Gibuti: l'operazione "Atalanta"
RITORNANO I PIRATI

Nei rigurgiti delle epoche, un sussulto della storia passata fa ritornare a galla la figura del "pirata". Farabutto, spauracchio del mare, trasgressore dell'ordine convenzionale, il pirata appartiene alla categoria di quegli "straccioni" che sfidano i potenti e infrangendo le regole alterano gli equilibri. Sfidano la libertà degli altri prendendosi tutta la loro libertà, approfittando dell'elemento più aperto, sconfinato come solo il mare sa, distesa interminabile e dunque pari a un labirinto nel quale chi sa conosce le tecniche del nascondersi. Ma nella vicenda dei pirati, ieri come oggi, non scorgo alcuna simpatia suscitata e tantomeno loro umanità: il pirata violentava le donne e buttava a mare uomini vivi e legati, e per i suoi guadagni intere regioni del mondo soffrivano per la precarietà dei collegamenti. Una figura con la quale la storia aveva fatto i propri conti, relegando il pirata a un marginale, uno sconfitto dalle grandi reti degli interessi commerciali compositi e dalle potenze militari, un personaggio irrimediabilmente vecchio, ormai finito come peggio non si può: attrazione da luna park, costume per bambini scatenati, nel migliore dei casi una maschera di carnevale. E invece i pirati son tornati, quasi inaspettatamente e in tutta la loro temibilità. Tale contemporanea reincarnazione poteva partire solo una terra persasi nella cronologia della storia, fuori dal moderno in quanto anacronistica per il suo disordine istituzionalizzato, dalla pronuncia speciale per noi italiani: Somalia.

Dalle coste di questo Stato-non Stato già negli anni '90 alcuni pescatori si erano improvvisati in una sorta di pirati, ma erano di un'altra pasta perché spesso motivati più che altro dal far rispettare le acque territoriali del paese e difendere la loro zona di pesca. Ma il frenetico delirio bellico e istituzionale di una Somalia in degrado costante

ha rappresentato una grande tentazione per un giro di guadagni fenomenali legato alla pirateria nel quale negli ultimi cinque anni sono entrati uomini d'affari e organizzazioni criminali. Hanno fiutato l'affare, e la presa degli ostaggi è diventata la vera merce ambita, ben più redditizia dei carichi nelle stive.
L'estetica del pirata somalo tuttavia è restata quella degli straccioni: motoscafi potenti ma spesso nemmeno cabinati, kalashnivov e poco più, pantaloni corti e magliette stracciate, il tutto sorretto da una spregiudicatezza che spinge i pirati sempre più al largo e in modo apparentemente quasi incosciente fino a proporsi di attaccare navi di dimensioni gigantesche rispetto alle loro imbarcazioni raffazzonate. Sono presi d'assalto petroliere e mercantili, panfili privati d'altomare e i cargo umanitari destinati alle operazioni umanitarie in Somalia - gli sfrontati pirati non soffrono di complessi d'inferiorità e la loro disinvoltura frutta ingenti riscatti per gli equipaggi catturati. Quando il "mondo", con tanto di risoluzioni del Consiglio di Sicurezza, ha detto "basta", i termini del rapporto non sono cambiati, anzi.

Il porto di Gibuti è l'unico luogo di questo piccolo Stato - storicamente un altro pezzo di Somalia, quella francese - dove si abbia la sensazione che accada qualcosa. Fuori dalla cinta del porto la capitale ha un aspetto minimale, con qualche complesso edilizio nuovo e poco più, quasi niente per un paese che ha conosciuto l'indipendenza solo nel 1977. Nemmeno l'ombra di un turista e nemmeno di uomini d'affari, mentre a Gibuti accorrono i militari, con le basi francese, americana e, in costruzione, perfino una giapponese che sarà la prima del Sol Levante fuori dai propri confini dopo la disfatta della seconda guerra mondiale. Ma sono basi discrete, nascoste da lunghe mura monotone che contribuiscono al senso d'immobilità e quasi di vuoto di Gibuti.

