

DJSGE Collana del Dipartimento Jonico
in “Sistemi Giuridici
ed Economici del Mediterraneo:
società, ambiente, culture”



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI BARI
ALDO MORO

Antonio Uricchio (a cura di)

Azione di contrasto della pirateria: dal controllo dei mari a quello dei flussi finanziari

*Atti del Convegno tenutosi a Taranto l'11 marzo 2013
presso la Scuola Sottufficiali della Marina Militare
“Lorenzo Bezzi”*

A. Uricchio (a cura di)



CACUCCI
EDITORE

**Azione di contrasto
della pirateria:
dal controllo dei mari
a quello dei flussi finanziari**

*Atti del Convegno tenutosi a Taranto l'11 marzo 2013
presso la Scuola Sottufficiali della Marina Militare
"Lorenzo Bezzi"*

a cura di Antonio Uricchio



CACUCCI
EDITORE
2013

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

© 2013 Cacucci Editore - Bari
Via Nicolai, 39 - 70122 Bari – Tel. 080/5214220
<http://www.cacucci.it> e-mail: info@cacucci.it

Ai sensi della legge sui diritti d'Autore e del codice civile è vietata la riproduzione di questo libro o di parte di esso con qualsiasi mezzo, elettronico, meccanico, per mezzo di fotocopie, microfilms, registrazioni o altro, senza il consenso dell'autore e dell'editore.

“Questo libro è dedicato a uomini e donne della Marina Militare, il cui costante e silenzioso lavoro nelle lontane acque del Golfo di Aden e dell'Oceano Indiano, assicurano i flussi commerciali e difendono le rotte marittime per il Mediterraneo e per il Paese. Una dedica speciale va a Massimiliano LATORRE e Salvatore GIRONE, impegnati anch'essi nella tutela del libero commercio marittimo e trattenuti in India da quasi due anni.”

**Collana del Dipartimento Jonico in “Sistemi Giuridici
ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture”
Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”**

- 1. Francesco Mastroberti** (*a cura di*)
La “Testa di Medusa”. Storia e attualità degli usi civici
- 2. Francesco Mastroberti, Stefano Vinci, Michele Pepe**
Il *Liber Belial* e il processo romano-canonico in Europa tra XV e XVI secolo
- 3. Bruno Notarnicola, Antonio Felice Uricchio, Giuseppe Tassielli, Pietro Alexander Renzulli, Gianluca Selicato**
Elaborazione di un modello di applicazione dei principi e degli strumenti dell’ecologia industriale ad un’area vasta
- 4. Fabio Caffio, Nicolò Carnimeo, Antonio Leandro**
Elementi di Diritto e Geopolitica degli spazi marittimi
- 5. Aurelio Arnese**
Usura e *modus*. Il problema del sovraindebitamento dal mondo antico all’attualità
- 6. Antonio Uricchio** (*a cura di*)
Azione di contrasto della pirateria: dal controllo dei mari a quello dei flussi finanziari

**Collana della II Facoltà di Giurisprudenza
Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”
Sede di Taranto**

- 1. Antonio Incampo**
Metafisica del processo. Idee per una critica della ragione giuridica
- 2. Antonio Uricchio**
Le frontiere dell'imposizione tra evoluzione tecnologica e nuovi assetti istituzionali
- 3. Paola Pierri**
L'ignoranza dell'età del minore nei delitti sessuali
- 4. Concetta Maria Nanna (a cura di)**
Diritto vivente e sensibilità dell'interprete
- 5. Marta Basile**
Il principio di collaborazione tra fisco e contribuente
- 6. Antonio Uricchio (a cura di)**
Nuove piraterie e ordinamenti giuridici interni e internazionali
- 7. Paolo Pardolesi (a cura di)**
Seminari di diritto privato comparato
- 8. Nicola Triggiani (a cura di)**
La messa alla prova dell'imputato minorenni tra passato, presente e futuro. L'esperienza del Tribunale di Taranto
- 9. Salvatore Antonello Parente**
I modelli conciliativi delle liti tributarie
- 10. Nicola d'Amati e Antonio Uricchio (a cura di)**
Giovanni Carano Donvito scritti scelti di scienza delle finanze e di diritto finanziario.
- 11. Antonio Uricchio**
Il federalismo della crisi o la crisi del federalismo? Dalla legge delega 42/2009 ai decreti attuativi e alla manovra salva Italia
- 12. Antonio Uricchio (a cura di)**
I percorsi del federalismo fiscale
- 13. Francesco Fratini**
Gli interpellanti tributari tra doveri di collaborazione dell'amministrazione finanziaria e tutela del contribuente. Contributo allo studio delle tutele nei confronti degli atti non autoritativi dell'amministrazione finanziaria nell'ambito di una prospettiva de iure condendo del sistema delle garanzie dei tax payers
- 14. Paolo Pardolesi**
Contratto e nuove frontiere rimediali. Disgorgement v. Punitive damages
- 15. Annamaria Bonomo**
Informazione e pubbliche amministrazioni dall'accesso ai documenti alla disponibilità delle informazioni

