

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 81 (2009)
Heft: 5

Artikel: Germania, operazione antipirateria mancata
Autor: De Marchi, Fausto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287251>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Germania, operazione antipirateria mancata

ING. FAUSTO DE MARCHI

Una nave mercantile tedesca fu sequestrata in aprile da pirati somali nell'Oceano indiano: l'intero equipaggio fu fatto prigioniero. Il governo di Berlino reagì inviando nella zona un contingente del reparto speciale di polizia GSG-9 con il compito di liberare gli ostaggi. Ma non se ne fece nulla. In questo articolo sono presentati gli eventi e i retroscena più importanti di un'operazione antipirateria mancata. È stata una vicenda emblematica, in quanto ha mostrato al mondo intero quanto siano dispendiose e rischiose operazioni armate nelle acque somale e nel Golfo di Aden.

Sabato mattina, 4 aprile 2009. Cinque pirati somali abbordano, assaltano e sequestrano il portacontainer "Hansa Stavanger" nell'Oceano indiano, a 400 miglia (720 km) dalle coste somale meridionali, in un tratto di mare tra il Kenia e le isole Seycelles. La "Hansa Stavanger" (20'000 tonnellate di stazza) batte bandiera tedesca ed è di proprietà degli armatori Leonardt & Blumberg di Amburgo. L'equipaggio, composto di 24 persone (3 russi, 2 ucraini, 14 filippini e 5 tedeschi), è preso in ostaggio. I pirati dirigono la nave sequestrata verso il porto di Harardere, nella Somalia centrale, cittadina conosciuta per ospitare numerose bande di bucanieri.

Nelle stesse acque, a 250 miglia di distanza dalla "Hansa Stavanger", naviga una fregata della Marina tedesca, la "Rheinland-Pfalz" comandata dal Capitano Markus Rehbein, che capta segnali d'emergenza e richieste d'aiuto dal cargo dirottato e li ritrasmette in Germania, al proprio ministero della Difesa. A mezzogiorno le autorità tedesche sono informate dell'accaduto, almeno nelle grandi linee, e la Polizia federale (Bundespolizei), alla cui dipendenza sottostà il reparto speciale GSG-9, è allarmata. GSG-9 è la sigla di un'ex-gruppo per l'antiterrorismo denominato Grenzschutzgruppe.

Il giorno successivo, 5 aprile, si riunisce a Berlino una cellula di crisi sotto la direzione di Rheinard Silberberg



La portacontainer tedesca "Hansa Stavanger" (foto d'archivio)

(Segretario di stato agli Affari esteri) e August Hanning (ex-capo dei Servizi d'informazione). Sebbene non sia ancora giunta a Berlino nessuna richiesta di riscatto da parte dei pirati, i due direttori sono d'accordo di seguire una linea dura, dichiarando: "ora basta, nessuno pagherà per questo sequestro, né la compagnia marittima e ancor meno la Repubblica federale. Agiremo con fermezza, se necessario spareremo. Vogliamo mostrare al mondo che la Germania è in grado di liberare gli ostaggi senza pagare riscatti.". La cellula di crisi decide rapidamente per una risposta decisa e incarica il reparto di polizia GSG-9 di preparare l'intervento. Viene scartata l'opzione di un'operazione militare condotta dal Comando di forze speciali KSK (Kommando Spezialkräfte) per una ragione molto semplice. La decisione di far intervenire il reparto di polizia GSG-9 compete alla cellula di crisi: per decidere l'impiego delle forze (militari) KSK è invece necessario ottenere l'approvazione del Parlamento. E ciò richiede molto tempo.



Un poliziotto del reparto speciale GSG-9

Il tempo invece stringe. Si vuole impedire che i pirati sulla nave raggiungano il porto di Harardere, perché in questa località otterrebbero sicuramente molti rinforzi. Il GSG-9 fa sapere alla cellula di crisi che un intervento di un proprio contingente è possibile dal porto keniano di Mombasa, ma ha bisogno di 96 ore. Un intervallo di tempo breve per una simile operazione, ma probabilmente anche troppo lungo: i pirati potrebbero giungere prima a Harardere. Si pensa allora di far intervenire la fregata "Rheinland-Pfalz". Essa ha un equipaggio con oltre 200 uomini a bordo, è armata con pezzi d'artiglieria, razzi ed elicotteri. Tra i marines a bordo vi è un reparto speciale della marina militare, le cosiddette "spezialisierten Einsatzkräfte Marine", ma questi uomini non sono né istruiti né addestrati per operazioni di liberazione d'ostaggi. La fregata si mette alla caccia del cargo dirottato e lo raggiunge in breve tempo. I pirati si accorgono della presenza della nave da guerra tedesca e intimano al capitano prigioniero sulla "Hansa Stavanger" di comunicare per radio al collega sulla frega-



