrare il Mediterraneo come luogo identitario dei popoli, come teatro di scambi commerciali...

Arte Fiera Bologna 2026

L'edizione 2026 di Arte Fiera, in programma a Bologna dal 6 all'8 febbraio, si colloca...

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 "invisible", la pirateria resta un problema infinito perché continua a essere redditizia.

Conclusioni

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

PHOTOREPORTAGE ONLINE



Secondo vertice Italia-Africa: un'ambizione che cerca conferme

Un partenariato non gestito dall'alto, ma che si costruisce anche fisicamente...



BIT 2026, il viaggio diventa esperienza totale

Costruita attorno ai desideri, ai valori e persino alla storia individuale del...



Settimana Stem, Conferenza a Venezia

"L'intelligenza artificiale sfida delle sfide, acceleratore cognitivo da..."

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

| contatti | newsletter | pubblicità |

| privacy - policy | copyright |

© 2003 - 2025 CYBERNAUA InformAction MAGAZINE - Tutti i diritti riservati

agenzia web EGIWEB.it

Testata Giornalistica - Registrazione presso il Tribunale di Velletri n.16/8 settembre 2003. Direttore responsabile Maria Clara Mussa - email: redazione@cybernaua.it