

Osservatorio di Politica internazionale



Senato
della Repubblica
Camera
dei deputati
Ministero
degli Affari Esteri
e della Cooperazione
Internazionale

Sviluppo, insicurezza e volatilità politica nel Golfo di Guinea

Febbraio 2021

165

Approfondimenti

SVILUPPO, INSICUREZZA E VOLATILITA' POLITICA NEL GOLFO DI GUINEA

Di Marco Di Liddo e Paolo Crippa
(Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali)

FEBBRAIO 2021

INDICE

Executive summary	3
Introduzione	5
I. Potenzialità, limiti e contraddizioni dello sviluppo economico nel Golfo di Guinea	9
I.1 Il settore energetico come pilastro dell'economia regionale: opportunità e limiti	9
I.2 La corsa ai porti e al rinnovamento infrastrutturale.....	14
I.3 Ricchezza e limiti del settore ittico.....	17
II. I fattori di vulnerabilità politico-sociale e i principali focolai di conflitto	20
III. La minaccia securitaria ibrida tra insorgenza, terrorismo, criminalità e pirateria	25
IV. Gli interessi italiani nel Golfo di Guinea	32
V. Lo sforzo di stabilizzazione della Comunità Internazionale e la missione navale italiana ...	33
V.1 La missione navale italiana.....	35
Conclusioni e prospettive	39

Executive summary

Il Golfo di Guinea è una ampia insenatura dell'Oceano Atlantico che lambisce le coste africane occidentali dal Senegal fino all'Angola, includendo al proprio interno tra i Paesi più popolosi e tra le economie più dinamiche e in espansione del continente, come testimoniato dalla crescita media annua del PIL pari al 3% negli ultimi 10 anni.

Sinora, il modello di sviluppo dei Paesi rivieraschi si è basato principalmente sullo sfruttamento dei giacimenti idrocarburici e sull'esportazione di petrolio. Ad esempio, Nigeria ed Angola sono tra i massimi produttori di greggio africani e basano buona parte della propria stabilità finanziaria e delle proprie entrate in valuta pregiata sulla vendita di "oro nero".

Tuttavia, negli ultimi 2 decenni, i modelli produttivi nazionali hanno iniziato ad evolversi, cercando vie per la diversificazione e osservando la crescita di un mercato interno sempre più variegato ed esigente. Tale crescita ha stimolato l'incremento dell'interscambio commerciale non-energetico e, conseguentemente, il traffico commerciale marittimo, spingendo i Paesi rivieraschi ad investire nel rinnovamento delle infrastrutture portuali ormai congestionate.

Inoltre, l'abbondanza di risorse alimentari ha reso gli Stati del Golfo di Guinea tra i maggiori produttori di pesce al mondo, rendendo il mercato ittico locale uno dei principali bacini di fornitura per soddisfare il fabbisogno europeo.

Purtroppo, il sistema economico adottato dai Paesi rivieraschi ha avuto impatti deleteri su alcune delle comunità locali della costa. L'estrazione di petrolio e il rinnovamento infrastrutturale hanno creato ingenti danni ambientali in grado di compromettere le fonti di sostentamento di agricoltori e pescatori, mentre la pesca intensiva dei pescherecci stranieri ha ridotto la popolazione ittica autoctona ed eroso i margini di guadagno dei piccoli imprenditori.

L'emarginazione economica è andata a fomentare i risentimenti politici e le faglie di conflittualità etnica pre-esistenti nei singoli Paesi, gettando le basi per la nascita di movimenti di protesta e di gruppi di insorgenza armata, su tutti il MEND ed i suoi eredi nel Delta del Niger.

Presto la carica politica dell'insurrezione è svanita, sostituita da un accentuato pragmatismo che ha spinto i "combattenti per la libertà" a trasformarsi in contrabbandieri di petrolio prima e in pirati poi. In tal senso, il traffico di carburanti e il business dei rapimenti degli equipaggi delle navi si sono dimostrate due attività più lucrative per le disilluse e vulnerabili popolazioni del sud della Nigeria. Oggi, questa tendenza si è tradotta nella drammatica evoluzione del Golfo di Guinea nel principale hotspot della pirateria globale, con numeri in costante ascesa e in controtendenza rispetto al resto del mondo, dove invece il fenomeno è in fase calante.

La necessità di proteggere la libertà dei mari e le rotte di navigazione, di tutelare gli interessi nel settore energetico ed infrastrutturale e di contribuire alla stabilità internazionale ha spinto sia i Paesi rivieraschi che i loro partner internazionali ad impegnarsi in attività sempre più complesse di contro-pirateria.

In tal senso, nel 2020, l'Italia ha lanciato la prima missione permanente su base annua nel Golfo di Guinea, imponendosi immediatamente sulla scena regionale come provider di sicurezza e supporto capacitivo per i Paesi africani. La proiezione del nostro Paese, tuttavia, non va interpretata in un mero senso militare, quanto piuttosto come la promozione delle nostre eccellenze all'estero e come il volano per l'intensificazione delle relazioni politiche ed economiche con un continente in crescita e denso di opportunità.

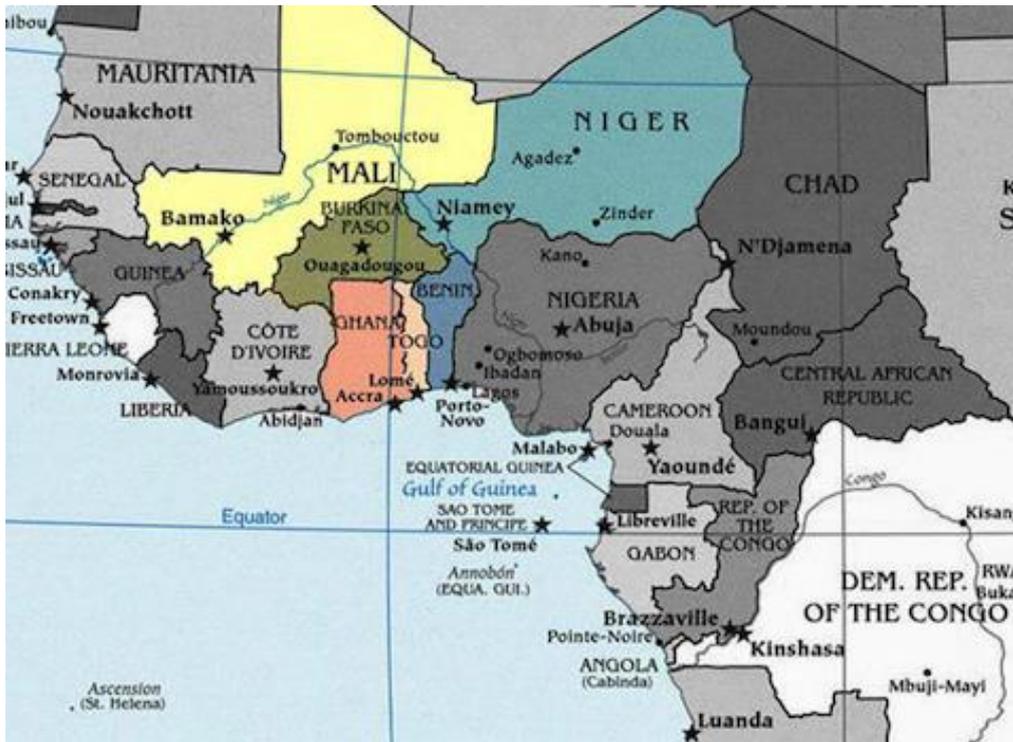


Figura 1 – Il Golfo di Guinea

Introduzione

Secondo le classificazioni geografiche classiche, il Golfo di Guinea è quell'ampia insenatura dell'Oceano Atlantico che si sviluppa lungo la costa occidentale africana, dalla Liberia al Gabon. Tuttavia, le discipline geopolitiche tendono ad accettare una definizione più ampia, che estende il golfo dalla costa del Senegal fino all'Angola. Quest'ultima classificazione risulta avere fondamenti politico-strategici credibili, in quanto i Paesi compresi tra il Senegal e la Liberia a nord e il Gabon e l'Angola a sud condividono con gli Stati della fascia centrale del golfo modelli di sviluppo economico, aree di continuità culturale, vulnerabilità sociali e securitarie.

Nel complesso, il Golfo di Guinea include le economie più dinamiche e i Paesi più popolosi dell'Africa sub-sahariana, la cui ricchezza risiede nella fascia costiera sia in termini di risorse naturali (su tutte idrocarburi e pesca) che in termini di impulso ai commerci internazionali.

La marittimità e la cosiddetta Blue Economy¹ sono concetti cruciali nello sviluppo economico regionale. Paesi come la Nigeria, il Camerun e l'Angola hanno costruito le basi della propria ricchezza nazionale investendo nel settore idrocarburico, diventando tra i più importanti esportatori del continente e accettandone pregi (costante flusso di valuta pregiata e presenza nei mercati globali) e difetti (vulnerabilità alle fluttuazioni del prezzo del greggio sul mercato e alti impatti ambientali).

Tuttavia, immaginare i Paesi del Golfo di Guinea come meri Petro-Stati (al pari, ad esempio, delle Monarchie del Golfo) sarebbe riduttivo. Infatti, se da un lato le risorse idrocarburiche contribuiscono alla grande maggioranza delle esportazioni e rappresentano la quota principale delle risorse fiscali nazionali, dall'altro la loro incidenza sul PIL continua a decrescere con il passare degli anni, a testimonianza dell'espansione e della diversificazione del mercato interno. In tal senso, l'incremento medio annuo nelle ultime 2 decadi negli Stati del Golfo di Guinea è stato di oltre il 3%, a testimonianza di sistemi produttivi che intendono emanciparsi dalla dittatura del barile.

Una simile performance non poteva che tradursi in un aumento dei flussi commerciali regionali e intercontinentali. Un interscambio maggiore necessita strutture logistiche adeguate e moderne e, dunque, piani di espansione delle reti infrastrutturali, soprattutto portuali. Proprio per questo, dal Senegal all'Angola, il Golfo di Guinea è un brulicare di cantieri navali, di progetti di adeguamento dei porti esistenti e di programmi nazionali di costruzione di nuovi. Gli spazi odierni non sono più

¹ Vale a dire il complesso delle attività economiche di settori differenti che si sviluppano sul mare o grazie alle risorse del mare.

sufficienti in numero ed estensione per ospitare navi portacontainer sempre più grandi e che viaggiano con sempre più frequenza.

Infine, marittimità vuol dire sfruttamento delle risorse ittiche. I Paesi del Golfo di Guinea sono tra i 50 maggiori produttori di pesce al mondo e tra i primi 20 in Africa e rappresentano il bacino di fornitura privilegiato per i consumatori e le aziende alimentari in Europa e Asia.

Tuttavia, le politiche di gestione, sfruttamento e sviluppo delle risorse del Golfo di Guinea hanno generato pesanti ricadute economiche e sociali soprattutto sulle comunità locali. La cornucopia petrolifera ha arricchito le casse degli Stati ma al prezzo del deterioramento delle aree coltivate e delle acque prospicienti i pozzi, devastando le fonti di sostentamento delle comunità locali di pescatori e agricoltori. La costruzione di mega-infrastrutture portuali ha fatto lo stesso, mentre la scellerata decisione dei governi di vendere a società straniere le licenze di pesca nelle acque territoriali e nelle Zone Economiche Esclusive ha distrutto sul nascere il settore ittico nazionale e ha posto i piccoli pescatori locali di fronte all'insostenibile concorrenza dei moderni pescherecci europei e asiatici.

Dunque, anche se i dati sul PIL sono stati man mano positivi, l'emarginazione sociale e la povertà sono cresciuti proprio in prossimità dei motori nazionali dello sviluppo. Questo ha alimentato l'alienazione delle comunità più vulnerabili e ha accresciuto la loro percezione negativa verso istituzioni centrali ritenuti auto-referenziali, autoritarie e illiberali. Inoltre, la questione economica ha esacerbato i fattori di vulnerabilità politica ereditati dal colonialismo e manifestatisi come settarismo etnico-tribale.

Tali condizioni hanno inevitabilmente condotto all'esplosione di focolai di conflitto ancora accesi, dal Delta del Niger all'enclave di Cabinda passando per le province anglofone del Camerun, che hanno assunto forme variabili, dalla protesta politica fino all'insorgenza armata.

Nel panorama del Golfo di Guinea, la ribellione più significativa e violenta è stata quella lanciata dal Movement for The Emancipation of Niger Delta (MEND) e dai suoi eredi in Nigeria, in grado di rappresentare l'attacco più pericoloso e consistente sia agli interessi di Abuja che a quelli dei suoi partner. Infatti, nell'impossibilità di affrontare frontalmente le Forze Armate e di polizia, i miliziani hanno ripiegato sull'uso di tecniche di guerriglia e sabotaggio, distruggendo le infrastrutture petrolifere e attaccando, quando possibile, il naviglio commerciale. Presto, però, i "combattenti per la libertà" del Delta del Niger hanno abbandonato l'utopia politica e hanno scoperto quanto fosse conveniente concentrare sforzi e energia nelle attività criminali. Così, nel giro di pochi anni, il MEND si è trasformato prima in un'organizzazione specializzata nel furto e nel contrabbando di petrolio e poi in una associazione di pirati. Infatti, quando il prezzo del greggio ha cominciato a scendere e il numero di navi commerciali transitanti nel Golfo a salire, il business più conveniente è diventato il rapimento degli equipaggi a bordo. L'industria criminale è, così, diventata uno dei

maggiori settori di impiego a livello regionale, attirando un numero crescente di “professionisti” e operatori e trasformando il Golfo di Guinea nel principale hotspot della pirateria a livello globale.

Alla luce degli interessi commerciali e energetici sia regionali che internazionali presenti nell’area, sia i Paesi rivieraschi che i loro partner stranieri, inclusa l’Italia, non hanno potuto esimersi nel produrre uno sforzo di stabilizzazione e contrasto alla pirateria, oggi rappresentato da attività di cooperazione multilaterale e, soprattutto, da missioni militari a guida nazionale.

