

**Zeitschrift:** Rivista militare della Svizzera italiana  
**Herausgeber:** Lugano : Amministrazione RMSI  
**Band:** 81 (2009)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Operazione "ATLANTA" : aspetti della pirateria moderna e contromisure  
**Autor:** Gaiani, Gianandrea  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-287241>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.11.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Operazione "ATALANTA"

## Aspetti della pirateria moderna e contromisure

DR. GIANANDREA GAIANI

*Il lettore della Rivista si sarà certamente accorto che il tema della marina militare è stato molto trascurato nei nostri articoli sull'armamento, per ovvie ragioni specificatamente elvetiche. La recente proposta d'inviare un contingente militare a protezione di mercantili battenti bandiera svizzera, rappresenta tuttavia una ragione per rompere questo nostro silenzio. Il nostro intento è quello d'informare il lettore su alcuni aspetti della pirateria moderna e sulle possibili contromisure. Ci limitiamo però ad approfondire un tema particolare, quello della localizzazione e dell'identificazione delle navi in emergenza pirati; un tema che catalizza oggi negli Stati Uniti l'interesse delle autorità civili, militari, degli specialisti della marina e dell'industria aerospaziale.*

L'opinione pubblica statunitense è rimasta particolarmente scossa dal tentativo di sequestro del mercantile Maersk Alabama, avvenuto in aprile, e di cui riferiamo brevemente nelle prossime righe. Anche il segretario di Stato americano, Hillary Clinton, è intervenuto affermando che "il mondo deve agire insieme per mettere fine alla piaga della pirateria" e ha sottolineato di essere "molto preoccupata" per quanto sta avvenendo nelle acque somale.

Uno degli episodi di pirateria più spettacolari è stato senz'altro quello del 8 aprile scorso.

Una nave portacontainer danese, la Maersk Alabama, battente bandiera statunitense ma noleggiata dal World Food Program delle Nazioni Unite, con 20 marinai a bordo (tutti statunitensi), fu attaccata da 4 pirati al largo della capitale Mogadiscio. Il cargo era diretto verso il porto keniota di Mombasa e trasportava cibo per popolazioni indigenti, per la precisione 4'097 tonnellate di cereali diretti in Somalia e Uganda e 990 tonnellate d'olio per i profughi in Kenya.

La storia di questa azione di pirateria è cronaca recente, ampiamente riferita dalla stampa e televisione di tutto il mondo: vogliamo ricordare brevemente alcuni episodi. La nave fu catturata dai pirati, ma soltanto per poche ore: essa non fu sequestrata. Per ragioni mai del tutto chiarite i 4 pirati abbandonarono il cargo portandosi con sé il comandante, capitano Richard Philipps di 53 anni, che si era sacrificato come ostaggio per salvare il suo equipaggio e il carico. Mezzi dell'US Navy, che si trovavano nella zona furono informati dall'accaduto, indicarono all'equipaggio, orfano del loro comandante, come navigare verso acque più sicure; inviarono quindi il cacciatorpediniere Bainbridge all'inseguimento della scialuppa dei pirati, la quale fu raggiunta prima che la stessa potesse toccare terra ferma. Dopo 5 giorni di prigionia il capitano Philipps fu liberato con un

blitz degli incursori della Marina statunitense, i Navy Seals. Le fasi della sua liberazione furono drammatiche, la sorpresa totale: il capitano si gettò in mare e fu subito ripescato, mentre gli incursori aprivano il fuoco sulla scialuppa uccidendo 3 pirati. Il quarto si trovava sul cacciatorpediniere e fu arrestato: sembra che volesse trattare la resa.

Atti di pirateria non si eseguono ormai solo al largo della Somalia. La vicenda della nave da crociera italiana MSC Melody lo ha evidenziato in modo lampante. Si è trattato di un altro, gravissimo tentativo di pirateria, ancora più spettacolare dei precedenti: un atto di pirateria fallito, avvenuto il 25 aprile scorso, a 180 miglia dalle isole Seychelles, nell'oceano indiano. A bordo vi erano 991 passeggeri e 536 membri d'equipaggio.

Negli Stati Uniti è in corso un'ampia discussione tra autorità civili e militari, specialisti della marina e rappresentanti dell'industria aerospaziale. Punto centrale della discussione è come localizzare, identificare e conoscere la rotta di un cargo in emergenza pirati. Queste informazioni rappresentano il punto di partenza per ogni possibile intervento da parte delle forze navali. Il problema non è di poco conto, se si considerano le dimensioni degli specchi d'acqua da monitorare e il numero rilevante d'imbarcazioni che giornalmente solcano gli oceani. Basti pensare che la superficie di mare tra l'Oceano indiano e il Mar Rosso si aggira sui 2,6 milioni di km<sup>2</sup>, pari a 65 volte la superficie della Svizzera. Riconosciuta la necessità, si è fatto un progetto. A causa di queste grosse superfici di mare la soluzione ideale che permetta un monitoraggio costante è quella dell'utilizzo di uno o più satelliti artificiali (commerciali). Una parte dei dati di vitale importanza dovranno provenire ovviamente dalla nave in pericolo, i rimanenti si otterranno da sensori installati nel satellite stesso. Quindi la totalità delle informazioni sarà trasmessa ad una centrale operativa negli Stati Uniti, alla quale spetterà il compito di gestire le operazioni: in particolare si dovrà eseguire un'analisi della situazione sulla nave in emergenza, un'altra sui mezzi della marina a disposizione, prendere le decisioni del caso e condurre le eventuali operazioni militari in tempo reale.