Al porto invece si cambia passo, e non tanto per i traffici marittimi destinati all'Etiopia, quanto piuttosto per l'aspetto pomposo delle banchine: vi sono attraccate due fregate da guerra gemelle giapponesi, una portaerei francese con tutto un contorno d'imbarcazioni neanche piccole, varie navi della flotta americana, e italiani (con l'unità porta-elicottero Zeffiro), britannici, olandesi, eccetera eccetera. Tutti sono accorsi alla guerra contro i pirati, dispiegando contemporaneamente una molteplicità di missioni navali, da quella della NATO a quella dell'Unione Europea "Atalanta", da quella della Coalizione a quelle di paesi che giocano in proprio come Cina, Iran e Russia. Gli "straccioni" hanno così smesso di giocare a Davide contro Golia sfidando solo le petroliere, al cospetto di questo schieramento mondiale indurrebbero quasi alla tenerezza, con i loro gommoni piccoli piccoli...
Quanta forza dispiegata contro di loro, e tuttavia incontrando prima i vertici spagnoli dell'operazione Atalanta e poi a bordo di una moderna nave francese, lo spettacolo è duplice. L'immensa articolazione della presenza militare per proteggere i convogli nel Mar Rosso e soprattutto nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano settentrionale è senza precedenti, sono tutti presenti finendo perfino a pestarsi i piedi tra le varie missioni. La pluralità favorisce maggiore agilità operativa alle singole operazioni e per quanto i sistemi d'informazione e di pattugliamento siano strettamente coordinati, tre grandi coalizioni sono troppe, con calendari di avvicendamento e regole d'ingaggio diverse. La stessa Italia alterna partecipazioni con unità distinte alla missione della NATO e a quella dell'UE, circostanza curiosa.
D'altra parte a tanta imponenza fa da controcanto il senso d'impotenza che lo stesso ufficiale francese ammette sul ponte della sua nave, perché dopo aver fatto visitare la cabina di comando, la galleria di dispositivi di fuoco, l'hangar con il grande elicottero pronto all'impiego, la sala comunicazioni, deve concedere che tutto questo

armamentario a poco serve in assenza di una chiara giurisdizione per processare i pirati sui quali riescono ogni tanto a mettere le mani per poi doverli rilasciare dopo qualche giorno, liberi di riguadagnare la costa somala e ricominciare la loro lucrosa attività. Di fatto regna la confusione sulle norme internazionali in materia di trattamento processuale dei somali catturati.
Un accordo per il trasferimento dei pirati col Kenia, che peraltro ha cacciato i pirati catturati in terribili prigioni, si è rivelato poco efficace, mentre Gibuti, per non avere beghe con le bande somale oltre confine, permette sul suo territorio solo un velocissimo passaggio di pirati arrestati. Il trasporto presso prigioni europee è oneroso, e fonte di possibili complicazioni durante la fase processuale o alla fine della pena, visto che i pirati, somali, sono potenzialmente idonei a chiedere l'asilo. Ragione per la quale la Germania, presente dell'operazione Atalanta con navi e aerei, ha deciso di rifiutare categoricamente il trattenimento e il successivo trasferimento dei pirati sui quali riesce a mettere le mani. Il Belgio ne ha portato a casa uno, e anche la Corea del Sud ne ha trasferiti alcuni nelle proprie galere, ma ancora una volta si tratta di casi isolati che hanno fatto sorgere mille problemi - traduttori somali nei tribunali, avvocati d'ufficio, e le canoniche obiezioni sulla legittimità della giurisdizione.
L'ex-ministro francese Jack Lang ha avuto incarico dal Consiglio di Sicurezza di studiare possibili soluzioni e a febbraio ha depositato un documento conclusivo con venticinque raccomandazioni, tra le quali spicca la creazione di una corte ad hoc per il trattamento dei pirati, che sarebbe somala ma, dato lo stato impossibile del paese, ospitata ad Arusha, in Tanzania, sotto gli auspici internazionali. In ogni caso prima che le raccomandazioni siano eventualmente fatte proprie dall'ONU e messe in vigore, campa cavallo.
Così, in fondo alla nave francese mi fanno visionare i locali adibiti tanto all'alloggio di commando per operazioni