- 16. Gaetano Dammacco, Bronisław Sitek, Antonio Uricchio** (*a cura di*)
Integrazione e politiche di vicinato. Nuovi diritti e nuove economie.
Integration and neighbourhood policies. New rights and new economies.
Integracja i polityki sąsiedztwa. Nowe prawo i nowa ekonomia
- 17. Sławomir Kursa**
La diseredazione nel diritto giustiniano
- 18. Concetta Maria Nanna**
Doveri professionali di status e protezione del cliente-consumatore.
Contributo alla teoria dell'obbligazione senza prestazione
- 19. Umberto Violante**
Profili giuridici del mercato dei crediti in sofferenza
- 20. Filippo Rau**
La procura alle liti nel processo civile e nel processo tributario
- 21. Nicolò Carnimeo**
La tutela del passeggero nell'era dei vettori low cost. Annotato con la giurisprudenza
- 22. Giuseppe Ingrao**
La tutela della riscossione dei crediti tributari
- 23. Antonio Incampo**
Filosofia del dovere giuridico
- 24. Nicolò Carnimeo**
La pesca sostenibile nel mediterraneo. Strumenti normativi per una politica comune
- 25. Daniela Caterino**
Poteri dei sindaci e governo dell'informazione nelle società quotate
- 26. Giuseppina Pizzolante**
Diritto di asilo e nuove esigenze di protezione internazionale nell'Unione Europea
- 27. Vincenzo Caputi Jambrenghi** (*a cura di*)
Effetti economico sociali del federalismo demaniale in Puglia
- 28. Antonio Perrone**
Fatto fiscale e fatto penale: parallelismi e convergenze
- 29. Maria Concetta Parlato**
Le definizioni legislative nel sistema penale tributario
- 30. Antonio Uricchio** (*a cura di*)
Federalismo fiscale: evoluzione e prospettive
- 31. Maria Rosaria Piccinni**
Il tempo della festa tra religione e diritto

Collana del Dipartimento Jonico in “Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture” – Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”

Direttore: Antonio Felice Uricchio

Consiglio Direttivo: Francesco Mastroberti, Giuseppe Tassielli

Comitato Scientifico: Domenico Garofalo, Bruno Notarnicola, Riccardo Pagano, Antonio Felice Uricchio, Maria Teresa Paola Caputi Jambrenghi, Daniela Caterino, Maria Luisa De Filippi, Arcangelo Fornaro, Giuseppe Labanca, Giuseppe Losappio, Francesco Mastroberti, Francesco Moliterni, Concetta Maria Nanna, Fabrizio Panza, Ferdinando Parente, Giovanna Reali, Laura Tafaro, Nicola Triggiani.

Comitato di Redazione: Aurelio Arnese, Giovanni Bianco, Annamaria Bonomo, Mario Aulenta, Lucianna Cananà, Nicolò Giovanni Carnimeo, Maria Casola, Ernesto Cianciola, Carlo Cusatelli, Annunziata de Felice, Gabrele Dell’Atti, Cira Grippa, Nicolaia Iaffaldano, Michele Indellicato, Antonio Leandro, Stella Lippolis, Pamela Martino, Pierluca Massaro, Patrizia Montefusco, Paolo Pardolesi, Francesco Perchinunno, Armando Regina, Pietro Alexander Renzulli, Angelica Riccardi, Giuseppe Sanseverino, Luigi Santacroce, Maria Laura Spada, Paolo Stefanì, Maurizio Sozio, Giuseppe Tassielli, Stefano Vinci, Umberto Violante.

Il presente volume è stato sottoposto, ai sensi del regolamento della Collana del Dipartimento Jonico in Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture dell’Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”, ad una procedura di valutazione basata sul sistema di *Peer Review* a “doppio cieco”.

Gli atti della procedura di revisione sono consultabili presso la segreteria del Dipartimento Jonico.

Indice

PRESENTAZIONE

Prof. Antonio Uricchio, <i>Magnifico Rettore dell'Università di Bari dal 1 novembre 2013,</i> <i>già Direttore del Dipartimento Jonico</i>	17
---	----

SALUTI

Prof. Corrado Petrocelli, <i>Magnifico Rettore dell'Università di Bari fino al 31 ottobre 2013</i>	23
--	----

Contrammiraglio Guido Rando, <i>Comandante della Scuola Sottufficiali della Marina Militare</i> <i>"Lorenzo Bezzi" di Taranto</i>	25
--	----

Ammiraglio di Squadra Gerald Talarico, <i>Ispettore delle Scuole Marina Militare</i>	29
--	----

RELAZIONI

Gualtiero Mattesi

Contrammiraglio Ex Vice Comandante Operazione "Atalanta"

LA PIRATERIA SOMALA: INQUADRAMENTO STRATEGICO E OPERATIVO

1. Il contesto geostrategico	35
2. Il modello d'affari dei privati.	38
3. Le operazioni di antipirateria.	40
4. Conclusioni	44

Giuseppe Marino

Professore associato di diritto tributario. Università statale di Milano

**LA PIRATERIA E LE ISOLE DEL TESORO:
IL CONTRASTO DEI PARADISI FISCALI
NEL DIRITTO INTERNAZIONALE**

1. Introduzione	47
2. Paradisi fiscali, paradisi societari e paradisi bancari	48
3. La nuova frontiera dei paradisi “penali”: il riciclaggio	50
4. Dalle misure di contrasto unilaterali a quelle internazionali	53
5. La recente evoluzione del quadro internazionale di riferimento	57
6. Le misure di contrasto internazionali disegnate per i paradisi bancari e penali	59
7. Le isole del tesoro della pirateria marittima somala e le specifiche misure di contrasto internazionali	62

Michele Carbone

Generale Guardia di finanza

Luigi Petese

Capitano Guardia di finanza

Comando generale Guardia di Finanza

**IL MONITORAGGIO DEI FLUSSI FINANZIARI
NELL'ORDINAMENTO GIURIDICO**

1. Premessa: la globalizzazione finanziaria	67
2. Gli studi della <i>One Earth Future Foundation</i>	69
3. La pirateria terroristica	71
4. Il riciclaggio	72
4.1. La disciplina preventiva	73
4.2. Le segnalazioni di operazioni sospette	75
4.3. L'analisi finanziaria e criminale	77
5. L' <i>Hawala banking</i>	77
5.1. Segue: modalità di individuazione	79
6. Conclusioni	81

Nicolò Carnimeo

*Professore aggregato di Diritto della Navigazione Dipartimento Jonico
Università degli Studi di Bari*

**NUOVI SCENARI DELLA PIRATERIA IN AFRICA.
MISURE DI PREVENZIONE E CONTRASTO A BORDO,
ISPS CODE E BEST MANAGEMENT PRACTICES**

1. Premessa	83
2. L'azione di prevenzione e contrasto a bordo	84
3. Il Golfo di Guinea, nuovo scenario della pirateria.	88