Ing.
Fausto de Marchi

ta di tenersi a debita distanza. Si teme per la vita degli ostaggi. Il capitano della fregata Rehbein accondiscende alla richiesta dei pirati e ordina di non usare la forza. La "Stavanger" arriva a destinazione e getta l'ancora davanti al porto di Harardere, ma non per molto. A sorpresa riparte verso il mare aperto, per una ragione poco chiara: forse si vuole portare aiuto ad un'altra banda di pirati nell'Oceano indiano. Ora però i pirati a bordo della "Stavanger" sono 14 e tutti armati. Una seconda fregata tedesca, la "Mecklenburg-Vorpommern", si pone insieme alla "Rheinland-Pfalz" sulla scia della "Stavanger"; la inseguono, senza perderla di vista, ma non intervengono. Usufruento dell'oscurità della notte un aereo da trasporto "Transall" si avvicina alle due fregate: un gruppo di 18 sommozzatori tedeschi, completamente equipaggiati ed armati, si lanciano nelle acque, sono ripescati da un gommone e portati sulla fregata "Mecklenburg-Vorpommern" senza essere visti dai pirati.

La cellula di crisi a Berlino esita sul da farsi. Alla fine prende una decisione: incarica il direttore August Hanning di chiedere consiglio e aiuto agli Stati Uniti. Questi ultimi si dichiarano pronti ad aiutarli e mettono a disposizione dei reparti tedeschi la portaelicotteri d'assalto anfibia USS Boxer attraccata nel porto di Mombasa. Si tratta di una nave da sbarco della classe Wasp, con un dislocamento attorno alle 41'200 tonnellate, una lunghezza di 253 metri, un equipaggio di 800 uomini e circa 1'800 marines: a bordo vi sono una cinquantina d'elicotteri.

Per non attirare l'attenzione da terra sono posati sul ponte



La portaelicotteri USS Boxer (foto d'archivio)

della nave container vuoti, in modo da rendere impossibile osservare le attività che si svolgono sulla portaelicotteri, nemmeno dalle colline attorno a Mombasa. Il 12 aprile (giorno di Pasqua) viene organizzato, con un ponte aereo tra la Germania e l'Africa, un importante trasporto di materiale e uomini. Si noleggiavano anche aerei da trasporto russi da una ditta russa. Due Antonow AN-124, tre Iljushin Il-76, un Transall e un Airbus trasportano a Mombasa equipaggiamenti, armi, veicoli e 6 elicotteri speciali "Bell" per i reparti GSG-9 della Bundespolizei. Nell'albergo Bahari sulle spiagge di Mombasa il contingente di GSG-9, comandati da Olaf Lindner un veterano del reparto, crea il suo quartiere generale. I suoi uomini si mescolano perfettamente con altri turisti senza dare nell'occhio e creare sospetti. Nel frattempo arriva in Germania la prima richiesta di riscatto. Da un telefono satellitare a bordo della "Hansa Stavanger" i pirati chiedono alla società armatrice d'Amburgo \$ 15 milioni per il rilascio dell'equipaggio prigioniero. Ci si prepara a lunghe trattative tra pirati e armatori.

Il 23 aprile la USS Boxer lascia il porto di Mombasa e fa rotta verso Harardere. Il giorno successivo è ormai in alto mare, al di là da possibili osservatori da terra. Di notte gli elicotteri tedeschi, con a bordo l'intero contingente GSG-9 equipaggiato ed armato, raggiungono la USS Boxer e atterrano sul ponte di volo. Dopo poche ore di navigazione la portaelicotteri statunitense viene affiancata da 4 navi della marina tedesca: oltre alle due fregate già menzionate si aggiungono la fregata lanciamissili "Emden" e la nave appoggio per rifornimenti "Berlin". È un vero convoglio di navi da guerra che naviga in direzione di Harardere e che raggiunge il mercantile nelle mani dei pirati il 26 aprile. Il mercantile è illuminato a giorno costantemente dalle navi da guerra tedesche grazie a potenti riflettori.

Il comandante dei GSG-9 Olaf Lindner racconterà più tardi d'aver contato oltre 30 bucanieri sulla "Hansa Stavanger", tutti armati di pistole, fucili mitragliatori Kalashnikov e razzi anticarro (Panzerfaust). Inoltre erano ben visibili 6 membri dell'equipaggio del mercantile ammanettati. I rimanenti 18 si trovavano ovviamente prigionieri, rinchiusi da qualche parte in coperta, nelle cabine sottostanti. Lindner esamina le diverse possibilità d'attacco. Sbarco notturno con elicotteri sulla tolda del mercantile, oppure sbarco d'elicotteri ma preceduto dall'assalto di sommozzatori che, dopo aver scalato le fiancate della nave e sopravvissuto al probabile fuoco dei pirati, prendono possesso del ponte. Un attacco a sorpresa appare però subito poco realistico.

