

SOMMARIO



Sophie Marceau
(pagina 62)



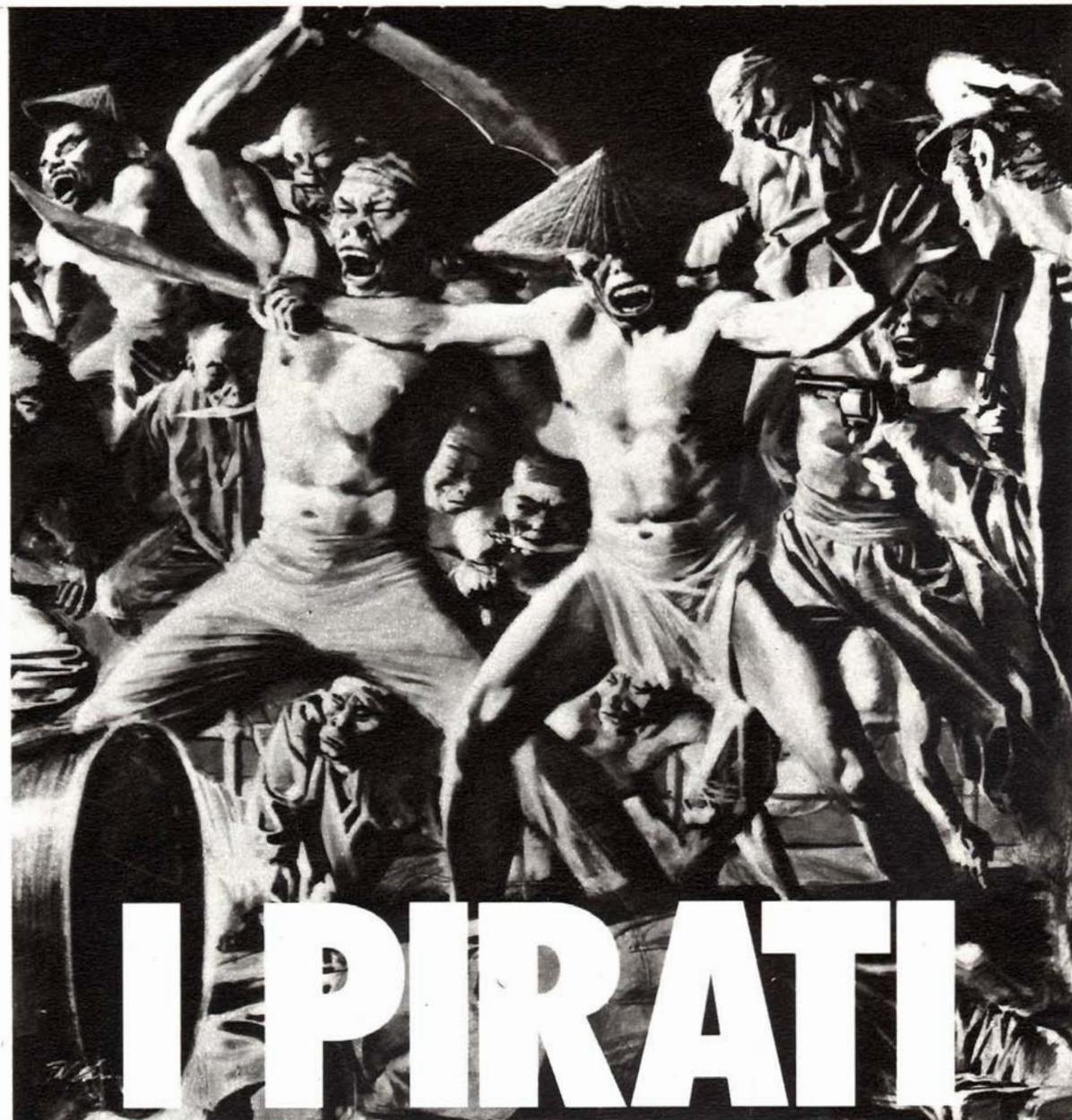
Le cascate del Niagara
(pagina 66)



Gli affreschi di Pompei
(pagina 41)

