

SELPRESS
www.selpress.com

Direttore Responsabile
Roberto Napolitano

Diffusione Testata
269.623

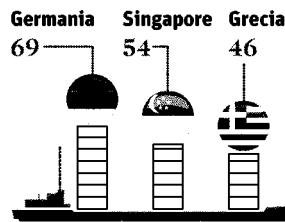
Gli attacchi dei pirati costano 7 miliardi di dollari

Secondo l'International Maritime Bureau, nel 2011 gli attacchi della pirateria a cargo mercantili sono raddoppiati. Il costo per gli armatori supera i 7 miliardi di dollari. La flotta più colpita è quella tedesca.

Inchiesta > pagina 11

LE FLOTTE PIÙ COLPITE

Attacchi subiti nel 2010



Trasporti

LA FABBRICA DEI SEQUESTRI IN MARE



Ostaggi italiani. La motonave Rosalia D'Amato (nella foto), 22 uomini di equipaggio, è stata sequestrata giovedì. I pirati l'hanno condotta in acque somale

Paura tra gli addetti. I marittimi proclamano lo stato d'agitazione D'Amico (Confitarma): serve personale armato a bordo dei cargo

Il costo dei pirati? Sette miliardi di dollari

Conto salato per armatori ed economia - Le polizze per chi passa dal Golfo di Aden salite del 300%

di **Roberto Bongiorno**

Pirati. Potrebbero nascondersi ovunque. Su quel peschereccio, a prima vista innocuo, che si staglia all'orizzonte. O molto più vicino, fingendosi contrabbandieri o trafficanti di clandestini su una di quelle veloci lance che infrangono le onde. In questo braccio di mare il traffico è intenso. Dal ponte della nave, l'ufficiale che osserva il radar e punta il binocolo sugli oggetti in movimento, sa che i pirati potrebbero essere su ogni imbarcazione. Quando mostreranno le armi, sarà troppo tardi. Poco importa che la flotta internazionale contro la pirateria possa contare su circa 40 moderne navi da guerra. E che possa ricorrere, come ha già fatto, a elicotteri da combattimento e sofisticati sistemi di intercettazione. Per quanto impari sia la battaglia, sono i pirati somali, finora, ad aver avuto la meglio.

Lo sa bene il capitano Pottengal Mukundan, direttore dell'International Maritime Bureau (Imb), il centro che monitora 24 ore al giorno il fenomeno della pirateria. Al telefono da Londra la sua voce è rassegnata. «Lo ripeto: stiamo perdendo la guerra contro i pirati. Sono molto preoccupato: non abbiamo mai avuto un numero così alto di attacchi, di rapimenti e di uccisioni in tre soli mesi». L'ultimo rapporto dell'Imb è allarmante: 156 atti di pirateria da gennaio all'11 aprile 2011, di cui 107 al largo delle coste somale. Quasi il doppio rispetto allo stesso periodo del 2010, che già aveva segnato un aumento verticale. Dati a cui vanno aggiunti gli ultimi abbordaggi. Tra cui quello della motonave Rosalia D'Amato - 256 metri di lunghezza e 74.500 tonnellate di stazza - attaccata dai pirati giovedì scorso, a 350 miglia a sud dell'Oman. Sotto l'occhio impotente di una nave da guerra, è entrata nelle ore scorse in acque somale. Intervenire sarebbe troppo rischioso; si metterebbe a rischio la vita degli ostaggi. Come è accaduto quando, nel blitz per liberare i quattro velisti americani rapiti il 17 febbraio, i marines trovarono gli ostaggi feriti mortalmente dai pirati (sono sette le persone uccise da gennaio a marzo).

