

Rainbow Warrior, omicidio di stato

Può un Paese civile e democratico pensare di usare i propri Servizi Segreti per fare saltare in aria una piccola barca di pacifici contestatori ancorata in un porto estero? No? Invece sì!

Greenpeace nasce nel 1971 in Canada ed è oggi uno dei principali movimenti ambientalisti, composto da una rete di uffici nazionali e regionali interdipendenti che lavorano insieme a Greenpeace International, con sede ad Amsterdam. Sono circa tre milioni i suoi sostenitori, sparpagliati in 160 paesi al mondo.

Grande merito di Greenpeace è stato quello di avere individuato nella visibilità e notiziabilità delle proteste il modo per sopperire al proprio ruolo di perenne “Davide” contro i “Golia” rappresentati di volta in volta da governi o multinazionali. Una filosofia fatta di azioni spettacolari, in grado di strappare dall’indifferenza i cittadini di tutto il mondo e sensibilizzarli verso i problemi ambientali del pianeta.

Tra le molte battaglie di Greenpeace quella contro gli esperimenti atomici è la più longeva, e senza dubbio una parte del merito delle moratorie internazionali sui test le va riconosciuto. La prima azione di Greenpeace risale al 15 Settembre 1971, quando tre attivisti noleggiano il peschereccio “Phyllis Cormack” e salpano alla volta di Amchitka, nel Pacifico settentrionale, per protestare contro un imminente test nucleare americano. Partecipano alla spedizione anche un fotografo e alcuni giornalisti. Due settimane dopo l’imbarcazione viene tratta in arresto dalla Guardia Costiera statunitense per non aver eseguito le necessarie operazioni doganali durante una sosta non programmata.

Dopo un periodo di rinvio, l’esplosione nucleare viene effettuata il 6 Novembre, ma l’impresa dell’equipaggio di Greenpeace compare sulle prime pagine dei giornali nordamericani, e da allora Amchitka non è mai più stata utilizzata per i test atomici.

Un anno dopo Greenpeace estende il campo d’azione e lancia la sua prima campagna contro i test nucleari nell’atollo di Moruroa, situato nella Polinesia Francese. In quel periodo la Francia è l’unica potenza occidentale a condurre ancora pericolosi esperimenti atomici in atmosfera. A guidare le azioni contro i francesi sotto la bandiera di Greenpeace è l’eccentrico David McTaggart, che mette a disposizione il suo yacht “Vega” per recarsi nella zona militarizzata e quindi impedire l’esplosione. Figura romantica e spregiudicata, lo skipper canadese abbraccia inizialmente la causa di Greenpeace perché considera una inaccettabile prevaricazione che i transalpini abbiano imposto un blocco navale che va ben oltre le loro acque territoriali, negandogli di navigare a piacimento nell’amato Oceano Pacifico.

Dopo una serie di schermaglie che rallentano l’esplosione, la collisione con una nave francese lo costringe a rientrare.

L’anno seguente, ancora più determinato, McTaggart torna a protestare contro un altro esperimento a Moruroa. Indispettita, la marina decide di non perdere tempo e abbordare il “Vega”, alla maniera dei pirati.

Di seguito vengono diffuse foto dello skipper che pranza nel “quadrato ufficiali”, per suggerire, pur nello scontro, un clima di rispetto e cavalleria, mentre il fatto che questi al rientro debba essere ricoverato in ospedale viene giustificato come conseguenza di “una caduta”. Quello che i francesi non sanno è che la ragazza di McTaggart, è riuscita a scattare alcune foto del brutale assalto ed a nascondere il rullino (in un posto molto... privato) prima delle perquisizioni.

È fonte di deciso imbarazzo quando sui giornali di tutto il mondo vengono documentate le violenze di cui si è resa protagonista la marina d’oltralpe.

Probabilmente questo episodio, assieme alle forti proteste di neozelandesi ed australiani, pesò sulla decisione del governo francese di interrompere per sempre i test atomici atmosferici.

Il connubio tra imbarcazioni e protesta diventa un “leit-motive” nelle azioni di Greenpeace; il coraggioso infiltrarsi dei suoi gommoni tra balene e baleniere per scongiurare l’arpionamento dei cetacei (talvolta arrivando ad un passo dalla tragedia) riscuote ammirazione incondizionata da parte dell’opinione pubblica. Anche in questo caso l’attività sensibilizzatrice di Greenpeace e degli altri movimenti animalisti contribuisce in modo decisivo alla moratoria sulla caccia alle balene.

La necessità di avere una propria nave che possa affrontare l’oceano porta nel 1978 Greenpeace a comprare la “Sir William Hardy”, messa in vendita dal Ministero Inglese per la Pesca ed Agricoltura. Si tratta di un “quaranta metri” diesel-elettrico da 418 tonnellate costruito nel 1955; le 40.000 sterline necessarie all’acquisto sono pagate con la collaborazione del “WWF”.

L’affascinante nome con cui è ribattezzata la barca trae spunto da una profezia degli indiani Cree: “Quando il mondo sarà debole e morente, il popolo si solleverà come i Guerrieri dell’Arcobaleno”. Verniciata con i colori dell’iride e due balene bianche a rappresentare l’infinito ciclo della natura, simbolo eschimese donato a Greenpeace dal popolo Kwakiutl, lascia Londra sotto il nuovo originale armatore il 21 Aprile 1978, con un equipaggio di 24 membri provenienti da dieci nazioni.

Nel 1978 il Warrior è impegnato contro le baleniere islandesi e spagnole e nell’evitare la dispersione in mare di scorie radioattive. Poi contro il massacro di foche grigie nelle isole Orkney da parte dei cacciatori norvegesi.

Nel 1979 con i suoi gommoni e il supporto della “BBC” inglese combatte ancora contro i balenieri islandesi, ed è anche sequestrato per svariati giorni assieme all’equipaggio dalla marina militare dell’isola.

Nel 1980 è speronato nel porto di Cherbourg da una fregata francese mentre si oppone alla consegna di scorie radioattive giapponesi. Contrasta poi una nave tedesca intenta a scaricare tonnellate di rifiuti chimici nel Mare del Nord. In Giugno il Rainbow Warrior, ancora impegnato contro i balenieri spagnoli, è abbordato da una corazzata e costretto ad attraccare nel porto militare di El Ferrol, dove per impedirgli di riprendere il mare vengono rimosse parti del motore; dopo cinque mesi di prigionia, la nave con un blitz riesce a riparare nel porto amico di Guernsey.

Nel 1981 vengono sostituiti i motori (ironicamente durante i lavori si scopre che nel 1955