

Sicurezza dei trasporti marittimi, lotta al terrorismo marittimo ed analisi informativa

Michele AVINO



m.avino@gmail.com

Sicurezza dei trasporti marittimi, lotta al terrorismo marittimo ed analisi informativa

di Michele AVINO¹

Nell'attuale contesto mondiale ispirato ai principi della globalizzazione, le vie marittime continuano a rimanere la sede privilegiata per lo svolgimento dei principali traffici commerciali confermando quanto il mare abbia ormai assunto il rango di bene insostituibile.

Il mutato assetto geopolitico ha evidenziato la necessità di focalizzare l'attenzione sulle principali caratteristiche dell'ambiente marittimo e soprattutto sulle nuove minacce da affrontare.

La facilità di movimento attraverso i confini e la rivoluzione tecnologica, hanno reso gli oceani e i mari del mondo un elemento sempre più accessibile ad attività criminali e ad azioni potenzialmente ostili.

Queste vanno dall'immigrazione illegale, dal traffico di esseri umani, dal contrabbando di armi, dal traffico di droga e dalla pirateria sino al terrorismo e alla proliferazione delle armi di distruzione di massa (Weapons of Mass Destruction WMD) e dei loro vettori.

Le vulnerabilità del "sistema trasporti" sono tante di fronte ad una minaccia terroristica che ha già dimostrato con azioni eclatanti di poter operare a 360°.

I trasporti marittimi non possono essere considerati immuni da tale minaccia e le vulnerabilità esistenti possono essere riassunte in pratica nella possibilità di violare l'integrità fisica del carico e del naviglio stesso così come falsificare la documentazione dell'equipaggio per il trasferimento di soggetti appartenenti ad organizzazioni terroristiche e non ultimo la possibilità di sfruttamento dell'attività marittima quale sistema per il finanziamento del terrorismo internazionale.

Le predette vulnerabilità inducono a ritenere che una qualsiasi interruzione nel sistema dei trasporti marittimi dovuta ad azioni ostili di natura intenzionale potrebbe paralizzare l'economia globale causa la destabilizzazione delle principali direttrici del traffico marittimo. Un rapporto delle Nazioni Unite ha stimato che ben il 75% dei 5,89 miliardi di tonnellate di merce varia scambiata ogni anno sia movimentata via mare attraverso i cosiddetti choke points Stretto di Malacca, Canale di Panama, Canale di Suez, Stretto di Hormuz e Stretto

¹ Il Dott. Michele Avino è Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera è specializzato in Islamistica e Diritto dei Paesi islamici, è esperto in cultura ed istituzioni islamiche, è cultore dell'intelligence investigativa, è autore di articoli sul terrorismo internazionale e metodologie di contrasto.

di Gibilterra e di conseguenza, un attacco terroristico in uno o più di questi punti risulterebbe catastrofico in termini sia ambientali che economici.

La valorizzazione e la condivisione delle informazioni costituiscono temi chiave della problematica, ma nello stesso tempo ciò che acquista rilevanza è cercare le informazioni, ma soprattutto cercarle in maniera coordinata al fine sì di incrementare la sicurezza senza però necessariamente provocare la paralisi dei traffici marittimi e di conseguenza dell'economia in generale.

In tal senso è infatti utile evidenziare che, il comparto marittimo commerciale rappresenta una importante fonte di informazioni disponibile in virtù di una diffusa rete organizzativa territoriale costituita da agenti marittimi e punti di contatto in ogni porto del mondo.

Come detto in precedenza, gli eventi degli ultimi anni hanno dimostrato che il terrorismo può colpire in qualsiasi luogo senza risparmiare ad esempio i trasporti marittimi.

L'analisi degli avvenimenti che hanno avuto come scenario l'ambiente marittimo ed oggetto il naviglio mercantile, hanno evidenziato i legami che intercorrono tra gruppi terroristici aventi obiettivi politici e gruppi criminali dediti alla pirateria ed al traffico di migranti, armi e sostanze stupefacenti; gli scopi e le modalità di azione di questi gruppi illegali tendono in alcuni casi a sovrapporsi e ad alimentarsi gli uni con gli altri, rendendo necessario lo sviluppo di un sistema investigativo e di intervento di carattere transnazionale, con tutte le immaginabili difficoltà del caso.

Questi gruppi criminali – attraverso le attività illegali – sono infatti in grado di procurarsi rilevanti disponibilità economiche, che vengono utilizzate per pagare i servizi di specialisti stranieri che forniscono loro innovative conoscenze tattiche e tecnologiche, aumentandone il grado di versatilità e pericolosità.