Fabio Caffio

Amm. Isp. (aus.), Esperto di Diritto Internazionale Marittimo

**GLI STRUMENTI INTERNAZIONALI
PER LA LOTTA AI PIRATI E LA PROTEZIONE
DEL TRAFFICO MARITTIMO**

1. La nozione consuetudinaria e pattizia di pirateria	91
2. L'azione del Consiglio di Sicurezza contro la pirateria del Corno d'Africa in favore della libertà dei traffici marittimi	100
3. Misure aggiuntive rispetto alla protezione navale	101
4. I Nuclei di Protezione Militare (NMP)	107
5. Le guardie armate private	111
6. Conclusioni	113

Antonio Leandro

*Professore aggregato di Diritto internazionale, Dipartimento Jonico
Università degli Studi di Bari*

**TRASFERIMENTO DI ARMI AI PIRATI: RIFLESSIONI
SUL FENOMENO NEL DIRITTO INTERNAZIONALE**

1. Premessa e ambito dell'indagine	117
2. La destinazione delle armi ai pirati nel contesto della lotta contro il traffico illecito delle armi	119
3. La destinazione delle armi ai pirati alla luce dell'art. 101 della CNUDM.	123
4. Conclusioni	127

Alessandro Ranieri

*Avvocato. Dottore di ricerca in Diritto internazionale
e dell'Unione europea - Università degli Studi di Bari*

**LA CONDOTTA OFFENSIVA NELLA PIRATERIA
MARITTIMA MODERNA**

1. Premessa	129
2. Gli atti illeciti di violenza, sequestro e rapina contemplati nell'art. 101, lett. a) della Convenzione di Montego Bay	131
3. <i>Segue</i> : la pirateria “tradizionale” e le ipotesi di violenza terrestre	135
4. Gli atti di partecipazione volontaria agli atti di pirateria	141
5. La facilitazione e l'incitamento al compimento di un assalto piratesco	146
6. Conclusioni	148

Danila Certosino

*Professore a contratto di Procedura penale Dipartimento Jonico
Università degli Studi di Bari*

**LE AZIONI DI CONTRASTO ALLA PIRATERIA
MARITTIMA: PROFILI PROCESSUALI**

1. Il reato di “pirateria marittima”: definizione e inquadramento giuridico	151
2. Le strategie difensive per la difesa dei mercantili italiani: l'im- barco dei nuclei militari di protezione con funzioni di polizia giudiziaria	155
3. La peculiare disciplina delle misure precautelari e cautelari nei confronti dei pirati	157

Gianluca Denora

*Avvocato. Dottore di ricerca in diritto penale e criminalità organizzata,
Professore a contratto di diritto penale e di criminologia
Università degli Studi di Bari*

**PIRATERIA NAVALE:
PREGI E DIFETTI DEL MODELLO ITALIANO**

1. Premessa	161
2. La nozione di pirateria	162
3. La pirateria navale	163
4. Problemi di tipicità.	164
5. La pirateria come crimine	165
6. <i>Minima</i> sugli interessi tutelati	168
7. Conclusioni	170

ANTONIO URICCHIO
*Magnifico Rettore dell'Università di Bari dal 1 novembre 2013,
già Direttore del Dipartimento Ionico*

Presentazione

L'allargamento dei mercati su scala globale ha determinato un mutamento del contesto entro cui la criminalità organizzata opera e ha dato così impulso a nuove forme di illegalità. Come il mercato, anche il crimine diviene quindi "globale", travalicando i confini del singolo Stato e tendendo a localizzare le attività più "rischiose" in Stati "canaglia" o quanto meno aventi legislazione o apparati giudiziari morbidi o inadeguati. È quanto accaduto con riguardo alla pirateria e al riciclaggio dei relativi proventi. Fenomeno antico e sotto certi aspetti "epico", la pirateria assume attualmente una dimensione del tutto "nuova", associando a tecniche di aggressione di navi, del tutto tradizionali, strategie di gestione e di impiego delle somme ottenute a titolo di riscatto, sempre più complesse e sofisticate. Mentre il fenomeno delle aggressioni a navi mercantili riguarda i mari prospicienti paesi poveri come la Somalia (ma anche la Guinea, la Nigeria, ecc.), il trasferimento ed il riciclaggio dei denari ottenuti con tali pratiche ha luogo in Stati ben più ricchi e maggiormente vocati a pratiche di carattere finanziario talora innovative e spregiudicate. La nuova pirateria si avvale così sia di abili pescatori o marinai, come di offshore banking e di società fiduciarie. Lo stretto legame tra attività nei mari e attività finanziaria di riciclaggio del denaro ottenuto con i riscatti e le ruberie emerge appieno dagli studi e dalle indagini compiute da organismi internazionali (Onu, Comitato economico e sociale europeo CESE dell'Unione europea) e dalle autorità giudiziarie nazionali le quali evidenziano la fitta rete di rapporti e di transazioni finanziarie poste in essere da tanti soggetti anche insospettabili. Oltre ai tantissimi spalloni e corrieri di valuta impiegati dagli stessi signori della pirateria, operano nella ripulitura del denaro ottenuto dai riscatti prestanomi, più o meno consapevoli, esperti finanziari e societari, consulenti di vario tipo, società offshore e società di ammi-

nistrazione di patrimoni. A valle di tale fenomeno, vi sono poi coloro che completano la ripulitura del denaro in attività apparentemente lecite producendo redditi magari sottratti a tassazione.