DOCUMENTO	9	I pirati esistono ancora: un'eccezionale inchiesta su un fenomeno che sembrava scomparso <i>di Remo Guerrini</i>
OPINIONI	16	Memoria dell'Epoca, <i>di Ricciardetto</i> I nostri soldi, <i>di Giuseppe Turani</i> I passi perduti, <i>di Vittorio Gorresio</i>
PERSONE E FATTI	22	Le foto inedite dell'attentato al Papa - Renato Guttuso compie 70 anni - Il ritorno di Francesca Bertini - Un altro premio alla fotografa Gina Lollobrigida - Mel Brooks presenta il suo pazzo mondo - Stephanie Powers e Robert Wagner ancora insieme per una nuova serie di telefilm
POLITICA	28	Intervista a Giancarlo Pajetta sulla scomunica di Breznev al più grande partito comunista d'Occidente, <i>di Francesco Frigieri</i>
	34	Un anno alla Casa Bianca: tempi duri per Reagan, <i>di Romano Giachetti</i>
ATTUALITÀ	36	La Siberia è arrivata in Florida: le immagini dell'eccezionale ondata di gelo che ha colpito gli Usa, <i>di Angelo Pinasi</i>
	66	I viaggi possibili. Niagara: le cascate dove nacque Marilyn, <i>di Angelo Pinasi</i>
INSERTO	41	La nuova mappa dei musei italiani: Brescia, Napoli, Reggio Calabria, Volterra, <i>di Maristella Bodino</i>
LE GUIDE	47	La nuova guida pratica alla casa, <i>di Mario Breglia</i>
COSTUME	62	Perché una mela diventa simbolo: un'inchiesta sui nuovi miti giovanili, <i>di Giuseppe Bonazzoli</i>
	72	È scoppiato anche in Italia il boom della pipa, <i>di Alida Militello</i>
PERSONAGGI	76	Il caso Abbott: l'America processa l'assassino-scrittore, <i>di Romano Giachetti</i>
INCHIESTA	78	Io e Dio: i personaggi famosi raccontano il loro rapporto con Dio. Franca Rame, <i>di Edgarda Ferri</i>
CULTURA	82	Alberto Moravia parla del suo ultimo romanzo «1934», <i>di Carla Stampa</i>
RUBRICHE	88	Libri - Pensioni - Equo canone - Film in Tv - Cinema - I programmi Rai-Tv

Nei mari della Nigeria e delle Filippine, dei Caraibi e del Libano, è esploso un fenomeno che sembrava ormai scomparso da molto tempo.



I PIRATI ESISTONO ANCORA

Decine di navi assalite e depredate, marinai e comandanti feriti o uccisi, stive e container sventrati e saccheggianti: i corsari degli anni '80 usano il mitra e la fiamma ossidrica, le piroghe con il motore fuoribordo, e potenti impianti radio. Ecco un rapporto completo sulle loro terribili imprese.

di Remo Guerrini

PIRATI

Genova, gennaio

Vengono di notte, specialmente con la luna nuova, verso l'una o le due, quando chi è di guardia è più solo, e magari cede al ricordo di casa o alla stanchezza. Vengono con barche che potrebbero essere le stesse dei loro antenati, scavate nel legno degli alberi, piroghe che hanno però a poppa potenti motori fuoribordo. Si arrampicano lungo la catena dell'ancora, se la nave è alla fonda, o lanciano i rampini e le corde con il gancio, e salgono con quelle. Sfondano i container, prendono i marinai in ostaggio, ammazzano chi cerca di affrontarli. La vita, da quelle parti, ha un valore diverso, molto basso».

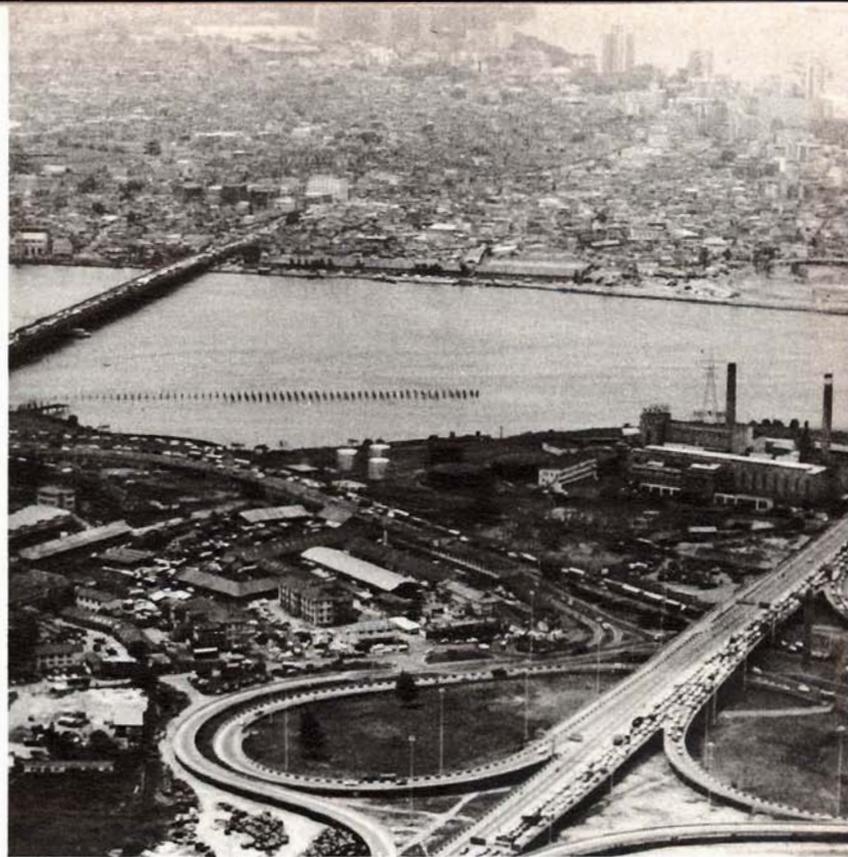
Pietro Tonoli naviga da trent'anni come capitano di lungo corso. È piccolo, ha la voce roca e bassa di chi fuma troppe sigarette. L'anno scorso è andato con la sua motonave sei volte da Genova a Lagos, e per due volte è stato assalito dai pirati. Il 9 maggio non ha reagito, perché uno dei suoi uomini era stato preso in ostaggio: così i predatori se ne sono andati portandosi via le balle di stoccafisso che c'erano in un container («e mi hanno sparato, per novanta chili di pesce secco», sorride oggi Tonoli). Il 29 luglio, nella rada di Cotonou, è invece riuscito a respingere l'abbordaggio (di questa drammatica avventura pubblichiamo il resoconto, tratto dal giornale di bordo, è su questa stessa pagina). «Eppure le mie non sono che storie di ordinaria pirateria. C'è chi se l'è cavata con più danni, e chi non se l'è cavata affatto, come il capitano Jonnich Kromann, comandante della motonave danese *Lindingen Ivory*: fu ammazzato e gettato in mare, il suo primo ufficiale gravemente ferito, la nave devastata in due ore di furia. Perché? Perché aveva semplicemente cercato di difendere barca e carico».