I. Potenzialità, limiti e contraddizioni dello sviluppo economico nel Golfo di Guinea

I.1 Il settore energetico come pilastro dell'economia regionale: opportunità e limiti

La regione del Golfo di Guinea rappresenta il principale hub economico regionale africano. Infatti, non solo tra i Paesi rivieraschi si annoverano 7 delle 20 economie più ricche e dinamiche del continente², sulle quali spicca la capofila Nigeria (PIL pari a 448 miliardi di dollari)³, ma grazie alla rete di infrastrutture portuali, a cominciare da Lomé, Cotonou, Douala e Lagos, il Golfo di Guinea rappresenta uno dei nodi commerciali preferenziali con Europa, Americhe e Asia. Infatti, circa il 90% dei prodotti e delle materie prime commerciati nell'Africa occidentale transitano attraverso il Golfo, dove ogni giorno navigano circa 1.500 tra pescherecci, petroliere e navi mercantili⁴.

I porti del Golfo di Guinea soddisfano sia le necessità degli Stati che si affacciano sull'Oceano Atlantico che quelle dei Paesi dell'entroterra privi di sbocco sul mare (Repubblica Centrafricana, Mali, Niger, Burkina Faso e Ciad), rendendo così possibile i flussi di importazione (beni di consumo, macchinari industriali, semilavorati, ecc.) ed esportazione (materie prime, petrolio e prodotti agricoli).

Lo sviluppo economico dei Paesi del Golfo di Guinea si basa prevalentemente su 3 settori: l'energetico, legato all'estrazione e alla commercializzazione di petrolio e gas, l'infrastrutturale, connesso alla gestione dei porti, e, infine, l'alimentare, basato sull'allevamento e lo sfruttamento delle risorse ittiche. Pur con gli elementi che distinguono e caratterizzano ciascun Paese rivierasco, tutti e tre i comparti in questione usufruiscono di notevoli fattori di stimolo e, al contempo, affrontano speculari fattori di criticità.

Per quanto riguarda il settore energetico, il Golfo di Guinea ospita due tra i maggiori esportatori di petrolio africani, vale a dire la Nigeria (circa 2 milioni di barili al giorno, pari al 15° posto al mondo) e l'Angola (1,5 milioni di barili al giorno) e produce il 27% del greggio continentale e il 4% di quello mondiale. Nel complesso, l'output regionale costituisce il 13% dell'import di greggio e il 6% dell'import di gas dell'Europa e rappresenta uno dei maggiori bacini di opportunità per le principali major internazionali, tra cui Total, ExxonMobil, Shell, ENI e China National Petroleum Corporation (CNPC). A partire dagli Anni '50, molti dei Paesi rivieraschi hanno costruito il proprio modello di sviluppo sullo sfruttamento degli idrocarburi, nel tentativo di proiettarsi più rapidamente

² Nigeria, Angola, Ghana, Senegal, Repubblica Democratica del Congo, Camerun e Costa d'Avorio.

³ Dati World Bank.

⁴ Giancesello, S. (2020). Pirateria, il golfo di Guinea è il nuovo hotspot mondiale. <https://cesi-italia.org/articoli/1212/pirateria-il-golfo-di-guinea-il-nuovo-hotspot-mondiale>.

nei mercati globali e avere un accesso più semplice alla valuta pregiata ma esponendosi a tutti i rischi di tale strategia, a cominciare dalla vulnerabilità alle fluttuazioni nel prezzo delle commodity.



Figura 2 – Geografia delle risorse petrolifere in Nigeria (Fonte: *gisreportonline.com*)

In Nigeria, il petrolio contribuisce al 95% delle entrate statali in valuta estera (dollari ed euro) e oltre all'80% del budget federale. La produzione offshore nigeriana è stimata in 780.000 barili al giorno, vale a dire circa il 39% del totale. A partire dal 2015, il governo di Abuja ha lanciato un ambizioso programma di espansione delle attività di esplorazione e sfruttamento delle risorse petrolifere (37 miliardi di barili di riserve accertate)⁵, con l'obiettivo di raggiungere i 3 milioni di barili al giorno entro il 2023.

⁵ Dati EIA (Energy Information Administration).

Parallelamente, la Nigeria produce circa 45 miliardi di metri cubi di gas all'anno, si colloca al 9° posto al mondo per riserve accertate (5.600 miliardi di metri cubi) e punta, nei prossimi 5 anni, ad un incremento del 35% nella produzione in grado di generare utili per 20 miliardi di dollari e circa 50.000 posti di lavoro nell'indotto. La cornucopia energetica nigeriana è, probabilmente, la più ambita dell'intera regione, come testimoniato dal flusso di investimenti stranieri previsto per il periodo 2018–2025 (48 miliardi di dollari, pari al 25% dei capitali esteri totali movimentati nel settore oil&gas in Africa nell'intervallo temporale in questione).

In ogni caso, il governo nigeriano non è l'unico a mostrare fiducia nel potenziale ruolo del settore energetico quale volano per lo sviluppo economico. Ad esso si aggiungono sia i Paesi che già vantano industrie energetiche avviate sia Paesi che si affacciano a questo mercato per la prima volta. Tra i produttori "tradizionali", ad esempio, il Gabon prevede di aumentare l'output di petrolio del 50% nei prossimi due anni, arrivando a quota 400.000 barili al giorno, mentre il Ghana intende aumentare la propria produzione di greggio del 40% grazie alla recente scoperta di bacini offshore contenenti 1,2 miliardi di barili di riserve. In Guinea Equatoriale, dove la vendita di idrocarburi è responsabile di oltre il 90% delle entrate in valuta pregiata, il governo ha deciso di affrontare il calo produttivo derivato dall'esaurimento dei pozzi maturi con un piano di investimenti ed esplorazioni offshore che prevede la concessione di 27 nuove licenze, soprattutto nel settore gasiero. In questo senso, Malabo può contare su riserve stimate in circa 40 miliardi di metri cubi.

Per quanto riguarda i nuovi produttori regionali, il caso più interessante è quello del Senegal, dove la scoperta di giacimenti offshore con riserve stimate in circa 1 miliardo di barili (in parziale condivisione con la Mauritania) rischia di modificare profondamente la struttura economica di un Paese sinora legato all'agricoltura, ai servizi e ad un settore tessile semi-artigianale. Il Fondo Monetario Internazionale ha calcolato che la crescita economica potenziale derivata dall'ipotetico boom petrolifero potrebbe oscillare tra il 7 e l'11% annuo per il prossimo quinquennio.

In generale, il settore energetico dell'area del Golfo di Guinea ha una forte vocazione all'esportazione, poiché, sebbene sostenuta, la crescita del consumo interno è irrisoria rispetto ai volumi di idrocarburi estratti. Inoltre, a causa delle lacune nelle capacità di raffinazione, i Paesi della regione vivono nel paradosso economico di essere esportatori di greggio e gas, ma importatori di carburanti e prodotti petrolchimici che, per inciso, hanno un costo maggiore. Dunque, per calmierare i prezzi di benzina, diesel e lubrificanti, utilizzati non solo nel trasporto, ma anche nell'industria e per i consumi domestici, i governi locali impiegano notevoli risorse finanziarie per subsidiare il comparto e sgravare alcuni costi diretti sui consumatori. Questa criticità potrebbe essere parzialmente ridotta nel prossimo futuro almeno in Nigeria, dove il governo ha sottoscritto un accordo con la Cina per la costruzione di una raffineria a Lagos (investimento da 8 miliardi di dollari e capacità di processare 300.000 barili di petrolio al giorno).

In secondo luogo, la governance del settore energetico nei Paesi del Golfo di Guinea risulta carente e vessata da pesanti livelli di corruzione, nepotismo e ipertrofia burocratica. La concessione delle licenze avviene spesso attraverso passaggi oscuri e coinvolge la mediazione di personalità istituzionali e del sottobosco politico tribale delle singole regioni dove sono situati i pozzi. Come se non bastasse, in alcune aree specifiche, come il Delta del Niger in Nigeria, l'enclave di Cabinda in Angola e la regione South West in Camerun, la volatilità del quadro securitario rappresenta una minaccia per le infrastrutture e il personale e, di conseguenza, alza notevolmente il costo degli investimenti. In aggiunta, il settore energetico locale lamenta la carenza cronica di forza lavoro specializzata e deve confrontarsi con un mercato occupazionale viziato da logiche claniche e non meritocratiche o di efficienza.

Infine, sul futuro dello sviluppo del settore energetico nei Paesi del Golfo di Guinea pesano le incertezze del mercato globale degli idrocarburi, entrato in fase recessiva negli ultimi 5 anni e condizionato, dalla “guerra dei prezzi” tra Russia, Stati Uniti e Arabia Saudita, dalla contrazione dei consumi mondiali dovuta agli impatti economici della pandemia da Covid-19 e dalla necessità, da parte dei maggiori produttori tradizionali, di contenere la crescita dello shale⁶. In sintesi, dopo il 2015 il mercato petrolifero è entrato in una fase di prezzi bassi, oscillanti tra i 30 e i 55 dollari al barile, che riesce a garantire esigui utili soltanto a quei Paesi esportatori che hanno costi di produzione ridotti (tra i 20 e i 40 dollari al barile). In Africa, anche se i costi di produzione di petrolio non sono altissimi (25 dollari al barile in Nigeria, 50 dollari in Angola), la dipendenza dell'economia dal settore crea enormi danni alla tenuta fiscale dei governi. Ad esempio, la Nigeria necessita di un prezzo del barile di 133 dollari per finanziare il proprio bilancio statale, mentre l'Angola oscilla tra gli 80 e gli 85 dollari al barile. Nella congiuntura economica attuale, questo si è tradotto, nel 2020, in perdite del 65% delle entrate fiscali e, per la prima volta negli ultimi 25 anni, in un dato negativo alla voce crescita del PIL nei Paesi del Golfo di Guinea⁷. In Angola, l'impatto della crisi è stato talmente forte da bloccare i piani per la vendita di nuove licenze di esplorazione e sfruttamento e ha fatto passare in secondo piano la legge di riforma del settore energetico che aveva lo scopo di liberalizzare il quadro normativo e attrarre investimenti stranieri.

⁶ Il gas e il petrolio di scisto (o da sabbie bituminose o “shale” in inglese) viene prodotto tramite getti ad alta pressione di acqua e sostanze chimiche contro speciali rocce porose. Gli alti costi ingegneristici di questa tecnica sono compensati dalle gigantesche quantità estratte. Nel complesso dei costi di produzione e commercializzazione, il petrolio di scisto risulta competitivo sul mercato quando il prezzo medio del barile di greggio supera i 60 dollari. Per questo motivo, i produttori “convenzionali”, vale a dire quelli che estraggono petrolio dai pozzi e non dalle rocce porose, sono costretti ad accordarsi per tenere il prezzo in una fascia inferiore o uguale ai fatidici 60 dollari, causando così il collasso dei produttori “non convenzionali”.

⁷ OCSE (2020). The impact of coronavirus (COVID-19) and the global oil price shock on the fiscal position of oil-exporting developing countries. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/the-impact-of-coronavirus-covid-19-and-the-global-oil-price-shock-on-the-fiscal-position-of-oil-exporting-developing-countries-8bafbd95/>

In Nigeria, la recessione economica potrebbe pregiudicare gli investimenti nel settore petrolifero necessari a rinvigorire una produzione entrata nella sua fase calante. Un certo numero di grandi progetti petroliferi annunciati nei mesi scorsi è stato sospeso. Tra questi, il giacimento Bonga South West / Aparo gestito da Shell, i giacimenti Bosi, Owowo West e Uge Orso di ExxonMobil, Nsiko di Chevron e Zabazaba di Eni. Insieme, questi progetti rappresentano un investimento di 47.6 miliardi di dollari e avrebbero aggiunto oltre 750.000 barili al giorno di produzione, un aumento di circa il 40% rispetto agli attuali tassi di produzione nazionale. L'unico Paese immune agli effetti della crisi è porsa la Cina che, nonostante la pandemia e gli interrogativi sul futuro del mercato idrocarburico, ha confermato il piano di investimenti di 16 miliardi di dollari, probabilmente con l'obbiettivo di aumentare la propria presenza economica regionale.

La fase recessiva del 2020, a cui potrebbe seguire una fase di stagnazione o lentissima ripresa nel 2021, ha limitato le capacità di spesa pubblica degli Stati rivieraschi, ha compromesso la loro capacità di ripagare il debito estero e ha contestualmente avviato una fase di riflessione da parte delle Big Oil Company internazionali impegnate nei progetti di esplorazione e sfruttamento dei giacimenti. A riguardo occorre fare una precisazione. Secondo il filtro dell'influenza economica straniera nel comparto oil&gas, il Golfo di Guinea si divide in due sub-regioni: la prima, che va dal Senegal al Gabon, vede la netta prevalenza delle imprese europee e statunitensi mentre la seconda, che dal Gabon va fino all'Angola, è caratterizzata da una non trascurabile presenza cinese. Nella prima sub-regione, la crisi petrolifera produrrà un ridimensionamento dei progetti energetici minori in un contesto macroeconomico leggermente più dinamico e differenziato e, quindi, in grado di gestire con relativa apprensione le "scosse da assestamento" seguite al terremoto economico dell'ultimo anno. Al contrario, nella seconda sub-regione, la crisi petrolifera si manifesterà in un contesto macroeconomico meno dinamico e differenziato e, soprattutto, sul quale grava l'ombra del debito pubblico nei confronti di Pechino.

Paesi come il Congo – Brazzaville e l'Angola devono restituire alla Cina prestiti rispettivamente pari a 2,5 e 20 miliardi di dollari⁸. Nell'impossibilità di estinguerli, i loro governi si trovano nella posizione di pagare in materie prime (petrolio, minerali) in un momento in cui i prezzi di mercato sono bassissimi, svendendo dunque le proprie risorse. Inoltre, in alcuni casi, la pressione debitoria cinese spinge Brazzaville e Luanda a concedere le licenze di esplorazione e sfruttamento a Pechino tramite gare facilitate oppure a vendere allo Stato asiatico quote delle proprie società petrolifere nazionali. In questo modo si configura e declina la cosiddetta "trappola del debito", lo strumento finanziario usato dai cinesi per proiettare influenza economica e politica nella regione.

⁸ Dati World Bank.

I.2 La corsa ai porti e al rinnovamento infrastrutturale

Parallelamente al settore energetico, i Paesi del Golfo di Guinea e i loro partner internazionali guardano con attenzione al miglioramento delle infrastrutture portuali. La necessità di ampliare porti esistenti e di costruirne di nuovi è funzionale all'aumento del volume dei traffici commerciali tra Africa e resto del mondo e, non riguardando esclusivamente i Paesi rivieraschi, si sovrappone al bisogno di migliorare le reti viarie (ferrovie e autostrade) che collegano la fase costiera all'entroterra.

