

## Le minacce del terrorismo marittimo nel Mediterraneo allargato

**Author :** Matteo Pugliese

**Date :** 18 Dicembre 2019



Il contesto geopolitico del *Mare nostrum* vive scenari sempre più turbolenti, sommati all'instabilità circostante, con la parabola dello Stato Islamico sconfitto militarmente nella sua dimensione proto-statuale, ma ancora capace di compiere stragi terroristiche nel mondo. Alcune *wilayat* (province) sopravvissute alla caduta del Califfato, come quella del Sinai, costituiscono una minaccia non solo per la sicurezza interna, ma per l'intera comunità internazionale in quanto *safe havens* (santuari). Il rischio terroristico nella sua dimensione marittima è in crescita significativa, come dimostrano gli episodi del 2017 e del 2018. Le maggiori preoccupazioni derivano dalla situazione in Yemen, in Egitto nella penisola del Sinai, in Libia e in Somalia.

Il concetto di **terrorismo marittimo** sconta l'assenza di una definizione internazionalmente condivisa di terrorismo. Tuttavia, la Convenzione di Roma del 1988 per la repressione dei reati contro la sicurezza della navigazione marittima, integrata da protocolli aggiuntivi del 2005, offre un quadro giuridico. L'articolo 3-bis introduce un dettagliato elenco di casi in cui si commette un reato allo scopo di "intimidire una popolazione o di costringere un governo o un'organizzazione internazionale a compiere o ad astenersi dal compiere un atto qualsiasi". Tale disposizione annovera l'uso - contro una nave o a bordo della stessa - di esplosivi, materiale radioattivo o armi BCN, idrocarburi, LNG (gas naturale liquefatto) o imbarcazioni, al fine di provocare la morte o danni corporali o materiali gravi. Si tratta di un concetto che non va confuso con la pirateria, definita dalla Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay (1982) come: "ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o ogni atto di rapina, commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati". Traspare dunque una finalità patrimoniale, divergente da quella del terrorismo marittimo, tesa invece a causare danni e coercizione politica.

Naturalmente il terrorismo marittimo interessa anche il Sud-est asiatico, ma è il cosiddetto **Mediterraneo allargato** a sperimentare una recente impennata di attacchi. Il concetto strategico di Mediterraneo allargato è stato sviluppato dalla dottrina italiana per descrivere quello spazio marittimo in cui si risiedono gli interessi nazionali. Esso comprende non solo il Mar Mediterraneo, bensì anche il Mar Nero, il Mar Rosso, il Golfo Persico, una porzione

dell'Oceano Indiano, nonché dell'Atlantico, nella parte costiera dell'Africa Occidentale, sino al Golfo di Guinea, dove si sviluppano interessi primari con la presenza estrattiva di Eni. Ciò che avviene nel mare è influenzato dalla condizione geopolitica dei territori circostanti, compresi il Sahara, il Sahel, i paesi del Golfo e del Corno d'Africa, del Maghreb e del Mashreq.

La sicurezza del Mediterraneo allargato è affidata a una serie di **missioni navali** dell'Unione Europea e dell'Alleanza Atlantica. L'operazione Sophia (EUNAVFOR Med), lanciata nel 2015 per neutralizzare la tratta dei migranti nel Mediterraneo, l'operazione Atalanta (EUNAVFOR Somalia), finalizzata a prevenire e reprimere gli atti di pirateria nel Corno d'Africa a sostegno delle risoluzioni ONU, l'analoga operazione NATO Ocean Shield e dal 2001 Active Endeavour, sostituita nel 2016 dall'operazione Sea Guardian, con una pluralità di obiettivi di sicurezza nel Mediterraneo, tra cui il contrasto al terrorismo marittimo. È opinione condivisa che il *sea denial* costituisca l'opzione privilegiata nel contrasto ad una **minaccia asimmetrica** di questo genere, potenzialmente estesa anche all'Oceano Indiano, dove transita il 65% del petrolio e il 35% del gas mondiali. Si tratta tuttavia di una minaccia che in determinati contesti può essere arginata non solo da una *blue water navy*, ma anche da una *brown navy*, soprattutto contro obiettivi civili.

