

PIRATI DI OGGI...

Oggi, l'uomo della strada è perplesso quando legge o sente parlare ancora dei pirati. Ma i giornalisti, i politici, i militari sanno che il fenomeno è vecchio, strisciante e in continua crescita in alcune parti del mondo (Somalia, Nigeria, Bangladesh, Indonesia, Malesia). Gli attacchi dei pirati moderni alle navi che trasportano merci di ogni tipo lungo le rotte commerciali più frequentate sono all'ordine del giorno e procurano danni ingenti alle potenze occidentali ed asiatiche del nuovo millennio. Negli ultimi dieci anni si sta affermando con forza crescente la realtà della pirateria marittima. I corsari del XXI secolo hanno triplicato il numero di attacchi e di sequestri navali raggiungendo un giro di affari annuo stimabile in circa 10 miliardi di dollari. Le navi attaccate aumentano con il passare dei mesi e in maniera direttamente proporzionale crescono i prezzi dei premi assicurativi. Ai nostri giorni, in regime di Diritto del mare (Convenzione 1982 di Montego Bay e Convenzione di Ginevra del 1958), la pirateria è considerata un crimine internazionale e come tale può essere perseguita in alto mare (o nello spazio aereo internazionale). Ultimamente le Nazioni Unite hanno considerato la repressione della pirateria un vero atto di guerra. Su questo punto, il Parlamento Europeo, pur aderendo senza riserve alla decisione del Consiglio di Sicurezza, si è limitato ad esprimere riserve circa la natura bellica della repressione (che preferirebbe considerare atto di polizia internazionale). Questo limite aveva legato le mani alle forze militari e soltanto quando i pirati cominciarono ad attaccare navi, yacht, pescherecci, nei mari dell'Africa, dell'Asia e del resto del mondo, comprese le Americhe, le potenze occidentali hanno cominciato a muoversi, stornando in quei mari una parte delle navi operanti nell'Oceano Indiano.

Il nuovo regno della pirateria marittima è la Somalia con le sue coste ricche di anfratti che consentono ai nuovi filibustieri armati fino ai denti di nascondersi perfettamente.

In questi mari è ormai allarme rosso per i continui attacchi a pescherecci, petroliere e navi mercantili. Dall'inizio del 2008 sono state almeno 55 le navi sequestrate dai pirati nel golfo di Aden, al largo delle coste somale. Una cifra prudente perché molte compagnie marittime preferiscono non denunciare gli assalti e risolvere il problema con il pagamento di un riscatto. Nel 2006 furono segnalati 10 atti di pirateria, saliti a 31 l'anno successivo. La Somalia deteneva già il triste primato di un fenomeno in espansione in tutto il mondo.

Nel golfo di Aden transitano ogni mese almeno 1600 navi. Un mercantile ha un valore sul mercato dai 2 ai 3 milioni di dollari: bocconi succulenti per i filibustieri che hanno le loro basi nel Puntland, una regione autoproclamatasi autonoma dieci anni fa, dove la pirateria ed il commercio di clandestini con lo Yemen sono divenuti affari redditizi.

I pirati sono spesso il braccio navale dei gruppi islamici fondamentalisti che da 17 anni alimentano la guerra civile in Somalia. Affari, clan, politica e religione sono i loro dettami.

L'industria marittima perde ogni anno tra i 13 e 16 milioni di dollari fra costi assicurativi, sequestri e riscatti.

Gli attacchi non risparmiano neanche le navi delle Nazioni Unite che trasportano aiuti alimentari, destinati alla popolazione somala. Da sei mesi questi mercantili navigano da Mombasa (Kenya) a Mogadiscio scortate da navi da guerra della comunità internazionale.

Verso la fine di aprile del 2008, le navi "Etna" e "Borsini" della Marina Italiana, impegnate nella missione di controllo marittimo nel golfo di Aden, al largo del Corno d'Africa, hanno sventato un attacco dei pirati somali destinato a catturare il mercantile italiano "Neverland". Avvistati i battelli pirati sul radar, il pattugliatore "Borsini", con l'aiuto dell'elicottero e grazie ad alcune tempestive manovre, riuscì a mettere in fuga i barchini sospetti facendoli desistere dall'azione di arrembaggio.

La pirateria marittima resta destò grande sorpresa il 26 settembre 2008 per il sequestro del cargo ucraino "Faina", che trasportava armi, munizioni e più di 30 carri armati, destinati ufficialmente al governo del Kenya, ma in realtà diretti alle forze ribelli del Sud Sudan.

Il 15 novembre 2008 i pirati catturarono in soli 16 minuti, a oltre 400 chilometri dalla costa di Mombasa, la superpetroliera saudita "Sirius Star", per il cui rilascio richiesero 25 milioni di dollari. La "Sirius Star" era carica di greggio per un controvalore pari a 100 milioni di dollari; il suo

sequestro fu considerato il più clamoroso della storia della pirateria navale. Nello stesso giorno i pirati avevano catturato una nave da carico di Hong Kong, il “*Delight*”, con 25 membri di equipaggio, che trasportava 36.000 tonnellate di farina in Iran.

Il successivo 19 novembre la fregata “*Tabar*” della Marina Indiana, mentre pattugliava il mare, riuscì a localizzare un battello usato dai pirati come base in alto mare dalla quale partivano le imbarcazioni per gli arrembaggi. La fregata indiana, essendo minacciata, aprì il fuoco affondando in pochi minuti il battello pirata.