Negli ultimi 20 anni, prima della crisi economica legata alla pandemia, gli investimenti nel settore portuale erano motivati dalla impetuosa crescita regionale (5% medio annuo) e dalla bonanza del mercato idrocarburico. Gli Stati africani del Golfo necessitavano di strutture in grado di ospitare un numero sempre più alto di navi petroliere per supportare l'esportazione.

Tuttavia, a partire dal 2015, nonostante il flusso di idrocarburi abbia cominciato a diminuire, il traffico marittimo complessivo della regione ha continuato a crescere, del 1,4% tra il 2015 e il 2017 e del 4% tra il 2018 e il 2020, a testimonianza di come siano cambiate le tipologie di merci scambiate, con quote sempre più ampie di prodotti non energetici. Nel 2017, 285 navi portacontainer hanno navigato le sette rotte commerciali intercontinentali verso l'Africa occidentale, con una capacità media di 3.300 tonnellate⁹.

Ad oggi, lungo il Golfo di Guinea transita il 56% dei container di tutto il continente e le attuali proiezioni affermano che, qualora il trend di crescita dovesse proseguire, nel 2021 i volumi saliranno di un ulteriore 5%, raggiungendo i 4.3 milioni di tonnellate. Il prossimo anno, oltre 12 porti della regione saranno in grado di ospitare cargo da oltre 6.000 tonnellate. A trainare l'incremento del traffico è stato l'interscambio con l'Asia e, in particolare con la Cina. La cosiddetta rotta dell'Estremo Oriente, che collega il Golfo di Guinea ai porti asiatici, è quella che vede la percorrenza del maggior numero di navi sia in assoluto che per quanto riguarda quelle con carico superiore alle 10.000 tonnellate.

I tre principali porti del Golfo di Guinea sono Tema, in Ghana, Lagos, in Nigeria, Douala, in Camerun, e Lomé, in Togo, con quest'ultimo che si è affermato come hub infrastrutturale più importante grazie all'entrata in servizio del suo Container Terminal in grado di gestire annualmente 890.000 tonnellate sul totale del milione e 200.000 transitanti nella capitale togolese.

Tuttavia, il trend positivo dei dati sulla crescita degli scambi commerciali e del traffico navale deve confrontarsi con tre fattori di criticità. Il primo è che, nel 2021, i porti regionali raggiungeranno la

⁹ International Shipping news (2020). West Africa – A vibrant but trouble trade. <https://www.hellenicshippingnews.com/west-africa-a-vibrant-but-trouble-trade/>

maturità e non riusciranno a gestire l'incremento nel numero delle navi transitanti¹⁰. Il secondo attiene alla scarsa governance portuale, dovuta alla corruzione, alla mancanza di personale qualificato e alla burocrazia elefantiaca delle autorità locali che aumenta a dismisura i tempi di carico e scarico delle merci, fino al 200% rispetto al resto del mondo. Infine, il terzo riguarda la mancanza di sicurezza nei porti e nelle strutture attigue, dove impera la criminalità organizzata.

Tutto questo comporta una costante congestione dei porti che, oltre a rallentare lo sviluppo regionale, costringe le navi ad ancorare a largo anziché ormeggiare nei moli, il che le rende bersagli più facili per i pirati. Le difficoltà logistiche e i rischi operativi incidono sui premi delle assicurazioni navali, alzando così il costo del trasporto e, in ultima istanza, quello delle merci in entrata e in uscita.

Per ovviare alle criticità logistiche e impedire alla crescita di imbottigliarsi nella carenza infrastrutturale, i governi della regione hanno lanciato un ambizioso piano di espansione dei porti. Attualmente, il settore portuale regionale ha attratto 15 miliardi di dollari in investimenti privati e 70 miliardi in programmi di finanziamento pubblico. Con la maggior parte di questi progetti finanziata da livelli crescenti di indebitamento statale, la loro redditività appare cruciale sia per la sostenibilità di lungo periodo che per evitare ai Paesi del Golfo di Guinea di cadere nella succitata "trappola del debito".

Per gli Stati di questa fascia dell'Africa munirsi di hub portuali moderni e attrezzati appare fondamentale anche in un'ottica di concorrenza con i vicini. Infatti, oggi esistono solo 4 porti in Africa che hanno lo status di "polo di smistamento continentale"¹¹ (Port Said in Sudan, Gibuti, Durban in Sud Africa e Tangeri in Marocco) che riforniscono le quattro sub-regioni dell'Africa occidentale, meridionale, sud-orientale e nord-orientale). A questo proposito, lo scopo dei Paesi del Golfo di Guinea è evitare che Tangeri monopolizzi i commerci in Africa occidentale e che Durban faccia lo stesso con l'Africa meridionale.

Diversi sono i progetti più rilevanti nella regione del Golfo di Guinea. L'apripista è stato il Togo, con la costruzione del Container Terminal di Lomè (costato 380 milioni di dollari) allo scopo di ospitare e gestire navi post-Panamax¹² e fungere da hub di trasbordo. In soli sei anni il porto togolese ha ampliato la sua capacità di carico da 311.000 TEU [Twenty (feet) Equivalent Unit] nel 2013 a 1,2 milioni nel 2019, diventando il porto più trafficato dell'Africa occidentale. Tuttavia, l'esiguità della superficie territoriale del Paese e del mercato interno nonché la scarsità di

¹⁰ The Maritime Executive (2028). West Africa Container Trade on its Way to Maturity. <https://www.maritime-executive.com/article/west-africa-container-trade-on-its-way-to-maturity>

¹¹ Si tratta dei porti in grado di rifornire ampie regioni geografiche e diverse decine di Stati. Adatti a sostenere un traffico di centinaia di navi con carico superiore alle 10.000 tonnellate.

¹² Con una capacità di carico superiore alle 5.000 tonnellate e un tonnellaggio superiore alle 52.000 tonnellate.

infrastrutture di collegamento nazionale e internazionale impattano negativamente la competitività del porto a vantaggio degli altri Paesi attigui.

Con i suoi benefici e i suoi limiti strutturali, l'investimento togolese ha stimolato la risposta dei vicini: nel 2015, il governo ghanese ha avviato i lavori per l'espansione di Tema (1.5 miliardi di dollari), mentre la Nigeria ha velocizzato le operazioni per il trasferimento delle infrastrutture dal vecchio porto di Lagos al nuovo porto di Lekki. Quest'ultimo, costato anch'esso 1.5 miliardi di dollari, dovrebbe essere operativo nel 2023 e potrà ricevere navi con una capacità di carico superiore alle 18.000 tonnellate, ponendosi come principale antagonista di Tangeri.

Parallelamente, in Costa d'Avorio, il completamento del progetto di espansione del porto di Abidjan (930 milioni di dollari) ha migliorato la capacità di movimentazione delle merci. In Senegal, la costruzione di Port du Futur (capacità di un milione di tonnellate) sarà fondamentale per lo sviluppo della Dakar Integrate Special Economic Zone (DISEZ), l'area tax-free con cui il Paese vuole incentivare il proprio sviluppo industriale sul modello di Gibuti. In Angola, il governo ha annunciato i lavori per l'ampliamento del porto multifunzionale di Luanda per generare un incremento nei volumi di gestione pari a 700.000 tonnellate. Il fanalino di coda è il Camerun che, a causa di una situazione finanziaria meno florida dei concorrenti, ha deciso di avviare il progetto di rinnovamento del porto di Douala non prima del 2030¹³.

La corsa ai porti e la partita per il rinnovamento infrastrutturale non è solo un affare interno degli Stati del Golfo di Guinea e, soprattutto, non è soltanto una dinamica economica. Al contrario, esse hanno una forte dimensione internazionale e dei contorni politici molto netti.

Innanzitutto, al contrario del settore petrolifero, dove si assiste ad una presenza maggioritaria occidentale a nord e cinese a sud, nel settore infrastrutturale sono le società cinesi e arabe a farla da padrone. Ad esempio, la ristrutturazione dei porti in Nigeria e Ghana è stata affidata alla China Harbor Engineering, mentre le attività di espansione in Senegal e Angola alla emiratina DP World.

Tali attività straniere costituiscono i tasselli di un mosaico e di una strategia continentale più ampia da parte di Pechino (la famosa Belt and Road Initiative) e Abu Dhabi già osservabile in Africa orientale (Kenya, Gibuti per la Cina, Somalia per gli Emirati) e meridionale (Sudafrica per la Cina, Mozambico per gli Emirati). La Cina intende consolidare il proprio ruolo di principale partner economico e politico per i Paesi del continente africano e, attraverso il primato nel settore infrastrutturale, vuole rafforzare la propria influenza, controllare i commerci tra Asia e Africa e mettere un'ipoteca sul crescente domanda interna africana. Per Pechino, l'Africa non è solo il principale fornitore di materie prime per alimentare lo sviluppo economico nazionale, ma anche un

¹³ The Maritime Executive (2020). The Raging Hub War at West African Ports. <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-raging-hub-war-at-west-african-ports>

mercato di prospettiva per i propri prodotti e per i propri progetti di delocalizzazione. Infatti, lo Stato asiatico è in una fase di transizione da economia industriale a basso livello tecnologico ad economia post-industriale basata sull'alta tecnologia e i servizi. Tale transizione implica due fattori: la prima, la certezza nell'approvvigionamento di energia e materie prime, mentre la seconda è la costruzione di nuovi hub industriali dove delocalizzare le imprese per usufruire di manodopera a costi inferiori. In tale contesto, la realizzazione di infrastrutture portuali, viarie e ferroviarie nonché l'incentivazione di parchi industriali tax-free appare fondamentale. Inoltre, come avviene nel caso del settore petrolifero, anche in quello infrastrutturale la Cina utilizza la metodologia della "trappola del debito", prestando ai governi africani il denaro con cui essi costruiranno porti, ferrovie e parchi industriali (affidandoli a società cinesi) e garantendosi, così, non solo il controllo dei nuovi hub logistici, ma anche una significativa influenza negli affari politici interni degli Stati africani.

Anche se meno capillare rispetto a quella cinese, anche l'azione degli Emirati Arabi Uniti appare possedere un profondo respiro strategico. Abu Dhabi, attraverso le attività di DP World, intende sostenere i propri piani di differenziazione economica, emancipandosi dai limiti dello spazio geografico mediorientale e creando anche partnership politiche alternative a quelle delle Monarchie del Golfo. In questo senso, l'aggressione del mercato infrastrutturale del Golfo di Guinea rappresenta l'ariete con cui penetrare altri settori, come quello della finanza (gli accordi con DP World spesso sono accompagnati dall'ingresso delle banche di Abu Dhabi nel panorama finanziario locale) e dell'agro-alimentare (la food security è una priorità per l'agenda emiratina e l'Africa rappresenta un bacino di forniture di prim'ordine).

I.3 Ricchezza e limiti del settore ittico

Il Golfo di Guinea ospita alcune delle specie ittiche più ricercate al mondo (tonno, gambero, sardina, cernia, polpo, ecc.) e l'attività di pesca rappresenta una voce di importanza strategica nel settore alimentare regionale sia per l'export degli Stati che per la sussistenza delle comunità locali. I pesci sono la principale fonte di proteine nell'alimentazione delle popolazioni costiere e rappresentano la pietra angolare per la sicurezza alimentare.

Alcuni dei Paesi nella regione sono tra i primi 10 per la produzione di pesce in Africa e tra i primi 50 a livello globale. La pesca nel Golfo di Guinea è tra le più produttive al mondo e contribuisce al 4% della produzione ittica mondiale.

Nonostante questa ricchezza naturale, lo sviluppo presente e futuro del settore sono minacciati da notevoli criticità legate all'inquinamento, alla precarietà della filiera di trasformazione, alla logistica della pesca e al ruolo dei pescherecci stranieri.

Innanzitutto, i Paesi rivieraschi non dispongono di flotte moderne e numericamente consistenti di pescherecci. I piccoli pescatori locali dominano la produzione nazionale Nigeria (80% del totale), Camerun (71%), Ghana (70%) e Angola (50%). Il pescato viene immediatamente immesso sul mercato, dove dev'essere consumato in tempi rapidi a causa della mancanza di adeguate strutture di refrigerazione, conservazione o trasformazione del cibo. Questo obbliga i pescatori a limitare le proprie attività, li costringe ad operare sui piccoli mercati cittadini e impedisce lo sviluppo di un'industria ittica nazionale.

In secondo luogo, i pescatori locali devono affrontare la concorrenza delle società straniere che battono le acque regionali con mezzi decisamente superiori ai loro e che sono in grado di conservare e processare il pesce a bordo prima di venderlo sul mercato internazionale, evitando così di doversi appoggiare a strutture locali sulla terraferma. La maggior parte degli Stati costieri della regione non ha la capacità di pesca d'altura e, di conseguenza, di sfruttare le proprie Zone Economiche Esclusive. Per questo motivo, essi vendono licenze di pesca a navi di proprietà di compagnie straniere o stipulano accordi con nazioni che pescano in acque lontane dalla costa.

Come nel caso del petrolio, anche in quello del settore ittico si crea un paradosso economico. I Paesi africani sono produttori di pesce di alta qualità ma si trovano costretti ad importare grandi quantitativi di pesce di bassa qualità per soddisfare la crescita della domanda alimentare interna.

Come se non bastasse, l'attività ittica nel Golfo di Guinea è flagellata dalla pratica della pesca illegale (soprattutto cinese) che coinvolge sia i pescatori locali che, su scala molto più ampia, i pescherecci di Paesi stranieri. Si stima che circa il 60% del pescato regionale venga prodotto in maniera irregolare e in violazione alle norme vigenti.

Le forme di pesca illegale sono molto differenziate e includono attività straniere non autorizzate (assenza di licenza), attività in zone proibite (aree protette o acque costiere), uso di tecniche lesive come esplosivi o trasbordo di pesce non autorizzato¹⁴. I pescatori illegali effettuano trasbordi non autorizzati per evitare i controlli portuali e massimizzare i profitti. A rendere ancora più complessa la questione della pesca illegale è il fatto che i Paesi rivieraschi non dispongono di mezzi e capacità militari e di polizia adeguate per contrastare il fenomeno e che, in molti casi, le autorità deputate al controllo delle attività ittiche preferiscono scendere a patti con i pescatori illegali in cambio di una parte del pescato o del pagamento di una tangente.