di intervento quanto di pirati catturati. "Spesso capita che si facciano catturare apposta perché sono in mare da settimane e sono allo stremo trovandosi a corto di acqua e cibo". Tanto hanno capito che dopo una dubbiosa identificazione, una volta vicini alle coste somale sono rispediti a casa limitandosi a confiscarne le armi di cui senza difficoltà potranno di nuovo approvvigionarsi. Nel frattempo a bordo d'una nave dell'Atalanta i pirati saranno stati rifocillati e anche visitati dal medico di bordo - in linea con le procedure previste.
Capita allora che qualcuno si smarchi, come i russi, che, per proteggere i loro mercantili, non aderendo a nessuna operazione internazionale in alto mare si sono fatti le loro regole. Lontani da occhi indiscreti, in alto mare non esiterebbero a fare il fuoco sui pirati colpendo le loro imbarcazioni e, pare, passandoli per le armi in caso di cattura. Metodi illegali che però hanno sortito l'effetto che i pirati ormai si guardano bene dall'intercettare navi battenti bandiera di Mosca. E gli altri battitori liberi? Può anche darsi che pure i cinesi e gli iraniani ricorrano a questi metodi spicci.
A chi rispetta le regole internazionali resta soprattutto il pattugliamento preventivo, che ha permesso in molti casi di sventare attacchi. La fregata itlaiana Libeccio nel 2009 in sei mesi ha percorso 40.000 miglia e scongiurato tre arrembaggi di pirati ad altrettanti cargo. Oppure il contenimento, come quando lo Zeffiro ha raggiunto in due giorni la petroliera italiana Savina Ceylin, di 105.000 tonnellate, catturata dai pirati l'8 febbraio e al momento in cui scrivo sempre sotto il controllo dei pirati ma sorvegliata da vicino dalla nave della Marina Militare. La Savina Ceylin è stata catturata a metà tra le coste somale e quelle indiane, episodio trai tanti che ultimamente ha allargato aumentando drammaticamente il raggio d'azione dei pirati e complicato anche di più il quadro dell'intervento. Del resto sono arrivati perfino alle Maldive,

dove le autorità si ritrovano attualmente con alcuni pirati catturati di cui non sanno come sbarazzarsene.
Lasciandosi alle spalle la miseria sonante della Somalia, i pirati non hanno niente da perdere. Pirati e migranti sono la denuncia dello scandalo somalo, di questa terra depredata dai suoi dirigenti da anni incapaci di trovare un accordo e abbandonata dalla comunità internazionale che le ha provate un po' tutte collezionando altrettanti fallimenti. Molti di loro anziché lo status a suo modo rispettabile e senz'altro temibile di "pirata" avrebbero potuto ritrovarsi nelle disperate schiere dei "clandestini", non alla guida di potenti motori nell'Oceano Indiano, ma in balia dei trafficanti sui barconi del Mediterraneo. Di quell'umanità sono un'altra faccia, di quell'umanità negletta sono rappresentano un altro modo per arrivare fino a noi.
Toccano terra non a Lampedusa ma abbordando le navi dei paesi ricchi sparando e mettendosi di traverso, e poi agganciandosi con arpioni di vecchio stile e tirandosi su. Mezzucci, confermano i militari dell'Atalanta, alla faccia dell'era tecnologica. Ma funziona, con centinaia di sequestri. E alle navi che attraversano Suez e si dirigono oltre il Golfo di Aden, non resta che invocare la buona sorte o adottare misure preventive. Tra queste: reti e getti d'acqua dall'alto, o l'impiego di guardie del corpo a bordo, raro dati i costi per via del lungo periodo di navigazione. I responsabili spagnoli e francesi dell'Atalanta ritengono che di fatto la misura maggiormente efficace, sia la dotazione a bordo dei mercantili di una cosiddetta "cittadella", un locale blindato inaccessibile ai pirati, con sufficienti viveri e strumenti idonei a governare la nave, in modo da poterla dirigere verso Gibuti o le presenze militari internazionali.
La Savina Ceylin è sprovvista di un cittadella, risorsa per ora di pochissime navi, e una volta attaccata pare abbia reagito con getti e manovre a zig zag, ma come tutte le petroliere è più vulnerabile, perché dallo scafo lungo e