I 22 uomini della Rosalia D'Amato, 5 italiani e 17 indiani, si aggiungeranno così all'esercito dei marinai sequestrati dai pirati somali. Da due anni le città costiere dello Stato Fantasma,

in preda all'anarchia dal 1991 (anno della caduta del dittatore Siad Barre), si sono trasformate in una colossale fabbrica di sequestri. Nelle loro mani ci sarebbero ancora 532 ostaggi. Di questi, 307 sono stati presi nei primi tre mesi del 2010. Un'industria che non conosce crisi: nel 2006 (dati Imb) gli ostaggi furono 188 in tutto il mondo. Nel 2010 sono balzati a 1.181, la maggior parte in mano ai pirati somali.

Cosa fare? La rotta tra il canale di Suez e il Golfo di Aden è una delle principali arterie del commercio globale, percorsa ogni anno da 30 mila navi. Un'irrinunciabile canale di approvvigionamento energetico per l'Europa. Pur di evitare i pirati, diversi equipaggi decisero di allungare il tragitto doppiando il capo di Buona Speranza. Ma oggi, con il barile sopra i 120 dollari, quest'operazione, oltre che tempi molto più lunghi, comporta costi molto più alti. E comunque sarebbe quasi inutile. Anno dopo anno i pirati somali hanno allargato il loro braccio d'azione. Prima sferravano gli attacchi a 200 km dalle loro coste nel Golfo di Aden. La concentrazione di navi militari (le missioni internazionali sono tre, oltre a iniziative unilaterali, tuttavia non ben coordinate) in quel braccio di mare li ha convinti a spingersi sempre più a largo. Fino a poche centinaia di miglia dalle coste indiane. Ora operano su un'area di 2,5 milioni di miglia nautiche quadrate dove transita gran parte del commercio di greggio che proviene dalla penisola araba. «L'attacco più a sud - conferma Mukundan - è avvenuto dopo lo stretto del Mozambico, dove un peschereccio è stato attaccato e sequestrato. Se i pirati non saranno fermati con un'azione incisiva, è possibile che si spingano anche oltre». «L'area operativa dei pirati è così estesa che non basterebbero le Marine di tutto il mondo per fermarli», spiega al Sole 24 Ore Paolo d'Amico, presidente della

Confederazione italiana armatori (Confitarma). Secondo Confitarma, ogni anno nell'Oceano Indiano ci sono quasi 2 mila transiti di navi connessi a interessi nazionali. Di questi, circa 900 si riferiscono a navi di bandiera: una media di 3,3 unità italiane che ogni giorno si trovano nell'area a rischio pirateria.

L'audacia dei pirati va di pari passo con il miglioramento dei mezzi a loro disposizione.

«Da alcuni mesi - continua Mukundan - usano come "navi madre" non solo pescherecci ma anche grandi cargo già sequestrati. Sono così in grado di attaccare una nave da diversi lati con 4-5 cinque imbarcazioni. E tornare alla base. Di recente su una di queste "basi mobili" c'erano 100 pirati». Come difendersi? «Occorre applicare - sottolinea Mukundan - la risoluzione Onu contro la pirateria: fermare le "navi madre" sospette in via preventiva. Usando la forza se necessario. Cosa che non tutte le navi militari fanno».

Sempre più Paesi hanno così permesso alle loro flotte commerciali di utilizzare personale armato a bordo. Siano soldati o contractors privati. Non l'Italia. «Il personale armato a bordo precisa d'Amico - è il solo mezzo efficace per combattere la pirateria. Ormai quasi tutti i Paesi europei lo consentono. E i pirati lo sanno. Temo che le navi italiane siano nel loro mirino perché disarmate». «È da oltre un anno - aggiunge il presidente - che Confitarma ha chiesto al Governo di autorizzare personale armato a bordo, soldati o privati. Ci sono cinque disegni di legge. Capisco le crisi attuali, ma anche questa è un'emergenza». Così sentita che ieri Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti hanno proclamato lo stato di agitazione di tutti i marittimi «con possibilità di una grande mobilitazione nazionale» in «assenza di una rapida convocazione da parte del Governo». Qualcuno ha adottato misure drastiche. «Un grande peschereccio italiano ha cambiato bandiera scegliendo quella francese per essere protetto dai militari francesi a bordo», racconta d'Amico. «La petroliera Savina Caylyn, sequestrata l'8 febbraio, è ancora nelle mani dei pirati, quindi sono 43 i marit-