La pesca illegale rappresenta una preoccupazione contingente per i governi e le comunità locali del Golfo di Guinea. Parallelamente, una criticità ben più profonda potrebbe compromettere la sicurezza del settore ittico e la sicurezza alimentare della regione, vale a dire l'erosione degli stock

¹⁴ Vale a dire il trasferimento di pesce da un peschereccio privo di licenza ad uno regolarmente autorizzato.

dovuta all'inquinamento, agli impatti del cambiamento climatico e alla pesca intensiva. Secondo le stime attualmente disponibili, le riserve di pesce del Golfo di Guinea sarebbero sovra-sfruttate del 50%, mentre il riscaldamento dei mari avrebbe già causato una incidenza negativa nel tasso di riproduzione dei pesci e nei loro trend migratori. Infine, l'inquinamento dovuto all'industria petrolifera e all'incremento del commercio navale ha aumentato del 30% il tasso di mortalità ittico regionale. Sulla base di questi fattori, sussiste il rischio che, nei prossimi 10 anni, le risorse ittiche del Golfo di Guinea diminuiscano del 35%.

Nel complesso, questi fattori di vulnerabilità contingenti e strutturali colpiscono in particolare i pescatori e le comunità costiere, erodendo i loro mezzi di sussistenza e contribuendo al loro impoverimento.

Il peggioramento delle condizioni di sviluppo e della sicurezza sociale, economica e alimentare rappresenta la base per la radicalizzazione delle agende politiche delle comunità locali e costruisce un incentivo all'adozione di forme di mobilitazione violenta sia a livello orizzontale (conflitti tra gruppi di pescatori) che verticale (conflitto contro le istituzioni centrali) e con i pescherecci stranieri.

II. I fattori di vulnerabilità politico-sociale e i principali focolai di conflitto

Il modello di sviluppo economico promosso dai governi del Golfo di Guinea ha una natura fortemente contraddittoria. Infatti, gli investimenti nel settore petrolifero, nel comparto infrastrutturale e nell'export ittico riescono a produrre moderati vantaggi macroeconomici (flusso di valuta pregiata, ingresso di capitali stranieri) ma risultano avere profonde esternalità negative a livello sociale.

Tra queste, le più rilevanti sono le scarse ricadute sul mercato del lavoro nazionale e gli impatti ambientali. Infatti, mentre il comparto ittico sente la concorrenza dei pescherecci stranieri, quello energetico e quello infrastrutturale non sono in grado di assorbire in maniera soddisfacente l'offerta di manodopera. Come se non bastasse, i mega-progetti per la costruzione di porti e piattaforme di estrazione idrocarburica hanno generato elevatissimi livelli di inquinamento e di degradazione del suolo che hanno colpito direttamente le fonti di sostentamento delle comunità di pescatori, allevatori e agricoltori della costa. Queste categorie sociali non hanno ricevuto compensazioni pecuniarie sufficienti né sono state incluse in programmi di reinserimento lavorativo efficienti e efficaci.

In molti dei Paesi del Golfo di Guinea, tali contraddizioni economiche si inseriscono in contesti politici polarizzati e disfunzionali, dominati dalla corruzione, dal nepotismo, dall'autoreferenzialità delle classi dirigenti e dal settarismo etnico-religioso. Il basso livello nella tutela dello Stato di diritto e gli abusi delle Forze Armate e di polizia contribuiscono a completare un quadro in cui spiccano la discriminazione e l'alienazione delle categorie più fragili.

La combinazione dei fattori economici e politici alimenta la percezione, da parte delle popolazioni più colpite dalle esternalità negative del piano di sviluppo regionale, di essere vittima di una sorta di regime coloniale interno in cui lo Stato centrale si appropria delle risorse del territorio senza garantire diritti, sicurezza, rappresentanza istituzionale e condizioni di vita dignitose. Tale malcontento può assumere forme di protesta più o meno radicali e, in alcuni casi addirittura violenta, contro l'establishment di potere nazionale

In questa cornice di criticità generali e condivise, gli esempi più eclatanti di mobilitazione antigovernativa sono attualmente osservabili in Nigeria, Camerun e Angola.

In Nigeria, il focolaio di conflitto più complesso è quello della regione geografica sud-occidentale del Delta del fiume Niger¹⁵ (70.000 km², pari al 7.5% della superficie territoriale nazionale),

¹⁵ Essendo questo approfondimento dedicato alla regione del Golfo di Guinea, si è deciso di enfatizzare le dinamiche politiche, economiche e securitarie connesse alla dimensione geopolitica costiera, tralasciando volutamente i fenomeni tipici dell'entroterra. Per questa ragione, il conflitto del Delta del Niger viene definito come il più complesso del Paese

all'interno della quale si trovano ben 9 Stati federali (Delta, Edo, Cross River, Bayelsa, Abia, Akwa Ibom, Imo, Ondo, Rivers). Il Delta del Niger è uno dei principali motori dell'economia nigeriana e il fulcro del settore petrolifero, visto che garantisce quasi la totalità della produzione di petrolio e gas di Abuja e che dispone di riserve accertate pari a 34 miliardi di barili di greggio. All'interno della regione vivono oltre 31 milioni di persone appartenenti a 40 gruppi etnici, in marcata prevalenza di religione cristiana, tra i quali spiccano gli Igbo (14% della popolazione totale nigeriana), gli Ibibio (2.5%) e gli Ijaw (2%).

Sin dalla nascita della Nigeria indipendente (1960) i rapporti tra le comunità del Delta del Niger e il resto del Paese sono state difficoltose. Infatti, in quanto realtà artificiale creata dal colonialismo britannico, la Nigeria è sempre stata una entità politica multi-etnica e multiconfessionale sbilanciata e abitata da popoli che non condividevano alcuna storia e cultura comuni. Come se non bastasse, il nuovo Stato nigeriano è stato costruito sulla base di un accordo politico di spartizione del potere tra i due principali gruppi etnici, gli Hausa musulmani del nord (28% della popolazione) e gli Yoruba cristiani del sud (21%), che inevitabilmente discriminava le minoranze. Tale disparità è divenuta sempre più evidente con l'avvio dell'esplorazione petrolifera nel sud e con la decisione governativa di attuare un modello di gestione fortemente centralizzato e lesivo per le popolazioni del Delta del Niger.

La contestazione della popolazione sud-orientale nei confronti del governo centrale, guidata dai movimenti nazionalisti Igbo, è subito esplosa violentemente sotto forma di conflitto armato per l'autodeterminazione e l'indipendenza: la guerra del Biafra (1967 – 1970).

La vittoria delle Forze Armate nigeriane contro i separatisti del Biafra non ha assolutamente affievolito il sentimento nazionalista e l'agenda indipendentista del Delta del Niger e, al contrario, ha ulteriormente alienato la popolazione locale da Abuja a causa delle operazioni di pulizia etnica perpetrate dai militari durante la guerra e negli anni immediatamente successivi.

Da allora, il conflitto del Delta del Niger non ha trovato ancora una soluzione stabile basata su un accordo condiviso e ritenuto conveniente da entrambe le parti. Anche se i livelli di violenza non hanno più raggiunto l'intensità del 1967 - 1970, i separatisti nigeriani hanno continuato l'attività di proselitismo e non hanno mai abbandonato il loro sogno secessionista.

Tuttavia, negli ultimi 20 anni, si è assistito ad una divisione all'interno del fronte politico indipendentista. Una parte dei movimenti Igbo e Ijaw han deciso di perseguire modalità di lotta sostanzialmente pacifica, nel tentativo di raggiungere i propri obiettivi attraverso percorsi

per quanto riguarda le aree costiere e non nel tentativo di sminuire la gravità di altre crisi attualmente in corso in Nigeria, come quella relativa alla violenza tra agricoltori e pastori nella Middle Belt e l'insorgenza jihadista di Boko Haram nel nord-est.

istituzionali e di negoziato con le autorità centrali (referendum popolare). Al contrario, l'ala più radicale ha continuato con l'insurrezione armata, impiegando tattiche di guerriglia e adottando modalità di azione terroristiche e criminali, inclusa la pirateria.

La persistenza dei fattori di disuguaglianza economica e politica ha fatto sì che il conflitto del Delta del Niger riesplodesse in maniera ciclica, in un contesto in cui i movimenti pacifici non si sono spinti oltre manifestazioni di piazza e brevi rivolte nelle città, mentre le organizzazioni di miliziani hanno continuato ad imperversare sulla costa e nelle aree rurali.

Ad oggi, i principali movimenti indipendentisti del Delta del Niger sono il Movement for the Survival of the Ogoni People (MOSOP), rappresentanti dell'omonima etnia, l'Indigenous People of Biafra (IPO) e il Movement for the Actualization of the Sovereign State of Biafra (MASSOB), entrambi a maggioranza Igbo, e il Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF), espressione degli Ijaw. La forza di queste organizzazioni risiede nel loro vasto seguito popolare e nel supporto garantito dalla diaspora europea e statunitense, che addirittura ha costituito un governo del Biafra in esilio. Tuttavia, secondo alcuni gruppi di attivisti politici locali, il MASSOB, l'IPO e il NDPVF non avrebbero veramente a cuore gli interessi della popolazione locale, ma semplicemente vorrebbero perseguire l'indipendenza per costruire un nuovo "Petro-Stato" retto da nuove oligarchie di potere in sostituzione di quelle attualmente in carica.

La natura elitaria dei partiti secessionisti del Delta del Niger e la repressione brutale delle manifestazioni pubbliche da parte della polizia e delle Forze Armate nazionali, ha funto da elemento di radicalizzazione di parte dei militanti più giovani che, con il passare del tempo e il crescere della disillusione, hanno guardato con crescente simpatia alle formazioni armate, aumentandone così il bacino di reclutamento potenziale.

Una simile dinamica caratterizza anche la fascia sud-occidentale del vicino Camerun, dove i focolai di conflitto sono concentrati nella regione del South West e del North West e ruotano attorno all'insurrezione della popolazione anglofona.

Anche in questo caso, le radici del conflitto affondano innanzitutto nel contraddittorio lascito coloniale. Infatti, dopo la fine della Prima Guerra Mondiale, la Società delle Nazioni aveva deciso di assegnare il Camerun, fino ad allora possedimento tedesco, alla Francia (Camerun Francese, di lingua francese) e al Regno Unito (Camerun Britannico, di lingua inglese). Quest'ultimo fu diviso a sua volta in due regioni, il Camerun del Nord e il Camerun del Sud. Con la fine della Seconda Guerra Mondiale e l'avvio del processo di decolonizzazione, ai territori sotto amministrazione britannica fu offerta la possibilità di essere integrati alla Nigeria o al Camerun Francese. Una terza opzione relativa alla possibile indipendenza fu osteggiata dal Regno Unito. In questo modo, il Camerun del Nord votò per essere annesso alla Nigeria mentre il Camerun del Sud, preoccupato dal

centralismo autoritario nigeriano, fu annesso all'ex Camerun Francese nel 1961, diventando le provincie South West e North West dell'attuale Camerun.

Negli anni successivi, gli anglofoni del Camerun cominciarono a lamentare le politiche sempre più autoritarie di Yaoundé, culminate con l'abolizione del federalismo nel 1984 e con la progressiva marginalizzazione politica della comunità di lingua inglese. In tale contesto, alle rivendicazioni politiche presto si sono sovrapposte quelle economiche, poiché la provincia South West ospita anche la Penisola di Bakassi, uno dei bacini petroliferi più produttivi del Camerun. Esattamente come accaduto nel caso del Delta del Niger, anche nella provincia South West il governo si è comportato come una forza occupante, agevolando così il nascere e il consolidarsi di movimenti di protesta antigovernativi.

A partire dal 2016, le istanze della società civile del sud del Camerun sono state convogliate dal Southern Cameroon National Council (SCNC) che, inizialmente, ha proposto al governo centrale il ritorno alla Costituzione federale pre-1984 e un aumento delle autonomie locali in materia linguistica, di impiego nella pubblica amministrazione e di gestione di parte degli introiti dell'industria petrolifera. La sordità di Yaoundé alle richieste del SCNC ha portato prima allo scoppio di proteste popolari su larga scala e, successivamente, alla simbolica dichiarazione di indipendenza delle due provincie anglofone e alla nascita della cosiddetta Repubblica di Ambazonia. Tale decisione, nata con un chiaro intento provocatorio, ha suscitato una risposta decisamente muscolare da parte del governo che ha immediatamente etichettato il SCNC come organizzazione terroristica, ha arrestato i leader delle proteste e ha avviato un'operazione anti-terrorismo nei territori ribelli. I rastrellamenti nei villaggi e le uccisioni indiscriminate dei civili da parte delle Forze Armate camerunensi hanno radicalizzato le posizioni politiche e l'agenda del movimento anglofono, causandone una spaccatura interna. Infatti, alcuni gruppi hanno continuato ad insistere sulla strada del negoziato e dell'ottenimento dell'autonomia, mentre altri hanno fortemente abbracciato rivendicazioni di carattere independentista, pur nella cornice di trattative pacifiche con le autorità nazionali. Infine, le frange più estremiste hanno dichiarato la lotta armata contro il governo e hanno assorbito nei propri ranghi i miliziani del Bakassi Freeom Fighters (BFF), l'organizzazione che, dal 2006, combatte per la secessione dell'omonima ricca penisola.

Lo schema discriminazione economica - emarginazione politica - conflitto istituzionale osservabile nel Delta del Niger in Nigeria e nelle regioni South West e North West del Camerun è perfettamente replicato anche in Angola, nella fattispecie nel caso dell'enclave di Cabinda.

Cabinda è un lembo di territorio angolano incastonato tra Congo Brazzaville e Repubblica Democratica del Congo. Cabinda è sempre stata una realtà fortemente autonoma fino al 1884, anno della sua incorporazione nell'impero coloniale portoghese e della sua assimilazione all'interno della divisione amministrativa angolana. Da allora, essa ha perso qualsiasi prerogativa locale ed è stata

gestita in maniera fortemente centralizzata. La scoperta dei ricchi giacimenti di petrolio l'ha presto trasformata in un'area dall'altissimo valore strategico.

