

L'ITALIA E IL CONTRASTO ALLA PIRATERIA

Cinque Secoli di Lotta

Amm. Sq. (r) Ferdinando SANFELICE di MONTEFORTE

La Pirateria

Non si può parlare dell'attuale lotta alla pirateria, con tutti i problemi che sta comportando nelle relazioni tra l'Italia e l'India, senza sapere come questo fenomeno, una delle più antiche forme di offesa al mondo, si sia sviluppato fin dal passato, e come sia stato contrastato nelle varie epoche.

In questa continua battaglia tra i pirati e i difensori della libertà dei mari, sono stati infatti provati tutti i sistemi possibili. C'è quindi poco da inventare, e quando vengono riesumati vecchi sistemi che a suo tempo si erano rivelati fallimentari, non ci si può meravigliare se quei provvedimenti producano ancor oggi risultati negativi. Naturalmente, i politici di tutto il mondo chiamano questi fallimenti, fin troppo eufemisticamente, “*conseguenze inattese*”, quando invece si tratta di gravi errori di impostazione.

Avrete notato che, parlando di pirateria, io non abbia mai usato la parola “*criminalità*”, malgrado la stessa Unione europea abbia usato questo termine minimalista, nel 2008, nel suo “Rapporto sullo stato di attuazione della Strategia Europea di Sicurezza”. La definizione adottata dalla Convenzione di Montego Bay, nota come UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) tende infatti a limitare l'ambito di questa attività, e recita: “ la pirateria è un atto illegittimo di violenza o depredazione commesso a fini privati contro una nave o contro persone o beni a bordo compiuto in alto mare da navi private a fine economico”.

Quindi, secondo l'ONU, la pirateria ha luogo solo quando vi sia il cosiddetto *animus furandi*¹ (volontà di rubare), e inoltre si verificano anche due altre condizioni: l'atto deve avvenire in alto mare e deve provenire da un altro natante, altrimenti esso è classificabile solo come “*rapina a mano armata in mare*” (*armed robbery at sea*).

Non si può ignorare che questo tipo di classificazione, che tende a escludere dalla definizione di pirateria ogni depredazione motivata anche da motivi politici, abbia introdotto molta confusione, specie nell'opinione pubblica. In effetti, il contrasto alla “Pirateria” è una forma di “guerra asimmetrica” in cui gruppi e Stati sfruttano i pirati per ledere il benessere dei paesi occidentali.

Questo è confermato dalla storia: essa ci mostra che la maggioranza degli attacchi ai mercantili è appartenuta alla categoria degli atti di guerra vera e propria. In alcuni casi, ma non sempre, questa era dichiarata apertamente, e quindi diventava “*guerra di corsa*”, con gli abordaggi compiuti nei confronti

¹ Vds. F. CAFFIO. *Glossario del Diritto del Mare*. Ed. Rivista Marittima; e Testo della “Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 10.12.1982” (nota come *Convenzione di Montego Bay*) articolo 101.

dei mercantili di un paese nemico da parte di equipaggi muniti di regolare licenza. In altri, gli attacchi rispondevano alla logica di esercitare una pressione indiretta sul commercio avversario, costringendolo a proteggerlo. Molto spesso, i pirati sono stati infatti l'espressione di un movimento rivoluzionario – com'è accaduto fino a pochi anni fa in Indonesia, ad Aceh nell'isola di Sumatra – oppure sono stati finanziati e usati da Stati o da gruppi di “*sponsor*”, ai quali faceva comodo mantenere una forte pressione su altri paesi, per il tramite delle incursioni di questi avventurieri. Va comunque ammesso che, in effetti, le due categorie dei “Pirati” e dei “Corsari” si sono spesso confuse, data l'abitudine di questi ultimi, una volta esaurito il loro mandato, di continuare a depredare mercantili per conto proprio.

La pirateria quindi, è da sempre un miscuglio tra una forma opaca di “*guerra per procura*” e un'impresa di artigianato criminale, e questo è il caso che ha riguardato, da secoli, il nostro Paese.

L'Italia, vittima dei pirati barbareschi

Nel Medioevo, essendo scomparsa la Marina di Roma, la pirateria era risorta, e fu praticata all'inizio dai Saraceni e quindi anche dagli abitanti delle isole dell'Adriatico e dell'Egeo. Gli armatori dell'epoca ricorsero a uomini armati, per contrastare gli abbordaggi, ma senza risultati di rilievo.

Ci vollero infatti le Repubbliche Marinare da una parte e l'Impero Bizantino dall'altra, con le loro navi da guerra, le nuove tecnologie come il “*fuoco greco*” e numerose truppe da sbarco per stroncare il fenomeno, distruggendo i covi e bruciando le imbarcazioni dei pirati, e ristabilire la libertà del commercio marittimo nel Mediterraneo.

L'avvento dell'Impero Ottomano segnò la ripresa della pirateria nel nostro mare, in quanto il Sultano MAOMETTO II la incoraggiò, per tenere in scacco l'Occidente, mentre egli con i suoi eserciti assoggettava i popoli dei Balcani da un lato e compiva incursioni nel Sud Italia dall'altro, quale il sacco di Otranto, compiuto il 28 luglio 1480. Il suo sogno era di giungere a Roma, con un obiettivo estremamente ambizioso: “la civiltà musulmana avrebbe dovuto prendere il posto di quella romana”².

Come racconta uno storico, egli infatti favoriva “l'attività che grosse bande di pirati condussero, a sostegno di quell'attacco, sui mari e sulle coste cristiane: una vera e propria guerriglia nutrita di rapine, di stragi e di catture di prede umane sulle quali guadagnare con i riscatti”³. Inutile dire che la maggior parte di queste azioni erano condotte contro l'Italia meridionale.

Con il tempo, “tali bande, dopo essere state le avanguardie della nuova spinta islamica verso Occidente, finirono poi, una volta esauritasi quella spinta, per organizzarsi in proprio, continuando ad esercitare la pirateria come una vera e propria attività da cui trarre i mezzi per vivere”⁴. Mentre nel

² R. PANETTA. *Pirati e Corsari turchi e barbarechi nel Mare Nostrum*. Ed. Mursia, 1981, pag. 7.