Altro caso eclatante è stato quello del lussuoso panfilo “*Le Ponant*” attaccato il 4 aprile 2008 nel golfo di Aden. Il veliero di bandiera francese ed i suoi 30 marittimi vennero sequestrati e portati in una località sconosciuta della costa somala in attesa del riscatto. I parà francesi erano pronti per un’azione militare, ma dopo una settimana di negoziati, gli ostaggi ed il panfilo vennero liberati. Per il rilascio i pirati ottennero un riscatto di alcuni milioni di dollari.

I nuovi pirati sono dotati di imbarcazioni veloci, strumentazioni satellitari, armi modernissime. La comunità internazionale ha dichiarato loro guerra; otto navi, destinate al golfo di Aden, cercheranno di arginare il fenomeno dei sequestri. Infatti un’apposita squadra navale, la “*Combined Task Force*”, guidata dall’Ammiraglio statunitense Terence Mcknight, è pronta per pattugliare ed intervenire contro i pirati somali nell’intero golfo di Aden. La nuova forza internazionale, se necessario, dovrà affrontare e combattere con determinazione la pirateria al largo delle coste somale.

Lo scorso mese di gennaio, una squadra navale cinese, costituita da due cacciatorpediniere e da una nave appoggio, è giunta nel golfo di Aden per contrastare gli atti di pirateria contro le navi da trasporto cinesi. Ogni anno in quel golfo transitano 1.265 mercantili cinesi, sette dei quali hanno subito l’assalto dei pirati negli ultimi mesi. L’Italia, la Grecia, la Gran Bretagna e la Turchia hanno messo a disposizione della missione antipirateria “*Eunavfor Atalanta*” unità della propria Marina da guerra appoggiate da aerei per la ricognizione marittima. Così pure gli Stati Uniti d’America, il Canada ed altre potenze mondiali.

I fatti più recenti attestano la sempre maggiore spregiudicatezza e audacia dei pirati somali che continuano ad attaccare e catturare senza alcuno scrupolo tutte le navi che capitano loro a tiro.

E’ stato scritto: “*A prescindere dall’enorme problema politico e culturale che occorrerà risolvere per eliminare alla radice il rischio della pirateria di oggi, è urgente ristabilire, mediante l’uso militare del potere marittimo, l’effettiva libertà di navigazione in tutti i mari del mondo*”.

Lucio Causo

Pubblicato su “L’Uomo e il Mare” rivista di Nautica e Turismo dell’Assonautica Provinciale di Lecce nel mese di giugno 2009.

La pirateria continua ad imperversare sui mari, mettendo a rischio gli equipaggi delle navi catturate ed i traffici commerciali che si svolgono principalmente nel Golfo di Aden, dove le forze di contrasto internazionali mettono a segno risultati importanti. Uno degli ultimi casi clamorosi si è svolto lo scorso anno nell’Oceano Indiano: la fregata “*Libeccio*” della Marina Militare, di stanza a Taranto, è riuscita a liberare l’equipaggio di un peschereccio d’altura battendo bandiera iraniana, il “*Dhow*”, e a catturare i dieci pirati somali che se ne erano impossessati. La nave “*Libeccio*”, con l’intervento dell’elicottero imbarcato, ha raggiunto il peschereccio e dopo avere accostato, ha minacciato di fare fuoco. I pirati hanno gettato le armi in mare e si sono arresi. La fregata italiana incrociava nell’Oceano Indiano quale componente della forza internazionale dell’operazione antipirateria “*Atalanta*”, voluta dall’Unione Europea.

I pirati somali l’8 febbraio del 2011 hanno sequestrato nell’Oceano Indiano la petroliera “*Savina Caylyn*” del gruppo D’Amico, che è ancora nelle loro mani con 22 uomini d’equipaggio e sulla cui vicenda le autorità italiane avevano chiesto il silenzio stampa per non compromettere le trattative

con i rapitori. I pirati nello scorso mese di maggio avevano lanciato un ultimatum all'armatore della petroliera sequestrata: o versava 16 milioni di dollari come riscatto oppure avrebbero abbandonato a terra, nel deserto, il direttore di macchina e il primo ufficiale. I congiunti dell'equipaggio sono ripiombati nell'angoscia ed hanno sollecitato il governo italiano di fare qualcosa con la massima urgenza per liberare i marinai e la nave.

Il 21 aprile 2011, un'altra petroliera italiana è stata assalita e sequestrata dalla pirateria somala alle quattro del mattino; due veloci barchini carichi di pirati bene armati hanno abbordato la motonave "*Rosalia D'Amato*", della flotta Perseveranza, impadronendosi e sequestrando i 22 uomini d'equipaggio, tra cui due ufficiali e numerosi marinai italiani. L'assalto è avvenuto a circa 400 miglia dalle coste dell'Oman. Ancora continuano le trattative per liberare i prigionieri e far riprendere la navigazione alla nave.

Alle 2,30 della notte tra il 23 e il 24 luglio 2011 a circa 23 miglia, al largo della Nigeria, è stata sequestrata la petroliera italiana "*Anema e core*", della compagnia marittima RDB di Torre del Greco, con i suoi 23 uomini d'equipaggio, tra cui due italiani. Il sequestro di questo cargo, per fortuna, è durato soltanto quattro giorni. Alle 23,30 del 27 luglio 2011, i pirati hanno abbandonato la nave liberando tutto l'equipaggio.

Restano ancora nelle mani dei pirati somali altre due navi italiane, la "*Savina Caylyn*" (sequestrata l'8 febbraio 2011) e la "*Rosalia D'Amato*" (sequestrata il 21 aprile 2011).

Quando saranno liberate ?

Lucio Causo