Il golfo della Nigeria, l'avamposto di Lagos, ove le navi sostano per giorni, cariche di merci preziose in attesa di poter attraccare alle banchine, è oggi una delle zone calde della nuova pirateria, dei filibustieri degli anni '80 che, nel giro di due, tre anni sono tornati a infestare le acque di mezzo mondo. I pirati sono attivissimi negli stretti di Malacca, dove le petroliere con le tanche gonfie di greggio sfilano lentamente, a tre

nodi, con le murate quasi al pelo delle onde; nel mar dei Caraibi, dove oggetto di preda sono gli yacht dei gaudenti e dei vagabondi dei tropici; intorno alle Filippine; nel tragico «triangolo del Mediterraneo» i cui vertici sono Cipro, Porto Said e gli scali del Libano.

«Conti precisi è difficile farne. Statistiche esatte non ne abbiamo, perché non sempre gli episodi ci vengono riferiti, specie se non hanno avuto sbocchi drammatici», spiega Giuseppe Sala, membro del Collegio nazionale dei Capitani e addetto ai rapporti fra l'associazione dei nostri comandanti e l'IFSM (International federation shipmasters' association, l'unione mondiale che raggruppa circa 4500 capitani di lungo corso e direttori di macchina). «Però nel dicembre scorso il nostro presidente di turno, il norvegese Gronsad, è stato costretto a scrivere una lettera ufficiale alle autorità di Indonesia e Singapore, affinché cerchino di metter fine ai continui atti di violenza su navi ed equipaggi». Alle autorità nigeriane s'è rivolta, invece, una protesta ufficiale dei paesi della Comunità europea: la sola risposta fino ad ora ottenuta, però, è stata una nota del principe Ishaya Aud, che assicurava il proprio interessamento personale.

Intanto le scorrerie continuano. Al largo delle coste africane (non solo Nigeria, ma anche Dahomey, Senegal, Sao Tomé) gli attacchi sono quotidiani. Al Collegio dei Capitani, che ha sede in un antico carrugio di Genova, in un palazzo muffito ma ancora fastoso, un ufficiale ha raccontato di essere stato attaccato ben dodici volte fra il 28 novembre e il 3 dicembre del 1980. «Navigare in queste condizioni è un inferno», ha confermato al quindicinale *La borsa dei noli*, specializzato in traffici armatoriali, un comandante genovese d'una petroliera panamense. «Nella rada di Dakar, nonostante tutto fosse sottochiave, i banditi sono riusciti a sfondare il portellone della stiva di prora, e a portar via rotoli di cavi nuovi fiammanti». La cisterna *Gregorio Napoleone* è stata assalita a colpi di mitra, due membri dell'equipaggio sono rimasti feriti e, in un paio d'ore di razzia, la nave è stata «saccheggiata di tutto quanto fosse asportabile» (sono parole degli armatori). In queste acque la pirateria è in-



CRONACA DI UN ABBORDAGGIO

■ Ecco, attraverso le parole del giornale di bordo della motonave *Amanda*, 1599 tonnellate di stazza lorda, il racconto di uno dei più drammatici abbordaggi dei mesi scorsi.