³ Ibid. pag. 8.

⁴ Ibid.

Levante la pirateria mantenne un carattere ibrido, di impresa semi-privata, un po' più artigianale ma sempre subordinata al Sultano, ad Occidente i pirati finirono per allearsi ai capi islamici del Nord Africa, i *Bey*⁵.

Questi ultimi infatti vedevano nei pirati un mezzo ideale per rimpinguare le casse dei loro Stati, pagare i tributi alla Sublime Porta – così veniva chiamato il governo ottomano – e continuare ad esercitare pressioni sull'Occidente, in modo sia da minarne la principale base economica, il commercio, sia di costringerlo alla difensiva. Le fonti di guadagno non erano solo i carichi delle navi catturate: il riscatto dei prigionieri divenne ben presto la principale fonte di reddito. “Questi erano catturati sia per renderli schiavi e quindi trasformarli in merce vendibile nei vari mercati della costa nordafricana, ma anche europea, sia per ottenere un riscatto, che veniva pagato non solo dalle famiglie dei catturati, ma anche da associazioni benefiche e religiose (una sorta di ONG del tempo)”⁶.

Ma spesso la situazione sfuggì al controllo di questi potentati: in questo periodo “l'organizzazione dei pirati, avendo raggiunto di fatto il carattere di uno Stato indipendente, poteva permettersi di stringere alleanze reciprocamente vantaggiose con altri Stati e contro i loro nemici. La pirateria si trasformò allora in una vera e propria guerra nella quale le navi di ciascuna nazione divennero pirata per l'altra e come tali furono trattate”⁷.

In definitiva, i pirati, dopo essersi installati presso i potentati già esistenti, venendo appoggiati ed utilizzati da loro, finirono per condizionarli, a volte assumendo direttamente il potere. Da lì alla loro cooptazione diretta, da parte della Sublime Porta, il passo sarebbe stato breve.

Di conseguenza, siamo di fronte alla prima mutazione del fenomeno, che da semplice attività di rapina era diventato uno strumento di potenza e di pressione, a seconda delle circostanze, godendo comunque del sostegno indiretto della flotta ottomana, la cui presenza e le cui azioni bloccavano le forze principali avversarie.

Nei primi anni di questo flagello, mentre Venezia era a stento in grado di tenere a bada i pirati, gli “*Uscocchi*”, nell'Adriatico, sia pure a prezzo di notevoli sforzi, ma non poteva farlo da sola nel resto del Mediterraneo, gli altri Stati, come pure il Vicereame di Napoli, cercarono di organizzare delle flottiglie costiere per la sorveglianza delle proprie coste. Malgrado il valore degli equipaggi, tra i quali spiccavano i Cavalieri di Santo Stefano, si trattava di un sistema per contenere gli effetti degli attacchi nemici, non per debellare il fenomeno, e quindi i risultati furono deludenti.

Toccò quindi al Papa farsi promotore di una reazione coordinata: poiché nessuna delle nazioni occidentali aveva uno strumento navale abbastanza potente per contrastare i potentati islamici, la sua iniziativa aveva una sua

⁵ Altrimenti detti *Dey*, ad Algeri.

⁶ P. P. RAMOINO. *La Pirateria Oggi*. Conferenza 13 maggio 2009 all'Università Cattolica del Sacro Cuore.

⁷ P. GOSSE. Op. cit. pag. 18.

ragion d'essere; “nel luglio del 1502, il papa ALESSANDRO VI riuscì, dopo molta fatica, a far adunare all'isola di Cerigo un'armata composta di 50 galere di Venezia, 3 galere dei Cavalieri di Rodi, 4 galere di Francia e 13 galere, alcuni brigantini e 2.500 fanti degli Stati romani. Tale armata avrebbe dovuto raggiungere Rodi, sede dell'Ordine Gerosolimitano, da dove il Gran Maestro dell'Ordine, cardinale Pierre d'AUBUSSON, l'avrebbe guidata contro i Turchi di Costantinopoli. Avvenne però che essendo scoppiata la guerra tra Francesi e Spagnoli per il possesso del Regno di Napoli, le navi del PRÉGEANT (l'Ammiraglio francese) abbandonarono la Lega per correre verso la città partenopea in soccorso del re di Francia”⁸.

La partenza dei Francesi non era una gran perdita, anzi convinse i partecipanti a ripiegare su un obiettivo meno irrealistico – andare ad Istanbul era un'impresa chiaramente troppo ambiziosa per le potenzialità di quella forza – e si decise quindi di assalire il covo del più pericoloso pirata del momento, KAMAL raïs, detto “*Camalicchio*”, che aveva eletto la vicina isola di Santa Maura a propria base.

L'assalto ebbe luogo il 23 agosto 1502, le navi dei pirati si dovettero gettare sulla spiaggia, e la città venne assediata, finché una parte della popolazione, affamata, non chiese che il pirata si arrendesse, ma “KAMAL si oppose. Nacquero, in tal modo, tra i regolari ed i ladroni, delle risse furiose di cui approfittarono subito i comandanti italiani per dare l'assalto finale alla piazzaforte, dove infatti riuscirono a penetrare, armi alla mano, il giorno 29 agosto. La fortezza cadde anch'essa subito dopo”⁹. Furono liberati numerosi galeotti cristiani e KAMAL, catturato, venne impiccato.

In prima linea tra i partecipanti, vi erano i Cavalieri Gerosolimitani. Questo Ordine di frati guerrieri si era stabilito, dopo la caduta di Gerusalemme, prima a Cipro e poi a Rodi, da dove minacciava le comunicazioni ed i traffici commerciali tra l'Egitto e l'Anatolia, depredando le navi ottomane ed egiziane. Per eliminare questa minaccia, già nel 1480 le truppe del Sultano avevano invaso l'isola, assediando la città, ma i loro assalti erano stati tutti respinti, con notevoli perdite per gli attaccanti. L'imminente arrivo di una flotta cristiana, salpata in soccorso dei Cavalieri, convinse alla fine il Vizir MESIC a togliere l'assedio e a “reimbarcare il suo esercito, dopo un assedio di ottantanove giorni. La spada conquistatrice di MAOMETTO II si era spezzata sulle mura di Rodi”¹⁰.