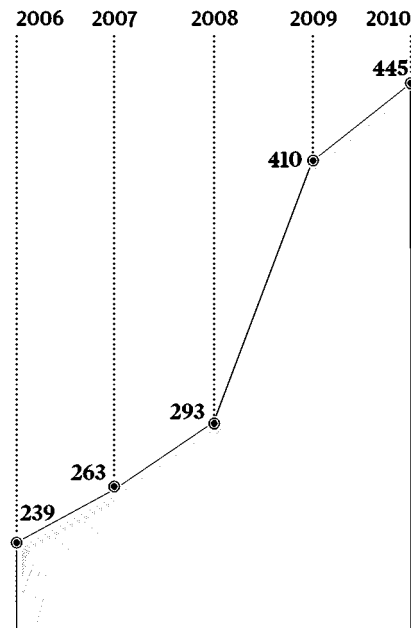


SELPRESS
www.selpress.com

IL BOTTINO DELLE BANDE

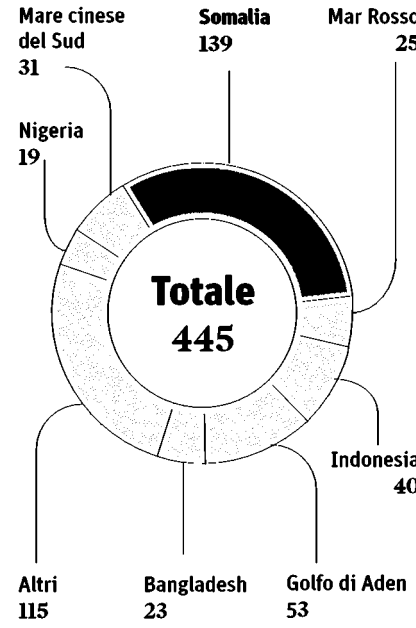
PICCO STORICO

Gli attacchi dei pirati nel mondo



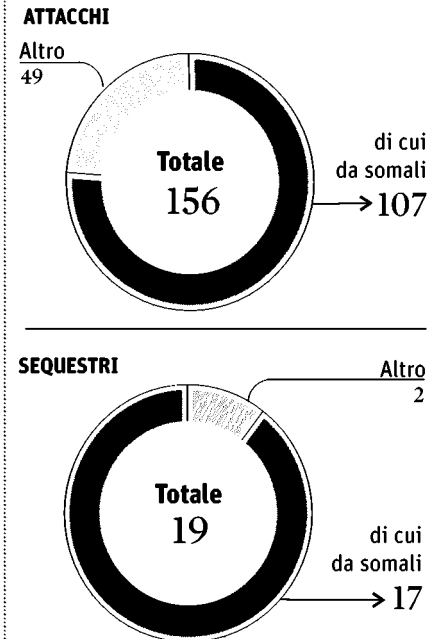
IL PERICOLO DALLA SOMALIA

I mari più a rischio (attacchi nel 2010)



MINACCIA IN AUMENTO NEL 2011

Azioni e navi catturate (1° gennaio-11 aprile)



Fonte: Icc-Imb Piracy and Armed Robbery Against Ships Report - Annual Report 2010

timi, di cui 11 italiani, imbarcati su unità italiane tenuti in ostaggio dai pirati». Ostaggi che saranno liberati dopo settimane, se non mesi di prigionia dietro il pagamento di un lauto riscatto.