«Il 29 luglio 1981, mercoledì, alle ore 0100 (l'una di notte) il secondo ufficiale di guardia sul ponte mi informa telefonicamente che una barca a motore con neri a bordo sta accostando alla murata di sinistra. Contemporaneamente egli lancia il segnale d'allarme, per l'adunata generale. Accorro sul ponte, e vedo che una grossa barca a motore, in legno, con circa 10 persone a bordo, sta manovrando per abbordare la nave a mezzo di corde e aste munite di uncino. Non avendo dubbi che sia una barca pirata, ordino al secondo ufficiale di spararle contro alcuni colpi con la pistola lanciarazzi. Ordino all'equipaggio di armarsi d'asce, spranghe, coltelli da cucina, e di rimanere all'interno degli alloggi, onde impedirne l'accesso ai pirati, e di sprangare dall'interno tutte le porte del cassero di poppa. Ordino al direttore di macchina di approntare la motrice, e informo per VHF sul canale 16 l'autorità portuale di Cotonou di quanto sta accadendo. Durante la conversazione si interrompe una stazione pirata che, in lingua inglese, cerca di interferire accreditandosi quale Port Control di Cotonou. Nel frattempo sei pirati salgono a bordo, coprendo la loro manovra con colpi d'arma da fuoco, e si dirigono verso i contai-

ner situati nella stiva numero 1. Ricevuto il segnale di "macchina pronta", malgrado l'ancora di dritta sia a mare, metto avanti tutta con timone a sinistra, per tentare di scostare la barca e costringere i pirati ad abbandonare la nave. I pirati già a bordo, però, corrono sul castello e danno fondo anche all'ancora di sinistra: non desisto dalla mia manovra, e zigzagando per fare arare le ancore sul fondo, punto deciso verso il largo. La manovra riesce in parte, e i pirati, visto che non riescono a fermarmi, si apprestano a lasciare la nave: mentre ciò avviene, tuttavia, la barca scosta, e quattro pirati rimangono sulla mia prora. Ormai isolati, tentano di gettare a mare una zattera per lasciare la nave, e uno di loro armato di mitra spara contro il ponte, per intimidirci. Poi a gesti mi chiedono di rallentare l'andatura, onde permettere alla loro barca di accostare e poter lasciare la nave. Essendo completamente disarmato di fronte a uomini armati e decisi a non farsi catturare, riduco l'andatura, per consentire alla loro barca di riaccostare, ma temendo un nuovo attacco, appena la barca accosta, rimetto la macchina a tutta forza, costringendoli ad allontanarsi nel più breve tempo possibile. Alle ore 0200 la nave è libera: con le dovute precauzioni ordino una accurata ispezione alla nave. Costatato che non vi sono estranei a bordo, fermo la macchina per recuperare le ancore. Firmato: Pietro Tonoli, com.te M/n Amanda»



Ecco Lagos, porto di razzie

Qui sopra: un'immagine della città di Lagos, capitale della Nigeria. Gonfiata dal boom petrolifero, incredibile insieme di grattacieli e bidonville, è il mercato ove finisce gran parte del frutto delle razzie. In alto a destra: l'avamposto di Lagos. Qui centinaia di navi attendono il loro turno d'entrata: hanno segnalato a terra la loro posizione e il loro carico, e si sono trasformate in appetibili prede per i corsari. Soltanto le navi russe, quelle americane e quelle d'Israele vengono «rispettate».



dotta soprattutto dall'incredibile affollamento del porto di Lagos: le navi sono costrette ad attendere giorni e giorni, in rada, e i filibustieri possono scegliere con cura le loro vittime. «Quando ci avviciniamo al porto dobbiamo comunicare, via radio, la natura del carico e la posizione in cui ci fermeremo. È semplicissimo, da terra, intercettare queste chiamate», racconta il capitano Tonoli. «I pirati si inseriscono perfino nelle nostre richieste di soccorso, si spacciano per l'autorità di polizia, disturbano e fanno confusione. Sono perfettamente organizzati: hanno complici nelle banche e nelle agenzie marittime. In più: il sistema burocratico nigeriano obbliga a presentare un bollettino di carico in 19 copie. È facile che una di queste vada a finire nelle mani dell'organizzazione».

Così vengono assaltate soprattutto le navi cariche di container, con merci pregiate: elettrodomestici, pezzi di ricambio per automobili, generi alimentari, tutto quanto fa consumo insomma. E questa roba è facile ritrovarla, qualche giorno più tardi, nei mercati delle bidonville gonfiate intorno alla metropoli, che assommano insieme tutti i mali dell'Africa e dell'occidente, della società capitalista e di quella tribale: ci sono momenti in cui il mercato sembra perfino scoppiare, come quando, l'anno scorso, arrivarono sigarette e profumi a tonnellate, depredati a colpi di machete dai container della motonave belga *Saint Paul*.

