

Pirati, ecco come si difendono le navi

Polemiche e caso diplomatico con l'India sulla vicenda del mercantile Enrica Lexie, in cui sono coinvolti due militari italiani. In che modo si affrontano pericoli del genere in mare?

21 febbraio 2012 di [Martina Pennisi](#)

Pirati marittimi, ecco come si difendono le mercantili

I due marò italiani accusati di aver ucciso altrettanti marinai indiani, mentre si trovavano a bordo della petroliera **Enrica Lexie**, sono stati arrestati. E' quanto riportano i media locali. La situazione a livello diplomatico è estremamente tesa e il ministro degli Esteri Giulio Terzi parla di *"considerevoli divergenze di carattere giuridico"* con lo stato federale indiano, con cui *"finora non si è sviluppata quella collaborazione che sarebbe auspicabile e consentirebbe una via d'uscita in tempi rapidi"*. Salvatore Girone e Massimiliano Latorre, così si chiamano i due militari, si trovavano sulla nave per difendere l'equipaggio da eventuali attacchi di pirati e, secondo gli indiani, hanno aperto il fuoco contro una barca di pescatori, la St. Antonv, sulla quale non si trovavano uomini armati. La versione dell'Enrica Lexie vuole invece il peschereccio impegnato in manovre sospette, nonostante gli avvertimenti del caso da parte della petroliera, e gli spari non indirizzati contro lo stesso. Il fatto risale allo scorso 15 febbraio e una delle discriminanti a livello giuridico è la posizione della nave: a **33 miglia** dalla costa indiana e con il tricolore la questione è di competenza nostrana. Nelle ultime ore si è parlato anche della presenza di una **terza nave**, di nazionalità greca, dalla quale sarebbero potuti partire i 60 colpi di cui parlano gli indiani.

Quanto accaduto fa balzare agli onori delle cronache il problema della **pirateria marittima**, che nel 2011, secondo il [rapporto annuale dell'International Maritime Bureau](#), ha coinvolto 439 imbarcazioni (a disposizione anche una [mappa](#) di quanto sta accadendo nel 2012). Ci siamo quindi rivolti all'ufficiale **Marco Guerriero** del [Reggimento San Marco della Marina Militare](#), lo stesso di Girone e Latorre, e al coordinatore del gruppo sicurezza e operatività nave della [Confederazione Italiana Armatori](#) (Confitarma) Cesare D'Amico, per capire quali siano gli strumenti e le procedure legati a emergenze di questo tipo.

I **sei militari** a bordo dell'Enrica Lexie, spiega Guerriero, rispondono a quanto stabilito dalla **convenzione** firmata da ministero della Difesa e Confitarma lo scorso ottobre: *"Ai mercantili non è permesso di utilizzare armi per difendersi, ma gli armatori possono chiedere il supporto di squadre di protezione"*. Si tratta di una misura che non coinvolge tutta la tratta ed è quindi legata, aggiunge D'Amico, alla presenza di punti di sbarco per i nuclei militari in questione o alla rotta che la nave deve seguire.

Sulle imbarcazioni sono presenti **due radar** e **visori** che facilitano il monitoraggio notturno. Una piccola imbarcazione, afferma Guerriero, *"nell'oceano Indiano che tende a convergere verso il mercantile desta già dei sospetti. Una distanza inferiore a tre miglia nautiche (6 km circa, ndr) è anomala"*. Secondo la relazione di Latorre, i primi colpi di avvertimento sono partiti a una distanza di 500 metri.

Tornando alle procedure citate da Guerriero, in caso di avvicinamento sospetto "*si cerca di richiamare l'attenzione dell'imbarcazione via radio, o con **segnali sonori e luminosi***". D'Amico aggiunge che le mercantili hanno comunque la **possibilità di accelerare da 13 a 15 nodi** di velocità e modificare la rotta "*rendendo difficile al peschereccio la manovra di avvicinamento*". Falliti i due tentativi, si ricorre ai cosiddetti **warning shots** (colpi di avvertimento) in aria e a successivi spari in acqua. E il rapporto di Latorre conferma che è andata in questo modo, a 100 metri per ciò che concerne i colpi verso lo specchio d'acqua. Contestualmente agli interventi, prosegue Guerriero, "*viene lanciato l'allarme ai soccorsi internazionali mediante un sistema computerizzato che trasmette automaticamente la posizione e il genere di problema in atto*". "*Le distanze in gioco sono tali*", aggiunge, "*che l'unità militare più vicina si può trovare a centinaia di miglia e ore di distanza*". Da considerare, fa notare D'Amico, che "*non è facilissimo tenere traccia dei movimenti delle piccole imbarcazioni, da otto a sei metri, sui radar e spesso si ricorre all'ausilio di binocoli*". Guerriero aggiunge che i centri che da terra controllano le rotte delle navi non hanno la possibilità di accorgersi in maniera preventiva di eventuali anomalie perché, a differenza degli aeroplani, **non basta una deviazione a far scattare l'allarme**. Dati, fra l'altro, quelli relativi alle rotte che [abbiamo scoperto di recente](#) essere disponibili in tempo reale.

(Nella foto, la Enrica Lexie. Credits: AP Photo/Indian Navy)