L'idea che la pirateria possa essere contrastata non solo con misure militari e di polizia ma con interventi forti tesi a smantellare le reti finanziarie dei privati appare oggi largamente condivisa e soprattutto ispira azioni concrete da parte degli organi di governo internazionali e nazionali. Come sottolineato dal CESE in occasione della sessione plenaria del 24 gennaio 2013, "the first step should be better tracking of financial flows and the setting up of an EU blacklist of institutions involved in piracy money laundering" said Dr. Budimo, adding that "some of the ransom money that may have been deposited in EU banks must be traced and confiscated". Tracciabilità dei mezzi finanziari, censimento degli operatori finanziari "canaglie" coinvolti nel riciclaggio dei proventi della pirateria, confisca delle somme provenienti da riscatti eventualmente depositate nelle banche dell'UE appaiono strumenti indispensabili. È di tutta evidenza come essi presuppongano un forte impulso della cooperazione di polizia e giudiziaria tra i diversi Stati. Invero, già da alcuni anni, le Nazioni Unite hanno affrontato la questione, adottando il Piano di Azione globale contro il crimine organizzato transnazionale e quindi la Convenzione (meglio nota come di Palermo), ratificata dall'Italia con la legge 16 marzo 2006, n. 146. Gli impegni assunti dai Paesi firmatari possono essere così sinteticamente elencati: 1) l'incriminazione in ciascuna legislazione dei reati di partecipazione ad associazione criminale, corruzione, riciclaggio di denaro ed intralcio alla giustizia; 2) previsione della responsabilità, oltre che delle persone fisiche, di società e enti; 3) predisposizione di misure di contrasto contro il riciclaggio ed i proventi di attività criminali; 4) rafforzamento della cooperazione in ordine al trasferimento di giudizi, all'extradizione, al sequestro ed alla confisca dei beni costituenti profitto dei reati o provenienti dagli stessi; 5) incentivazione della prevenzione e delle azioni di contrasto dei crimini globali fornendo, ove necessario, sostegno economico ai Paesi.

In linea con tale disciplina è anche il lavoro del G.A.F.I. (Gruppo d'Azione Finanziaria Internazionale o Financial Action Task Force). Tale organismo intergovernativo, istituito dagli organi di governo dei Paesi più industrializzati (G7) nel luglio 1989, allo scopo di mo-

monitorare l'andamento del fenomeno criminoso negli Stati membri e sviluppare politiche contro il riciclaggio di denaro sporco a livello nazionale e internazionale, nei diversi documenti, ha invitato gli Stati nazionali a limitare l'uso del contante, potenziare gli strumenti di tracciabilità del denaro, a prevedere obblighi di segnalazione delle operazioni sospette da parte di professionisti e istituti bancari, di identificazione della clientela e documentazione dei diversi rapporti attraverso strumenti informatizzati, a potenziare la collaborazione tra autorità nazionali di polizia e finanziaria, ecc. In forza di tali raccomandazioni, l'Unione Europea ha adottato più direttive poi attuate dai diversi Stati membri, con provvedimenti legislativi particolarmente articolati e di dettaglio¹.

È di tutta evidenza che l'insieme delle disposizioni sul reato transnazionale può essere utilizzato per fenomeni criminali più tradizionali (come il traffico di droga per cui era stata probabilmente concepita) ma anche per i fenomeni di pirateria e di riciclaggio dei relativi proventi.

L'approfondimento dei riflessi finanziari del fenomeno della pirateria appare quindi di fondamentale importanza anche e soprattutto per tentare di rendere più efficaci le operazioni di controllo dei mari e di contrasto ad una delle più gravi piaghe che affligge il settore dei traffici marittimi. Il convegno, tenutosi a Taranto presso la Scuola Sottufficiali della Marina Militare 'Lorenzo Bezzi' il giorno 11 marzo 2013, costituisce un importante momento di riflessione, peraltro impreziosito da testimonianze anche dirette, come quella dell'Ambasciatore della Repubblica Somala in Italia, S.E. Nur Hassan Hussein, dell'Ammiraglio di Squadra Ermenegildo Ugazzi, Comandante in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto, e dell'Ammiraglio di Squadra Gerald Talarico, Ispettore delle Scuole della Marina Militare. Realizzato grazie alla collaborazione tra l'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" e la Scuola

¹ Tra i numerosi interventi della dottrina, si segnalano E. FISICARO, *Antiriciclaggio e terza direttiva UE: obblighi a carico dei professionisti intermediari finanziari e operatori non finanziari alla luce del D.Lgs. 213/2007*, Milano 2008. S. CAPOLUPO, M. CARBONE, G. STURZO, *Antiriciclaggio - Obblighi dei professionisti, intermediari e altri soggetti*, Milano 2011. Si vedano poi i contributi apparsi sulla rivista "antiriciclaggio e 231/2001".

Sottufficiali della Marina Militare, il convegno si colloca all'interno di un intenso programma di attività seminari del corso di laurea in *Scienze e Gestione delle Attività Marittime*, facendo seguito ad altre due importanti convegni sempre sul tema della pirateria e ad un ampio e pregevole volume pubblicato nella collana della II Facoltà di Giurisprudenza dell'Ateneo di Bari.

La profondità e l'autorevolezza delle relazioni che si sono susseguite, oltre ad offrire suggestioni straordinarie ai partecipanti al simposio, hanno meritato la pubblicazione nel volume che ho il piacere di presentare e di annoverare nella nuova serie della collana del dipartimento ionico, coniugando inquadramento sistematico e lettura critica dei fenomeni e della disciplina esaminata. L'opera, pur assumendo la veste di atti del convegno, appare un'organica riflessione sul tema contribuendo in modo significativo all'esplorazione di un'area ancora poco conosciuta. Essa pertanto appare certamente utile ai lettori per l'analisi del tema anche in considerazione della sua attualità e complessità, costituendo una dimostrazione evidente della felice sinergia tra Accademia e Marina Militare in terra ionica non solo nella progettazione e realizzazione di percorsi formativi ma anche nella capacità di misurarsi su questioni concrete e delicate.

Per tutto ciò che è stato realizzato, va il mio personale ringraziamento, oltre che a tutti gli Autori, per i loro contributi rigorosi e completi, al Magnifico Rettore prof. Corrado Petrocelli, agli Ammiragli Lorenzo Spagnuolo, Cristiano Bettini, Gerald Talarico, Giuseppe De Giorgi, Vittorio Cusmai e Guido Rando per avere creduto nel progetto, senza esitazioni e incertezze e con sincera convinzione ed entusiasmo. Ringrazio, infine, le dottoresse Lucia Pellegrino e Anna Pastore per la loro passione e competenza.