Come si vede, alla guerriglia ottomana contro il commercio occidentale corrispondeva una misura speculare, da parte della Cristianità, rappresentata dagli Ordini monastici combattenti. Oltre ai Cavalieri Gerosolimitani, anni dopo, anche i Cavalieri di Santo Stefano, alle dipendenze del Granduca di

⁸ R. PANETTA. Op. cit. pag. 13.

⁹ Ibid. pag. 14.

¹⁰ H. J. A. SIRE. *The Knights of Malta*. Ed. Yale University Press, 1994, pag. 54.

Toscana, compiranno il necessario salto di qualità, dotandosi di navi d'altura e intraprendendo analoghe spedizioni, contro i pirati nord-africani.

Ma la pirateria barbaresca aveva trovato nel frattempo un nuovo capo, dopo la morte di KAMAL. Il nuovo pericolo per gli Occidentali era un turco, di nome KURTOGOLI, che dal suo covo di Biserta compiva continue e spettacolari incursioni contro il naviglio mercantile, specie quello genovese; fu Papa LEONE X a indire una nuova Lega, e la piccola flotta, cui partecipava il genovese Andrea DORIA, buon conoscitore della baia, attaccò di sorpresa il covo nemico, incendiando le navi dei pirati e saccheggiando la città, senza però riuscire a catturare KURTOGOLI.

Questi, che al momento dell'attacco cristiano era per mare, decise di compiere una rappresaglia, e sbarcò qualche mese dopo sul litorale laziale: la sorpresa fu tale che poco mancò che il pirata non riuscisse a catturare addirittura lo stesso Papa, che stava compiendo un'escursione a cavallo nei dintorni.

Da quel momento e per molti mesi non si sentì più parlare del pirata. KURTOGOLI, infatti, "per le ottime prove fornite nella pirateria contro i Cristiani, era stato chiamato dal Sultano a prendere il comando della flotta ottomana"¹¹. La sua cooptazione, inaugurava una prassi nuova: nel tempo, a questa nomina seguirono quelle di altri famosi pirati, come KAIREDDIN BARBAROS, detto "*Barbarossa*" ed i suoi fratelli, ed infine quella del migliore stratega marittimo ottomano, UCCIALLI - quest'ultimo un calabrese, catturato da bambino ed allevato ad Istanbul.

Questa prassi, oltre a trasformare la pirateria barbaresca in una specie di vivaio per la flotta della mezzaluna, un po' come l'Ordine di Malta lo sarà per la Marina Francese, a partire dal XVII secolo, costituiva un'ammissione indiretta del ruolo che la pirateria svolgeva in appoggio alla Sublime Porta. Non si trattava quindi più di un fenomeno criminale, bensì una forma di guerra contro la Cristianità.

Pochi anni dopo, il 24 dicembre 1522, Rodi capitolava, dopo otto mesi di assedio, non essendo il Papa riuscito a radunare un'altra flotta cristiana per soccorrere l'isola, di nuovo assediata dagli Ottomani, decisi a liberarsi definitivamente di quella spina nel fianco. Per il loro valore, i Cavalieri ebbero salva la vita e furono autorizzati a reimbarcarsi con l'onore delle armi: pur di allontanarli dall'Egeo, il Sultano era disposto a ogni atto di clemenza!

Inizìo per essi un periodo difficile finché, dopo alcuni anni di spostamenti da una località all'altra, CARLO V decise di assegnare loro l'isola di Malta, da dove essi ripresero le scorrerie contro i mercantili ottomani e nord-africani, compiendo anche saltuarie incursioni contro le fortezze costiere nemiche e i covi dei pirati.

Ma la politica di contrasto alla pirateria, inaugurata da CARLO V, comprendeva questa volta anche la creazione di "*teste di ponte*" sulla costa

¹¹ R. PANETTA. Op. cit. pag. 30.

nord-africana, per meglio battere i pirati: Orano e Tripoli furono tenute, per qualche tempo, da forze cristiane. Alla lunga, però, si vide che questa politica non poteva essere efficace, dato che i *Bey* erano comunque in grado di radunare forze terrestri superiori e riconquistare ogni volta quelle piccole fortezze. Anche le incursioni contro i covi dei pirati non furono tutte coronate da successo, specie quando condotte con forze inadeguate o nelle stagioni sbagliate, come avvenne nell'assalto a Djerba, in Tunisia, nel 1560.

Nel frattempo, la flotta ottomana, ormai padrona delle acque del Levante, iniziò anche a compire spedizioni sempre più frequenti nei bacini occidentali, approfittando delle lotte tra Spagna e Francia, tanto da arrivare ad assediare la stessa isola di Malta nel 1565, e ci volle un'altra Lega per sventare questa minaccia; solo nel 1571 gli Occidentali furono capaci di riunire una forza abbastanza numerosa da sconfiggere la flotta ottomana – nella battaglia di Lepanto - ricacciandola nei mari del Levante.

Da quel momento, anche a causa del declino della potenza militare ottomana, fiaccata dalle ripetute sconfitte nei Balcani, le incursioni dei pirati divennero, se non meno frequenti, meno massicce, limitandosi a colpi di mano contro mercantili isolati e piccole località costiere; in effetti, i Barbareschi non potevano fare di più, essendo ormai privi del sostegno ravvicinato della forza principale. Dovettero passare però altri due secoli, prima che la flotta ottomana fosse distrutta definitivamente, nella battaglia di Cesmè, ad opera della flotta russa, nel 1770.

Mentre negli spazi oceanici la Spagna, l'Olanda e la stessa Gran Bretagna avevano deciso che l'unico sistema valido per trasportare le merci in zone pericolose fosse quello di impiegare navi ibride, con caratteristiche di manovrabilità e di armamento pesante simili a quelle militari – i Galeoni e gli "*Indiamen*" - gli Stati italiani rimasero a lungo legati alla galera, come il mezzo ideale per condurre, all'epoca, questa lotta su base quotidiana. Le bonacce, frequenti nel Mediterraneo durante l'estate, rendevano infatti utile tale tipo di nave, propulsa dalla forza dei remi in assenza di vento.

