

Navi più protette Task force anti-pirateria

Massimo Fasani e Stefano Scaini

Entrano in vigore le nuove norme per difendere le imbarcazioni dagli attacchi. Decisivo il ruolo della formazione. Nel primo trimestre 2011 gli episodi sono stati 142, con un trend di crescita del 35% rispetto al 2010

Il 12 Luglio 2011, con l'approvazione del **D.L. 107**, il Governo Italiano si è attivato per soddisfare le esigenze degli Armatori e, dopo le pressioni ripetute di **Confitarma**, nell'ambito di un più articolato strumento normativo nel quale vengono prorogati gli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle Forze Armate e di Polizia, ha varato le "**Misure urgenti antipirateria**".

Si concretizza così la possibilità da parte della nostra Bandiera di dotarsi di idonei strumenti per fronteggiare questo fenomeno il quale, contrariamente a come la cinematografia e i racconti di avventura ci propongono, altro non è che una **tipologia di crimine** sempre più diffuso e sempre più violento.

Nel solo primo trimestre del 2011 gli episodi di pirateria nel mondo sono stati 142, dei quali ben 97 al largo delle coste so-

male, con un "trend" di crescita del 35% rispetto al primo trimestre del 2010; le cifre relative ai dati di crescita ci rappresentano che dai 276 attacchi/anno del 2005 si è passati agli oltre 440/anno del 2010. La definizione giuridicamente performata del reato, come si evince dalla Convenzione di Montego-Bay, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea 179/3 in data 23 giugno 1998 all'articolo 101, è infatti il seguente:

- ogni atto illecito di violenza o di sequestro commesso ai fini privati dall'equipaggio di una nave o di un aeromobile e rivolti:

- **nell'alto mare**, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni da essi trasportati
- **contro una nave o un aeromobile** oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori dalla giurisdizione di qualunque Stato
- ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di aereo-



mobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aeromobile pirata

- ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti nelle lettere a) e b).

La nomenclatura giuridica non riesce con i suoi termini asettici a rendere l'idea della determinazione e della brutalità cui vengono sottoposti i marittimi di tutte le bandiere, non solo italiani, quando si trovano ad attraversare certe aree.

Tali aree diventano inoltre sempre più estese in quanto, con l'ausilio delle cosiddette "navi madre", non solo lungo le coste ma anche l'alto mare per talvolta migliaia di miglia rimane a rischio (quindi una larga parte di Oceano Indiano è ormai a rischio).

Ricordiamo infine, per completezza di particolari, che si parlava di Corsari quando Comandanti e Marinai agivano, attra-

verso la "Lettera di corsa", sotto l'egida di un Governo che rappresentava la Nazione ai quali loro prestavano "servizio"; essi erano autorizzati ad inalberare la bandiera dello Stato rappresentato solo durante il combattimento ed avevano diritto di depredare la nave conquistata conferendo parte del bottino alla Nazione o alla Corona che li autorizzava a tale azione. Sino al 12 luglio scorso, per le navi a Bandiera Italiana, non si parlava di contrasto e ci si concentrava essenzialmente su metodi di avvistamento e ricerca, utilizzando al meglio tipologie di strumenti elettronici e non quali, ad esempio, camere termiche, radar e servizi di guardia rafforzata. I metodi di contrasto essenzialmente erano e sono essenzialmente passivi o scarsamente pro-attivi (ad esempio, barriere fisiche, elettriche, fumogene e ad acqua). Tutti **metodi** hanno proprie peculiarità ma sempre un grosso limite in termini di efficacia; è infatti insperabile oppure ingenuo pensare di poter affrontare gli attac-



chi con il solo filo spinato, oppure gli idranti e le mere manovre evolutive.

Le scorte navali ovvero la costituzione di convogli che procedono con unità navali munite di supporto aereo non hanno ottenuto i risultati desiderati; ciò, in primis per la tempistica obbligata dal dover attendere un congruo numero di navi prima della partenza al fine di non dissipare le forze e secondariamente per i tempi di allertamento e conseguente intervento del supporto aereo.

I pirati, ovviamente, non attaccano la prima e l'ultima nave del convoglio vicino alla quale procedono i mezzi militari, bensì le unità centrali e le navi non possono procedere incolonnate come vetture nei giorni dell'esodo di agosto! Inoltre, i costi a carico delle Nazioni sono ingentissimi e l'attuale missione UE, denominata "Navfor-Atalanta" ha mostrato limiti notevoli.

La convenzione SOLAS, nel capitolo "XI-2 Misure Speciali" per implementare la security marittima con al suo interno il Codice ISPS (International Ship & Port Facility Security Code), entrato in vigore il 1 Luglio 2004 come risposta alle potenziali minacce al settore marittimo e portuale, con la sua impronta preventiva ed organizzativa ha potuto poco o nulla contro il

fenomeno della pirateria moderna.

Le contromisure previste? Una professionalità "dedicata" alla security di bordo ovvero la figura dell'SSO (Ship Security Officer), il sistema gestionale cartaceo della security di bordo comprensiva di valutazione e azioni predeterminate su eventi di security, l'adozione del sistema SSAS (Ship Security Alert System) quale strumento per generare ed inoltrare un allarme e l'utilizzo dell'AIS (Automatic Identification System).