A partire dal 1975, anno dell'indipendenza dell'Angola, la popolazione di Cabinda ha cominciato a rivendicare la propria statualità e il ritorno alle condizioni politiche pre-1884. Da par suo, il governo di Luanda si è fermamente opposto a simili richieste nel timore di perdere il controllo sui ricchi giacimenti petroliferi e, dunque, sulle risorse sulle quali voleva costruire il proprio modello di sviluppo.

L'impossibilità del negoziato ha spinto i movimenti politici locali ad imbracciare le armi, dichiarare unilateralmente la nascita della cosiddetta Repubblica di Cabinda e lanciare una campagna di guerriglia antigovernativa sotto la guida del Frente para a Libertação do Enclave de Cabinda, (FLEC). Da allora, il conflitto non è mai cessato, pur con livelli di violenza decisamente inferiori a quelli del Delta del Niger e delle regioni anglofone del Camerun.

III. La minaccia securitaria ibrida tra insorgenza, terrorismo, criminalità e pirateria

Nei Paesi del Golfo di Guinea il malcontento politico generato dall'alienazione sociale e dall'emarginazione economica non è sempre sfociato in forme di mobilitazione pacifica e non ha sempre cercato forme di negoziato istituzionale con i governi.

In generale, in tutta la regione si manifestano forme più o meno accentuate di criminalità, insorgenza armata e terrorismo in una cornice ibrida multilivello. Il primo livello di ibridazione attiene alle aree di continuità tra l'universo illegale delle organizzazioni violente e delle bande criminali da una parte e l'universo legale dei movimenti politici di opposizione e delle istituzioni dall'altra. Il secondo livello di ibridazione riguarda i collegamenti tra le reti criminali e le reti terroristiche e di insorgenza. In entrambi i casi, l'enorme zona grigia dove si sovrappongono interessi, agende e modalità di azione di tutti questi attori deriva dalla comune affiliazione etnico-tribale e dalla forza dei legami di sangue che continuano ad essere molto più importanti di quelli sociali/organizzativi.

Le aree dove si manifestano rischi securitari elevati corrispondono a quelle dove sussistono i principali focolai di conflitto politico, vale a dire Cabinda, le province South West e North West del Camerun e il Delta del Niger. Di queste, però, il sud della Nigeria può essere considerato l'epicentro dei fattori di instabilità regionali.

A Cabinda, il livello di minaccia è il più basso di tutta la fascia costiera africana occidentale. Infatti, le attività del FLEC sono ormai limitate a sporadici scontri a fuoco con le Forze Armate angolane e non hanno, tra le loro priorità, gli attacchi contro personale o infrastrutture dell'industria petrolifera né tanto meno contro obiettivi occidentali.

In Camerun, la situazione è decisamente più complessa. Nonostante la Comunità Internazionale e le organizzazioni regionali africane abbiano trattato la crisi anglofona con sostanziale indifferenza e abbiano concentrato la propria attenzione su altri teatri di crisi ritenuti prioritari, come il Sahel e l'Etiopia, l'analisi dei dati e degli avvenimenti nelle province South West e North West descrive un autentico scenario di guerra civile, seppur combattuta a bassa intensità. Il fronte ribelle, formato dai due ombrelli di milizie dell'Ambazonia Defence Forces (ADF) e dell'Ambazonia Restoration Army (ARA)¹⁶, annovera circa 5.000 combattenti ed è impegnato prevalentemente contro le Forze Armate e la polizia camerunensi. Sinora, il focus dei guerriglieri anglofoni è stato colpire i simboli del potere di Yaoundé (caserme, basi militari, sedi istituzionali), risparmiando la popolazione civile e i cittadini stranieri presenti sul territorio. Ad oggi, né gli attacchi militari né tantomeno il parallelo

¹⁶ Chiamati familiarmente "Amba Boys" delle popolazioni locali.

negoziato politico delle organizzazioni autonomiste e secessioniste ha inciso sullo sviluppo delle trattative con il governo centrale, favorendo così la progressiva radicalizzazione della popolazione locale e spingendo i movimenti armati ad alzare ulteriormente il livello delle proprie attività. In prospettiva, il rischio maggiore riguarda la sicurezza del settore petrolifero nella Penisola di Bakassi. Infatti, le componenti miliziane anglofone afferenti al BFF spingono per colpire le infrastrutture energetiche nazionali e alzare i costi del conflitto. Il loro intento è quello di generare un insostenibile attrito per il governo e creare un livello di instabilità tale da compromettere tanto gli investimenti stranieri quando le attività di Yaoundé, costringendola così a scendere a patti con l'insorgenza¹⁷.

Nel Delta del Niger, la ribellione antigovernativa ha conosciuto una nuova fase a partire dal 2003, quando il Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) ha avviato una diffusa campagna armata in tutta la regione sud-orientale nigeriana. Le tattiche del MEND, formato in prevalenza da membri di etnia Igbo e Ijaw, consistevano prevalentemente in attacchi contro le infrastrutture petrolifere (soprattutto sabotaggi agli oleodotti e ai siti di estrazione onshore), assalti alle Forze Armate e di polizia, rapimenti di personale locale e straniero impiegato nell'industria idrocarburica e assassini di personalità politiche locali e nazionali di rilievo. Le principali fonti di finanziamento del gruppo erano i riscatti per la liberazione degli ostaggi, il traffico di petrolio e carburanti rubati, la tassazione dei villaggi costieri e la ricettazione della refurtiva trafugata nel corso degli sporadici attacchi alle navi in transito nel Golfo di Guinea, soprattutto nelle acque prospicienti la costa (green water). Inoltre, il MEND riceveva denaro da alcuni politici locali che supportavano l'insorgenza come strumento di pressione nei confronti del governo centrale dominato dagli Hausa e dagli Yoruba o nel contesto dei conflitti intestini al panorama delle piccole imprese petrolifere nigeriane.

Il periodo più critico dell'insorgenza del MEND è durato fino al 2009, quando le istituzioni nigeriane hanno effettuato importanti concessioni sia ai gruppi armati che all'intera comunità del Delta del Niger. Attraverso il cosiddetto "Patto di riconciliazione e reintegrazione nazionale", ai miliziani è stata offerta l'amnistia mentre alle popolazioni locali il risarcimento dei danni provocati dall'inquinamento petrolifero e la possibilità di essere integrati nell'industria idrocarburica. Inoltre, alle elezioni presidenziali del 2010, fu eletto il candidato del People's Democratic Party (una delle due maggiori formazioni politiche nazionali) Goodluck Jonathan, ex governatore dello Stato di Bayelsa, negoziatore tra il governo e il MEND e, soprattutto, una delle personalità politiche di etnia Ijaw più influenti del momento. Nelle intenzioni dell'establishment di potere, quest'ultimo avvenimento avrebbe dovuto rappresentare un segnale politico di apertura nei confronti del Delta del Niger.

¹⁷ Crisis Group (2017). Cameroon's Anglophone Crisis at the Crossroads. <https://www.crisisgroup.org/africa/central-africa/cameroon/250-camerouns-anglophone-crisis-crossroads> .

Tuttavia, l'applicazione del piano di riconciliazione nazionale è stata parziale e non ha prodotto i benefici sperati. Innanzitutto, i sussidi e i risarcimenti elargiti dal governo hanno arricchito prevalentemente i leader del MEND e le loro famiglie, escludendo la grande maggioranza del bacino di miliziani, mentre l'integrazione nell'industria petrolifera è proceduta molto a rilento. Infine, gli stessi risarcimenti sono apparsi insufficienti per compensare i danni ambientali e garantire alternative credibili a quei lavoratori del settore primario colpiti dall'inquinamento.

Queste criticità hanno prodotto una spaccatura all'interno del MEND e di tutto il panorama dell'insorgenza del Delta del Niger, manifestatasi come conflitto tra le vecchie generazioni, che ormai hanno abbandonato la lotta armata, e i giovani, desiderosi di ottenere gli stessi vantaggi di chi li aveva preceduti.

Parallelamente, i miliziani del sud della Nigeria hanno realizzato come le attività criminali fossero decisamente più lucrative dell'insurrezione politica e che la cornice ideologica fosse necessaria esclusivamente ad offrire una legittimità maggiore alle loro azioni. Questo ha fatto sì che la nuova militanza Igbo e Ijaw fosse molto più incline al crimine organizzato che alla mobilitazione politica.

Tra il 2009 e il 2015, complice la bonanza nei prezzi degli idrocarburi, le bande ex-MEND si sono concentrate sul furto di petrolio ("oil bunkering"), prevalentemente attaccando gli oleodotti. Il greggio rubato veniva venduto al mercato nero o trasportato in raffinerie illegali dove prima veniva trasformato in carburante artigianale, mischiato con la benzina e il diesel di qualità superiore importato dall'estero e, infine, contrabbandato nei Paesi vicini. Infatti, grazie ai sussidi statali, il prezzo dei carburanti in Nigeria è molto più basso rispetto agli Stati confinanti. In quel periodo, il furto di petrolio costava al governo di Abuja e alle Big Oil Company straniere operanti in loco tra i 200.000 e i 300.000 barili al giorno e generava un enorme indotto. Soltanto nel 2014, le autorità nigeriane hanno smantellato oltre 240 raffinerie illegali che fruttavano ciascuna circa 8.000 dollari di profitti al mese¹⁸.

Dopo il 2015, il cambiamento delle condizioni politiche e delle dinamiche economiche ha impresso una nuova sterzata nelle attività della militanza violenta nel Delta del Niger. Innanzitutto, l'elezione a Capo dello Stato di Mohame Buhari, ex-Generale dell'Esercito proveniente dal nord, dittatore militare del Paese tra il 1983 e 1985 e membro dell'etnia Fulani (di religione islamica), ha riacutizzato i timori delle comunità locali circa il ritorno di un sistema di potere autoritario e dominato dai gruppi etnici maggioritari. Tali preoccupazioni hanno trovato una parziale conferma nella decisione di Buhari di tagliare i sussidi alle popolazioni del sud-est del Paese.

¹⁸ CFR (2015). A Primer on Nigeria's Oil Bunkering. <https://www.cfr.org/blog/primer-nigerias-oil-bunkering>.

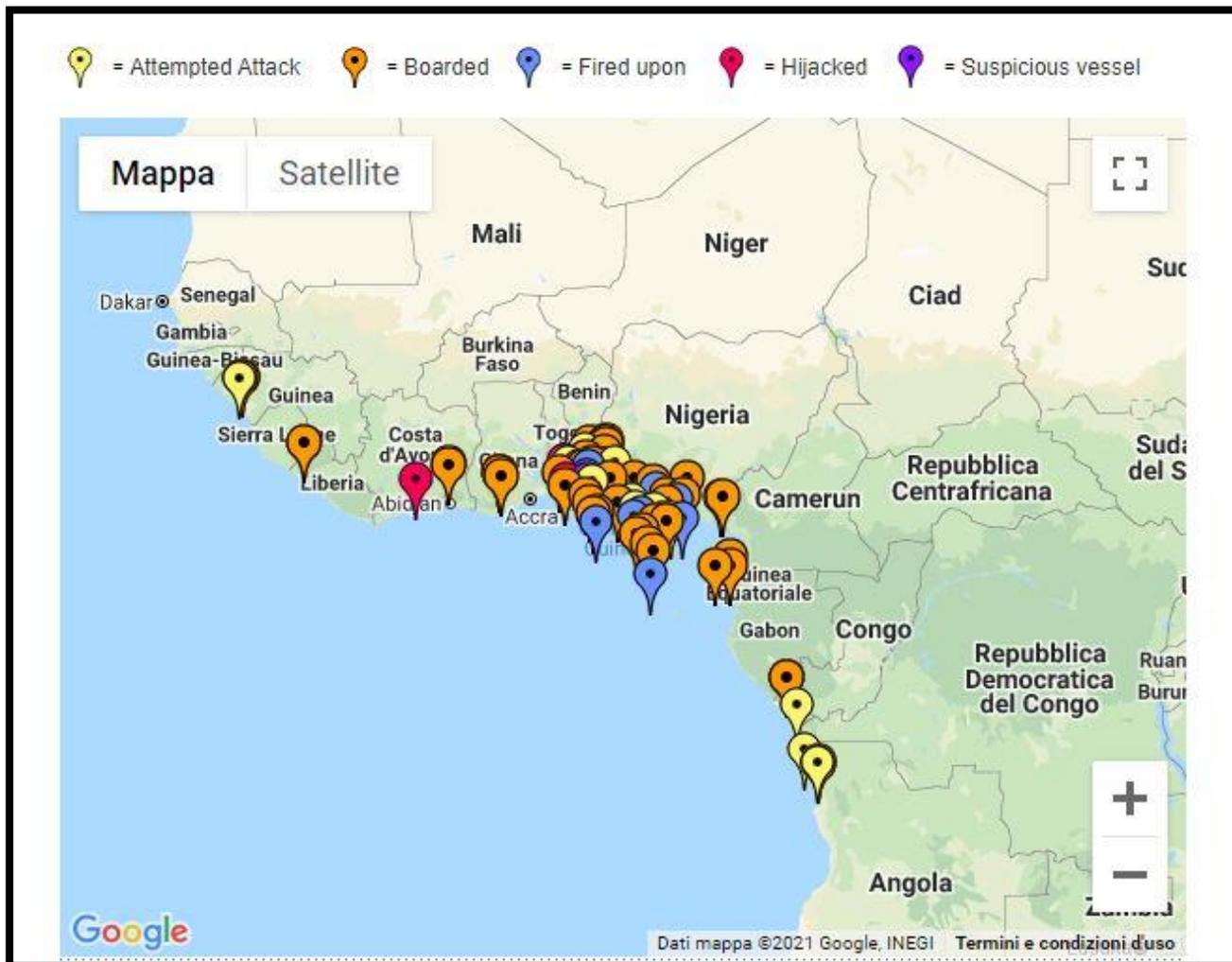


Figura 3 – La pirateria nel Golfo di Guinea nel 2020 (Fonte: IBM)

In un primo momento, questi due avvenimenti hanno prodotto un riaccendersi della crisi del Delta del Niger e una improvvisa escalation delle violenze. Mentre nelle città i movimenti politici tornavano ad occupare le piazze e a protestare, nelle fasce costiere la nuova generazione di miliziani riprendeva gli attacchi contro le infrastrutture petrolifere e gli attentati contro le personalità politiche di rilievo e le Forze Armate e di polizia. A guidare la nuova ondata di attacchi sono stati i Niger Delta Avengers (NDA), espressione dell'etnia Igbo, e il Niger Delta Greenland Justice Mandate (NDGJM), formato da componenti di etnia Isoko.

