

Prologo

Mar Cinese Meridionale.

Qualche ora prima dell'alba, nel giorno del suo ultimo lavoro, Sabo Park si stese sulla pancia accanto al fucile, a prua del peschereccio. Si accomodò in una posizione di sparo confortevole e tolse il copriobiettivo dal mirino telescopico a infrarossi. Dopo aver controllato due volte la linea di mira, prese gli auricolari, se li infilò nelle orecchie e schiacciò play sull'iPod. La compilation conteneva un solo brano: *Sinnerman*, di Nina Simone, della durata di dieci minuti e venti secondi.

Al termine della canzone, Sabo avrebbe ucciso tutti quelli che poteva.

Ecco come funziona: nel Mar Cinese Meridionale c'è il più alto numero di contrabbandieri del mondo, perché quelle acque collegano porti della Cina, delle Filippine, della Malesia, di Taiwan e del Vietnam. Girano più merci in quella pozzanghera che in qualsiasi altro punto della regione. Per la maggior parte si tratta di carichi legittimi, naturalmente, ma non solo. Ogni prodotto illegale che valga la pena di essere venduto passa per quelle acque. I trafficanti di esseri umani in Cambogia riempiono vecchi barconi di bambini, gettano loro qualche lattina di beveroni energetici Ensure, un secchio per gli escrementi e li spediscono in Cina per venderli come schiavi.

I cartelli vietnamiti inviano flottiglie di barche talmente cariche di droga del Triangolo d'Oro che a mala pena riescono a restare a galla. Ogni giorno, motoscafi veloci pieni di oggetti di lusso contraffatti partono da Hong Kong e pescherecci che trasportano illegalmente carne di balena si dirigono a nord per saziare l'appetito dei giapponesi. Dalla Thailandia arrivano le metanfetamine, dalla Russia le armi, dalla Corea del Nord le banconote false e da Shangai vari prodotti illegali. Il Mar Cinese Meridionale, insomma, è il centro del contrabbando mondiale.

E dove c'è un traffico illegale di merci, ci sono i pirati.

Quando si pensa ai pirati, alla maggior parte delle persone non viene in mente un tizio come Sabo Park. L'immagine dei pirati moderni è quella di ragazzini somali armati di kalašnikov e strafatti di *khat*, non quella di coreani magrolini predisposti a soffrire il mal di mare. Sabo sembrava più un modello d'alta moda che un criminale incallito. Era alto un metro e novantasette e indossava un k-way Hugo Boss, una camicia Eton blu a righe, jeans attillati e un paio di stivaletti firmati da milleduecento dollari che non avevano mai visto il fango. Come accessori aveva un Rolex Daytona e un iPod placcato oro a quattordici carati. Solo il passamontagna di cotone e i guanti di lattice rivelavano il suo vero lavoro.

Sabo Park era un rapinatore.

Ma quella notte aveva un obiettivo speciale. Qualcosa di così piccolo da poter stare nel palmo di una mano, ma così prezioso da poterci comprare un intero container di eroina del Triangolo d'Oro. Nel corso degli anni, migliaia di uomini come lui avevano combattuto ed erano morti per oggetti come quello. L'obiettivo di Sabo era, a parità di peso, una delle sostanze più care del mondo.

Quella notte, Sabo avrebbe rubato uno zaffiro blu.

Oltre metà degli zaffiri blu del mondo prima o poi vengono contrabbandati, perché i migliori arrivano da uno Stato chiamato Birmania, soprattutto dalla città di Mogok, nella regione di Mandalay. Il problema è che la Birmania non esiste più. Lo Stato ora si chiama Myanmar, e da qualche decennio è governato da un regime militare che lo ha condotto alla rovina. I minatori estraggono ancora gli zaffiri su incarico del governo, ma ogni pietra deve arrivare nelle mani di un commerciante di gemme autorizzato dallo Stato, che carica il prezzo di qualche migliaio percentuale e gira i profitti al regime. A qualcuno quel ricarico non piace affatto, ma anche ora che il Myanmar sta muovendo i primi piccoli passi verso la democrazia, il ricarico sui prezzi non è stato abolito. Quindi ci sono i contrabbandieri. E ora nel traffico stanno entrando anche gli eserciti indipendenti che controllano il Nord del Paese, perché i soldi che ricavano dalla droga non bastano più a finanziare la loro perpetua guerra civile. Di norma, ogni anno escono illegalmente dal Myanmar gemme per un valore superiore al miliardo di dollari.

I sistemi più utilizzati per contrabbandare pietre sono due: uno mediocre e uno buono.