Altra pirateria, quella degli stretti di Malacca. Qui si mira soprattutto alle petroliere. In pochi giorni casseforti e cabine della

(segue)



La sua nave assaltata 2 volte

Qui a sinistra: il capitano Pietro Tonoli, genovese. Ha compiuto sei viaggi sulla rotta Genova-Lagos, e per due volte la sua nave è stata assalita dai pirati. «Mi hanno sparato per portarsi via anche solo un po' di pesce secco», racconta. Sopra: il capitano Giuseppe Sala, membro del Collegio nazionale dei Capitani. «La nostra categoria non è sufficientemente tutelata», dice. «A pagare i danni al carico pensano, in genere, le assicurazioni, mentre per la vita degli ufficiali non si fa nulla. O meglio, ci viene consigliato di non reagire, semplicemente di non irritare i pirati».

PIRATI

(segue da pag. 11)

British Beech, della *Corsicana*, della *Manmouth Monarch* sono state vuotate da bande venute da Singapore. Le cisterne che praticano lo *slow steaming* (navigano cioè lentamente, in attesa che i prezzi aumentino o si presentino loro una occasione favorevole per la vendita del carico) sono abbordate con sistemi antichi: due piroghe tendono una lunga fune fra di loro, nell'acqua, e la nave che passa nel mezzo le trascina piano contro le fiancate, evitando l'uso rumoroso del motore fuoribordo. Più a nord, nel mare delle Filippine, gli assalti sono più sanguinari: la guerra del Vietnam, la fuga dei *boat people* con le loro barche cariche di risparmi, i battelli di linea sovraccarichi, hanno ridato vita a un fenomeno mai morto del tutto.

Il 2 settembre scorso la cassa d'un mercantile contenente 500 mila dollari è costata la vita a dieci persone. Le stive della *Rio Colorado*, in navigazione nel mare di Sulu, sono state svuotate dopo averne divelto i portelloni a colpi di bombe a mano. L'assalto al battello *Elizabeth*, qualche anno fa, è costato la vita a 23 persone. Molte imbarcazioni vengono abbordate e tenute in ostaggio, fino al pagamento d'un riscatto. Il «capitano Jikiri» è, per queste sue imprese, considerato una sorta di Sandokan in carne ed ossa: sposato con una giovane giapponese che ha rapito al legittimo marito mentre prendeva il sole al largo di Zamboanga, Jikiri ha compiuto il suo colpo più grosso quando ha sequestrato il mercantile giapponese *Suchiro Maru*, chiedendo un milione di pesos filippini in riscatto. C'è voluto l'intervento di dieci navi da guerra per fargli mollare la preda.

Diversa ancora è la pirateria che s'esercita al largo delle coste libanesi. Scrive il *Lloyd list*, quotidiano dei Lloyd di Londra: «Negli ultimi due anni il Mediterraneo dell'est ha raggiunto una notorietà che rivaleggia con l'epoca leggendaria dei pirati. La scomparsa di almeno cinquanta navi in quell'area dimostra che la pirateria in alto mare è, di nuovo, un grosso affare. E forse anche sanguinoso, perché pur di mettere le mani sui carichi non si esita a far sparire anche gli equipaggi». In realtà spesso le navi non vengono depredate in alto mare, ma dirottate in un porto diverso da quello di de-



VENTI SECOLI DI SCORRERIE SU TUTTI I MARI

■ La pirateria è vecchia come il mare. In ogni stagione, in ogni epoca, c'è stato chi ha armato un'imbarcazione per andare a depredare chi, su altre imbarcazioni, trasportava merci (o persone) pregiate. Già la mitologia greca fa combattere Castore e Polluce contro i pirati, e in epoca romana anche Cesare e Pompeo ebbero i loro guai con gli scorridori del Mediterraneo. È con gli arabi che, intorno al VII secolo dopo Cristo, la pirateria diventa affare di Stato, storicamente rilevante: predoni saraceni intercettano e rapinano le navi mercantili, e danno inizio a una lotta contro le repubbliche marinare (soprattutto Genova) che si trascinerà per secoli.

Sarà soprattutto il Cinquecento il secolo d'oro dei barbareschi: Khair Ed-din, uno dei leggendari fratelli Barbarossa, arriverà a impadronirsi del tesoro papale, a guidare incursioni terribili lungo le coste di Liguria, Puglia, Sicilia, Spagna... I pirati arabi, che facevano dei porti di Algeri, Tunisi, Salé le loro basi, verranno definitivamente soppressi solo nel 1830, con l'occupazione francese d'Algeria (ma ai primi dell'Ottocento, a combatterli, era venuta perfino la flotta americana).

Nell'oceano Atlantico furono, nel Medioevo, leggendari pirati i vichinghi, e gli inglesi abitanti dei «Cinque porti», cioè Dover, Sandwich, Hastings, Romney e Mythe. Quando non erano al servizio del re, in qualità di corsari, i mari-

nai di queste città si trasformavano in autentici pirati. Nasce, proprio in questi anni, una distinzione: quella fra pirati e corsari (dallo spagnolo corsarios). Mentre i primi erano infatti predoni che agivano contro ogni legge, in nome proprio, i corsari avevano una sorta di licenza d'abbordaggio. Ai comandanti, o privateers, i vari sovrani europei (soprattutto d'Inghilterra, Francia e Spagna) rilasciavano una sorta di «lettera di marca», l'autorizzazione ad assaltare le navi degli Stati nemici (le prede venivano poi suddivise fra Stato e corsari).