Le attività del NDA e del NDGJM si sono concentrate nel 2016, salvo poi gradualmente affievolirsi fino a diventare molto rare. La decrescita dell'attivismo politico armato delle organizzazioni

militanti è stata dovuta sia agli scarsi risultati ottenuti sia al fatto che la progressiva crisi del mercato petrolifero globale e la diminuzione del prezzo del greggio hanno reso meno lucrativo il business del contrabbando di carburanti e dell'oil bunkering.

Tuttavia, mentre il mercato nero del petrolio diventava sempre meno appetibile, nuove opportunità emergevano dal mutamento dei flussi commerciali. Infatti, l'aumento del traffico mercantile lungo le coste nigeriane e dei vicini Benin e Togo, unito alla congestione dei porti e, dunque, alla necessità delle navi di procedere a velocità ridotte o a rimanere ancorate per giorni nelle immediate vicinanze delle infrastrutture portuali, ha aumentato significativamente il numero di bersagli potenziali per le milizie della regione.

In questo modo, i guerriglieri sono passati dall'essere ladri di petrolio ad essere pirati e il Golfo di Guinea si è trasformato, negli ultimi 5 anni, nel principale hotspot della pirateria a livello mondiale.

In un contesto generale in cui la pirateria globale è un fenomeno in leggera ascesa (162 attacchi nel 2019, 195 nel 2020), le acque tra Senegal e Angola sono quelle che hanno fatto registrare il tasso di crescita maggiore e la quota percentuale più ampia (64 nel 2019, pari al 39% del totale nel mondo e al 90% dell'Africa; 78 nel 2020, pari al 40% del totale nel mondo e al 90% dell'Africa)¹⁹. La grande maggioranza degli assalti è avvenuta in acque nigeriane (35 sia nel 2019 che nel 2020, pari a circa il 18% del totale mondiale), anche se significativi aumenti sono stati osservati in Benin (3 attacchi nel 2019, 11 nel 2020) e Ghana (3 nel 2019, 9 nel 2020), a testimonianza di un'industria criminale sempre più attrattiva che progressivamente coinvolge non solo le popolazioni del Delta del Niger, ma tutte le comunità emarginate della costa.

Degli attacchi occorsi nel Golfo di Guinea nel 2020, ben 33 su 35 sono avvenuti all'ingresso dei porti di Lagos (12), Brass (10) e Cotonou (11), 27 su 35 hanno colpito navi che procedevano a velocità ridotta per uscire o entrare dai porti e 7 su 35 hanno riguardato naviglio ancorato a largo. La maggior parte degli atti ostili è avvenuta entro il limite delle acque territoriali o immediatamente a ridosso di esse, a testimonianza del fatto che i pirati locali non hanno ancora adottato l'utilizzo di navi madre in grado di garantirgli capacità operativa d'altura, ma sono dipendenti dalle basi sulla terraferma e usano barchini veloci per intercettare il più lento naviglio commerciale e sfuggire ai sistemi di rilevamento e alla guardia costiera.

La tipologia di navi attaccate e il destino di carico ed equipaggio permettono di comprendere quali siano gli obiettivi dei pirati nel Golfo di Guinea. Nel 2020, oltre il 25% delle imbarcazioni assaltate erano portarinfuse, il 23% petroliere, il 13% portacontainer e l'8% navi cargo generiche. Meno del 5% dei natanti ha denunciato furto di materiali a bordo.

¹⁹ Dati International Maritime Bureau 2020.

Sempre nel 2020, 191 membri di equipaggi nel mondo sono stati oggetto della violenza dei pirati. Di questi, 161 l'hanno subita nel Golfo di Guinea e 135 di essi sono stati rapiti.

Di conseguenza, è possibile affermare che i pirati africani puntano ad attaccare navi di medio e grosso tonnellaggio non per trafugare quello che trasportano, ma per rapire i membri degli equipaggi e chiedere un riscatto. Tale comportamento risulta perfettamente in linea con le tendenze criminali nigeriane, dove il business dei rapimenti è una delle industrie illegali più profittevoli.

In questo, la pirateria del golfo è profondamente diversa da quella somala, che invece puntava sull'utilizzo di navi madre per ampliare il raggio operativo ed essere libera dalla dipendenza dalla terraferma. Inoltre, i pirati somali prediligevano il sequestro della nave, del carico e dell'equipaggio per massimizzare i profitti, sfruttando la totale assenza delle autorità statali di Mogadiscio e il controllo sui porti, vantaggi di cui i nigeriani non dispongono.

Nel complesso, sommando il pagamento dei riscatti, l'incremento dei premi assicurativi e i danni all'indotto commerciale a causa di ritardi, perdite e danneggiamenti, tra il 2018 e il 2020 la pirateria è costata ai Paesi del Golfo di Guinea una cifra che oscilla tra i 2 e i 3.5 miliardi di dollari.

Oltre alla pirateria, la dimensione costiera e marittima delle attività criminali è alimentata dalla crescita del traffico di droga e medicinali. Spesso, le bande di pirati supportano i trafficanti di droga nelle attività logistiche e di smistamento dal porto ai depositi oppure creano diversivi per distrarre le autorità nazionali nei momenti delicati del trasbordo. In molti casi, pirati e trafficanti condividono la stessa affiliazione malavitosa e fanno parte delle cosiddette confraternite, vale a dire l'equivalente delle cosche mafiose italiane²⁰.

Le principali sostanze trafficate lungo la costa del Golfo di Guinea sono cocaina, eroina e Tramadol (un antidolorifico utilizzato come precursore per la fabbricazione di stupefacenti di uso locale). Le prime due servono soltanto marginalmente il mercato africano e sono trasferite in Europa attraverso le rotte saheliane. Per la cocaina, proveniente dal Sudamerica, e l'eroina e il Tramadol, provenienti all'Asia, i punti di approdo più importanti sono i porti di Bissau (Guinea), Lagos (Nigeria) e Cotonou (Benin).

Nel 2018, in Africa occidentale sono state sequestrate 1.4 tonnellate di eroina, pari al 42% del totale africano e dell'1% globale, e 5.6 tonnellate di cocaina, pari allo 0.5% globale. I dati disponibili per il 2019 descrivono un drammatico aumento nelle tendenze del traffico. Infatti, in quell'anno, sono state sequestrate 1.6 tonnellate in Senegal, 2.6 tonnellate in Guinea Bissau e 9.5 tonnellate a Capo

²⁰ Cerasuolo, Di Liddo (2017). Le capacità italiane di contrasto alla criminalità organizzata come strumento di stabilizzazione in Africa occidentale. CeSI. <https://www.cesi-italia.org/articoli/969/le-capacit-italiane-di-contrasto-alla-criminalit-organizzata-come-strumento-di-stabilizzazione-in-africa-occidentale> .

Verde²¹. Secondo le stime delle Nazioni Unite, la crescita dovrebbe aver frenato nel 2020 a causa della pandemia e del rallentamento della mobilità commerciale anche se i numeri dovrebbero essere del 10% più alti rispetto a quelli del 2019.

Oltre alle succitate problematiche economiche e politiche, la proliferazione della pirateria, dell'insorgenza etnica e della criminalità organizzata è favorita da alcune lacune sistemiche degli apparati di prevenzione e contrasto dei Paesi del Golfo di Guinea.

Innanzitutto, la vulnerabilità delle autorità alla corruzione rende possibile a leader miliziani, pirati e criminali di non essere perseguiti legalmente sia in fase investigativa che in fase giudiziale. Gli introiti generati dal business dei rapimenti, dal furto di petrolio e dal traffico di droga sono talmente elevati che rendono possibile l'elargizione di benefici pecuniari altissimi rispetto agli standard locali. In sintesi, lasciar lavorare una raffineria illegale, supportare un sabotatore di un oleodotto o ignorare la richiesta d'aiuto di una nave può fruttare ad un poliziotto, ad un responsabile della sicurezza portuale, ad un soldato o ad un marinaio della guardia costiera introiti ben superiori al suo stipendio mensile. Inoltre, visto che talvolta esistono zone di continuità tra mondo illegale e mondo legale, è sempre più frequente che le stesse persone siano difensori della legge un giorno e banditi o trafficanti il giorno successivo, sfruttando il proprio expertise e le informazioni di cui dispongono.

In secondo luogo, le Forze Armate, le autorità portuali e la polizia dei Paesi del Golfo di Guinea non dispongono di capacità, expertise e mezzi sufficienti per controllare spazi di mare così vasti, supportare il naviglio commerciale in difficoltà e contrastare rapidamente i pirati. Questo appare evidente se si analizzano le dotazioni delle Marine Militari dei due Paesi con la linea costiera più lunga: Nigeria (3.100 chilometri) e Angola (2.200 chilometri)²².

²¹ Dati World Drug Report 2020 UNODC.

²² Considerando i mezzi attualmente attivi e in servizio, Abuja possiede due cutter classe Hamilton, donate dagli Stati Uniti e costruite negli anni 60, due pattugliatori d'altura classe Jiangdao, acquistate dalla Cina nel 2012, 4 Fast Attack Track (FAC) di provenienza francese, tedesca e singaporiana e 5 pattugliatori costieri. Di contro, Luanda impiega un cutter missilistico classe Osa e un pattugliatore lanciasiluri classe Shershen degli anni 60 (donati dall'URSS), e un pattugliatore veloce classe Zhuk degli anni 70. La componente aerea di entrambi i paesi risulta altrettanto precaria e inadeguata alle attività di intervento e sorveglianza in mare.

IV. Gli interessi italiani nel Golfo di Guinea

In questo contesto geopolitico e securitario, l'Italia svolge un ruolo di assoluto rilievo e vanta interessi non trascurabili. Sotto il profilo energetico, il nostro Paese importa il 18% di petrolio dai Paesi africani di cui quasi la metà da quelli del Golfo di Guinea (tra gli altri Nigeria 2.5%, Angola 1.4% e Camerun 1%). La presenza imprenditoriale più importante è quella di ENI, attiva in Nigeria (23 milioni di barili di produzione all'anno), Angola (37 milioni di barili), Congo Brazzaville (22 milioni di barili), Ghana (9 milioni di barili), Gabon (4.107 chilometri quadrati in concessione esplorativa) e Costa d'Avorio (4.921 chilometri quadrati in concessione esplorativa). Inoltre, la società italiana è impegnata nell'estrazione e nello sviluppo dei futuri giacimenti gasiferi in tutto il golfo con l'intento di replicare il modello virtuoso avviato in Mozambico.

Sotto il profilo commerciale, il volume di interscambio tra l'Italia e l'Africa nel 2019 è stato di 19.5 miliardi di euro, pari al 4.3% del totale degli scambi commerciali l'Italia e il resto del mondo, un terzo del quale ha coinvolto i Paesi del Golfo di Guinea. Gli investimenti italiani nel continente sono stati di 9.8 miliardi di euro, concentrati regionalmente verso la Nigeria (1.3 miliardi), la Costa d'Avorio e la Repubblica Democratica del Congo (entrambi poco sotto il miliardo). Questo ha reso il nostro Paese il maggior investitore europeo in Africa nel 2019.

Una menzione speciale merita anche il mercato ittico, le cui importazioni dal Golfo di Guinea sono in costante aumento. Ad esempio, nel 2018, l'Italia importava il 13% degli stock di tonno e palamita (pari a 13.000 tonnellate) dalla Costa d'Avorio e dal Ghana.

Nonostante gli impatti della pandemia, che potrebbero causare una contrazione di questi trend nel biennio 2020-2021, le basi delle relazioni commerciali Italia-Africa sono solide e, quindi, lasciano presupporre un aumento della proiezione economica nazionale il continente nel medio-lungo periodo.

L'apertura dell'Italia all'Africa è confermata anche dalle più recenti iniziative del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale che, negli ultimi 10 anni, ha moltiplicato le attività di cooperazione con il continente e ha supportato e stimolato la crescita dell'imprenditoria nazionale nei mercati africani più promettenti, compreso quella della regione del Golfo di Guinea.

All'interno di questa cornice va dunque inserito l'impegno del nostro Paese nel contrasto alla pirateria e alla criminalità nella regione, testimoniato dalle attività militari susseguitesi negli ultimi 6 anni e culminate, al momento, nella creazione di una missione permanente guidata dalla Marina Militare nel Golfo di Guinea.

V. Lo sforzo di stabilizzazione della Comunità Internazionale e la missione navale italiana

La pirateria, l'insorgenza etnica e la criminalità sono fenomeni securitari dalla portata globale che non danneggiano esclusivamente i Paesi rivieraschi, ma anche tutti gli attori internazionali che hanno interessi da tutelare nel Golfo di Guinea. In aggiunta, la libertà e la sicurezza di navigazione sono due fattori indispensabili per garantire la stabilità del flusso commerciale in tutta l'Africa occidentale e centrale e, di conseguenza, per assicurare sia rifornimenti di materie prime e prodotti agricoli per le economie mature di Europa, Asia e Stati Uniti che l'esportazione di beni di consumo per le economie in via di sviluppo del continente africano.

Quindi, la difesa delle acque del Golfo di Guinea e lo sviluppo di capacità militari adeguate da parte dei Paesi rivieraschi è un dossier di rilevanza internazionale. Il miglioramento del quadro di sicurezza della regione ha viaggiato secondo tre binari: la cooperazione regionale e internazionale, la creazione di missioni internazionali per il contrasto al crimine in mare e, infine, il miglioramento del bagaglio di capacità da parte delle Marine dei Paesi del Golfo di Guinea.