Gli **obiettivi** del terrorismo marittimo sono molteplici. L'uso di navi cargo con materiale NBCR per attacchi a terra o nei porti; il trasporto via mare di armi, esplosivi o terroristi, come nel caso del sospetto jihadista egiziano Amir Farid Rizk, "Container Bob", sorpreso nel 2001 a Gioia Tauro in un container diretto in Canada; il dirottamento per chiedere un riscatto con scopo di finanziamento; l'affondamento di cargo in *choke points* per interrompere o bloccare il traffico di una SLOC, come a Malacca, Gibilterra, Bab el Mandeb, Suez, Hormuz, il Bosforo e molti altri; il dirottamento di una metaniera o petroliera per farla detonare o collidere; un attacco a navi da crociera o traghetti per compiere stragi o prendere ostaggi; l'uso di barchini esplosivi per attaccare piattaforme, petroliere o navi militari, come le Sea Tigers delle Tigri Tamil in Sri Lanka; lo sbarco su coste turistiche e l'attacco di spiagge (vedi Lashkar-e-Taiba a Mumbai 2008, Isis a Sousse 2015).

Sebbene i numeri del terrorismo marittimo siano limitati rispetto a quello terrestre<sup>[1]</sup>, la minaccia non è affatto ipotetica, anzi è reale e in costante crescita. L'ammiraglio James Stavridis, SACEUR della NATO dal 2009 al 2013, ha lanciato l'allarme dalle pagine di *Time* sul rischio di un'impennata del terrorismo in mare<sup>[2]</sup>. D'altra parte, sostiene l'ammiraglio, anche l'undici settembre fu un evento imprevedibile non in quanto *intelligence failure*, bensì come *failure of imagination*. Dobbiamo perciò contemplare anche attacchi spettacolari e massicci dal mare o sul mare. Occorre ricordare che un luogotenente di Al Qaeda, Abdel Rahim al Nashiri, noto come *amir al bahr*, principe del mare, elaborò una strategia terroristica che comprendeva l'attacco di petroliere con barchini esplosivi, velivoli, mine subacquee e sequestri di navi da crociera. Al Nashiri fu catturato dalla Cia nel 2002, ma le sue teorie restano valide tutt'oggi. Anche considerato che, secondo un rapporto dell'intelligence norvegese, nella prima decade del Duemila, Al Qaeda e Bin Laden possedevano circa 23 navi mercantili battenti bandiera della Liberia, di Panama e dell'Isola di Man<sup>[3]</sup>.

Gli episodi di terrorismo marittimo più risalenti comprendono l'affondamento del traghetto greco *Sounion*, che terroristi palestinesi minarono nel 1973. Sarebbe dovuto esplodere in

navigazione verso Haifa ma, grazie all'intervento di un agente svedese sotto copertura, la partenza fu rimandata e la nave affondò vuota nel porto di Beirut[4]. Il caso più noto è forse il sequestro della nave da crociera Achille Lauro, il 7 ottobre 1985, da parte di un commando palestinese imbarcatosi nel porto di Genova. Al di fuori del Mediterraneo, si possono citare le Tigri Tamil che tra il 1990 e il 1991 colpirono i pattugliatori dello Sri Lanka *Edithara* e *Abitha*.

Tuttavia è all'inizio del nuovo millennio che si verificarono i primi attacchi contro unità militari nel Mediterraneo. Il 3 gennaio 2000 Al Qaeda tentò di danneggiare il cacciatorpediniere USS *The Sullivans* nel porto di Aden, in Yemen, ma la barca, eccessivamente carica di esplosivo, affondò prima di raggiungere la nave statunitense. Il gruppo ripeté la medesima operazione il 12 ottobre, quando colpì la USS *Cole*, uccidendo 17 marinai e aprendo una falla di 18 metri. Visto il successo, l'organizzazione di Bin Laden divenne più ambiziosa, anche alla luce degli attacchi dell'undici settembre 2001. Infatti, nel giugno 2002 Al Qaeda pianificò di colpire navi inglesi e americane nello stretto di Gibilterra, causando pesanti ricadute economiche con il blocco di un *choke point* strategico, ma l'intelligence marocchina arrestò in tempo la cellula responsabile del piano, grazie alle informazioni di una celebre talpa dell'MI6[5]. Il 6 ottobre 2002 alcuni affiliati di Al Qaeda attaccarono con le stesse modalità la petroliera francese Limburg nel porto di yemenita di Mukalla, uccidendo un marinaio e facendo sversare in mare migliaia di tonnellate di greggio. Mentre nel 2004 e 2005 il gruppo terroristico filippino Abu Sayyaf portò a segno due attacchi esplosivi contro i traghetti *Super Ferry 14* e *Don Ramon*, causando la morte di oltre cento passeggeri nel primo caso e trenta nel secondo.