Venezia divenne, a un certo punto, la vittima principale dei pirati, appoggiati dalla Sublime Porta. Il Sultano, infatti, dopo averle strappato i principali possedimenti oltremare, come Cipro e Creta, voleva annientarne anche il commercio. Malgrado i trattati di pace, firmati periodicamente, questa attività, la sua principale fonte di ricchezza, continuava a essere oggetto di attacchi da parte dei cosiddetti "*Pirati barbareschi*", nella totale indifferenza da parte del Sultano, malgrado questi, nel 1736, "si fosse impegnato anche di garantire la sicurezza delle navi mercantili veneziane e di imporre ai Cantoni barbareschi di non disturbare il commercio"¹².

La protezione di una potenza continentale come l'Austria serviva comunque ben poco a Venezia, in una tale "guerra per procura", che non aveva alternativa a combattere i pirati con i mezzi che le restavano, dopo le

¹² Ibid. pag. 352.

epiche battaglie navali contro i Turchi degli anni precedenti, contando sul modesto aiuto che Malta e lo Stato Pontificio potevano darle.

Non vi erano però solo i pirati barbareschi: proprio nell'Impero Austriaco, "a Segna (nel golfo del Quarnaro) si era sempre più sviluppato quel nucleo di pirati che assaliva le navi mercantili di qualsiasi bandiera"¹³; anche questi facevano comodo a Vienna, tanto che "nel 1742 Maria Teresa fece dichiarare al Senato veneziano che se la repubblica non era in grado di assumersi la polizia delle acque del Golfo (di Venezia) essa sarebbe stata costretta di affidare ai Segnani l'incarico di provvedere essi stessi alla difesa del litorale austriaco dagli attacchi degli Spagnoli e dei Napoletani"¹⁴. Era evidente già allora la volontà austriaca di impadronirsi della Serenissima, approfittando del suo indebolimento, dopo tanti secoli di lotta contro i pirati e i loro "sponsor", gli Ottomani.

Di fronte a tante minacce, Venezia tentò un accordo con i cosiddetti Cantoni barbareschi, ma gli attacchi ai mercantili continuavano, malgrado la Serenissima pagasse annualmente somme considerevoli ai *Bey* nordafricani, pari a "60.000 ducati, per il diritto di navigare senza molestie per quei mari che essa aveva una volta dominato"¹⁵. Non rimaneva quindi alcuna alternativa alle rappresaglie.

"L'inizio delle ostilità aperte ebbe luogo il 24 maggio 1766, quando il Senato, per ritorsione contro la cattura del mercantile *Libertà* da parte di tre sciabecchi tripolini, fece armare una piccola squadra di quattro vascelli, agli ordini di Jacopo NANI, che salpò per Tripoli, giungendovi il 4 agosto. Di fronte alle predisposizioni veneziane per bombardare il porto, il *Bey* accolse "le richieste del Senato, restituendo le persone prese prigioniere, i legni e le merci predate e punendo i Rais (i comandanti) delle navi corsare che avevano danneggiato il commercio veneziano"¹⁶.

Nel 1767 toccò ad Angelo EMO comandare un'analogha spedizione. "La sua bravura come marinaio e la sua conoscenza delle moderne tattiche navali lo aveva fatto emergere tra i suoi colleghi, ed egli era (quindi) la scelta ovvia per il comando"¹⁷. La sua prima impresa ebbe luogo contro Algeri; come nel caso precedente, bastò la presenza delle navi veneziane per convincere AMURAD *Bey* a scendere a patti e confermare il trattato che più volte aveva violato.

Nel 1782 ci fu ancora un incidente tra la Serenissima e la Reggenza di Tunisi, dovuta a un evento particolarmente complicato: un mercantile veneziano, preso a noleggio da commercianti tunisini, aveva manifestato a bordo alcuni casi di peste bubbonica. Malgrado il comandante volesse tornare indietro, i mercanti insistettero per continuare il viaggio; ma "giunta la

¹³ Ibid. pag. 353.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ J. J. NORWICH. *A History of Venice*. Ed. Knopf, 1982, pag. 598.

¹⁶ M. NANI MOCENIGO. Op. cit. pag. 358.

¹⁷ J. J. NORWICH. Op. cit. Pag. 598.

nave a Malta, essa fu presa a cannonate dai forti, venne affondata e si salvarono solo pochi uomini”¹⁸. Figuriamoci se in una piccola isola come Malta si poteva correre il rischio di un’epidemia di peste bubbonica!

Poiché Tunisi, contro ogni evidenza, pretendeva un forte indennizzo da Venezia, il Senato dichiarò guerra e nominò per la seconda volta Angelo EMO Capitano Straordinario delle Navi; questa volta la flotta che salpò il 21 giugno 1784 sotto il suo comando era abbastanza numerosa: si trattava di 5 vascelli e 5 fregate, più alcune navi minori. A queste si aggiunsero un vascello e due fregate dell’Ordine di Malta, al comando di fra Giovanni Battista TOMMASI - un marinaio di razza, dimostratosi valoroso e abile. Le sue navi si unirono alla spedizione subito dopo aver appena compiuto, di concerto con gli Spagnoli, un’incursione contro Algeri.

La flotta, per usare le parole dello storico ufficiale dell’Ordine di Malta, mise apparentemente “a ferro e a fuoco le fortezze della Reggenza”¹⁹, imponendo il blocco navale e bombardando nei due anni successivi i porti di La Goletta, di Sfax e di Susa, grazie ai pontoni armati di bombarde. In realtà i risultati furono deludenti, dato che, questa volta, il Bey era in grado di resistere, avendo protetto le sue città con fortificazioni robuste ed essendosi alleato al suo collega di Algeri.

Per questo egli non venne a patti, malgrado le azioni dei Veneziani, tanto che alla fine EMO ritirò il grosso della squadra, lasciando un numero limitato di navi a continuare il blocco, agli ordini del suo sottordine, l’Ammiraglio Tommaso CONDULMER. Di questa operazione ci rimane il “Giornale Storico del Viaggio in Africa della Veneta Squadra”, scritto da EMO nel 1787, un documento di particolare fascino”²⁰.