SALUTI

PROF. CORRADO PETROCELLI

Magnifico Rettore dell'Università di Bari fino al 31 ottobre 2013

La pirateria costituisce un fenomeno complesso che presenta particolare rilevanza sia per il settore della navigazione e commerciale, sia per quello finanziario e tributario. Secondo recenti stime dell'OCSE, il costo diretto della pirateria (intendendo per tale le somme pagate per riscatti ai pirati) è esorbitante: circa 7 miliardi di dollari statunitensi all'anno su scala mondiale. A tale costo si aggiunge quello indiretto che le compagnie sopportano per i maggiori premi assicurativi e quelli per la sicurezza (altri 5 milioni di euro). Se poi si considera che “il tesoro” dei pirati si dirige verso “isole” dove le imposte non sono pagate (paradisi fiscali) e dove esso alimenta circuiti finanziari illegali (riciclaggio), i costi finanziari addirittura si triplicano.

Ovviamente non sono quantificabili i costi sociali e quelli che le famiglie dei marittimi rapiti o di quelli civili e militari impegnati nelle attività di contrasto sopportano (e qui il pensiero va ai militari pugliesi Girone e Latorre). Né tantomeno la morte di alcune vittime può essere accettata come un “danno collaterale” nella lotta alla pirateria. Solo 2012 in tutto il mondo i pirati hanno ucciso sei marittimi e ne hanno presi in ostaggio 448. Da qui l'esigenza di rafforzare le azioni di contrasto, prorogando certamente fino al 2014 (e magari anche oltre) il mandato della forza navale dell'UE in Somalia (EU-NAVFOR-ATALANTA) ed estendendo anche l'area di intervento in modo da includere l'Africa occidentale. Come efficacemente evidenziato da Anna Bredima, vice presidente Comitato economico e sociale europeo (CESE UE), “l'attuale presenza navale nell'Oceano indiano può essere paragonata al pattugliamento di un'area grande quanto l'Europa con 20 auto della polizia” Sempre secondo il rapporto CESE su “La pirateria marittima: potenziare la risposta dell'UE” approvato il 17 gennaio 2013, occorre che le misure militari devono

andare di pari passo con un'azione risoluta intesa a smantellare le reti finanziarie dei pirati.

Il convegno odierno costituisce una straordinaria occasione per approfondire tali problematiche, nel passato sottovalutate se non addirittura ignorate e ripensare a soluzioni condivise fra le forze armate e la comunità accademica. Ancora una volta la stretta sinergia tra Università di Bari "Aldo Moro" e la Scuola sottufficiali di Taranto ha consentito di riunire qui esperti di grandissimo valore direttamente impegnati sul campo (o meglio nei mari del mondo). La presenza di Sua eccellenza l'Ambasciatore di Somalia in Italia non solo impreziosisce il convegno, dando atto di un impegno scientifico che in passato si è concretizzato in altri due convegni e in un volume di particolare pregio, curato dal prof. Antonio Uricchio ed inserito nella collana della II facoltà di giurisprudenza di Taranto, ma induce a verificare strategie di intervento che possano rivelarsi efficaci e debellare tale nefasto fenomeno.

In questa prospettiva, comprendere i percorsi dei flussi finanziari in modo da intercettarli, confiscarli o recuperarli tassazione costituisce un percorso obbligato efficace quanto e più delle azioni di polizia e di carattere militare. Scoprire dov'è l'isola del tesoro deve rappresentare una priorità assoluta nelle azioni di contrasto degli Stati di tutti il mondo, compresi quelli aventi regimi fiscali privilegiati. La lotta alla pirateria, fenomeno criminale in costante crescita, può funzionare solo se tutti gli Stati modificano i propri ordinamenti interni in materia penale, inserendo e punendo il crimine di pirateria e i relativi reati di carattere finanziario, disponendo la confisca e/o la tassazione di tutti i proventi diretti o indiretti conseguiti (così anche Consiglio di sicurezza, intervenuto con la risoluzione n. 2015 adottata all'unanimità il 24 ottobre 2012).

C.A. GUIDO RANDO
*Comandante della Scuola Sottufficiali della Marina Militare
"Lorenzo Bezzi" di Taranto*

Generalmente, ci accorgiamo che un problema esiste solo quando ci coinvolge direttamente.

Così, quando nel gennaio di due anni fa lo Stato Maggiore della Marina decise, inaspettatamente, di candidarmi per l'incarico di vice comandante dell'Operazione "Eunavfor ATALANTA" (si tratta della missione navale in Oceano Indiano e nel Golfo di Aden dell'Unione europea, finalizzata al contrasto della pirateria, alla quale partecipano con propri assetti navali diversi paesi dell'Unione), e cominciai ad interessarmi del fenomeno della pirateria nelle acque della Somalia (che già ci aveva pesantemente colpito, con i sequestri di alcune nostre unità mercantili, poi rilasciate dietro pagamento di cospicui riscatti) non immaginavo che il fenomeno avesse assunto quelle dimensioni, e quanto elevato ed immanente fosse il rischio che ogni giorno centinaia di navi mercantili affrontavano percorrendo quel tratto di mare che, come un imbuto, convoglia il traffico commerciale marittimo tra il Mar Rosso e L'Oceano indiano (traffico dal quale, è bene non dimenticarlo, dipende in misura sostanziale la nostra economia, il nostro benessere, il nostro stesso stile di vita...).

Grazie all'esperienza (o all'attitudine mentale) derivante da oltre trent'anni di vita in Marina (ove spesso si è costretti a "cambiar mestiere" ogni volta che si cambia incarico e sede, dovendosi per la prima volta occupare di problematiche delle quali si conosce poco o nulla) mi è tornato utile il "metodo" utilizzato negli Stati Maggiori per informare i superiori gerarchici su un determinato argomento, che suggerisce, prima di addentrarsi nell'analisi di situazioni complesse e nella proposta di linee d'azione risolutive, di individuare l'origine del problema, ossia dove, quando e perché il problema si è generato.