Il primo è riservato alle gemme di scarso valore. Un minatore deve portar via la pietra da sotto il naso del suo sorvegliante militare, cosa che può rivelarsi molto difficile. I minatori sono spesso bambini, a volte di appena sette anni, che fanno turni di diciotto ore al giorno, con un caldo bollente o un freddo gelido, setacciando a mani nude la ghiaia nell'acqua infetta, in cerca di sassolini colorati che valgono più di tutto il loro villaggio. Appena ne trovano uno devono nascondere, altrimenti glielo portano via. Forse credete che esistano molti modi per nascondere una pietra, invece sono pochi e i sorveglianti li conoscono

quasi tutti. Alla fine ce n'è solo uno che funziona davvero. Senza farsi notare, il minatore deve mettersi in bocca la pietra grezza e fangosa e inghiottirla. Non è semplice. Secondo la scala di Mohs, uno zaffiro ha un fattore di durezza 9, di pochissimo inferiore a quello del diamante. Se la pietra ha uno spigolo tagliente lungo anche solo un millimetro, è quasi come inghiottire una lametta da barba. E il ragazzino piú tardi non può semplicemente vomitarla. La pietra deve fare tutto il percorso: gola, stomaco, intestino, colon, poi finalmente essere espulsa. A quel punto il ragazzo la raccoglie dalle proprie feci insanguinate, la lava e la porta da qualche grasso cinese che la esamina con una lente da gioielliere e gli dà un po' di denaro. Non molto, perché il ragazzino è praticamente uno schiavo, ma anche pochi soldi sono importanti, per chi lavora nelle miniere. Una volta che il mediatore cinese ha un certo numero di pietre, le vende a un trafficante di droga thailandese in cambio di eroina. Nel Myanmar, l'eroina è meglio del denaro contante. Il trafficante prende le pietre e le porta a Tachileik, un piccolo villaggio vicino al confine con Laos e Thailandia. Lì le affida a qualcuno che le trasporti oltre il confine, in cambio di ancora un po' di eroina. Il corriere nasconde gli zaffiri dentro sacchi di riso ed entra in Thailandia in bicicletta o a bordo di un trattore. Facilissimo. A Mae Sai le pietre vengono vendute a gioiellieri muniti di regolare licenza, fingendo che provengano da miniere thailandesi o laotiane. Poiché si tratta di zaffiri di bassa qualità, la menzogna risulta credibile. I gioiellieri mescolano le gemme illegali con quelle legali e le vendono all'ingrosso ai dettaglianti di tutto il mondo. Il resto è ovvio. Risciacqua e ripeti.

Ma in questo sistema non gira molto denaro. I giocatori seri non si occupano di piccole pietre da un carato, scolo-

rite e con il centro lattiginoso. I soldi veri stanno nel contrabbando di zaffiri pregiati da dieci carati o piú, senza difetti, con il centro limpido, colore brillante e sfumatura perfetta. La storia comincia nello stesso modo: minatore, grasso cinese, eroina. Ma a quel punto entrano in gioco i contrabbandieri di alto livello, i quali invece di recarsi in una cittadina di confine, come Mae Sai o Mae Hong Son, acquistano le pietre per una sciocchezza a Mandalay, le nascondono nel serbatoio o in qualche altro posto dei loro veicoli e si dirigono alla città portuale di Rangoon. Cazzo, se la spedizione è abbastanza grossa, non vanno per il sottile. Caricano le gemme su un convoglio con un gruppo di guardie armate, e sparano a chiunque provi a rompere i coglioni. Quando gli zaffiri arrivano a Rangoon, vengono stivati su qualche piccolo peschereccio poco appariscente che li porta in acque internazionali. Questa, ovviamente, è la parte piú pericolosa. Non solo i contrabbandieri devono corrompere la guardia costiera birmana, un compito tutt'altro che facile, ma devono anche navigare per oltre mille chilometri intorno alla punta della Malesia, attraverso le acque infestate dai pirati della Thailandia e del Vietnam, fino al Mar della Cina tormentato dai monsoni. Poi finalmente raggiungono Hong Kong, la città dove puoi comprare di tutto. È un viaggio pericoloso, ma se la nave arriva in porto senza problemi, una manciata di quelle gemme può valere una fortuna, sul mercato internazionale. E se la tua droga sono le pietre preziose, quello è il posto dove andare.

A Hong Kong ci sono piú gioiellerie per chilometro quadrato che in qualsiasi altro posto al mondo. Una quantità da far vergognare persino New York e Anversa. Caolun è il paradiso delle gemme lucidate. I profitti sono osceni. Il limite è il cielo. Nei negozi si trovano zaffiri blu come

l'oceano Pacifico e limpidi come una scheggia di vetro. Rubini grezzi grossi come un testicolo e splendenti come una stella. Se lo desideri, puoi comprare un orologio tempestato di diamanti o un cellulare placcato in platino. Le cose che contano per le gemme sono quattro: taglio, purezza, colore e carati. Basta una passeggiata di cinque minuti lungo Canton Road, a Hong Kong, per vedere in vetrina ogni combinazione di queste caratteristiche. Un solo viaggio ben riuscito può rendere ai contrabbandieri un milione di dollari, a partire da un investimento di ventimila. Ogni zaffiro può arrivare a costare fino a quindicimila dollari al carato, e molte pietre sono da cinquanta carati. A conti fatti, sono un sacco di soldi.

Proprio il tipo di cifre che interessavano a Sabo Park.