Anche il neo-costituito Regno di Napoli aveva intrapreso la lotta senza quartiere contro i pirati: fin dal 1735, anno in cui egli fu incoronato, CARLO III si dedicò alla costituzione di una Marina, dato che le galere vicereali erano tornate in Spagna. Gli inizi non furono facili, tanto che, il 16 agosto 1755, due galere acquistate dal re, furono prese dai galeotti che si erano liberati dalle catene, mentre le navi erano in porto a Trapani; questi, dopo aver ucciso la maggior parte dell’equipaggio, “facendo forza di remi e di vele, andarono a consegnarsi ad Algeri”²¹.

L’avvento di un abile organizzatore, prestato dal Granduca di Toscana, il britannico Giovanni ACTON, cambiò la situazione, e la Marina napoletana crebbe gradualmente: oltre alle navi maggiori, furono costruiti numerosi piccoli velieri, gli “*Sciabecchi*”, che compirono prodigi, sventando incursioni barbaresche lungo le coste del Meridione. Tra i comandanti, dei veri e propri

¹⁸ M. NANI MOCENIGO. Op. cit. pag. 358.

¹⁹ U. MORI UBALDINI. *La Marina del Sovrano Militare Ordine di San Giovanni di Gerusalemme, di Rodi e di Malta*. Regionale Editrice, Roma, 1970, pag. 510.

²⁰ F. SANFELICE di MONTEFORTE. *Angelo Emo, l’ultimo ammiraglio della Serenissima*. In “Le Armi di San Marco”, SISM, 29-30 settembre 2011, pag. 111 e segg.

²¹ L. RADOGNA. *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie*. Ed. Mursia, 1978, pag. 20.

eroi, si distinse Giuseppe MARTINEZ, detto “*Capitan Peppe*”, per il notevole numero di catture.

Pochi anni dopo, le guerre della Rivoluzione Francese e dell’Impero napoleonico fecero venir meno la pressione occidentale sui pirati, che quindi intensificarono le catture di mercantili nel Mediterraneo; in questo, essi erano stati agevolati anche dalla scomparsa dell’Ordine di Malta, dopo la conquista dell’isola, senza resistenza, da parte di NAPOLEONE, nel 1798: i Cavalieri, infatti, avevano nel loro giuramento l’impegno di non prendere mai le armi contro nazioni cristiane, e rispettarono questo impegno fino all’ultimo, anche nei confronti del grande figlio della Rivoluzione.

Veniva quindi a cadere il principale ostacolo all’attività dei pirati. Solo gli Stati Uniti, in quel periodo, tentarono di contrastare la pirateria, per proteggere i propri mercantili, sia pure con alterne vicende; al termine del periodo napoleonico, però, le flotte occidentali, che si erano molto rafforzate durante quel lungo periodo di guerra, erano disponibili per consentire alle potenze marittime di eliminare, una volta per sempre, questa piaga.

I primi ad agire furono i Britannici. Sotto la pressione dell’opinione pubblica, preoccupata per le numerose catture di mercantili inglesi, il governo diede mandato al comandante della flotta del Mediterraneo, Lord EXMOUTH, di visitare i porti del Nord Africa, per firmare accordi di pace con i vari potentati, anche a nome dei Regni di Napoli e di Sardegna; negli accordi vi era una clausola in cui i *Bey* si impegnavano a trattare più umanamente i prigionieri.

Oltre a questo, l’ammiraglio ebbe la direttiva di chiedere formalmente la liberazione dei cittadini delle isole Ionie, divenuti sudditi della Gran Bretagna, per effetto degli accordi intervenuti al Congresso di Vienna. Mentre questa serie di visite era in corso, alcuni soldati algerini²² trucidarono a Bona, in Algeria, degli artigiani di Torre del Greco che lavoravano il corallo per conto di una ditta inglese.

L’ordine di bombardare Algeri arrivò immediatamente, ma Lord EXMOUTH non fece le cose in fretta: prima, infatti, egli inviò nel porto della città un piccolo incrociatore in visita, come se niente fosse, per rilevarne lo stato delle difese e gli eventuali punti deboli. Poi si dislocò con le forze britanniche e portoghesi a Gibilterra, dove fu raggiunto, a sorpresa, anche da cinque fregate olandesi, che chiesero – e ottennero – di partecipare all’attacco.

Infine, alle prime luci del 27 agosto 1816, le navi si presentarono davanti ad Algeri con la bandiera di tregua, per chiedere la liberazione di tutti gli schiavi, nonché le scuse e le riparazioni per la strage di Bona. Alle 2 del pomeriggio, i parlamentari ritornarono a bordo della nave ammiraglia, senza aver ottenuto risposta, ed il bombardamento iniziò da distanza ravvicinata, con esiti terrificanti.

²² In effetti, le cronache dell’epoca parlano di “soldati turchi”, cosa poco probabile, a meno che non si trattasse di mercenari.

In breve tempo, tutte le navi algerine in porto presero fuoco, esplodendo con gran fragore, meno una fregata cui fu appiccato l'incendio da parte di marinai britannici, avvicinatasi su un'imbarcazione; il bombardamento, invece, continuò fino a quando, "alle dieci di sera, le munizioni della flotta si stavano esaurendo, e le navi iniziarono a salpare, avendo sostanzialmente compiuto la loro opera. Le difese dal lato mare e gran parte della città erano in rovina"²³.

Il mattino dopo il *Dey* (questo era il titolo del governatore di Algeri) chiese la tregua, accettando tutte le condizioni poste dalla Gran Bretagna; il principale centro di pirati era stato gravemente indebolito, e quindici anni dopo la Francia occupò l'Algeria, nel 1830, facendo cessare definitivamente ogni azione dei pirati di quella nazione.

Ma gli Stati Italiani, in quegli anni, malgrado i loro continui pattugliamenti delle loro acque litoranee, erano ancora in difficoltà: il loro commercio, infatti, continuava a essere molestato dai pirati di Tunisi e Tripoli, dopo che i *Bey* avevano denunciato gli accordi sottoscritti nel 1816, sotto la minaccia dei cannoni di Lord EXMOUTH.