Per la pirateria somala l'origine del problema ha sicuramente una data ed un evento, universalmente riconosciuti: il gennaio 1991 e la caduta del regime di Siad Barre, l'inizio del caos con i vari signori della guerra tesi ad accaparrarsi il controllo di risorse e traffici di vario genere, le decine di migliaia di morti dovuti sia alla guerra civile che alle carestie, il fallimento delle missioni dell'O.N.U. con il correlato tributo di sangue pagato dai contingenti militari inviati sul territorio somalo (compreso il nostro), l'ascesa ed il declino di nuovi poteri locali che controllavano ben poco del territorio e della popolazione, i tentativi d'influenza di altri paesi, e le più recenti infiltrazioni di gruppi e movimenti d'ispirazione islamista e jihadista.

Insomma, una situazione di scarso o nullo controllo del territorio da parte di un'autorità legittima, condizione ideale per il prosperare di traffici ed attività illecite, sia da parte di bande locali sia da parte di attori esterni: in queste situazioni di caos c'è sempre qualcuno pronto ad approfittarne, e non appaiono infondate le accuse relative allo smaltimento illegale di rifiuti tossici provenienti da paesi occidentali sul litorale della Somalia, e allo sfruttamento indiscriminato delle acque costiere somale (un tempo ricchissime di fauna ittica) da parte delle flotte pescherecce d'altura di nazioni europee e dell'estremo oriente ...

Qualcuno fa risalire a tali cause la nascita della pirateria, quasi come azione di rivalsa da parte di romantici bucanieri, ex pescatori, contro i "cattivi" stranieri che depredavano le risorse del popolo somalo: non sono in grado di dire se effettivamente fosse così, almeno all'inizio, quando si sequestravano pescherecci, e non petroliere cariche di greggio provenienti dal Golfo Persico: è difficile riuscire a discriminare la verità, quando l'informazione "di prima mano" scarseggia e le opposte propagande forniscono versioni dei fatti difficilmente riscontrabili. Quello che so con certezza è che la pirateria che mi son trovato a fronteggiare nel primo semestre del 2011 appariva come una formidabile macchina imprenditoriale, con un'organizzazione complessa ed efficace, fatta, a somiglianza della "cupola" mafiosa, di diversi livelli organizzativi che andavano dagli "operativi", il livello più basso, i pirati veri e propri che si lanciavano all'abbordaggio delle navi mercantili sui loro motoscafi veloci ("skiffs"), agli equipaggi delle imbarcazioni più grosse di supporto (i c.d. "whaler", grossi barconi deputati al trasporto di carburante

per gli skiffs e degli “attrezzi del mestiere”: scale, rampini, armi di vario genere), le “guardie”, ossia i carcerieri (non necessariamente di estrazione “piratesca” o marinara) incaricati di sorvegliare gli equipaggi dei mercantili catturati tenuti come ostaggi in attesa del riscatto (spesso deprestandoli di beni ed effetti personali, soldi, cellulari, etc), e salendo via via nella scala gerarchico-criminale, ai finanziatori/sponsor, sorta di imprenditori che investivano il provento di precedenti imprese piratesche finanziando il “supporto logistico” agli “operativi” (imbarcazioni, motori fuoribordo, automezzi, armi, viveri per i pirati, le guardie e gli ostaggi, khat, etc.), e poi gli intermediari, i negozianti (quelli che contattavano l’armatore per chiedere il riscatto), etc. (facile immaginare che quanto più lunga e popolata era la “filiera”, tanto maggiore doveva essere l’entità del riscatto per assicurare ad ognuno il compenso pattuito...); insomma, un’organizzazione criminale potente e sofisticata, con ramificazioni internazionali, potendosi avvantaggiare di oltre vent’anni di “diaspora” somala che ha prodotto comunità numerose e ben radicate in diversi paesi dell’Europa e dell’America settentrionale.

Tante volte, dalla sala operativa del Quartier Generale di Northwood, nella periferia di Londra, tirando un sospiro di sollievo quando l’ultima nave mercantile che aveva subito l’attacco dei pirati comunicava di essere in salvo perché i pirati avevano desistito o non erano riusciti a salire a bordo o era giunto in tempo il soccorso delle nostre unità o velivoli militari, mi sono chiesto chi erano i nostri avversari, e dove erano: se realmente erano quei personaggi in maglietta e shorts, ciabatte di plastica ai piedi, con il kalashnikov o il lancia-granate a tracolla, a migliaia e migliaia di chilometri di distanza, sugli assolati litorali dell’Africa orientale, di fronte alle decine di navi sequestrate con i loro equipaggi, o piuttosto tanto più vicini a noi, negli edifici avveniristici scintillanti di cristallo ed acciaio della City londinese, o in ancor più arditi e lussuosi grattacieli delle metropoli degli Emirati, ove probabilmente distinti personaggi in eleganti gessati contrattavano per loro conto riscatti milionari per rilasciare quelle navi e quegli equipaggi. Allora appariva chiaro a tutti che per risolvere definitivamente il problema della pirateria somala non bastava combatterne “gli effetti” proteggendo sul mare il traffico mercantile ed i convogli di aiuti umanitari diretti alla popolazione somala: bisognava intervenire sulle cause, sull’anarchia che regnava

in Somalia, sulla società civile, cercando di evitare che la pirateria divenisse l'unica opportunità di riscatto, o di sopravvivenza, per i giovani somali (quante analogie con il reclutamento di giovani mafiosi o camorristi nelle aree sociali più degradate delle nostre città!); in altri termini, la soluzione del problema della pirateria somala non era sul mare, ma a terra.