Tra il 2005 e il 2006 fu la volta degli attacchi contro Israele. Lo Shin Bet sventò attentati pianificati da un siriano membro di Al Qaeda, Lu'ai Sakra, contro quattro traghetti con passeggeri israeliani diretti in Turchia, costretti a fermarsi a Cipro per sicurezza[6]. A luglio 2006 fu Hezbollah a lanciare un missile dal Libano contro un'unità navale israeliana classe *Saar 5*, danneggiata in modo grave. Successivamente, la tensione salì in Egitto. Nel luglio 2009 gli apparati di sicurezza del Cairo arrestarono 24 egiziani e un palestinese che preparavano un attacco per bloccare il canale di Suez e l'oleodotto adiacente. Nel settembre 2013, invece, un cargo cinese Cosco nel canale fu colpito da un razzo, l'azione fu rivendicata dal gruppo islamista Al Furqan. Un episodio talvolta sottovalutato ma di notevole gravità risale al 2014 e riguarda la fregata della marina militare pakistana *Zulfikar*, che il 6 settembre cadde nelle mani di Al Qaeda, grazie ad alcuni ufficiali estremisti a bordo[7]. Lo scopo del gruppo era attaccare con missili antinave la flotta americana e quella indiana, ma le forze armate pakistane ripresero in tempo il controllo della fregata, nonostante alcuni kamikaze non disposti ad arrendersi si fecero saltare in aria.

La fase più interessante ai fini dell'**analisi della minaccia odierna** comincia nel 2014, con il declino delle azioni di Al Qaeda e il nuovo protagonismo di Daesh e dei ribelli sciiti Houthi. Nel novembre di quell'anno, una nave militare egiziana davanti a Damietta fu attaccata dalla costa con almeno una decina di feriti, mentre nel 2015 una fregata e un pattugliatore furono colpiti da missili davanti a Rafah, con ingenti danni all'equipaggio e alle navi. Dopo aver acquisito un certo controllo di alcune zone del Sinai, infatti, lo Stato Islamico fu in grado di sferrare feroci attacchi non solo all'esercito egiziano, ma anche alla marina.

Il caos provocato in Yemen dalla guerra civile ha consentito ai ribelli Houthi e ad Al Qaeda nella

Penisola Arabica (AQAP) di guadagnare un ampio controllo territoriale, anche costiero. Il primo ottobre 2016 un'imbarcazione emiratina nello stretto di Bab el Mandeb fu colpita e poi rimorchiata in Eritrea. Il 25 ottobre 2016, la nave *Galicia Spirit* che trasportava LNG fu attaccata nello stretto, non è chiaro se da un'imbarcazione esplosiva o da un RPG sparato da un motoscafo. In ogni caso si trattò di un serio tentativo di bloccare un *choke point* strategico e provocare una grave crisi internazionale. D'altra parte, fu lo stesso leader di Al Qaeda, l'egiziano Ayman al Zawahiri, ad affermare: “*Dobbiamo impedire all'Occidente di depredare il petrolio dei musulmani*”, contribuendo a diffondere nei network jihadisti un suggerimento di obiettivi concreti[8].