Controllò la superficie dell'acqua attraverso il mirino telescopico a infrarossi che illuminava l'oceano di un pallido chiarore verde. Tra meno di dieci minuti, sarebbe apparso uno yacht di contrabbandieri carico di zaffiri, e Sabo sarebbe stato pronto a impadronirsene. L'imbarcazione non era ancora in vista, ma lui sapeva dove si trovava. Vedeva il bagliore delle luci appena oltre l'orizzonte, come quando un'auto sta per superare la cima di una collina nella nebbia. Sabo tamburellava il dito sulla guardia del grilletto, al ritmo della musica.

Ancora otto minuti.

Sollevò la mano sinistra per segnalare alla squadra di tenersi pronta. Nessun pirata della Storia ha mai lavorato da solo, e lui non faceva eccezione. Per quel lavoro aveva bisogno di due complici, piú un terzo che non era sulla barca. Quella persona era il «coordinatore», anzi, in quel caso la coordinatrice. Il piano era suo. Aveva fatto lei tutte le ricerche, comunicando a Sabo dove trovarsi e quando. I coordinatori raramente partecipano di perso-

na ai colpi. Lei era a trecento chilometri di distanza, in attesa dentro una limousine, con un telefono satellitare accanto. Avrebbe ricevuto una parte doppia dei profitti.

L'uomo sul ponte dietro il plexiglas era Capitano; tutti lo chiamavano solamente così. Era il «timoniere», in mancanza di un termine migliore per definirlo. Il suo compito era pianificare la fuga. Era un gentleman anziano e robusto originario della Russia orientale, con una faccia come una prugna secca. Mentre Sabo aveva avuto la nausea per tutto il viaggio, Capitano aveva il sale nelle vene. Era uno dei migliori navigatori illegali del mondo. Aveva cominciato negli anni Ottanta, trasportando rifugiati da Shanghai a Jindo. Quando quel traffico era finito aveva provato con l'eroina in Malesia. Da Bangkok a Singapore in diciotto ore, la più difficile rotta di contrabbando di tutta l'Asia. Per dieci anni aveva pilotato motoscafi pieni di droga, finché la rete di trafficanti che gli dava lavoro era stata smantellata e lo aveva lasciato al verde. Capitano era un uomo paziente e gentile, che non amava la vita criminale. Non lasciava mai nessuno indietro, anche a costo di perdere una spedizione. Si considerava una vittima della povertà e delle circostanze, e probabilmente aveva ragione. Non esistono pirati anziani, solo uomini anziani.

Giú nella stiva c'era la «punta», responsabile dell'abboardaggio dell'altra barca. Lo chiamavano Jim Holmes, era un neozelandese che se fosse tornato in patria avrebbe dovuto scontare una condanna di venticinque anni per rapina a mano armata. Aveva la carnagione di un batuffolo d'ovatta e il nervosismo di un piccolo roditore. Tremava letteralmente dalla paura, ma aveva tutto il diritto di essere agitato. Il suo compito era il piú facile ma anche il piú pericoloso. Finiti gli spari di Sabo, Holmes doveva saltare sullo yacht dei contrabbandieri ancora in movi-

mento, perquisirlo e scoprire il nascondiglio degli zaffiri. Ma chi poteva sapere cos'altro era nascosto a bordo? Un contrabbandiere ancora vivo e armato o una porta con una trappola esplosiva avrebbero potuto mettere fine alla sua vita. Tremando nei suoi stivali di gomma, gli occhi chiusi, Holmes stringeva il suo fucile calibro dodici come se potesse volare via.

E infine c'era Sabo Park. Snello, occhi scuri, niente sorriso. Capelli neri lunghi fino alle spalle, dove coprivano in parte un tatuaggio a forma di sterlina inglese dietro il collo. Due profonde cicatrici sotto gli zigomi formavano una smorfia perpetua. In quel momento non mostrava timore, non perché fosse un duro, ma semplicemente perché si trattava di un'emozione che non aveva mai provato nella sua vita. Le sue pulsazioni erano costanti come il ticchettare di un orologio svizzero. Dondolava la testa al ritmo della musica.

Sabo era un «manovale». Un killer professionista.

E quello era il team. Solo tre uomini. Potrebbe sorprendere, ma una squadra di tre pirati sarebbe in grado di assumere il controllo della maggior parte delle navi. Anche per condurre una petroliera grande come l'Empire State Building bastano dieci o quindici uomini. Le navi moderne non hanno bisogno di un grande equipaggio. Oggi è tutto automatico.

Capitano alzò il braccio, per mostrare di aver ricevuto il segnale di Sabo. Prima aveva seguito sul radar l'avvicinarsi dello yacht, ma ora non importava più. Si chinò sotto il pannello di controllo del peschereccio per premere l'interruttore, e tutte le luci di bordo si spensero, compresi i monitor degli strumenti elettronici. Ora la barca era nera come l'oceano sotto di essa. Era una notte senza luna. Poi Capitano, muovendosi a tastoni, collegò la batteria di un'auto a

un congegno elettronico bianco e rotondo, montato sul tetto della cabina. Era un disturbatore di frequenze, nel caso in cui al pilota della barca avversaria fosse venuto in mente di controllare gli strumenti di bordo. Ora il peschereccio era completamente invisibile, come un buco nell'oceano. Nella nebbia, nessuno lo avrebbe visto arrivare.

Ancora cinque minuti.