Preoccupanti episodi in tal senso si sono verificati nel 2001 e nel 2002 con la cattura – da parte delle forze armate israeliane – di due navi mercantili, rispettivamente la *Santorini* e la *Karine A*, utilizzate per trasportare armi da introdurre nella striscia di Gaza e nel giugno 2004 con il fermo – da parte delle autorità Greche - del mercantile *Batik sky*, battente bandiera delle Isole Comore, ma appartenente ad una società Irlandese, trasportante “*anfo*” un tipo di esplosivo solitamente utilizzato per attività minerarie ma usato anche dai gruppi terroristici dell'IRA.

Un caso del tutto particolare si verificò in Italia nel porto di Gioia Tauro nell'ottobre del 2001, con la cattura di un presunto affiliato ad Al Qaeda nascosto in un *container* trasportato su una nave diretta verso il porto di Halifax. Il container era equipaggiato con un letto, un bagno occasionale e conteneva mappe di aeroporti e *security pass*.

La mappa dei gruppi terroristici in grado di utilizzare le vie marittime, sia per trasportare armi o equipaggiamenti militari, sia per condurre attacchi terroristici, risulta essere variegata per ciò che concerne gli scopi, le capacità offensive e le aree d'azione; tra di essi troviamo:

- LTTE: the *Liberation Tigers of Tamil Eelam*, gruppo dotato della più sofisticata "abilità marittima", si pensa – infatti - che abbia persino organizzato un *team* di supporto logistico in grado di proteggere le navi dell'organizzazione nei movimenti attraverso il confine marittimo dello Sri Lanka;
- Al Qaeda: secondo un rapporto dell'*intelligence* norvegese, il gruppo di Osama Bin Laden possiede circa 23 navi mercantili – alcune delle quali in grado di percorrere rotte oceaniche – registrate sotto la bandiera della Liberia, di Panama e dell'Isola di Man. Oltre agli attacchi realizzati contro la USS Cole e la petroliera francese Limburg. Non si possono escludere inoltre le connivenze tra alcune società di navigazione e l'organizzazione terroristica che partecipando perfino al capitale sociale di tali aziende ottiene la disponibilità di servizi, uomini e mezzi.
- Gruppi Terroristici Del Medio Oriente: *Al Gama'a al Islamiyya, Jihad Islamica, Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina, Hezbollah*, risultano coinvolti in attività terroristiche via mare, sia mediante il contrabbando di armi ed altro materiale bellico, sia attraverso attività di sostegno, probabilmente a favore della stessa Al Qaeda.
- Abu Sayyaf: operante nelle Filippine mediante attacchi marittimi finalizzati al rapimento di ostaggi o al sequestro di navi mercantili. L'uccisione, nel giugno 2002, di Abu Sabaya, uno dei *leader* del gruppo, ha ridotto la capacità offensiva dell'organizzazione.

La convinzione degli esperti è che Osama Bin Laden e compagni assegnino ad un grosso attacco da portare sulle vie del mare un ruolo primario nella strategia del terrore.

Quello che non è facile individuare - anche se le ipotesi come già accennato non mancano - è il possibile obiettivo. Sotto tiro potrebbe trovarsi una grande unità da crociera in navigazione nel Mar dei Caraibi - i piani dettagliati di un attacco alla Queen Mary II furono trovati già nel 2001 dagli americani in una grotta dell'Afganistan - ma potrebbe toccare anche ad una nave passeggeri in un porto del Mediterraneo. E nemmeno si può escludere che i terroristi possano tentare di colpire con qualche veloce battello kamikaze un gigante del mare: una petroliera o un portacontainer. In tal senso la cinematografia ha già dato evidenza di un simile potenziale pericolo con il film *Syriana*.

Un'analisi approfondita delle modalità attraverso le quali si manifesta il terrorismo marittimo è utile e necessaria per individuare efficaci procedure di prevenzione e

metodologie di contrasto nonché per ricavare gli indicatori di allarme, grazie ai quali monitorare quelle organizzazioni che praticano questo tipo di azioni, i possibili obiettivi e la metodiche utilizzabili.

Per realizzare un valido contrasto alle nuove minacce operanti sul mare sembra prioritario garantire alle autorità preposte l'acquisizione di dati attendibili sul traffico marittimo, al fine di mirare gli interventi nei riguardi dei mercantili sospetti ed evitare che le misure preventive assumano un carattere generalizzato ed indiscriminato in grado di incidere negativamente sulla libertà di navigazione.

E' ormai chiaro che prima ancora di assumere qualsiasi tipo di decisione è indispensabile disporre di una completa conoscenza dell'ambiente in cui si opera al fine di poter essere in grado di discriminare ciò che è normale da ciò che non lo è.

In tal senso la dottrina americana ha sviluppato il concetto ormai largamente diffuso di Maritime Domain Awareness (MDA) nell'ambito della strategia nazionale legata alla Homeland Security.

Con tale termine viene indicata la piena ed effettiva conoscenza di tutto ciò che può essere associato al dominio marittimo e che può avere un impatto sulla sicurezza, sull'economia e sull'ambiente.