Per quanto riguarda la cooperazione regionale e internazionale, le iniziative più rilevanti sono provenute dalle organizzazioni africane e dall'Unione Europea. Nel giugno 2013, i leader della Economic Community of West Africa States (ECOWAS), della Economic Community of Central Africa States (ECCAS) e della Gulf of Guinea Commission (GGC) si sono riuniti a Yaoundé per firmare il "Codice di condotta riguardante la repressione della pirateria, la rapina a mano armata contro le navi e l'attività marittima illecita nell'Africa occidentale e centrale", ampiamente noto come 'Codice di condotta di Yaoundé'. Il suo obiettivo primario è quello di promuovere la cooperazione per creare un ambiente marittimo stabile e sicuro in grado di contribuire alla prosperità regionale. Con il processo di Yaoundé si è costituito il Centro Interregionale di Coordinamento sulla sicurezza marittima per l'Africa centrale e occidentale (CIC), con sede proprio nella capitale del Camerun. Questo è affiancato da due centri operativi, uno per l'Africa centrale (CRESMAC), a Point-Noire in Congo, e uno per l'Africa occidentale (CRESMAO), ad Abidjan in Costa d'Avorio. A livello statale, i singoli Centri Operativi Marittimi (MOC), previsti in ogni Paese, raccolgono i principali stakeholder nazionali impegnati in attività di sicurezza marittima (policing, controllo doganale, pesca e tutela ambientale), nonché le marine preposte al coordinamento. Nonostante il Processo di Yaoundé abbia dato vita ad iniziative utili per la sensibilizzazione al fenomeno della pirateria e alla condivisione di best practices, attualmente appare deficitario sul lato operativo proprio in virtù delle carenze strutturali delle Forze Armate africane che, in assenza semi-totale di naviglio d'altura adeguato, si rivolgono costantemente alle Forze Navali di Paesi terzi che operano nell'area.

Sebbene i numerosi intenti non abbiano ad oggi ancora dato vita a iniziative concrete e di rilievo, anche l'Unione Europea ha da tempo individuato il Golfo di Guinea come area di interesse strategico per lo sviluppo della propria politica estera, con particolare riferimento alla dimensione marittima. Il Consiglio Europeo nel 2014 aveva pubblicato il documento di indirizzo "EU Strategy on the Gulf of Guinea" e, nel 2015, aveva approvato il "Piano d'Azione per il Golfo di Guinea 2015-2020". Quest'ultimo intende rafforzare la cooperazione intra-regionale nonché accrescere il livello di coordinamento tra l'UE, i suoi Stati membri e i partner internazionali, in primis i Paesi firmatari del Codice di Condotta di Yaoundé. Dopo diversi rinvii, lo scorso 25 gennaio è stata approvata una conclusione concernente l'avvio del primo caso pilota riguardante le Presenze Marittime Coordinate dell'Unione Europea nel Golfo di Guinea. Tale meccanismo di Coordinate Maritime Presence (CMP) mira ad aumentare la capacità dell'Unione nel farsi garante della sicurezza marittima regionale, offrendo un maggiore impegno operativo e un supporto più strutturato agli Stati rivieraschi. Il progetto CMP si basa fondamentalmente su due pilastri. Il primo comprende l'istituzione di una EU Maritime Area of Interest (MAI) nel Golfo di Guinea e di una Cellula di Coordinamento (MAICC) quale centro di data fusion che assicuri il buono svolgimento e la non-duplicazione delle attività in seno all'area. Il secondo, invece, denominato 'Advisory pillar', prevede l'invio di esperti civili presso le delegazioni UE negli Stati costieri per attività di training a sostegno dell'Architettura di Yaoundé.

Tuttavia, visto lo stato deficitario o embrionale di tali attività di cooperazione africane ed europee, la spina dorsale del contributo internazionale alla sicurezza marittima regionale è costituito dalle missioni nazionali. Tra gli attori più attivi, si segnalano gli Stati Uniti, la Francia, la Spagna e l'Italia.

In generale, le operazioni militari condotte dagli attori occidentali nelle acque del Golfo di Guinea sono a bassa intensità e si basano per lo più su attività di pattugliamento, raccolta informativa e contrasto alla pirateria e alle attività criminali di vario genere. Accanto a ciò, le diverse marine militari, con particolare riferimento a quella francese e statunitense, sono impegnate in numerose attività di training, mentoring ed esercitative a beneficio delle forze navali locali. Tali attività, se da un lato sono funzionali, in un'ottica di medio-lungo periodo, a favorire un maggiore burden sharing tra gli attori regionali per quanto riguarda la sicurezza marittima, dall'altra sono utili ai Paesi occidentali sopracitati per instaurare legami sempre più strutturati con le nazioni africane del Golfo di Guinea, con l'obiettivo di allargare il raggio di collaborazione anche al di fuori della sfera prettamente militare.

Nello specifico, la Marina Militare degli Stati Uniti, oltre a condurre attività standard di pattugliamento marittimo per mezzo del proprio naviglio d'altura, a supporto dell'armatoria nazionale e della sicurezza delle navi cargo che transitano nel Golfo, negli ultimi anni ha incrementato il proprio impegno in riferimento alle attività di training, capacity building e alle

esercitazioni multinazionali su larga scala. Nel 2019, ad esempio, la US Coast Guard ha inviato il Cutter (USCGC) Thetis per svolgere un importante periodo addestrativo a favore delle Guardie Costiere di diversi Paesi rivieraschi. Tali attività si sono intersecate con quelle di Obangame Express 2019, la più grande esercitazione di forze navali del Golfo di Guinea, coordinata proprio dagli Stati Uniti. La prima edizione, svoltasi nel 2017 al largo della Costa d'Avorio, ha visto le Marine di 31 Paesi, di cui 20 africani, impegnate nella simulazione di scenari operativi complessi, che spaziavano dalle attività di contrasto a pirateria, pesca illegale, narcotraffico e crimini ambientali, alle operazioni di Search and Rescue (SAR). La seconda edizione, tenutasi nel 2019, ha ampliato la partecipazione a 33 nazioni, con un dispiegamento di oltre 2.500 membri di personale militare, 95 navi e 12 aeromobili, confermandosi come il più grande evento simulativo navale dell'Africa occidentale.

Accanto agli Stati Uniti, la Francia è sicuramente il Paese che vanta nel Golfo di Guinea la presenza militare più strutturata. Dal 1990, infatti, l'Eliseo rischiera costantemente almeno un'unità navale per attività di contro-pirateria, sicurezza marittima e pattugliamento all'interno della missione Corymbe. Oltre a questo, Corymbe annovera tra i suoi scopi quello di proteggere gli expats francesi, compresi i lavoratori delle piattaforme estrattive, fungere da supporto alle operazioni a terra, contribuire alla cooperazione internazionale nella regione e attivarsi come dispositivo di evacuazione rapida dalla terraferma in caso di estrema necessità. Inoltre, Parigi negli ultimi anni si è fatta promotrice di diverse iniziative di esercitazione e cooperazione multinazionale. Tra queste è necessario citare il ruolo di supporto e coordinamento a favore dei Paesi aderenti al Processo di Yaoundé e all'architettura di info-sharing anglo-francese "Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea" (MDAT-GoG), che svolge un ruolo importante nella condivisione e nella segnalazione di eventi di pirateria nell'area.

Seppur in minor misura rispetto alla Francia, anche la Spagna negli ultimi anni ha stabilito una significativa presenza navale nella regione. Le attività della Marina spagnola nel Golfo di Guinea sono state avviate nel 2010. Inizialmente, la campagna navale spagnola, con compiti di pattugliamento, contro-pirateria e naval diplomacy, prevedeva una durata di 2-3 mesi, in seguito estesa a 6-8 mesi. Negli anni, la Marina spagnola per queste operazioni fuori area ha designato diverse motovedette d'altura Classe Serviola e Classe Descubierta, nonché i più recenti pattugliatori Classe Meteoro, con a bordo un team di Fucilieri di Marina a rinforzare il dispositivo di sicurezza e di contrasto alla pirateria.

V.1 La missione navale italiana

Negli ultimi anni, anche l'Italia ha dimostrato un impegno attivo e crescente nella stabilizzazione nella regione. La prima operazione nel Golfo di Guinea per la Marina Militare italiana, sebbene non

inclusa nel contesto più strutturato di una missione vera e propria, risale al 2014, con la campagna navale effettuata dal 30° Gruppo Navale. In seguito, nel 2017, come previsto dalle attività addestrative dall'Accademia Navale della Marina Militare a favore degli allievi di 2° classe, il cacciatorpediniere lanciamissili Durand de la Penne (D 560) ha svolto una serie di attività di pattugliamento e di esercitazione nell'area per un breve periodo.

Nel 2020, il Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente del Consiglio, ha ufficialmente deliberato in ordine alla partecipazione dell'Italia a cinque nuove missioni internazionali, tra cui un dispositivo aeronavale nazionale per attività di presenza, sorveglianza e sicurezza nel Golfo di Guinea.

La Marina Militare Italiana ha attivato una propria missione nell'area, più precisamente nelle acque prospicienti Nigeria, Ghana e Costa d'Avorio. La decisione di dare avvio a tale missione internazionale, attivando la procedura prevista dalla Legge n. 145 del 2016 (c.d. "Legge-quadro sulle missioni internazionali"), è sorta in un primo momento in risposta al rapido deterioramento del quadro securitario regionale e, in particolare, a fronte dell'intensificarsi del fenomeno della pirateria, a difesa degli interessi strategici nazionali nell'area nel settore petrolifero, ittico e commerciale. Se, inizialmente, il focus verteva su tali specifici obiettivi, soprattutto alla luce di una richiesta formale di aiuto da parte della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), la missione navale è stata in seguito inserita all'interno di un quadro più ampio, che riunisce gli interessi militari, politici ed economici italiani in chiave inter-ministeriale e inter-agenzia, quale strumento di promozione del Sistema Paese in una regione di particolare interesse per l'Italia.

Il primo periodo di attività si è svolto dal 10 marzo al 7 aprile 2020 e ha visto impegnata la fregata di tipo FREMM Luigi Rizzo (F 595), con base logistica di supporto ad Accra, in Ghana. La fregata ha svolto attività di pattugliamento, contribuendo alla sicurezza marittima delle acque del Golfo, azioni di deterrenza e contrasto al fenomeno della pirateria, nonché diverse esercitazioni con marine locali e straniere. Per quanto riguarda queste ultime, accanto alle tradizionali PASSEX (Passing Exercise) svolte con le marine francesi e spagnole, Nave Luigi Rizzo ha condotto attività di coordinamento con il naviglio mercantile dell'armatoria nazionale presente nel Golfo, importante passo per contribuire all'accrescimento, in maniera sinergica, delle capacità di risposta delle navi del cluster marittimo nazionale alle crescenti minacce securitarie. Per quanto riguarda invece le attività di contrasto al fenomeno della pirateria, si segnala un singolo intervento di dissuasione, il 25 marzo 2020, in aiuto alla nave Scarabe, battente bandiera greca. Eccezion fatta per la visita ufficiale, risalente al 17 marzo 2020, presso l'Ambasciata di Italia in Ghana, nell'anno appena trascorso le attività di naval diplomacy italiane sono state fortemente limitate a causa dei rischi sanitari derivanti dalla pandemia di Covid-19.

Il secondo periodo di attività, dal 22 settembre all'11 dicembre 2020, ha visto coinvolta la fregata di tipo FREMM Federico Martinengo (F 596), con base logistica di supporto ad Accra, in Ghana e a Pointe-Noire, in Congo. Tra il 5 e l'8 ottobre 2020, Nave Martinengo ha preso parte ad un'importante esercitazione congiunta, coordinata dalla US Navy, la Exercise Grand Africa Nemo 2020, che ha coinvolto anche le marine di Togo, Benin e Nigeria. Inoltre, tra il 12 novembre e il 30 novembre, la fregata italiana ha condotto due esercitazioni antipirateria di rilievo in concerto con il naviglio commerciale nazionale, volte a rafforzare le pratiche di sicurezza comune e il coordinamento civile-militare. Rispetto al periodo di attività di Nave Luigi Rizzo, Nave Martinengo è stata impegnata in un maggior numero di azioni di contrasto attivo alla pirateria, per un totale di quattro. Tra queste, la più rilevante è stata certamente quella condotta in soccorso della nave Zhen Hua, battente bandiera liberiana e ospitante equipaggio cinese.

L'intensificarsi dei fenomeni di pirateria e l'evoluzione delle tattiche utilizzate dai gruppi criminali ha richiesto la presenza a bordo, oltre che di assetti elicotteristici (nello specifico gli NH-90) necessari per il trasporto feriti e per le attività di pattugliamento/deterrenza, anche di un team del reggimento San Marco, specializzato nell'incursione e nella liberazione di ostaggi, in grado di neutralizzare eventuali attori ostili pesantemente armati o in possesso di materiale esplosivo.

Al termine della campagna di Nave Martinengo, a conclusione delle attività della Marina Militare nel Golfo per l'anno 2020, è stato possibile trarre una serie di valutazioni di merito. In particolare, è emerso come l'azione di contrasto alla pirateria da parte delle navi italiane sia stato efficace, anche rispetto alle controparti occidentali, mettendo a disposizione di partner la prontezza di risposta da parte della Marina italiana e la professionalità dei suoi equipaggi. Accanto alle attività canoniche volte a garantire la sicurezza marittima, la missione della Marina Militare italiana nel 2020 si è rivelato un esercizio di coordinamento interministeriale (Difesa e MAECI su tutti) e inter-agenzia di successo, nonché un efficace coordinamento con i rappresentanti del cluster nazionale del mare, presenti tanto in patria quanto in loco. Per quanto riguarda invece le attività congiunte con le altre marine, dall'esperienza italiana è emersa chiaramente la fragilità dell'architettura di sicurezza di Yaoundé. Attualmente, infatti, soltanto la Nigeria, l'Angola e il Ghana si dimostrano desiderosi e in grado di acquisire nel breve-medio termine un controllo effettivo sul proprio spazio marittimo.

Le missioni militari nazionali, oltre ad adempiere ai loro obiettivi securitari, rappresentano uno strumento suppletivo di diplomazia anche in un'ottica di promozione presso i Paesi africani delle eccellenze della Difesa sia come capacità operativa che come cantieristica navale. In tal senso, il binario dell'impegno di stabilizzazione estero converge con quello della volontà di crescita delle Marine locali. Da ciò si apre per l'Italia l'opportunità, sempre nell'ottica di utilizzare lo strumento navale quale viatico utile anche a promuovere il Sistema Paese, di strutturare maggiormente la sua presenza militare nell'area del Golfo di Guinea. La possibile cooperazione con gli Stati africani per attività di training e mentoring potrebbe, infatti, aprire preziosi canali di dialogo, che possono

spaziare dalla sicurezza portuale alle infrastrutture, dall'energia alla fornitura di naviglio d'altura realizzato dall'industria nazionale o dismesso dalla nostra Forza Armata.