La reazione non si fece attendere, dato che ormai i Regni italiani, avendo dovuto partecipare alla lotta tra Francia e Gran Bretagna, si erano dotati di Marine d'alto mare. Prima il Regno di Sardegna inviò una squadra, che incendiò le navi nel porto di Tripoli, il 7 agosto 1825; pochi mesi dopo fu il turno di Napoli, le cui navi, però, non riuscirono a far nulla più di un bombardamento inconcludente, per mancanza di mezzi e armi idonee.

Fortunatamente, esse ebbero pochi giorni dopo l'occasione per riscattare l'onore del Regno: avendo incontrato, sulla via del ritorno, "la goletta tripolina *Mabrouka* armata con 8 cannoni, la costrinsero alla resa e la rimorchiarono a Trapani, dove fu dichiarata *buona preda*, vendendola a beneficio degli equipaggi"²⁴. Il *Bey* di Tripoli fu quindi costretto a chiedere la pace.

Tre anni dopo l'invasione francese dell'Algeria, nel 1833, le navi dei due Regni effettuarono insieme un'analogo dimostrazione armata a Tunisi, ed anche il *Bey* di questo paese dovette chiedere la pace. Priva ormai dei principali centri di potere, la pirateria nel Mediterraneo era ormai agli sgoccioli, restando un fenomeno localizzato a poche aree del Levante, come l'Egeo.

Le lezioni della Storia

Questo resoconto storico ci mostra quali siano le principali condizioni che fanno nascere e prosperare la pirateria: questa nasce in zone dove esiste un "vuoto di potenza", per l'assenza di forze in grado di controllare i mari adiacenti e si dedica dapprima a bersagli facili, per poi mirare sempre più in alto, man mano che i profitti le consentono di avere mezzi e armi più potenti; presto essa trova "sponsor" interessati a danneggiare il commercio altrui, e

²³ A. T. MAHAN. *Types of Naval Officers*. 1906, ristampa di Ed. Books for Library Press, 1969, pag. 473.

²⁴ L. RADOGNA. *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie*. Ed. Mursia, 1978, pag. 95.

quindi riesce a compiere il salto di qualità decisivo e diventare una minaccia regionale.

Per contrastarla, non basta quindi che i singoli mercantili posseggano armamento leggero. La scarsa portata di queste armi costringe gli armati ad usarlo anche in situazioni di incertezza, e comunque esso può essere facilmente surclassato, quando si alzi il livello dello scontro: o si costruiscono delle navi da trasporto veloci, manovriere e dotate di armi pesanti, come i Galeoni e i loro corrispondenti “*Indiamen*” olandesi e britannici, oppure i mercantili hanno bisogno di essere protetti da navi da guerra.

Ma queste ultime sono in grado solo di contenere la pirateria, limitando le catture in alto mare: per stroncarla, bisogna agire sui covi dei pirati, assaltandoli oppure creando condizioni per cui le popolazioni locali si liberino di questi ospiti - spesso non graditi, anche perché finiscono per prendere il potere ed esercitarlo dispoticamente. Quanto sta scoprendo ai nostri giorni l’Unione Africana in Somalia, sui rapporti tra i pirati e le popolazioni del Puntland, rispecchia fedelmente queste lezioni della Storia.

L’Italia e il contrasto della pirateria

Queste lezioni furono messe a frutto dall’Italia, quando assunse il controllo della Somalia alla fine del XIX secolo. Nel 1879, il giovane Duca di Genova, al comando della corvetta *Vettor Pisani*, visitò il Benadir, e fu colpito dall’assenza di notabili a riceverlo, quando la nave entrò nel porto di Bauder Marayeh.

Come il Duca riferì nel suo rapporto, l’assenza era dovuta al fatto che “il sultano e i notabili del paese erano fuggiti nell’interno, credendo il nostro bastimento francese e temendo rappresaglie, avendo essi ultimamente impedito i lavori di salvataggio del (mercantile) *Mekong*, naufragato sotto Capo Guardafui”²⁵, con beni e preziosi destinati all’Expo di Parigi.

I pirati dell’attuale Puntland usavano infatti accendere fuochi sulla spiaggia, per ingannare i mercantili che dovevano doppiare il Capo e indurli a cambiare rotta anzitempo; in questo modo essi finivano incagliati sulla spiaggia, dove venivano saccheggianti. A quel tempo, come raccontava il Duca, “vi era un progresso rispetto al passato, perché anni fa gli equipaggi venivano spietatamente massacrati, mentre allora ricevevano trattamenti relativamente buoni”²⁶.

Solo alcuni anni dopo, l’Italia iniziò la sua penetrazione in Somalia, con il consenso degli altri paesi europei, che vedevano con favore quest’iniziativa del nostro paese, per far cessare la pirateria nel Corno d’Africa. La Gran Bretagna, inoltre, preferiva vedere Roma in controllo di quella costa, piuttosto che Berlino, la cui insistenza nell’allacciare rapporti privilegiati con il sultano di Zanzibar – il sovrano nominale della Somalia – era temuta da Londra.

²⁵ Rapporto di Navigazione Aden – Penang, U.S.M.M., cart. 2249, fasc. 4.

²⁶ Ibid.

Si iniziò con il protettorato su Obbia nel febbraio 1889, e si proseguì con la sua estensione a tutta la costa settentrionale nell'aprile dello stesso anno. La resistenza dei locali fu violenta: ne fecero le spese prima il Sottotenente di Vascello ZAVAGLI nel 1890, ucciso a Warsheik, e quindi il Tenente di Vascello TALMONE, ucciso a Merka, ma l'Italia riuscì gradualmente a controllare tutti i porti della costa, che poi furono ceduti in affitto dal sultano di Zanzibar nel 1892.