Conseguire oggi il MDA, significa da un lato acquisire e gestire un elevato numero di informazioni ma nello stesso tempo cercare di allargare sempre di più le fonti informative coinvolgendo in maniera globale quanti più attori possibili. Quindi non solo enti istituzionali ma anche società private, federazioni di categoria, industria.

Quest'ultimo rappresenta uno dei principali problemi che limitano il conseguimento del MDA in particolar modo in quei Paesi ed in quelle realtà organizzative dove esiste una elevata frammentazione delle competenze in materia di sicurezza marittima.

In tale ottica diventa prioritario perseguire uno sforzo finalizzato all'unificazione delle varie capacità esistenti secondo un principio tipicamente *inter-agency* che preveda norme di linguaggio e procedure comuni.

L'essenza del MDA è dunque quella di creare un "ambiente informativo" attraverso il quale i vari attori interessati possono monitorare eventuali rischi in danno alla sicurezza marittima ed alla libertà di navigazione.

La piena conoscenza del dominio marittimo e la complessità del sistema trasporti via mare presuppongono la collaborazione di ogni singola autorità preposta preso atto che ogni singolo partner ha un ruolo determinante nella costruzione di quello che abbiamo sopra definito "ambiente informativo".

L'argomento è estremamente rilevante soprattutto per ciò che attiene al tema della gestione delle informazioni ed ai suoi inevitabili riflessi nel campo della sicurezza non solo militare ma anche economica.

L'attuale contesto globalizzato è caratterizzato da un sovraccarico di informazioni messe a disposizione da più fonti e che meritano sempre più una adeguata considerazione e trattazione.

Si è già detto in proposito del MDA che il terreno strategico sul quale si gioca la partita contro il terrorismo è la conoscenza.

Quando si parla di conoscenza si fa riferimento ad un patrimonio informativo inestimabile che, date le sue dimensioni, non è possibile fruire così com'è.

Occorre quindi scoprire "chi" detiene le informazioni giuste e "dove" è possibile recuperarle.

Del predetto patrimonio informativo di tipo "aperto" (Open Source Intelligence OSINT) , circa l'80% è disponibile su internet quindi raggiungibile da chiunque ed a basso costo.

Occorre immediatamente evidenziare che, l'abbondanza di informazioni presenti sulla rete può rivelarsi uno svantaggio considerato che non tutta l'informazione esistente è realmente utile è quindi necessario estrarre tra tutte le informazioni quelle più rilevanti, distinguendo tra queste, quelle necessarie, aggiornate e convenienti.

In tale contesto è predominante l'azione investigativa rappresentata da quell'insieme di attività di analisi delle informazioni. Infatti, non basta raccogliere le notizie dalle persone, dalle intercettazioni, ma è necessario analizzarle e capirle.

La moderna tecnologia permette di acquisire le informazioni richieste, non mancano quindi le fonti ed il materiale da analizzare, il problema è proprio "analizzare", ovvero valutare in maniera tempestiva ciò che è utile da sottoporre immediatamente all'attenzione del potere decisionale.

Se nell'era della guerra fredda il requisito principale in virtù di una minaccia del tipo tradizionale, era la necessità di conoscere intesa in senso stretto "need to know", nell'attuale scenario caratterizzato dal rischio di minacce asimmetriche il nuovo paradigma sul quale confrontarsi è la "responsibility to provide" ed il "need to share".

Lo scopo ultimo è sempre quello di fornire ai decisori un prodotto informativo il più possibile corretto e soprattutto facilmente leggibile ed interpretabile da chi lo riceve.

Il macabro rendiconto delle incursioni terroristiche degli ultimi anni ha sovente fatto meditare sul ruolo preventivo dell'attività informativa e sulla relativa efficacia.

Uno dei maggiori problemi, in tema di raccolta delle informazioni, è la resistenza di molti operatori commerciali non sempre concordi nel dover condividere dati che rivestono una importanza strategica in chiave economica.

Questa realtà, porta con sé sfide del tutto uniche, che richiedono approcci nuovi e differenti nella cooperazione nazionale ed internazionale, la distribuzione delle risorse e lo sviluppo di strategie volte a proteggere gli interessi nazionali.

Per tale motivo è necessario procedere ad un'analisi realistica dei rischi tenendo presente che la dimensione sicurezza deve essere integrata in tutte le fasi delle operazioni da una attenta azione informativa ed investigativa.

Il più noto esperto di intelligence italiano, il senatore Francesco Cossiga, in un convegno tenutosi a Roma, ha evidenziato che, l'attività di intelligence "*è il secondo mestiere più antico del mondo*", ha una lunga storia, ha un presente ed ha un futuro poiché rappresenta la migliore strategia preventiva per ridurre e minimizzare gli effetti di tutti i potenziali rischi e delle possibili minacce.