In epoca elisabettiana brillò la stella del grande Francis Drake, che assalì e depredò navi e guarnigioni spagnole in ogni parte del mondo; il premio per le magnifiche gesta della sua *Golden Hind* sarebbero stati l'amicizia della regina e il titolo di baronetto. Pirati autentici erano, negli stessi anni, i bucanieri (da boucan, il rudimentale girarrosto che serviva a cuocere la selvaggina, poi salata e affumicata) dei Caraibi, i «fratelli della Costa», d'origine soprattutto francese e inglese: grandi nomi, fra questi, avrebbero avuto il selvaggio Olonese, francese d'origine, Lavasseur, che costruì il castello della Toriuga, Wand Horn, Lorenzo De Graff e François De Grammont. Alla fine del Seicento sorse la stella di Henry Morgan, il più celebre dei filibustieri, terribile conquistatore di roccaforti nel Nuovo Mondo e, insieme, diplo-

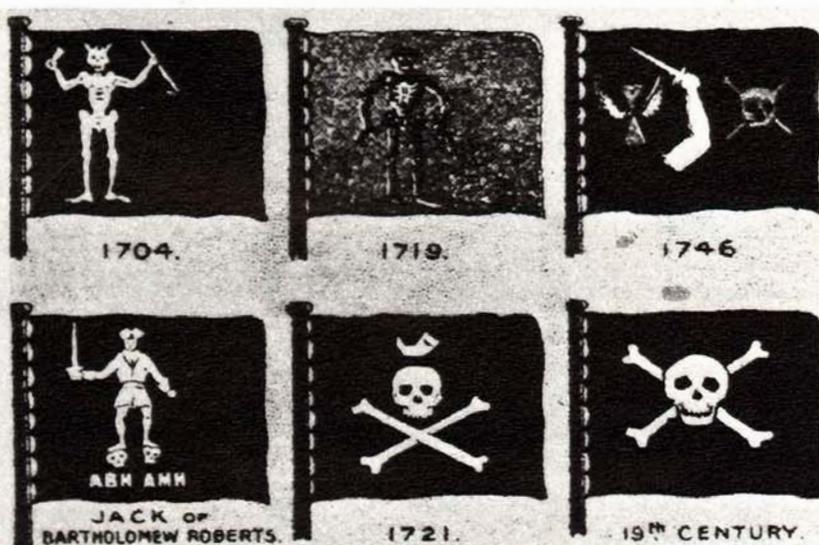
matico assai fine. Ammirato dagli inglesi, temuto come un demone da spagnoli e portoghesi, Morgan finì la propria carriera come governatore della Giamaica, buon amministratore e - ironia della sorte - terrore dei pirati!

Con il trattato di Utrecht, nel 1713, quasi tutte le potenze europee misero al bando la guerra di corsa, e ai pirati, privi di Stati tutori, non rimase che dedicarsi al brigantaggio sui mari «a titolo individuale»: fu in questi anni che nacque il «Jolly Roger», la famosa bandiera nera con teschio e tibie incrociate. Fra i più celebri pirati che la issarono sull'albero maestro, la storia ricorda John Avery detto «l'Inglese», nato nel 1675; il newyorchese «Capitan» William Kidd; i fratelli Jean e Pierre Lafitte, francesi di New Orleans; Robert Surcouf, francese di Saint-Malo e incubo dell'oceano Indiano. Incredibilmente feroci furono Capitan Teach, detto «Barbanera», che terrorizzò le colonie americane nel '700 e morì dopo esser stato ferito venticinque volte; le terribili piratesse Mary Read e Anne Bonney; e Stede Bonnet, ricco piantatore che si fece scorridore per sfuggire alla noia e alla moglie gelosa.

L'Ottocento, infine, rappresenta l'età d'oro per i pirati della Malesia, una età che - dopo l'eclisse dovuta alla feroce repressione antipirataca di James Brooke, rajah bianco di Sarawak (1842-1849) - consuma i suoi bagliori ancora oggi.

Dalle galee arabe ai vessilli della morte

Un'antica stampa (a sinistra) rappresentante una battaglia fra navi genovesi e pirati barbareschi. La lotta fra le repubbliche marinare italiane e i corsari musulmani durò per secoli, e terminò praticamente solo nel 1830, quando la città di Algeri fu presa dai francesi. A destra: alcuni esempi del «Jolly Roger», il vessillo nero della pirateria, usato per la prima volta nel Settecento e impiegato, in varie versioni, fino al termine dell'Ottocento.