I tentativi di penetrazione nell'interno furono anch'essi fortemente contrastati dai locali: il 28 novembre 1896 l'intera spedizione del console CECCHI, comprendente i comandanti delle navi *Volturno* (Capitano di Fregata MONGIARDINI) e *Staffetta* (C.F. MAFFEI), oltre al Commissario BARONI, il Dottor SMURAGLIA, i Sottotenenti di Vascello BARALDI, SANFELICE di BAGNOLI e DE CRISTOFARO e cinque sottufficiali, venne trucidata a Lafolé. La costante vigilanza delle navi, che impediva il rifornimento di armi ai locali, unita alla presenza di truppe del Regio Esercito, che presidiarono gradualmente il territorio, ebbe però ragione della resistenza, la Somalia venne pacificata e la pirateria scomparve. La nostra amministrazione civile, che creò migliori condizioni di vita per i locali, fornì valide alternative all'esercizio della pirateria.

Solo dopo il collasso dello Stato somalo, il fenomeno si è ripresentato, a partire dal 2000, inizialmente in forma artigianale, con attacchi ai pescherecci condotti da piccole imbarcazioni, nel golfo di Aden e lungo le coste somale. Ben presto, "sponsor" potenti hanno consentito alla pirateria i mezzi per ampliare il raggio d'azione e colpire il traffico internazionale.

La Pirateria oggi

Le aree del mondo in cui la pirateria è presente sono, in ordine decrescente d'intensità, i mari adiacenti l'Africa occidentale, l'oceano Indiano, l'Asia sud-orientale e lo stretto di Malacca. In queste aree si svolge una parte del traffico marittimo internazionale, quello tra l'Asia orientale verso l'Europa, mentre i flussi di commercio tra l'Asia e il Nord America attraversano l'oceano Pacifico, per cui sono liberi da offese. In definitiva, la pirateria minaccia soprattutto il commercio con il nostro continente, già indebolito dal peso del suo debito pubblico.

Secondo l'*International Maritime Bureau*, un'emanazione degli armatori, nel 2011 si sono avuti 439 attacchi a mercantili, 45 dei quali sono stati sequestrati. Bisogna ricordare che questi livelli di minaccia al traffico sono quasi invariati ormai da dieci anni, il che spiega la preoccupazione, sia pur tardiva, dei nostri governi.

Anche se vi sono quasi 100.000 mercantili al mondo, il 40% dei quali è in navigazione in ogni momento - e quindi, a prima vista, i numeri degli attacchi sembrerebbero riguardare solo una percentuale minima del traffico globale -

è altrettanto vero che nelle aree interessate dalla pirateria il costo del trasporto è salito alle stelle, per effetto di due fenomeni:

- L'incremento fino a dieci volte del costo di assicurazione sui carichi trasportati e sulle navi mercantili, in caso di loro perdita;
- Il maggiore utilizzo di rotte più lunghe, da parte dei mercantili, per evitare le aree di pericolo. Infatti, nell'oceano Indiano, il traffico tende sempre più a fare il periplo dell'Africa, anziché entrare nel golfo di Aden, per poi attraversare il mar Rosso e il canale di Suez.

Di fronte a questa situazione, in seguito alle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza dell'ONU, approvate nell'estate 2008, l'UE ha avviato una serie di attività complementari. Anzitutto, ha rinforzato i controlli sui pescherecci europei, che si dedicavano alla pesca senza limiti nell'oceano Indiano; poi ha stretto le maglie della sorveglianza sui mercantili occidentali che sversano rifiuti tossici nella zona e ha finanziato l'Unione Africana affinché attaccasse i covi dei pirati.

Quest'attività, in particolare, ha consentito di scoprire che la pirateria non è un fenomeno locale, bensì ha attratto avventurieri islamici da tutto il mondo, per cui gli abitanti delle zone della Somalia, sospettate di ospitare la pirateria, sono spesso dominati da questi stranieri, come del resto avveniva in Nord Africa nei secoli passati. A questo si è aggiunta, di recente, la ricostituzione delle Guardie Costiere della zona, un ulteriore freno per la pirateria.

Sul piano militare, poi, è stata lanciata dall'UE l'operazione "*Atalanta*" nell'oceano Indiano, subito seguita da quella NATO, l'operazione "*Ocean Shield*". Le due flottiglie di navi si dividono i compiti e si coordinano sia con l'analoga operazione "*Enduring Freedom*", condotta dalla coalizione organizzata e diretta dagli Stati Uniti, sia con le navi da guerra russe, indiane e cinesi che operano nello stesso oceano. Si è quindi realizzato il progetto della "*Marina delle 1.000 navi*" presentato nel 2005 dal Capo di Stato Maggiore della Marina USA, per compensare la drammatica riduzione della consistenza delle Marine occidentali, avvenuta negli ultimi 20 anni.

Di fronte a questo schieramento, la pirateria, grazie ai suoi "*sponsor*", ha fatto ricorso alle navi-madre, ampliando così l'area degli attacchi, che ormai hanno luogo in tutto l'oceano Indiano, e non solo lungo le coste somale: attacchi sempre più frequenti si sono infatti manifestati vicino all'Oman, all'India e al Mozambico, in breve lungo tutto il percorso che i mercantili devono compiere in quell'oceano. Infatti, durante i periodi del monzone, si deve navigare lungo costa per evitare le onde violente sollevate da quel vento stagionale, tanto impetuoso.

La maggioranza dei mercantili, che battono le cosiddette "*bandiere – ombra*", fa ricorso a Compagnie Private di Sicurezza, che hanno fornito loro guardie armate, responsabili di vari incidenti mortali, quando queste hanno sparato su imbarcazioni innocenti.

Questi incidenti, ma ancor più il visibile potenziamento delle armi in possesso dei pirati, hanno indotto le Compagnie più grosse a richiedere agli Stati dove

esse hanno sede, gli USA e la Gran Bretagna, l'autorizzazione a costruirsi delle navi armate, per una più efficace scorta ai mercantili: la prima unità, un ex cutter della Guardia Costiera, è già in azione.