Il regolamento internazionale della marina mercantile esige che tutti i cargo con una stazza superiore alla 300 tonnellate siano equipaggiati con un sistema automatico d'informazione, conosciuto con l'acronimo AIS (Automated Information System). Questo strumento, ideato originariamente per evitare collisioni in mare aperto, è molto simile al "transponder" utilizzato dall'aviazione civile. In esso vengono registrati diversi dati della nave usando tecnologie digita-



Ing.  
Fausto de Marchi

li. Possiede quindi dei ricevitori per i segnali provenienti dalle navi vicine e un emittente per trasmettere i propri. Questo ultimo trasmette ad intervalli regolari le informazioni in tutte le direzioni. Più precisamente, AIS trasmette per radio su onde ultracorte e ad intervalli regolari da 2 a 10 secondi i seguenti dati: numero d'identificazione della nave, stato di navigazione, velocità di crociera e rotta. Inoltre ogni 6 minuti vengono aggiunti ai precedenti alcuni dati supplementari, ovvero il nome del cargo, la sua stazza, il nome del porto di destinazione e il tempo stimato per raggiungerlo. È evidente che a questi dati "normali" si potrebbe aggiungere facilmente un segnale d'emergenza, in codice, per indicare l'attacco da pirati: in pratica un segnale SOS particolare, che sarebbe attivato dal capitano. Le navi nelle vicinanze, dotate pure del sistema AIS, ricevono queste informazioni, ma si comportano in modo passivo. In altre parole: senza un'autorizzazione specifica da terra non hanno il diritto di ritrasmettere i dati ricevuti ad altre navi, se questi si trovano a più di 50 miglia dalla costa. Per contro è possibile captare i dati del sistema AIS da un satellite artificiale. Nel caso in cui il satellite fosse equipaggiato con un radar a scansione (del tipo SAR), telecamere termiche (infrarossi) e ricevitori GPS, la posizione e la rotta del mercantile in pericolo sarebbe determinata con precisione, sia di giorno che di notte e con qualsiasi situazione meteorologica. Un calcolatore nel satellite assicurerebbe l'unione dei dati provenienti dal sistema AIS con quelli dei propri sensori e ne verificherebbe la consistenza. Quindi tutte queste informazioni sarebbero trasmesse, grazie a satelliti di comunicazione già esistenti (tipo Inmarsat), ad una centrale operativa negli Stati Uniti. Questa centrale sarebbe in permanente contatto con le Forze navali operanti nell'area. Spetterà ovviamente alla centrale prendere tutte le decisioni tattiche-operative che si impongono, inviare ordini ad una o più navi da guerra, mettere a disposizione di queste ultime tutte le informazioni disponibili sul cargo minacciato e condurre le operazioni in tempo reale. Si stima che l'intervallo di tempo tra l'emissione dei primi segnali d'emergenza da parte del mercantile e l'ordina d'intervento alle navi da guerra non dovrebbe superare i 5 minuti.

Questo è, nelle grandi linee, il principio di funzionamento di un nuovo progetto della Marina militare statunitense per

meglio fronteggiare la piaga della pirateria. È un progetto ancora tutto da affinare, realizzare e verificare: non sarà quindi disponibile nell'immediato futuro. Ma non è neppure un progetto solo sulla carta o nelle menti dei progettisti. Diversi segmenti chiave del sistema sono già stati testati con successo negli ultimi mesi. Ne ricordiamo due in particolare.

La ditta canadese COM DEV International Ltd, ha sviluppato e messo in orbita nel 2008 dei nano-satelliti di 6,5 kg di peso (denominati NTS = Nanosatellite Tracking of Ships), operanti in orbite polari elio-sincrone a circa 630 km d'altezza, in grado di monitorare e di seguire le rotte di gran parte delle navi in navigazione sugli oceani, unicamente sulla base dei segnali AIS. Per dar l'idea del numero delle navi e a solo titolo informativo: in un giorno qualsiasi un satellite NTS ha monitorato in 90 secondi la presenza di 950 navi in navigazione nell'emisfero nord dell'Atlantico, tra l'Europa - Africa settentrionale e le Americhe. Gli specialisti radar pensano al futuro e sono sicuri delle loro visioni. I radar satellitari attuali a favore della ricerca oceanografica hanno una risoluzione enorme: sono in grado di misurare il moto ondoso dei mari con precisioni millimetriche. Allora anche radar commerciali con tecnologie meno raffinate e meno costose saranno in grado di "vedere" dallo spazio anche la scia lasciata dalla nave in movimento, quindi di stabilire, non soltanto la sua posizione, ma anche la rotta di navigazione.

Un secondo segmento testato dalla marina statunitense è un elemento elettronico chiave per lo sviluppo del progetto: quello che riceve informazioni da diversi sensori e dai sistemi AIS per valutarli e combinarli in modo coerente. A questo scopo la Marina ha inviato nell'Atlantico, vari mesi prima dell'attacco di pirati al Maersk Alabama, il cargo Maersk Iowa (un vascello molto simile al precedente) con gli apparecchi elettronici in questione. Sono stati portati a termine molti test con successo, usufruendo dei segnali AIS emessi d'altri mercantili incrociati occasionalmente, confermando così la validità dell'apparecchiatura elettronica già sviluppata. ■

Fonte: *Aviation Week & Space Technology*, 27 aprile 2009