A questo proposito, a partire dal 2010, alcuni dei Paesi del Golfo di Guinea hanno avviato programmi di rinnovamento militare nel settore navale, sia a livello capacitivo che di dotazioni. All'entusiasmo iniziale, dovuto alle immense disponibilità finanziarie dovute alla congiuntura positiva del mercato degli idrocarburi è seguito un rapido raffreddamento a causa della crisi petrolifera partita nel 2015. In questo senso, il caso più eclatante è stato quello dell'Angola che, nel 2013, è stata vicina all'acquisto della portaerei spagnola Principe di Asturia. La vendita è poi saltata a causa del disaccordo tra i governi sul prezzo e alla successiva crisi economica angolana che ha fatto desistere le autorità di Luanda.

Tuttavia, la volontà di dotarsi di marine efficienti e moderne e di colmare il gap capacitivo non ha più abbandonato le classi dirigenti e militari dei Paesi rivieraschi, nella consapevolezza dei limiti delle proprie disponibilità finanziarie.

Conclusioni e prospettive

I dati empirici sullo sviluppo economico, sulle contraddizioni politiche e sulle criticità securitarie del Golfo di Guinea permettono di affermare che, in futuro, questa regione continuerà ad essere, al contempo, una delle più dinamiche e problematiche dell'Africa.

Infatti, i Paesi rivieraschi continueranno ad investire e ad attrarre capitali stranieri soprattutto verso il comparto energetico che, nelle intenzioni delle classi dirigenti locali, dovrebbe continuare a trainare le economie nazionali garantendo liquidità e stabilità fiscale a supporto degli interventi di stimolo in altri settori.

In questo senso, non si può ignorare il fatto che le economie africane hanno continuato, seppur lentamente e non senza ostacoli, a promuovere la differenziazione e la transizione verso sistemi produttivi e servizi alternativi all'estrazione di petrolio e gas. Il problema maggiore è che tale transizione avviene in maniera caotica, non sufficientemente regolata, anarchica e priva di una guida uniforme da parte dello Stato.

Gli indicatori della crescita e l'analisi delle dinamiche di trasformazione economica affermano, però, che la transizione procede e che neppure la crisi pandemica, la guerra dei prezzi del petrolio, la crisi del settore oil&gas e il conseguente ridimensionamento delle entrate fiscali hanno inciso in maniera drammatica e irrecuperabile sul continente. In un contesto in cui la mobilità commerciale internazionale è diminuita, nel Golfo di Guinea si sono viste meno petroliere, ma non meno navi cargo e portacontainer.

Questo vuol dire che, anche se il mercato degli idrocarburi forse non raggiungerà più le vette del decennio passato, i Paesi del Golfo di Guinea hanno cominciato a trovare alternative sufficientemente credibili al barile. Questo nel contesto del tramonto dell'epoca del petrolio sopra i 100 dollari al barile, in cui i pur bassi costi di produzione africani rispetto alle attuali soglie di prezzo (50 dollari) potrebbero incidere sull'attrattiva del settore e sugli investimenti delle compagnie straniere.

Parallelamente, non bisogna sottovalutare il fatto che la frontiera energetica africana, inclusa quella del Golfo di Guinea, non si esaurisce con il petrolio, ma, anzi, vede nel gas uno dei suoi settori di continuità e rilancio. L'estrazione e la commercializzazione di gas, sia ad uso interno che per l'export, vuol dire anche ammodernamento dei porti, costruzione degli impianti di liquefazione, aggiornamento delle flotte di navi metaniere.

In ogni caso, nonostante le sirene degli idrocarburi appaiano ancora molto allettanti alle classi dirigenti dei Paesi del Golfo di Guinea, la chiave di volta per il loro sviluppo sostenibile sarà la segmentazione e la crescita del mercato interno, il consolidamento di una classe imprenditoriale e

operaia autoctona e l'incremento nella domanda di servizi. Questi, sono tutti cambiamenti strutturali che potrebbero condurre all'aumento dei consumi e, quindi, all'impennata delle importazioni dall'estero. Il vero profitto nel medio e lungo termine si muove lungo questo binario ed è per questo che, nel futuro, la priorità dei governi regionali e dei loro partner internazionali sarà garantire la funzionalità delle infrastrutture e la sicurezza delle vie di comunicazione commerciali tanto sulla terraferma quanto in mare.

Purtroppo, in questo senso, l'analisi dei trend politici e securitari non lasciano ben sperare. Se si esclude il conflitto di Cabinda, ormai entrato in una fase crepuscolare e poco intensa, i focolai del Delta del Niger e del Camerun sud-occidentale sono ben lungi dall'essere domati e spenti.

Per quanto riguarda le provincie camerunensi di South West e North West, l'assenza di progressi nel negoziato tra popolazione anglofona e governo di Yaoundé non potrà che fare il gioco delle organizzazioni estremiste e delle loro milizie armate, soprattutto finché l'Esercito proseguirà con i rastrellamenti e i massacri di civili nei villaggi. Anzi, più passa il tempo e più si intensificano le violenze e aumentano rabbia e disillusione, più gli "Amba Boys" usufruiranno del supporto popolare e vedranno ingrossarsi i propri ranghi. Il rischio che il conflitto si sposti nella penisola di Bakassi e che colpisca il settore petrolifero non è da sottovalutare, come anche quello che i pescatori locali, vessati dagli abusi delle autorità e ostacolati nella loro attività lavorativa, decidano di imbracciare le armi e seguire l'esempio dei loro vicini nigeriani, trasformandosi in pirati o aiutando i trafficanti di droga.

Infine, il Delta del Niger appare lo scenario regionale più critico. Le problematiche politiche e le acridità su base etnica tra il governo centrale e le popolazioni locali continuano ad essere irrisolte e il nazionalismo Igbo guadagna lentamente sempre più consensi. Nei prossimi anni, in corrispondenza dell'appuntamento elettorale (le presidenziali del 2023), i popoli del sud-est della Nigeria potrebbero lanciarsi nuovamente in una fase di mobilitazione sociale estesa e violenta tanto nelle città quanto nelle campagne. Nel periodo che precederà le elezioni, saranno diversi gli attori nigeriani meridionali accomunati dall'interesse di mettere pressione ad Abuja e favorire l'ascesa al potere di un candidato ad essi gradito e, parallelamente, i gruppi di interesse settentrionali vorranno delegittimarli. In questa contesa, i potentati politici nazionali e locali potrebbero ricorrere a qualunque strumento per raggiungere i propri obiettivi, inclusa la strumentalizzazione dei movimenti etno-nazionalisti locali e alcune frange dell'insorgenza. In questo senso, appare significativo il supporto pubblico accordato dall'IPOB ai Niger Delta Avengers e il sostegno di entrambi ad Atiku Abubakar nella prossima contesa elettorale per il vertice del Paese, soltanto perché questi ha promesso di lanciare un nuovo programma di aiuti e sussidi per le popolazioni del sud.

Proprio il rilancio delle politiche di assistenza alle fasce più vulnerabili del Delta del Niger potrebbe essere una prima soluzione al malcontento politico e all'alienazione economica e, di conseguenza, disinnescare parte dei fattori all'origine dei movimenti di protesta e di ribellione armata. Tuttavia, il governo nigeriano continua a mostrarsi indeciso e litigioso sul tema nonché privo di soluzioni che riescano a mettere d'accordo tutti gli stakeholder coinvolti. Ad esempio, negli ultimi mesi è entrata in discussione parlamentare una legge per la riforma del settore energetico che, tra le altre cose, destinerebbe il 2.5% degli utili degli operatori (sia nazionali che stranieri) ad un fondo per finanziare il welfare delle regioni del Delta. Una proposta apparentemente risolutiva, se non fosse per il fatto che non regola in alcun modo le modalità di gestione di tali fondi e che, quindi, rischia di soddisfare le esigenze soltanto dei leader dell'insorgenza (esattamente come accaduto nel 2009), trasformandosi in una sorta di "pizzo" che il governo pagherebbe alle organizzazioni miliziane locali per interrompere gli attacchi.

Parallelamente, la crescita del flusso commerciale e il persistere delle problematiche ambientali garantirà ai pirati un bacino di opportunità più ampio e remunerativo di quanto Abuja possa attualmente offrire. Quindi, se immutate saranno le condizioni socioeconomiche e le attività criminali continueranno ad essere più profittevoli, il fenomeno della pirateria non potrà che mantenersi costante o addirittura continuare a crescere.

Per questo motivo il supporto della Comunità Internazionale, a cominciare da quello italiano, ai Paesi rivieraschi si rende indispensabile.

Alla luce dei risultati ottenuti, delle lesson learned delle missioni anti-pirateria nel Golfo di Guinea e dello sviluppo delle esigenze italiane in materia di politica estera, è intenzione delle istituzioni italiane intensificare la presenza italiana nella regione nell'anno 2021, impegnando la fregata Luigi Rizzo tra marzo e giugno, e la Fregata Marceglia da settembre a dicembre.

Tra i principali obiettivi da perseguire, adempiendo al contempo a tutte le mansioni di pattugliamento, raccolta informativa e di contrasto alla pirateria e alle attività illecite, figura certamente quello di incrementare la cooperazione con gli attori regionali e internazionali presenti nell'area, al fine di inserire in maniera più organica l'Italia all'interno dell'architettura di sicurezza marittima del Golfo di Guinea. Tappa fondamentale, in quest'ottica, sarà la partecipazione all'esercitazione multinazionale Obangame Express 2021, che vede riuniti tutti i Paesi firmatari del Processo di Yaoundé. Altri obiettivi che potranno essere perseguiti nel corso del 2021, coerentemente con gli interessi strategici nazionali e di Forza Armata, riguardano l'invio di una unità di collegamento (liason officer) presso le principali centrali operative locali/interregionali durante le maggiori attività addestrative congiunte, al fine di incrementare il livello di cooperazione e interoperabilità, nonché lo sviluppo di corsi di formazione più strutturati, che vadano a coinvolgere anche le componenti di terra o di abbordaggio (boarding team) delle marine locali.

Quest'ultimo punto risulta particolarmente importante, dal momento che l'azione di contrasto alla pirateria condotta a terra, finalizzata a neutralizzare basi logistiche, porti nascosti e reti illegali di rifornimento e supporto, si è rivelata in più occasioni particolarmente efficace e deterrente. Al fine di muoversi sempre più in questa direzione, qualora emergesse tale esigenza dal dialogo diplomatico, potrebbe risultare estremamente utile per l'Italia ampliare e favorire l'implementazione degli accordi di cooperazione attualmente in essere tra la Difesa italiana e diversi Paesi dell'area. Oggi, infatti, il nostro Paese ha all'attivo accordi di cooperazione in materia di Difesa con Congo, Benin, Ghana, Nigeria e Costa d'Avorio. Un'ulteriore direttrice di sviluppo dell'azione italiana nel Golfo di Guinea potrebbe riguardare la condivisione di informazioni (info sharing), sia con le Marine locali che con le altre Forze Navali straniere ivi operanti, al fine di garantire una maggiore situational awareness dello spazio marittimo. A tal riguardo, potrebbe risultare utile estendere l'utilizzo del sistema V-RMTC (Virtual-Regional Maritime Traffic Center), che raccoglie dati in tempo reale relativi al traffico mercantile in diverse aree del mondo, anche ad alcuni Paesi dell'area. Attualmente, la comunità V-RMTC&T-RMN conta un totale di 35 Nazioni partecipanti, tra cui la Nigeria. Altre marine hanno mostrato interesse ad aderire alla Comunità, non ultime quelle di Ghana e Costa d'Avorio.

In conclusione, sebbene il contesto securitario del Golfo di Guinea negli ultimi anni sia andato incontro ad un incontrovertibile peggioramento, attualmente la presenza militare nelle sue acque è ancora relativa e limitata a pochi attori. Da un lato gli Stati costieri, nonostante numerosi sforzi in senso multilaterale, non dispongono di adeguate capacità e mezzi per garantire la libera navigazione e neutralizzare le principali minacce, a terra come in mare. Dall'altro, eccezion fatta per la Francia e, in una certa misura gli Stati Uniti, non si registrano attualmente particolari ambizioni o politiche militari espansive all'interno del Golfo da parte di Stati terzi, non solo occidentali. Tuttavia, nel medio e lungo periodo questo potrebbe cambiare, soprattutto se Cina e Russia decidessero di provare a replicare quanto fatto in Africa orientale a supporto dei propri interessi economici.

Nonostante l'alto livello di minaccia attualmente presente, la sicurezza marittima potrà essere presto incrementata con un maggiore coordinamento delle attività navali nell'area, nonché attraverso un profuso sforzo di capacity building, finalizzato a dotare gli Stati costieri degli strumenti necessari al controllo del mare. All'interno di tale scenario, peraltro non particolarmente congestionato, si aprono interessanti spazi di manovra per l'Italia, che ha lavorato sinora con grande efficacia e ampio riconoscimento. Rispondendo alle richieste dei Paesi rivieraschi e utilizzando la Marina Militare quale strumento di promozione del Sistema Paese in tutte le sue complesse declinazioni, il nostro Paese, continuando ad operare come fatto finora, potrà nel prossimo futuro migliorare sensibilmente il proprio posizionamento politico, diplomatico ed economico all'interno nella regione. L'esperienza accumulata con il prosieguo delle campagne navali, inoltre, potrebbe in un secondo momento rivelarsi assolutamente preziosa per consentire a Roma di ritagliarsi un ruolo di

leadership all'interno di un eventuale framework di cooperazione europea più strutturato nelle acque del Golfo di Guinea.

Osservatorio di Politica internazionale

Un progetto di collaborazione
tra Senato della Repubblica, Camera dei Deputati
e Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale
con autorevoli contributi scientifici.

L'Osservatorio realizza:

Rapporti

Analisi di scenario, a cadenza annuale, su temi di rilievo strategico
per le relazioni internazionali

Focus

Rassegne trimestrali di monitoraggio su aree geografiche
e tematiche di interesse prioritario per la politica estera italiana

Approfondimenti

Studi monografici su temi complessi dell'attualità internazionale

Note

Brevi schede informative su temi legati all'agenda internazionale

www.parlamento.it/osservatoriointernazionale



Senato della Repubblica



Camera dei Deputati



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione
Internazionale

Coordinamento redazionale: **Senato della Repubblica**
Servizio Affari internazionali
Tel. 06-67063666
Email: segreteriaaaai@senato.it

Le opinioni riportate nel presente dossier
sono riferite esclusivamente all'Istituto autore della ricerca.