Il motivo profondo di queste richieste, che porterebbero di nuovo alla creazione di "Marine Private", dopo tanti secoli, è l'insufficienza numerica delle Marine Militari occidentali, che non hanno la consistenza adeguata a contrastare gli attacchi in una zona di mare tanto ampia. Esse inoltre hanno dovuto dividere le forze, per inviare navi anche in Africa occidentale, da quando la pirateria nel Golfo di Guinea è aumentata a livelli preoccupanti; come se non bastasse, la pirateria dello Stretto di Malacca e del mar Cinese Meridionale è tutt'altro che debellata, malgrado gli sforzi delle Marine militari di quelle regioni.

L'Italia, oltre a contribuire con proprio personale all'addestramento delle Marine dei paesi del Golfo di Guinea, sotto la direzione degli Stati Uniti, ha partecipato, fin dall'inizio, alle due operazioni nell'oceano Indiano, sia pure con solo una – a volte due – navi da guerra; oltre a collaborare con gli altri paesi impegnati nello sforzo collettivo per contenere la pirateria nell'oceano Indiano, l'Italia ha anche preso alcune decisioni autonome, tutte poco fortunate.

Anzitutto, quando un nostro rimorchiatore d'alto mare fu sequestrato, fu dislocata nel Corno d'Africa una nave anfibia con forze speciali a bordo, ma il governo non diede mai il via libera per l'operazione dei *commando* per il recupero del rimorchiatore; il successivo ritiro della nave anfibia ha costretto poi il nostro governo a ricorrere all'aiuto britannico, le cui forze speciali, anch'esse basate su una nave anfibia, hanno liberato un nostro mercantile sequestrato, alcuni mesi dopo.

Inoltre, è stata votata, con un consenso plebiscitario, una legge che autorizzava l'imbarco dei nostri militari sui mercantili nazionali, con funzioni simili a quelle delle guardie delle Compagnie di Sicurezza private; va rilevato che, negli stessi mesi, in Germania il governo e il parlamento avevano bocciato una proposta analoga, con la motivazione che le logiche dello Stato sono diverse da quelle armatoriali, e quindi si decise che non era corretto creare la possibilità che militari fossero coinvolti in azioni non conformi agli interessi nazionali.

Che in Germania avessero preso una decisione più saggia lo si è visto nel caso dei nostri Marò: privi di copertura internazionale (per intenderci, l'accordo che evita processi all'estero, simili a quello che ha consentito di giudicare negli Stati Uniti i piloti USA, causa della strage del Cermis), i nostri uomini sono stati coinvolti nell'uccisione accidentale dei due pescatori indiani, a bordo di un peschereccio che si era avvicinato troppo al mercantile.

Su questo drammatico incidente i fatti non sono ancora chiari, ma alcune considerazioni vanno fatte:

- anzitutto, la zona in cui si è avuta la sparatoria, essendo riparata dall'onda oceanica grazie al ridosso fornito dalle isole Maldive, è ideale per la pesca

tutto l'anno. L'attività di pesca in quell'area dà lavoro a circa tre milioni di pescatori indiani: il numero di pescherecci è quindi enorme, per cui i mercantili che la attraversano devono farsi largo nella calca, con elevato rischio di collisioni o di attacchi dei pirati, nascosti tra i pescherecci. Numerose collisioni e sparatorie erano già avvenute in zona prima dell'incidente dei Marò, e altre si sono verificate dopo. È quindi comprensibile che in India – e soprattutto nello Stato del Kerala - l'opinione pubblica sia oltremodo sensibile a questo tipo di incidente;

- il mondo del mare è a dir poco estremamente opaco: chi Vi parla ha visto i pescatori del Golfo di Thailandia assaltare le imbarcazioni dei “*Boat People*” vietnamiti, per rubare le monete d'oro che questi portavano addosso nella fuga. Anche tra clan di pescatori, nelle aree di pesca affollate di ogni continente, vi è una lotta a coltello per le zone di pesca, nonché una propensione ad “*arrotondare*” i proventi con ogni tipo di traffico e di iniziativa. In definitiva, sul mare i “*buoni*” sono molto meno numerosi di quanto si pensi. Per questo, i militari sulle navi da carico non possono avere solo armi per la “guerra senza limiti”, ma devono anche avere le cosiddette “armi non letali” per tenere a distanza imbarcazioni sospette;

- come riferito da organi di stampa, il Procuratore Militare di Roma, dopo aver interrogato i Marò coinvolti, li sta indagando per “*Violata Consegnata e Dispersione di materiale dello Stato*”, il che fa ritenere che i colpi siano stati sparati per motivi diversi che non per sventare un assalto al mercantile: l'ipotesi di un uso delle armi per far allontanare un peschereccio in “*rotta di collisione*” non è quindi da scartare;

- l'armatore del mercantile coinvolto risulta aver ottenuto a suo tempo un contratto di trasporto di prodotti petroliferi per l'India, per un ammontare oltremodo significativo: la sua lealtà verso lo Stato italiano si è quindi scontrata con i suoi interessi commerciali, al momento della gestione a caldo dell'incidente;

Conclusioni

L'Italia, in questi ultimi anni, sembra perseguire una linea d'azione che da un lato appare molto prudente, specie per quanto riguarda l'impiego di forze speciali, mentre dall'altro – accettando di inviare team armati sui mercantili – la espone nei confronti dei paesi litoranei dell'oceano Indiano, anche al di là di quanto previsto.

Nel contrasto alla pirateria, non ci sono alternative a una massiccia presenza navale, e questo problema richiede programmi di costruzione di navi adatte alla scorta dei mercantili. Questa esigenza è sempre stata trascurata – e non solo dall'Italia - fino all'ultimo momento, in pace e in guerra; il fatto che persino le Compagnie di Sicurezza private abbiano capito la necessità di queste navi armate, è un incentivo per il nostro paese a fare la sua parte e non lasciare che proliferino “*Marine Militari Private*”.

Il commercio marittimo è la fonte primaria del nostro benessere, e in Italia esso è fiorente: noi siamo uno dei pochi paesi occidentali i cui armatori

abbiano ancora in maggioranza navi battenti bandiera italiana. Il compito del nostro governo è di proteggerli, e non si può continuare a eludere questa necessità, ricorrendo a sistemi di ripiego – come quello di mettere i team armati sui mercantili – senza pensare a ricostituire la componente di navi da guerra a protezione del traffico.