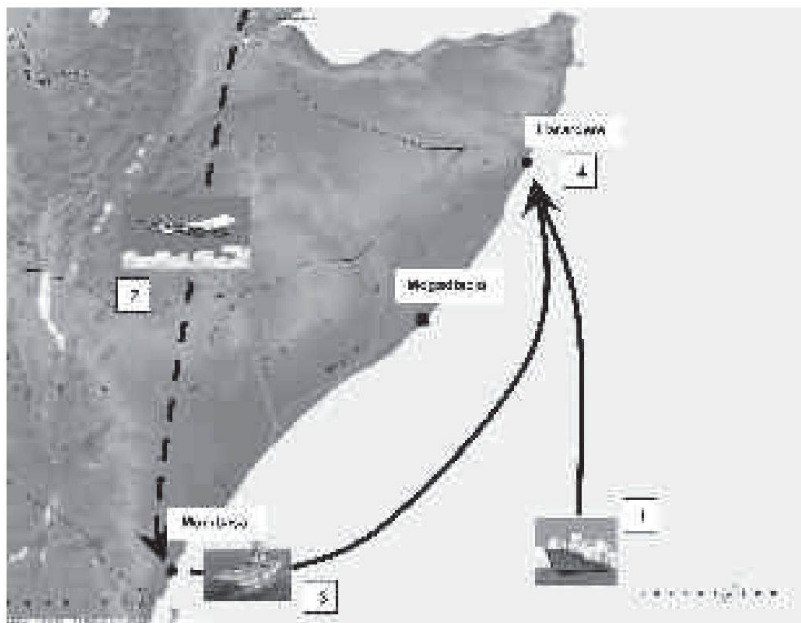
Il problema più scottante rimane come liberare il gruppo dei 18 marinai all'interno del mercantile, evitando loro d'essere uccisi dai loro carcerieri. Lindner sa perfettamente-

te che l'interno del cargo è un labirinto di corridoi e cabine e che può trasformarsi facilmente in una trappola mortale. L'operazione gli appare quindi ad altissimo rischio. Di tutto ciò è informata ovviamente la cellula di crisi in Germania, alla quale spetta la decisione finale.

A Berlino cresce intanto l'incertezza e il nervosismo, ma alla fine la cellula di crisi decide d'attaccare il mercantile nella notte tra il 29 e il 30 aprile e comunica la decisione al comandante Lindner grazie ad un collegamento radio criptato: questi sottolinea nuovamente la gran pericolosità dell'operazione e il suo scetticismo. Il giorno successivo a Berlino si annunciano pure gli americani. Anch'essi ritengono l'operazione estremamente pericolosa e gravida di conseguenze nel caso dovesse fallire, non solo per la Germania ma anche per gli Stati Uniti. Inoltre lasciano intendere che l'impegno della portaelicotteri USS Boxer in questa missione potrebbe presto finire. Il 29 aprile il parere statunitense è comunicato ufficialmente al governo tedesco. James Jones, un consigliere personale del Presidente Barack Obama, fa sapere alle autorità di Berlino che da subito la USS Boxer non è più a disposizione della marina tedesca. Al Segretario di Stato Silberger e Hanning, persone risolte e ferme, non rimane che un'unica, amara alternativa: quella di annullare tutta l'operazione e di far rientrare in Germania il reparto di GSG-9.

I massmedia internazionali hanno riferito ampiamente come si è conclusa questa nuova vicenda di pirateria. Ad inizio agosto le agenzie di stampa hanno annunciato che sono stati pagati, dopo lunghe trattative, \$ 2.7 milioni per ottenere la liberazione dei marinai e del mercantile: la prigionia è durata quasi 4 mesi. Il metodo per ottenere il denaro è sempre lo stesso. Un piccolo aereo da turismo è decollato dal Kenia con i soldi del riscatto in un sacco. Volando a bassa quota ha gettato il sacco in punto preciso sopra la Somalia dove c'erano ad attenderlo i complici del sequestro. Il 8 agosto la "Hansa Stavanger" e il suo equipaggio (tutti in buona salute), scortati da unità della marina tedesca, arriva al porto keniota di Mombasa.

Molte e dure le critiche espresse dalla classe politica in Germania. Il democristiano Hans-Peter Uhl, responsabile della sicurezza per la CSU, l'ha definita con disprezzo la "diplomazia del libretto d'assegno". Per il ministro degli esteri tedesco Frank Steinmeier "il pagamento dei riscatti non è mai una buona possibilità per trattare con i rapitori". Thomas Oppermann, leader parlamentare della SPD, ha dichiarato che "in questo modo il problema della pirateria non diventerà più piccolo, ma non c'era altra scelta". È un dato di fatto che la potenza di fuoco dei pirati è cresciuta e di molto negli ultimi anni, anche grazie ai soldi ottenuti dai riscatti. ■



- 1 Il 4 aprile 2009 la portacontainer tedesca "Hansa Stavanger" è assalita e sequestrata da pirati a 740 km dalla Somalia, tra le coste del Kenia e le isole Seycelles, e dirottata verso il porto somalo di Harardere.
- 2 Con un ponte aereo sono portati dalla Germania a Mombasa equipaggiamento, armi, elicotteri del reparto speciale GSG-9 della Bundespolizei.
- 3 La portaelicotteri statunitense USS Boxer partecipa all'operazione di liberazione dei sequestrati.
- 4 Il mercantile "Hansa Stavanger" è circondato dalle navi da guerra statunitensi e tedesche davanti al porto di Harardere. L'ordine da Berlino d'attaccare e liberare i prigionieri non giunge. Il 29 aprile l'operazione è annullata.

Fonti:
Schweizer Soldat 6 / 2009, Wikipedia, Spiegel International