Lo sforzo della Comunità internazionale, ed in particolare delle marine militari da sempre “in prima linea”, ha sicuramente prodotto i suoi frutti: il fenomeno della pirateria non è stato eradicato, ma è sicuramente sotto controllo: gli attacchi ed i sequestri sono diminuiti considerevolmente, e sono mesi ormai che non si verifica un sequestro ad opera di pirati nelle acque somale: gli ostaggi nelle mani dei pirati, che erano svariate centinaia quando assunsi l'incarico di Vice Comandante di Eunavfor ATALANTA, sono ormai poche decine (sempre troppi, e sottoposti a privazioni di ogni genere), e spero che siano restituiti al più presto ai loro affetti e alla loro dignità. La Somalia sembra avviata ad un percorso di riconciliazione e di stabilità, uniche condizioni che possano consentire la ripresa di una vita “normale”, il ripristino della legalità, il consolidamento di istituzioni statali che prendano in carico la tutela delle risorse naturali che appartengono all'unico legittimo proprietario, il popolo della Somalia, ed assicurino l'esercizio della sovranità e la salvaguardia del diritto internazionale: in questo percorso la Comunità internazionale ed in particolare l'Italia, che ha sicuramente più di altri paesi un legame storico e culturale con la Somalia, dovrà continuare a sostenere le istituzioni somale: e non ho dubbi che le “nostre” istituzioni, la Marina militare e l'Università di Bari faranno, nei rispettivi settori di competenza, la loro parte.

AMM. SQ. GERALD TALARICO
Ispettore delle Scuole Marina Militare Italiana

Il 2012 è stato per l'Italia un anno non facile e non lo sarà neanche il 2013 vuoi per la crisi economica mondiale vuoi per la stabilità del sistema internazionale. Mi riferisco all'Afghanistan, al ravvivarsi della crisi israelo - palestinese, alle scosse d'assestamento successive al risveglio arabo ed alle numerose dispute territoriali che coinvolgono le potenze emergenti dei Paesi BRICS (Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa), ma anche alla persistenza, focalizzata in particolare nell'Oceano Indiano, dei fenomeni pirateschi di cui oggi ci occupiamo. Il quadro complessivo è dunque affetto da grande incertezza e questo è particolarmente sensibile per un Paese come il nostro, che è un attivo e convinto promotore della stabilità internazionale e della pace e che su di esse basa la propria prosperità.

In questo difficile scenario la Marina concorre efficacemente alla salvaguardia degli interessi italiani, ovunque questi siano minacciati.

Il mare è, infatti, fattore determinante per la stabilità internazionale e per la nostra prosperità e sicurezza.

Il mondo è oggi avvolto da una fitta rete di flussi economici, strategici, culturali e comunicativi, che ha avvicinato vertiginosamente le diverse aree del pianeta, rendendole sempre più interdipendenti. È la globalizzazione. In questo nuovo scenario, il mare ha accresciuto il suo tradizionale ruolo di elemento di congiunzione; oggi oltre tre quarti del commercio mondiale si svolge per mare. L'Italia ne avverte le conseguenze in maniera più marcata di altri Paesi, in virtù della sua forte connotazione marittima e della sua economia di trasformazione, fortemente dipendente dall'import-export: la nostra penisola, infatti, è immersa al centro del Mediterraneo, un bacino cruciale per il commercio mondiale, attraverso il quale scorre il 20% delle merci globali, nonostante esso rappresenti appena l'1% della superficie acquee del pianeta. Siamo il primo Paese in Europa per

volume d'importazioni via mare (185 milioni di tonnellate di merci) ed al terzo posto nelle esportazioni. Con circa 1.600 navi, la nostra flotta mercantile è l'undicesima nel mondo e la quarta in Europa. Questi pochi dati sono più che sufficienti per rendere l'idea di quanto la nostra prosperità e il nostro stesso sostentamento dipendano dal libero uso del mare, dalla possibilità d'importare le materie prime e le risorse energetiche di cui abbiamo bisogno e d'esportare in tutto il mondo i beni che produciamo. È per noi vitale preservare la fitta rete marittima, fatta di scambi commerciali e di relazioni economiche, culturali, sociali e politiche con gli altri Paesi. Il mare è stato e resta un elemento indispensabile per il nostro benessere ed è quindi per noi fondamentale che esso rimanga un patrimonio liberamente fruibile da tutti, perché tutti possano prosperarvi nel reciproco rispetto, in pace ed in sicurezza. Un luogo che possa unire e non dividere. Esso è, tuttavia, testimone quotidiano di un ampio e preoccupante spettro di attività illecite, che spaziano dal terrorismo internazionale al traffico di esseri umani, di armi e di droghe; dall'inquinamento privo di ogni scrupolo, alla pirateria. La sicurezza marittima — intesa nel più ampio e trasversale significato di garanzia del libero uso del mare e di effettività del diritto internazionale, di tutela delle attività lecite, contrasto di quelle illecite e salvaguardia della più generale sicurezza della navigazione — costituisce dunque un interesse vitale per il nostro Paese.

Uno dei principali compiti della Marina è quindi la salvaguardia delle aree di nostro primario interesse strategico, contribuendo dal mare alla sicurezza ed alla stabilità anche su terra, nella regione di quel "Mediterraneo allargato" che si estende ad ovest, in Oceano Atlantico, sino al Golfo di Guinea — teatro anche esso di fenomeni di pirateria — e ad est dal Mar Nero, sino ad includere il Golfo Persico e l'Oceano Indiano dove la pirateria ha oggi la massima diffusione. Si tratta di uno sforzo formidabile, che travalica le capacità delle singole nazioni e richiede pertanto un impegno congiunto, flessibile e costante, capace di assumere forme diverse nelle differenti dimensioni interforze, interagenzia e multinazionale. Da queste incalzanti ed ineludibili esigenze derivano l'attualità e l'importanza del ruolo della Marina, non solo per assicurare la difesa marittima del territorio nazionale, ma anche per garantire il benessere della collettività, concorrendo attivamente alla crescita ed allo sviluppo del Paese ed