Anche la petroliera *Melati Satu*, battente bandiera di Tuvalu, fu attaccata nella stessa zona e inviò una richiesta di soccorso, raccolta dalla marina saudita. Marina che, in seguito alla guerra intrapresa da Riyadh in Yemen, è stata oggetto di attacchi. Il 30 gennaio 2017 la fregata saudita *Al Madinah* fu colpita, provocando il ferimento di due marinai e danni alla linea di galleggiamento. Un altro attentato fu sventato nei pressi del porto di Jizan, nel Mar Rosso. Il 6 gennaio 2018, invece, dal porto di Hudayda in mano ai ribelli sciiti, partì un UMVBIED (*unmanned maritime vehicle-borne improvised explosive device*) contro una petroliera saudita. Nel 2019 si sono verificati altri attacchi e sabotaggi contro petroliere nel Golfo Persico e nel Mar Rosso, nel contesto della guerra per procura fra Iran, Arabia Saudita e alleati.

Assistiamo perciò a una vera *escalation* del terrorismo marittimo e della guerra asimmetrica nel Mar Rosso, provocati dall'instabilità nel Sinai e dalla guerra civile in Yemen. Per il momento, i ribelli Houthi si sono limitati ad attaccare assetti navali della coalizione a guida saudita, ma non è da escludere che possano colpire anche navi - commerciali e militari - occidentali con la finalità di bloccare Bab el Mandeb, soprattutto se rischiano di perdere il porto di Hudayda, attualmente conteso, proprio come ha dichiarato il leader di Ansar Allah.

Non si può escludere che la produzione di bombe per l'aviazione saudita, nello stabilimento RWM Italia di Domusnovas in Sardegna, fatto ripreso anche dal New York Times, possa giustificare agli occhi degli Houthi attacchi contro assetti italiani nel Mar Rosso. Un blocco della SLOC che passa per Bab el Mandeb penalizzerebbe anche le attività estrattive di Eni nel mare del Mozambico, che costituiscono un interesse nazionale energetico. Non è casuale la scelta di installare una **base militare italiana** di supporto in Gibuti. In tale contesto, occorre menzionare anche la presenza della Marina Militare con il contingente Coastal Patrol Unit nello stretto di Tiran, Sinai, con tre pattugliatori classe Esploratore.

Come è emerso dall'analisi degli attacchi, si è verificato un picco a cavallo fra il 2017 e il 2019, ad opera di organizzazioni terroristiche che controllano significative regioni nella Penisola arabica e nel Sinai. Non è da escludere anche una minaccia proveniente da altri contesti, come Al Shabaab in Somalia ed estremisti madkhaliti in Libia, che controllano ancora realtà costiere. Il terrorismo marittimo sta assumendo nuove forme ed opera con una molteplicità di tattiche, alle quali le marine occidentali e le forze antiterrorismo devono predisporre **contromisure efficaci**, per tutelare gli interessi economici e politici, nonché per garantire la libertà dei mari e l'incolumità di chi li naviga.

## Note

[1] Secondo le stime del Aegis Research and Intelligence Database, tra il 1999 e il 2003 gli obiettivi marittimi del terrorismo hanno rappresentato meno dell'1%. Un'analisi della RAND Corporation stima che su 40126 attacchi terroristici classificati fra il 1968 e il 2007 solo 136 (0,34%) fossero nella dimensione marittima.

[2] J. Stavridis, *Terrorists Have Been All Too Effective by Air and Land. What If They Hit by Sea?*, Time, 29 giugno 2017.

[3] *Navy seeks Bin Laden shipping fleet*, ABC News, 6 dicembre 2017.

[4] M. Tossavainem, *Mikael Tossavainen on They'll Die Anyway: Ten Years in the Swedish Intelligence Service*, Jerusalem Center for Public Affairs, 12 aprile 2010.

[5] F. Grace, *Straits of Gibraltar: Terror target?*, CBS News, 16 giugno 2002.

[6] *Syrian charged with planning Israeli ship attack*, Associated Press, 8 novembre 2005.

[7] S. Shoaib Hasan, S. Shah, S. Gorman, *Al Qaeda militants tried to seize Pakistan Navy frigate*, The Wall Street Journal, 16 settembre 2014.

[8] *Muslims urged to make West 'bleed for years'*, CNN, 6 marzo 2006.

Articolo a cura di **Matteo Pugliese**