

ADOLFO CELLI //

## Sono tornati i PIRATI e fanno una PAURA GLOBALE

**S**i pensava che sulle loro imprese fosse calato definitivamente il sipario tra la fine del secolo XIX e l'avvio del secolo XX. Invece nei mesi scorsi - dopo essersi sporadicamente rifatti vivi da qualche anno in qua - si sono riaffacciati prepotentemente alla ribalta. Forse calcando eccessiva-

mente la mano, in determinati ambiti si è arrivati a parlare di una forma di "terrorismo senza stragi", ma comunque pericoloso per le incidenze che potrebbe avere sul regolare sviluppo dei traffici a livello globale, e quindi di "emergenza" da affrontare subito alla radice. E infatti, oltre all'Unione Europea, già

da un po' attivatisi, è sceso in campo con risoluzioni e direttive il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite.

Ci si sta riferendo ai pirati che intercettano, sequestrano e poi chiedono pesanti riscatti per navi che solcano le acque al largo del Corno orientale dell'Africa per dirigersi verso il Golfo di

Aden, passare il Mar Rosso, giungere nel Mar Mediterraneo attraverso il Canale di Suez e poi magari puntare su porti del vecchio continente oppure, superando Gibilterra, immettersi nell'Oceano Atlantico in direzione delle Americhe. Ebbene sì, i pirati sono proprio tornati e fanno paura.

**I**dentificata in Somalia la base di partenza dei moderni "filibustieri" sin dalla tarda estate dello scorso anno i Lloyd's di Londra hanno riclassificato come "zona di guerra" le superfici marine dagli stessi predilette ed hanno innalzato in misura copiosa le tariffe assicurative per le imbarcazioni ivi in transito. In conseguenza di ciò, diverse compagnie di trasporti con scafi hanno ripreso in considerazione - per andare dall'Oceano Indiano all'Oceano Atlantico, e pure per approdare nel Mediterraneo (partendo dall'Oceano Indiano) - la circumnavigazione dell'Africa, transitando dalle parti legate alle scoperte di Vasco De Gama risalenti al tramonto del secolo XV. In altre parole, si è riprofilata l'ipotesi di una nuova fase di scarso o nullo utilizzo di quel Canale di Suez che nella sua ormai lunga storia - proprio in questo 2009 esso compie i centocinquanta anni - ha già avuto periodi di non sfruttamento per i più svariati motivi (dalle contrapposizioni politiche agli eventi bellici).

La possibilità di un collegamento rapido tra l'Oceano Indiano e il Mar Mediterraneo era stata colta pure all'epoca dei Faraoni, sei/sette secoli prima della nascita di Cristo: allora, oltre che sul Mar Rosso e sull'istmo di Suez, si erano puntati gli occhi - facendo scattare i conseguenti lavori - pure sul lago Timasah e sul Nilo. Tra alti e bassi, più volte abbandonata o riadattata la "via" (d'acqua) ad un dato momento aperta, venne seguita fino agli ultimi decenni del secolo VIII dopo Cristo, quando fu abbandonata al progressivo insabbiamento. A rilanciare la proposta di un ritorno - con soluzioni riviste e aggiornate - sugli antichi itinerari navigabili (tra il Golfo di Aden e il Mediterraneo) fu l'italiano Luigi Negrelli, l'ingegnere che tracciò anche gran parte delle linee ferroviarie svizzere ed austriache e che attorno alla metà del secolo XIX stilò pure il primo progetto del Canale di Suez. La possibilità di tradurlo in pratica, in virtù di una serie di combinazioni, capitò però al francese Ferdinando Marie de Lesseps; egli seppe uscire abilmente da una selva di inghippi e il 17 novembre 1869 poté vedere inaugurata la formidabile opera (171,2 chilometri di solco navigabile da Suez a Porto Said, con una larghezza da un minimo di 193 metri a un massimo di 352 metri, e una profondità attorno ai 17 metri); opera che nello

## L'“INDUSTRIA” dell'arrembaggio

scorrere del tempo subì ripetuti riassetamenti. Nel 1877 la traversata richiedeva circa 49 ore. Essa è stata via via migliorata, al punto da portarla a richiedere meno di 15 ore. Approfittando attualmente del Canale di Suez per passeggeri (quelle rimaste sulle rotte, specialmente per le crociere) e natanti di ogni genere, con in testa quelli che trasportano merci. La rotta è molto battuta dalle petroliere.

È stato il sequestro di un supercolosso dei mari come la "Sirius Star", lunga 335 metri, carica di due milioni di barili di greggio con un valore complessivo di cento milioni di dollari, a portare in primo piano nei mass media i pirati somali e la loro organizzazione. Si è dissertato diffusamente sul porto di Eyl (appunto in Somalia) come fulcro del loro movimento e come punto di sosta o ancoraggio delle imbarcazioni in attesa di riscatto oltre che come "area" di una sorta di "industria" che - sull'onda dei sequestri - fa lavorare le donne nel far da mangiare e nel curare l'ospitalità agli equipaggi forzatamente bloccati, gli anziani e i ragazzetti nel dare una mano e nell'esercitare la sorveglianza, e gli uomini maturi nel praticare le "spedizio-



Pirateria in un'illustrazione di Darrel Sweet.