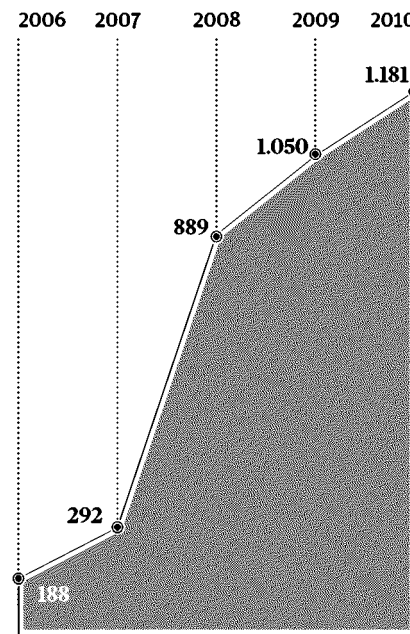
Il business non ha conosciuto tempi migliori; nel 2005 il riscatto medio per liberare una nave e il suo equipaggio era di 150mila dollari, nel 2007-08 è salito a un milione. Oggi, la media è di 5 milioni. Per navi di medie dimensioni. Per la petroliera sudcoreana sequestrata per sette mesi nel 2010 e liberata in febbraio sono stati pagati 9 milioni. Per la liberazione, in aprile, della super-petroliera greca Irene, sequestrata in febbraio mentre trasportava due milioni di barili (carico da 200 milioni di dollari) dal Kuwait agli Usa, i pirati avrebbero incassato 13,5 milioni. Tra il 2009 e il 2010 l'ammontare stimato dei riscatti estorti dai somali ha superato i 400 milioni di dollari. Denaro che in parte viene usato dai pirati per ottenere da Dubai notizie sulle rotte e sui carichi.

«La pirateria nel Golfo di Aden è divenuta il maggior problema del commercio mondiale», ha dichiarato sei mesi fa Joe Plumeri, ceo di Willis, terzo gruppo di brokeraggio al mondo. Dal maggio 2008 il premio assicurativo di guerra per chi naviga nel Golfo è aumentato di 300 volte. Secondo un recente studio della fondazione Usa One Earth Future, il costo per l'economia mondiale provocato dalla pirateria è di 7-12 miliardi di dollari. «È comunque raccomandabile - precisa Cyrus Mody, manager dell'Imb - che siano usate tutte le tecnologie che fungono da deterrente: come il recinto elettrico a difesa dello scafo, o le stanze blindate per proteggere l'equipaggio in caso di abbordaggio». A lungo contraria a uomini armati a bordo, l'Imb starebbe ora valutando questa idea. Ma invoca una legislazione unica.

La soluzione considerata più efficace è un intervento sulle coste somale. «Non militare, ma

RAPIMENTI IN CRESCITA

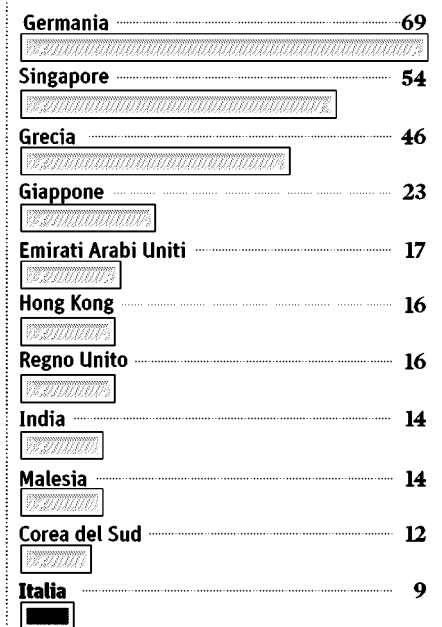
Il personale marittimo sequestrato



una missione sotto l'egida dell'Onu», precisa Mukundan. Ma chi vuole avventurarsi nel Paese più pericoloso del mondo? Dove anche gli Shabaab, estremisti vicini ad al-Qaeda, sono entrati nel remunerativo business della pirateria. E dove i pirati - circa 2mila - crescono di circa 400 unità l'anno. «Sono considerati eroi - ci spiega al telefono dal porto somalo di Eyl un reporter che chiede l'anonimato -. Offrono lavoro in un Paese dove il reddito annuo è 500 dollari. I pirati dicono di guadagnarne in media 75mila. Guardando alle loro nuove case e alle loro lussuose auto è del tutto credibile».