La mappa del terrore sugli oceani: 5 le zone pericolose

In questa cartina, le aree maggiormente infestate dai moderni pirati: si tratta del Mar dei Caraibi (A), dove oggetto di scorreria sono soprattutto gli yacht dei turisti o dei vagabondi del mare; del Golfo di Nigeria (B); della parte del Mediterraneo compresa fra Cipro, il Libano e Porto Said (C); degli stretti di Malacca (D); delle acque circostanti le Filippine, specie nella parte meridionale (E). Sono zone dove, in genere, è molto debole l'autorità degli Stati costieri che non possono, e talvolta non vogliono, vigilare sulla sicurezza della navigazione: per questo le associazioni mondiali dei capitani di lungo corso hanno già inviato ai governi (specie quelli del Sud Est asiatico) vivaci lettere di protesta. I sistemi della pirateria variano, comunque, a seconda dei mari. Nel mare di Nigeria, specie nell'avamposto di Lagos, è frequente l'assalto alle navi container, cariche di merci pregiate e di consumo, in sosta in attesa di sbarco. Negli stretti della Malacca è invece frequente l'abbordaggio delle petroliere, che qui navigano a bassa velocità, e che vengono depredate soprattutto della cassa di bordo. Nel Mediterraneo si usa invece assalire le navi e dirottarle in porti diversi da quello di destinazione.

stinazione: così il cargo greco *Julia S.* è stato costretto a portare a Beirut tutte le materie plastiche che aveva nelle stive, mentre il mercantile panamense *Florion* ha scaricato altrove le merci saudite (7 miliardi di valore) che invece erano dirette a Beirut.

In questa «baratteria» (cioè la pirateria che ha per oggetto il dirottamento d'una nave con il suo carico) le bande cristiane e quelle dei palestinesi si comportano nello stesso modo: la loro Mompracem, il porto di partenza per le incursioni, è Junieh, attualmente nelle mani dei falangisti maroniti. Da qui mollano gli ormeggi i motoscafi e i pescherecci con il cannone inchiodato a prua, che si mettono in caccia di mercantili dal carico particolarmente appetibile (materiale elettronico, liquori, carpenteria, ricambi per auto, armi): sui moli, ad attender loro e la loro preda, troveranno i mercanti libanesi pronti all'acquisto. Talvolta - e questo è il caso più frequente, almeno negli ultimi tempi - è lo stesso comandante della nave ad esser d'accordo con i dirottatori, e allora non c'è neppure bisogno di far uso delle mitragliatrici. Appena rivenduto il carico la nave viene affondata (e l'armatore incassa anche il saldo dell'assicurazione) o camuffata: ridipinto lo scafo, tracciato un altro nome sulla murata, essa è pronta a un altro viaggio. Porti ospitali, per questo maquillage, sono quelli di Malta o del Pireo: da un paio d'anni nei cassetti dei broker italiani c'è una lista di nomi (navi, capitani, società armatrici) in presenza dei quali non si consiglia di firmar contratti. Caricare le proprie merci su *tramp* come l'*Elias* (che, con il nome di *Alexandros*, sparì insieme all'acciaio che portava), come l'*Ocean glory* (sparita più volte con i nomi di *Denis M* e *Rigoletto*), come la *Five stars* (sparita, quando si chiamava *Betty*, con un carico di tondino e legno pregiato) equivale a dar loro l'addio, malgrado i 1200 agenti che, per far fronte a questa nuova filibusta, i Lloyd hanno sguinzagliato in tutti i porti.

Che fare, contro i pirati degli anni Ottanta? Di armi a bordo i capitani non vogliono neppure sentir parlare. «Chi si imbarca su un mercantile non va a fare il soldato, non deve esser costretto a combattere», osserva il capitano

(segue)

Incontri sulla Terrazza Martini



Una monografia su Michele Cascella, novanta anni di una vita d'uomo e d'artista straordinariamente ricca quanto pienamente vissuta: il bel volume è stato presentato da Paolo Levi alla Terrazza Martini di Milano. (Nella foto Michele Cascella).



Per iniziativa del Lyceum, incontro alla Terrazza Martini di Genova con Giovanni Nuvoletti per la presentazione del fortunatissimo romanzo *Un adulterio mantovano*. Nella foto lo scrittore con la moglie, Clara Agnelli, durante il brillante cocktail.



Gli amici del Teatro si sono dati convegno alla Terrazza Martini di Milano per festeggiare il debutto della commedia *I soldi*, di Nino Marino. Nella foto gli attori Renzo Palmer e Marina Malfatti, sullo sfondo del Duomo, al termine del ricevimento.



Dopo il Teatro, il Cinema alla Terrazza Martini di Milano dove critici e ammiratori hanno incontrato Klaus Maria Brandauer, protagonista del film *Mephisto*, vincitore del Premio della Giuria all'ultimo Festival di Cannes. (Nella foto, l'attore).

PIRATI

SETTE CLUB CONTRO I FILIBUSTIERI

■ Dal punto di vista legale e assicurativo un attacco di pirati a una nave comporta una complessa serie di conseguenze. Chi paga i danni relativi? Chi è responsabile per l'equipaggio? Quale tipo di assicurazione interviene? Vediamo, caso per caso.