al rafforzamento di relazioni amichevoli con le altre nazioni. Le navi sono ambasciatrici dell'Italia: le navi come proiezione del Paese, non solo come strumento militare ma anche come veicolo per divulgare la nostra cultura, diffondere la conoscenza delle nostre capacità tecnologiche e per promuovere i nostri interessi economici, in sinergia con il mondo industriale, mercantile e marittimo. La strategia della Marina, coerentemente inserita nel contesto interforze ed in quello europeo ed atlantico, si articola su due direttrici principali: la sorveglianza del mare e la difesa degli spazi marittimi da un lato, e la proiezione di capacità per intervenire là dove necessario dall'altro. Da sempre, la Marina persegue questi obiettivi con un approccio orientato al dialogo ed alla cooperazione, il modo migliore per sviluppare la fiducia reciproca e migliorare la collaborazione con i diversi interlocutori. Un'efficace e continua sorveglianza del mare e dal mare è un requisito fondamentale per individuare per tempo le minacce alla sicurezza marittima ed identificarne la provenienza. Si tratta di un compito impegnativo, per il quale c'è bisogno di uno strumento moderno ed efficiente, quale quello che la Marina, tra le molte difficoltà derivanti dal contesto economico, sta progressivamente realizzando con soluzioni innovative e l'adozione di sistemi all'avanguardia, spesso in collaborazione con le principali Marine europee.

La Marina è da sempre impegnata su più fronti, a tutela degli interessi italiani. Molte le operazioni internazionali nelle quali ha svolto un ruolo di primissimo piano. In particolare, le nostre navi si sono inoltre avvicinate nei dispositivi di superficie permanentemente attivati dalla Nato e dall'Unione europea, garantendo la presenza continuativa di un'unità nei due gruppi navali. Questi gruppi sono impegnati nel contrasto della pirateria nelle acque del Corno d'Africa e dell'Oceano Indiano, dove la Nato e l'Unione europea conducono rispettivamente le operazioni Ocean Shield ed Atalanta, a tutela di un flusso del traffico mercantile marittimo che è vitale per la salute dell'economia dell'intero pianeta. Proprio in questo contesto, così cruciale e delicato, il comando del gruppo europeo nel 2012 è stato affidato ad un ammiraglio italiano, mentre nel mese di dicembre u.s. un altro nostro ammiraglio ha assunto quello della Nato e lo manterrà per tutto il primo semestre del 2013. La Marina ha inoltre avviato l'impiego dei "Nuclei militari di protezione", composti da fucilieri della Forza da Sbarco imbarcati sulle nostre navi mercantili,

per difenderle durante il transito nelle acque considerate a rischio di attacchi di pirati. Al momento, ben quindici nuclei del reggimento San Marco sono stati addestrati a questo scopo, per assicurare la presenza continuativa di almeno dieci di essi in zona d'operazioni. È stato soddisfatto oltre l'80% delle richieste di scorta avanzate dagli armatori nazionali assolvendo nel solo 2012 ben 125 missioni nonché prevenendo numerosi tentativi di sequestro al fine della sicurezza del nostro commercio marittimo. Due di questi fucilieri, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, erano imbarcati a protezione del mercantile *Enrica Lexie*: un caso giuridico complesso che riguarda il diritto internazionale e la tutela dei militari in missione all'estero e che troverà auspicabilmente positiva soluzione nell'interesse di tutte le nazioni impegnate nel contrasto alla pirateria, ivi compresa l'India.

Da ultimo per completare il quadro informativo la Marina svolge molteplici ulteriori attività operative ed addestrative quali:

- l'operazione Nato ISAF in Afghanistan e l'operazione UNIFIL nel Sud del Libano;
- l'operazione MFO in Sinai che vede impegnati dal lontano 1982 tre pattugliatori costieri per garantire la sicurezza della navigazione nello stretto di Tiran;
- in Mediterraneo l'operazione navale antiterrorismo della NATO, denominata *Active Endeavour*, e la partecipazione continuativa al gruppo NATO di contromisure mine;
- la riattivazione dei porti Libici di Tripoli, Al Khums e Sirte;
- la Vigilanza Pesca ed il controllo dei flussi migratori nello stretto di Sicilia;
- molteplici esercitazioni a carattere nazionale e Nato nonché a carattere internazionale, in particolare con i paesi rivieraschi della sponda sud del Mediterraneo ed i paesi rivieraschi dell'Adriatico allo scopo di sviluppare e consolidare un clima di mutua fiducia e cooperazione;
- attività idrografiche ed oceanografiche in collaborazione con istituti di ricerca nazionali (istituto di scienze marine, istituto nazionale di geofisica e vulcanologia) ed internazionali e di recente con l'istituto idrografico tunisino per aggiornare in particolare la batimetria di zone pericolose per la navigazione quali il banco Talbot ed il banco Silvia nello stretto di Sicilia.

Il Dipartimento Jonico in “Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture” (DJSGE) è il primo dipartimento dell’Università degli Studi di Bari “Aldo Moro” con sede a Taranto. Esso nasce dall’aggregazione di docenti e ricercatori della II Facoltà di Giurisprudenza, della II Facoltà di Economia, dei corsi di laurea in Scienze della Formazione (Facoltà di Scienze della Formazione) e in Scienze Infermieristiche (Facoltà di Medicina) di Taranto intorno a tematiche di ricerca e di formazione rispondenti alla vocazione mediterranea dell’area ionica: ambiente, tutela della salute e del territorio, diritti ed economie del mare, valorizzazione dei saperi e delle culture dello spazio euro-mediterraneo.

Antonio Uricchio, Magnifico Rettore dell’Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”. Ordinario di Diritto tributario, insegna nei corsi di laurea di giurisprudenza di Bari e di Taranto e di economia di Bari e di Taranto. Già Direttore del Dipartimento Jonico in “Sistemi giuridici ed economici del Mediterraneo: società, ambiente, culture”. Autore di 7 monografie, 20 curatele, oltre 200 articoli su riviste scientifiche su temi di finanza pubblica, diritto tributario, politiche ambientali.

ISBN 978-88-6611-321-8



9 788866 113218

€ 20,00