ni", con quanto ad esse conseguente. Si è saputo che i pirati (sospettati di collegamenti con i protagonisti di fermenti rivoluzionari islamici continuamente affioranti nell'intricatissima situazione somala) esigono i pagamenti dei riscatti in denaro contante e a bordo delle imbarcazioni catturate; si è appreso che essi hanno strumenti per non farsi rifilare biglietti falsi, che si avvalgono di tecnologie avanzate per i collegamenti con i loro "complici" sulla terraferma in patria e altrove; e si è scoperto tanto altro sul loro...

darsi da fare. Non sono mancate le rivelazioni - sia pure in versioni contrastanti - nemmeno sulla ripartizione del bottino. Secondo alcune fonti, il 20% del "ricavato" dalle imprese piratesche andrebbe agli equipaggi, un altro 20% ai capi, il 10% verrebbe distribuito fra la gente che aiuta e collabora, il 30% servirebbe per l'organizzazione e per la "quota" dovuta ai maggiori che lasciano fare, il resto (dell'insieme del bottino) pare venga investito per alimentare mercati di prodotti molto redditizi

oppure per operazioni finanziarie con soldi riciclati. Secondo altre fonti le ciurme e le "autorità locali" si prenderebbero complessivamente circa la metà delle risorse predate, lasciando la quota rimanente alle altre destinazioni citate. Sembra che la somma minima chiesta per la riconsegna di un'imbarcazione sequestrata sia stata stabilita (senza sconti) tra uno o due milioni di dollari. Ma per una nave carica di armi sono stati richiesti oltre otto milioni di dollari mentre per la superpetroliera "Sirius Star" si è partiti da 25 milioni di dollari per poi scendere a poco a poco sino ai 15 o 10 milioni di dollari.

Ai primi di dicembre i Paesi dell'Unione Europea hanno aumentato di un'altra decina di unità la flotta delle navi (di una quindicina di nazionalità) mobilitate nella sorveglianza dei tratti di mare... a rischio. Di solito gli armatori e i governi dei Paesi di provenienza delle imbarcazioni che incappano nei sequestri premono per escludere l'uso delle armi. Talora però - di fronte al rifiuto dell'alt per una ispezione - i "sorveglianti" aprono il fuoco sui natanti sospetti. Proprio a novembre un'incrociatore indiano ha fatto colare a picco una "nave madre" o "nave base" dei pirati. Questi ultimi però si sono quasi sempre dimostrati abilissimi nello scegliere, molto al largo, le loro prede e nell'evitare i controlli. Per tali motivi all'indomani dei recenti clamorosi colpi, questi (i controlli) sono stati molto rafforzati.

## Pirati & corsari, una storia antica

**L**a storia della pirateria è cominciata ai tempi di Omero. Il Mediterraneo è sempre stato un mare... pieno di scorribande. A giudizio di Tucidide fu il timore degli assalti pirateschi a far costruire non direttamente sulla costa, ma un po' all'interno, parecchie città della Grecia antica. Alla pirateria si dedicarono intensamente i Cretesi, i Liguri, gli Illiri. I Romani invece si diedero molto da fare per contrastarla. Gli studiosi di solito tendono a distinguere i pirati dai corsari. I primi sono i veri predoni del mare a tutto campo. Corsari vengono definiti e considerati (dagli studiosi) coloro che con una "lettera da marca" ottennero - in passato - dal sovrano del proprio Stato o della propria terra una sorta di autorizzazione ad andare all'arrembaggio. Per un certo periodo avrebbe fatto

il corsaro persino Cristoforo Colombo. Tra i corsari famosi - dei secoli XV - XVI - XVII, e nei confronti di navi spagnole nella zona dei Caraibi - furono in netta maggioranza gli inglesi e i francesi. Con i propri assalti alcuni sono diventati leggendari: come Edward Teach, più noto come "Barbanera", agli inizi del '700, o come Francis Drake, il quale nel '500 fu uno specialista nel depredate colonie spagnole e nel requisire galeoni prima di... cambiar vita e mettersi a fare l'esploratore e l'uomo politico; o come il gallese Henry Morgan, che attorno alla metà del '600 era l'incarnazione del terrore nei paraggi di Santo Domingo.

Tra i sempre più numerosi guai che affliggono la nostra epoca non c'è davvero bisogno di una... rifioritura della pirateria. Uno dei tanti "commentatori" in auge nei

mass-media, nell'autunno scorso addebitò ad essa - a causa del possibile abbandono della via di Suez e dell'eventuale ritorno della circumnavigazione dell'Africa - pure un'ulteriore probabile accentuazione del rincaro continuo (allora in atto) del prezzo del greggio, poi in caduta libera. La crisi economica globale è intervenuta a bloccare il rischio e pure a far crollare, al di là di ogni previsione, le quotazioni del petrolio. C'è comunque da sperare che le iniziative impostate a livello internazionale abbiano quanto prima la meglio sui moderni "bucanieri" o "filibustieri", rendano di nuovo tranquille le acque al largo del Corno orientale dell'Africa e facciano magari saltar fuori una soluzione pacifica pure per il futuro della Somalia, paese in balia di tensioni e contrasti assai forti. (A.Cel.)