Danni alla nave. Esiste una copertura per «rischi di guerra» (e il concetto è esteso ad azioni di pirateria, civil commotion, o altro): in caso di cannonate, impatto con mine, o eventi simili, l'assicurazione provvede al rimborso dei danni riportati. Il premio è, in genere, relativamente basso: lo 0,025 per cento del valore assicurato. Per zone calde, come il canale di Suez o il Golfo Persico, si paga però un extra premio. Quest'assicurazione copre soltanto i danni alla nave.

Rischi speciali. Sono quelli non coperti dall'assicurazione tipica della nave, cioè la «corpo e macchina». Per risarcire i danni non provocati da inci-

denti di navigazione (cioè infortuni in porto, inquinamenti, e appunto danni da atti pirateschi) esistono i P & I Club, protection & indemnity club, sorta di associazioni fra armatori (meglio, fra le loro navi). I P & I Club maggiori sono 7, inglesi e norvegesi: i membri pagano una entry call, una tassa d'ingresso, poi, alla fine di ogni annata, si divide in parti uguali la cifra complessiva rimborsata. «I P & I Club coprono, a differenza delle assicurazioni ordinarie, anche i danni alle persone», spiega Guido Timossi, esperto in questioni legali e assicurative per il gruppo armatoriale Cameli, di Genova. «Tuttavia il risarcimento è pagato se il danno è avvenuto per responsabilità armatoriale, e solo in una serie di rules, di casi espressamente determinati. A bordo di una nostra nave, in rada a Singapore, accadde per esempio che due pirati, puntando il coltello alla gola del capitano, si facessero con-

segnare la cassa di bordo: in quel caso il club non pagò: nessuno al mondo s'è mai sognato di assicurare la cassa di bordo».

Danni alle merci. Obiettivo primario delle incursioni dei pirati è la merce pregiata che si trova a bordo: questa è in genere assicurata contro il furto, ma per alcune zone del globo, come il golfo della Nigeria infestato dai pirati, il premio assicurativo è più alto. L'extra va dall'1 al 5 per cento in più, a seconda dell'«appetibilità della merce». Non viene, invece, rimborsato il valore di un container sparito: la misteriosa disappearance degli scatoloni d'acciaio, che girano ormai a milioni per il mondo, senza sosta, passando da camion a nave ad aereo nel giro di poche ore, è un fatto talmente frequente (malgrado la loro movimentazione e gestione siano totalmente computerizzate) da sfuggire in pratica a qualsiasi determinazione assicurativa. ■

(segue da pag. 13)

Giuseppe Sala. «E poi: quale sorte avrebbe un comandante che, per difendere la sua nave, abbattesse uno o due pirati? Dovrebbe quanto meno affrontare un'inchiesta, finire comunque in galere dove si sa quando si entra, e non quando si esce. La certezza del diritto, in quei paesi, è favola, fantascienza». Inoltre l'interesse della diplomazia italiana non pare essere stimolato dai resoconti dei marinai. «Quando si va al consolato di Lagos, ad esempio, a raccontare l'avventura che c'è capitata in rada, si sbatte contro un muro d'indifferenza, di fastidio», spiegano al Collegio dei Capitani, che è intenzionato a chiedere l'intervento del ministero della Marina perché «sen-

sibilizzi» in proposito quello degli Esteri.

Così, mentre all'assemblea dell'IFSMA s'è suggerito agli ufficiali di non opporsi agli attacchi, e di favorire addirittura le scorrerie a bordo («così almeno le grandi compagnie d'assicurazione si decideranno a intervenire»), una lettera ufficiale inviata dalla stessa associazione ai capitani di tutto il mondo indica i provvedimenti pratici da prendere, per evitare il rischio d'abordaggi: «Passare di giorno nelle zone più calde, e comunque non stare mai fermi durante la notte; rinforzare i turni di guardia; illuminare bene il ponte durante la notte; tenere l'acqua in pressione nelle pompe, e usarle per respingere i pirati; attivare i radar a corto rag-

gio per vigilare di più nelle immediate vicinanze della nave; tendere reti e fili spinati intorno alla poppa». Un po' poco, forse. E così le uniche navi che continuano a godere del rispetto degli scordori sono quelle d'Israele, degli Stati Uniti e dell'Unione Sovietica, paesi di diplomazia attiva e aggressiva, di forte tutela della propria bandiera. «Una volta sola, nelle acque di Lagos, una banda è andata all'assalto di una nave russa», racconta Pietro Tonoli. «Il capitano l'ha accolta a raffiche di mitra, poi ha gridato, a quelli nelle piroghe, se preferivano salire a bordo, a prendersi i cadaveri dei compagni, o se volevano che glieli buttasse giù. E le navi russe non le hanno più toccate». Remo Guerrini