basso. Ora si negozia il riscatto, anche se in passato reparti del Col Moschin e della Folgore sono stati pronti, a bordo di unità della Marina, per azioni di liberazione. Ma è capitato purtroppo che un membro dell'equipaggio di una nave catturata sia stato freddato dai pirati, e ai blitz si ricorre in casi estremi - e inoltre con altre complicazioni legali per la presenza di marinai di varie nazionalità in acque internazionali.
Per quanto con le armi finora spuntate, lo sforzo delle missioni navali è immenso per la logistica e i costi - colossali trattandosi di tre coalizioni e di numerose missioni di singoli paesi. Per Gibuti è un affare, con tutti questi attracchi di cacciatorpediniere e fregate d'ogni parte del mondo e col movimento intorno al porto e alle basi. Quanto alla comunità internazionale, è la riprova che quando si vuole e si sa, si mette mano al portafoglio e si fa il massimo. Una tale mobilitazione è lodevole, indispensabile, e la si vorrebbe vedere anche in altre crisi internazionali, eppure nessuno si inganni: si investe al largo della Somalia, e non in Somalia, perché in queste acque sono messi in croce interessi occidentali, sono minacciate navi europee, americane, giapponesi e quant'altro. Molti altri pirati - cominciando dai trafficanti di esseri umani nel Sahara o nel Mediterraneo, per non estendere il campo ottico a spietati dittatori - sono invece lasciati operare quasi indisturbati: non ci minacciano, non interferiscono con le nostre rotte, di nessun tipo.
Ma i moralismi non servono nel Golfo di Aden e l'impegno di questi militari non è né vano né solo a uso e consumo dell'Occidente. Certo, le navi da guerra rincorrono le piccole barche che schizzano rapide e illustrano il quadretto di un mondo che si concerta sempre più e prova a dotarsi di regole soprattutto quando altrimenti alcuni propri interessi sono lesi, e al quale si contrappongono schegge cattive e senza scrupoli. Ma a Gibuti sanno tutti che la pirateria offende la potenza della grande navigazione transoceanica, ma ancora di più può tenere in

scacco vaste aree dell'Africa orientale e dell'Asia del Sud, bloccandone le comunicazioni, facendo lievitare i costi delle assicurazioni, dirottando contratti e commerci verso altre parti del mondo, scoraggiando lo stesso flusso di aiuti umanitari, generando dunque una vera pestilenza tra le cui vittime ci sono, in prima linea, non solo le grandi compagnie di navigazione, ma le stesse popolazioni dei paesi dell'Oceano Indiano. Basta infatti uno sguardo all'impressionante porto di Gibuti per rendersi conto che costà non si gioca una partita locale, ma che tutto il mondo si è dato appuntamento per una sfida contro i fantasmi del passato, nella quale si ritrovano sofisticate tecnologie militari, volontà diplomatiche, lacune giuridiche, avidità in forma di "straccioni", e povertà trascinate dai rivoli della degenerazione somala, lasciata marcire per troppo tempo. Un mondo tutt'altro che immobile ma nel quale ancora non si è trovato il passo giusto. Quanto all'equipaggio della Savina Ceylin, una piccola costellazione di lavoratori multinazionale come sempre a bordo delle navi transoceaniche, è stato catturato il giorno dopo che ho lasciato Gibuti, e l'augurio è che quando questo articolo sarà pubblicato si sia già riappropriato degli orizzonti liberi del mare aperto.

Niccolò Rinaldi