Questo strumento, nato con finalità di safety e poi migrato nel settore security, in grado di fornire a chiunque ne acquisti uno analogo una molteplicità di dati circa una nave, dal suo identificativo alla rotta e alla posizione quasi in tempo reale, pare abbia ulteriormente semplificato il processo di pianificazione criminale di un attacco di pirateria. Si sono inoltre quasi completamente invertite le proporzioni tra episodi di pirateria **opportunistica**, caratterizzata dal piccolo guadagno, endemica in certe aree geografiche e quasi una tradizione con scarsa o nulla minaccia per la vita delle persone, e gli episodi di tipo **pianificato**, caratterizzati dal cospicuo guadagno commerciale correlato all'estorsione e/o rapina del carico se non della nave nel suo insieme e con



un equipaggio potenzialmente in pericolo di vita.

Le perdite sono state quantificate in circa **12 miliardi di euro all'anno** per la comunità internazionale degli armatori, e si tratta di costi diretti, in quanto l'esborso del riscatto non è l'unico onere a carico dell'armatore nel caso in cui la nave sia stata oggetto di sequestro; ammettendo che il riscatto possa essere attestato fra 1 e 3 milioni di dollari, le maggiori altre spese sono ad esempio così suddivise:

- 25/30 mila dollari di assicurazione per il viaggio in acque pericolose
- 2500/5000 dollari al giorno per il negoziatore professionista (durata delle trattative statisticamente attestata su due o 3 mesi)
- consulenza legale per evitare che gli accordi violino le leggi locali (cifra variabile da studio legale a studio legale, comunque pari a sei zeri)
- eventuale scorta della Marina, per esempio, Yemenita (50mila dollari al giorno)
- bollette telefoniche con telefono satellitare della nave (40/60 mila dollari)
- consegna del riscatto tramite agenzie internazionali di security (250/500 mila dollari)
- se il riscatto non viene consegnato attraverso un circuito bancario è da calcolare il noleggio dell'aereo e due piloti esperti che sappiano paracadutare il riscatto sul ponte della nave sequestrata
- costo del mancato noleggio della nave, da 20 mila a 100 mila dollari al giorno.

Per quanto sopra espresso è possibile che gli esborsi arrivino a superare di tre volte il costo del riscatto stesso (Fonte: *TTM – Sea Technology & Logistic – luglio/agosto 2009*). Il costo del riscatto non è quindi l'unico onere a carico dell'armatore nel caso in cui la nave sia stata oggetto di sequestro; non si devono trascurare i costi correlati



quali gli aumenti delle assicurazioni e tutto quanto connesso ad un allungamento del viaggio per percorrere acque più sicure (maggiori costi riferiti al bunkeraggio, all'utilizzo di navi e all'impiego dell'equipaggio).

Altre tipologie di conseguenze sono, per esempio, l'omesso pagamento della royalty per l'attraversamento del Canale di Suez, a danno dello Stato Egiziano, e ripercussioni economiche sulla consegna ritardata delle merci e la loro ritardata acquisizione. Nel mese di settembre sono state definite le Linee guida Italiane che definiscono le cosiddette "regole di ingaggio" per le scorte a bordo, dettagliando quanto preannunciato ai commi 4 e 5 dell'Articolo 5 del succitato D.L. 107, in Italia è già stata

erogata una prima formazione specifica sulle “Tecniche di contrasto e controllo in episodi di pirateria a bordo di navi”.

Un training nel quale si sono effettuate le disamine delle tecnologie e dell’ambiente nave, al fine di una corretta analisi dei rischi funzionale ad impartire le basi sulle procedure di sicurezza e le corrette tecniche di CQB navale, il tutto arricchito da una piccola partizione di auto-protezione e medicina tattica.

Il corso, esperito su richiesta di una Società di Vigilanza e della durata di 32 ore, equamente ripartite tra aula per la teoria, acqua per l’auto-protezione e nave per l’operatività, ha visto impegnati 12 uomini



e 2 donne con un impegno psico-fisico marcato; la formazione prevede infatti 4 giornate full-time con un’alternanza di una prima giornata con teoria in aula dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 ed attività in acqua dalle 19 alle 21, cui far seguire una seconda giornata di teoria a bordo dalle 9 alle 12 ed attività esercitativa a bordo, il tutto ripetuto due volte.

Nelle lezioni teoriche si passa dal Codice ISPS al PNSM, dall’esplosivistica di base in ambiente marino alle nozioni di soccorso in ambiente operativo, dalla nomenclatura marinaresca alle comunicazioni di emergenza; nelle lezioni pratiche si effettuano invece esercizi di nuoto da sostentamento a punto fisso completamente vestiti, il recupero di un collega con metodi d’emergenza, l’avvicinamento con gommoni, l’utilizzo delle biscagline, la discesa e salita con corda a nodi e l’utilizzo della corda doppia per discese d’emergenza. La lungimiranza di un Armatore che ha messo a disposizione la nave ammiraglia del Gruppo, e l’impegno di ben 5 istruttori di notevole levatura che si sono alternati nella didattica, sono stati premiati da ulteriori richieste formative.

