



DIFESA & SICUREZZA

SCACCO MATTO AI PIRATI

di Shaw McCutcheon

Sempre più spesso yacht e megayacht vengono presi di mira da rapinatori, ladri, rapitori e malviventi di ogni sorta. Proteggerli, e proteggersi, non è semplice. Ma, con un po' di attenzione e con una prevenzione mirata, si può navigare anche negli angoli più remoti del mondo senza correre rischi eccessivi.

Proteggere uno yacht da ladri, rapitori e delinquenti d'ogni risma non è mai stata una faccenda considerata prioritaria tra gli armatori. Il navigare a bordo della propria barca conserva ancora un'aura di splendido isolamento dove è l'acqua, come i fossati di un castello, a tenere a distanza il resto del mondo. Nei porti e nei marina più frequentati la sicurezza è garantita da guardiani e affollamento. Il rischio peggiore per gli scafi sotto i 65 piedi senza equipaggio è il furto a bordo. Per questo gran parte degli armatori adotta le stesse cautele che

userebbe a casa propria: chiudere a chiave le porte, attivare l'allarme e sbarcare tutti gli oggetti di valore alla fine della crociera. Se invece si tratta di uno yacht con equipaggio, o di un megayacht, la questione è diversa. Per primer cosa, l'armatore può essere tanto ricco da costituire un obiettivo per rapitori, terroristi o pirati. In secondo luogo, potrebbe volersi spingere oltre i sicuri approdi delle località più frequentate di Caraibi e Mediterraneo per andare in Sudamerica, Africa o Estremo Oriente. Se poi affitta la barca, deve poter assicurare ai clienti che a bordo saranno al sicuro.





AFFAIRACTION

Non molto tempo fa, due grossi Feadship hanno risalito il Rio delle Amazzoni fino al confine peruviano. Sul fiume erano stati segnalati assalti al naviglio commerciale, mentre la città di Tabatinga (sul confine tra Brasile, Perù e Colombia), dove dovevano essere imbarcati alcuni ospiti, è un centro del traffico di droga. Molto prima della crociera l'Affairaction, un'agenzia di security di Miami specializzata nella protezione degli yacht e diretta da un ex ufficiale delle Forze speciali francesi, Patrick Estebe, fu incaricata della sorveglianza sui due Feadship durante la crociera. Per prima cosa, Estebe prese in esame le procedure di accoglienza dei visitatori e delle forniture, valutò la sicurezza di serrature e chiavi, controllò le armi da fuoco e le parti più vulnerabili degli yacht. Tra le sue raccomandazioni, ci fu quella di installare a bordo lampade ad alta intensità in grado di proiettare un cerchio di luce intorno alle barche alla fonda: questa muraglia luminosa non dà alcun fastidio agli ospiti, ma fa sentire molto scoperti i potenziali intrusi. L'equipaggio, donne comprese, seguì un corso sulle armi e sulle tattiche di polizia, e familiarizzò con le sfumature del linguaggio corporeo nell'affrontare situazioni pericolose. "Se l'equipaggio è vigile e sicuro di sé, gli estranei a bordo ricevono un segnale non verbale", spiegava Estebe. "I suoi membri possono essere disposti nei punti strategici dello yacht, da dove si può vedere in diverse direzioni e tenere d'occhio ogni visitatore che sale a bordo". Estebe elaborò anche le

procedure che l'equipaggio avrebbe dovuto seguire in diverse situazioni. Nel caso si avvicinassero dei pirati, per esempio, si sarebbe diviso in tre gruppi: uno per proteggere il ponte di comando e la sala macchine e il terzo per affrontare gli intrusi. Mentre si avvicinava l'inizio della crociera, Estebe continuò a raccogliere rapporti di intelligence sulla zona, ingaggiò altri tre agenti e noleggiò una barca per alloggiare i suoi uomini durante la crociera. La squadra si recò in Brasile e perlustrò il fiume fino a Tabatinga, dove Estebe si fermò alcuni giorni per convincere i signori della droga che non valeva la pena di assaltare gli yacht. In conclusione, gli ospiti trascorsero una meravigliosa crociera su uno dei fiumi più belli del mondo, senza incappare nel minimo incidente. Nelle sue uniformi, la squadra di Estebe si dissimulava tra l'equipaggio dando volentieri una mano e restando per la maggior parte del tempo nei quartieri di servizio. Sui due Feadship c'era sempre un agente di Estebe, ma nessuno sapeva che quel francese sorridente aveva una pistola nella tasca degli short bianchi. Man mano che gli yacht si fanno più grandi e che armatori e ospiti vogliono spingersi in zone sempre più remote, è molto probabile che i problemi di sicurezza si complichino. Le zone a rischio comprendono alcune parti di Sudamerica ed Estremo Oriente (Malesia, Indonesia e Filippine) dove la pirateria è ancora molto attiva. Persino in Mediterraneo ci sono stati alcuni incidenti. Mike Reardon, un broker della Fraser



AFFAIRACTION

Yachts di Fort Lauderdale, dice che la questione sicurezza è molto sentita da tutti i suoi clienti. Anche i cantieri sono sempre più propensi a integrare negli yacht ancora in costruzione misure di sicurezza come stanze protette, vie di fuga nascoste e sensori. Strano a dirsi, i broker riferiscono che gli americani si preoccupano della sicurezza molto più degli europei, anche se è in Europa che sono più diffusi i rapimenti.

"In Mediterraneo, però, i problemi vengono per lo più dai ladri", sostiene Martin Redmayne, direttore di Wood Report, "per esempio ci sono i cosiddetti "pirati del pedalò" che si avvicinano silenziosamente agli yacht, salgono a bordo dal ponte a mare durante l'ora di pranzo o di cena e a volte riescono a entrare nell'interponte e a rubare quanto c'è di trasportabile. I casi di vera pirateria, invece, sono estremamente sporadici. Qualche anno fa, un Codecasa di 48 metri fu ripulito da banditi armati al largo delle coste italiane. Lo scorso anno, inoltre, al largo di Corfù una banda di pirati albanesi ha arretrato lo yacht Carenia, uccidendone il capitano e fuggendo con il tender", conclude. Ben diversa, invece, la situazione in Estremo Oriente, dove la pirateria è tuttora attiva al largo di Malesia e Filippine e nel Mare della Cina Meridionale. Fino a oggi, tuttavia,

la vita per gli yacht è stata relativamente beata, senza troppi rischi di pirateria perché, rispetto a un mercantile, per i malviventi lo yacht è ancora un mistero. "Il criminale medio vede uno yacht e non sa che pesci pigliare", spiega il capitano Pat Trainor, che ha fatto il giro del mondo a bordo del Feadship di 160 piedi Dream Seeker.....

"Sicurezza significa saper prevedere", spiega Estebe. "Non si tratta di essere più armati, più forti o più numerosi, ma di prevedere cosa faranno. Quando ci si riesce, si è sempre vantaggioso"....

Quando viene chiamato a proteggere uno yacht, Estebe dell'Affairaction fa il possibile per far stare gli ospiti a loro agio e per non mettersi troppo in mostra. Rimane tra le quinte e, in pubblico, si dimostra sempre affabile e amichevole.....

Tuttavia, con preparativi e una pianificazione adeguati, ma non esasperati, ogni yacht può essere ben protetto dai malintenzionati, e non c'è davvero motivo per cui armatori e ospiti non possano esplorare le più interessanti e remote regioni del mondo, godendosi la crociera in tutta sicurezza.