

**il caso**  
FRANCESCO GRIGNETTI  
ROMA

**Il servizio** Le società offrono soprattutto ex militari: la protezione armata a bordo può costare fino a trentamila euro

**Disperazione** Agli armatori vengono richiesti 2 o 3 milioni di euro per liberare l'equipaggio: chi paga rischia il fallimento

**Sequestrati** Le bande hanno rapito circa trecento marinai di varie nazionalità; gli italiani sono dieci

**Acque pericolose** Al largo della costa somala veloci barchini lasciano la nave-madre e poi vanno all'assalto

# Mercenari in campo contro i pirati

Le navi arruolano i "contractor" italiani

**C**ontro i pirati somali, ora scendono in mare i contractor. Anche quelli italiani. E figuriamoci le polemiche sul ruolo sempre più preponderante di questi strani operatori della sicurezza privata. Fatto sta che cresce la minaccia dei nuovi corsari. L'ultimo assalto, sventato da naviglio della Nato, ieri, ai danni di una petroliera norvegese.

Sequestrata da 24 ore, invece, una nave belga. Sono almeno 300 i marinai di varie nazionalità tenuti in ostaggio dai predoni del mare. Compresi dieci italiani. E per riscattare le loro navi, gli armatori sono costretti a pagare dai 2 ai 3 milioni di euro. Girano grosse cifre, insomma. E dal punto di vista delle società del settore è un business

succulento. «Siamo arrivati in area e stiamo chiedendo le necessarie autorizzazioni», spiega Carlo Biffani, amministratore delegato della Security Consulting Group, società italiana, a dispetto del nome.

Dopo l'Iraq e l'Afghanistan, sono le rotte al largo della Somalia la nuova frontiera dei contractor. «Aree ad altissima turbolenza», le chiamano. Significa che un gigante come la Blackwater ha aperto una filiale nel Golfo Persico e armato una nave per offrire la scorta armata ai mercantili che transitano di lì. Altre società, come una specializzata inglese, offrono invece una squadra di tiratori da imbarcare nel tratto più pericoloso. E' quanto vorrebbe fare anche Biffani, che non nasconde di avere in proposito colloqui in corso con armatori italiani e olandesi. «I militari -

**L'accusa dei Somali**  
«Rifiuti tossici sulla Buccaneer»

Il rimorchiatore italiano Buccaneer non è stato sequestrato dai pirati con i suoi 10 uomini. Lo ha fermato la sicurezza locale, perché voleva sversare rifiuti tossici nelle acque somale. Lo dice Mahmoud Said Nur, governatore della zona di Sanag, del Puntland, a Nord Est della Somalia. «La nave - ha aggiunto - trasportava due contenitori di rifiuti tossici, che volevo gettarli nelle nostre acque. Dobbiamo avere giustizia. Non chiediamo alcun riscatto. La Micoperi, ditta proprietaria della Buccaneer ribadisce che era vuota.



dice ancora Biffani - finora hanno dissuaso gli armatori dal rivolgersi ai privati e così le società di assicurazione.

Ma gli armatori sono disperati. Molte società fallirebbero se costrette a pagare un riscatto da 2 milioni di euro». Il pacchetto in offerta è un team di ex militari che sta a bordo per 4-5 giorni, armati sul serio, con carabine di precisione, visori notturni e anche qualcosa di più pesante. Salgono su un

mercantile e lo scortano. Poi, usciti dal raggio di azione dei pirati, scenderebbero e s'imbarcherebbero su una nave che va in senso inverso. Semplice e redditizio. Costi preventivati, 30 mila euro a scorta.

In teoria i contractor non dovrebbero servire. Al largo della Somalia, infatti, da qualche mese incrocia una potente flotta della Nato e già si parla di inseguire i pirati sulla terraferma. Ma nonostante il dispie-

gamento di forze, quelli si fanno sempre più arroganti. Ormai attaccano in alto mare, perfino a 500 miglia dalla costa. Si sono dotati di navi-madre con cui andare al largo e poi di veloci barchini per assalire i cargo. Hanno kalashnikov e lanciagranate. Si registrano anche i primi assalti notturni: agli occhi degli analisti significa che sono dotati di radar e buon addestramento. Può bastare una squadra di contractor a bordo per



fermarli? Probabile. Specie se a bordo ci fossero tiratori scelti in grado di colpire con fucili a lunga gittata, oltre i 400 metri. Qualche colpo di avvertimento avrebbe enorme effetto. «I pirati - dice ancora Biffani - sarebbero sotto il nostro tiro e senza possibilità di reagire. Sicuramente molterebbero».

L'intervento poderoso delle marine militari mostra i limiti di fronte alle continue scorribande. L'altro giorno un elicot-

tero ha sparato raffiche di avvertimento davanti a una piccola imbarcazione, ma non si è fermata. La nave canadese «Winnipeg» li ha inseguiti nella notte, finché è riuscita a bloccarli. I marinai hanno sequestrato un lanciagranate, ma sono stati costretti a lasciare i pirati: il mandato del Canada non prevede la detenzione di prigionieri. Un pazzesco dispendio di risorse per ottenere un corto circuito legal-burocratico.

**Flotta Nato**  
Al largo della Somalia opera una flotta della Nato ma la sua presenza non ferma la pirateria. Nella foto un gruppo di pirati catturati dopo il fallito arrembaggio a una nave tedesca



## Gli attacchi

- circa 300** ostaggi nelle mani dei pirati
- 40** Navi sequestrate l'anno scorso
- oltre 200** attacchi
- area in pericolo** fino a 4-500 miglia dalla costa
- 2-3 milioni di dollari** il riscatto richiesto per ogni imbarcazione
- 50 milioni di dollari** versati nel 2008 dagli armatori
- Un team di **contractor**, per proteggere la navigazione di **4-5 giorni**, può costare **40-50 mila euro**