LE FLOTTIGLIE PIÙ BERSAGLIATE

Il numero di assalti subiti nel 2010



L'EVOLUZIONE

Basi operative in Somalia ma raggio d'azione ormai esteso all'intero Oceano Indiano. Ogni anno sono 2mila i transiti italiani in aree a rischio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'esperto. Carlo Biffani

«Appoggi a Dubai e Londra»

«L o ripetiamo da anni. E oggi ci troviamo davanti a un'emergenza ancor più grave. Le navi italiane sono divenute più vulnerabili perché sono tra quelle che viaggiano senza uomini armati a bordo. Da parte nostra siamo pronti a fornire personale qualificato in poche settimane. La decisione non dipende da noi, ma dal Governo». Carlo Biffani è il direttore di Security Consulting Group, agenzia di sicurezza privata. Il fenomeno della pirateria lo conosce bene. Ha scritto su questo tema anche un libro, *Bandits* (Fuoco edizioni). Da tempo studia le tecniche usate dai pirati somali.

«Usano soprattutto armi controcarro Rpg e fucili d'assalto Khalasnikov, armi non sofisticate. Ma sono difficili da contrastare. L'ultima tendenza è ingegnosa: due piccole lance distendono un lungo cavo in mare sulla rotta dell'obiettivo. La nave ci passa sopra e loro si fanno trainare a motore spento. Questa modalità rende molto più difficile la connotazione di un atteggiamento ostile secondo le leggi internazionali. Quando ormai è tardi, accendono i motori e sferrano l'attacco. Ma se si trova del personale armato a bordo, la storia è un'altra».

Un crescente numero di Stati ha ormai autorizzato l'uso di personale armato a bordo. Gli Usa e molti Paesi europei, tra cui Spagna e Francia, che mette a disposizione i propri soldati lungo la zona più a rischio del tragitto. «I francesi - precisa Biffani - hanno numerose basi nell'area e diverse migliaia di soldati. La nostra marina militare non ha strutture in loco o accordi con i Paesi interessati. A conti fatti, disporrebbe oggi di circa 70 fanti di marina del battaglione San Marco da imbarcare sulle navi commerciali. Un numero insufficiente per garantire protezione alle navi italiane che attraversano le zone a rischio. L'alternativa più efficace è il ricorso anche a professionisti privati». Al di là di quella che sarà la decisione del Governo, resta il fatto che le navi con personale armato di rado vengono attaccate. «Quando accade - continua Biffani - i colpi di avvertimento li scoraggiano. E comunque i rari attacchi sono sempre stati respinti, senza vittime».

La pirateria è divenuta un network internazionale. «Ci sono fondati sospetti - precisa il direttore di Security Cg - che da Dubai, ma anche da Londra, vengano fornite informazioni ai pirati su navi, rotte e carichi. Il sistema funziona così: i pirati provvedono al sequestro della nave e alla gestione degli ostaggi. Nel mentre entrano in gioco attori internazionali, incaricati di negoziare il riscatto, spesso con le stesse compagnie di assicurazione».

A rafforzare la posizione di chi è contra-

rio all'utilizzo dei contractor, c'è il timore di una lacuna normativa che regoli la selezione, i comportamenti e le responsabilità di questi operatori in acque internazionali, il cui impiego, precisa comunque Biffani, permetterebbe sconti sui premi assicurativi. «Il personale armato - spiega - dovrebbe essere accuratamente selezionato e certificato secondo regole precise. Come ha fatto la Spagna». Anche sul fronte delle regole di ingaggio vi sono incertezze. «Si aprirebbe il fuoco all'inizio solo in termini di deterrenza, e solo contro chi è manifestamente in atteggiamento ostile - conclude Biffani - . I professionisti si attengono a due principi: la contemporaneità della reazione e la proporzionalità della risposta».

R.Bon.



All'orizzonte. Una guardia costiera somala osserva un cargo al largo del Golfo di Aden