

Iskashato

Fratelli della costa

**Memoria in difesa dei pirati somali,
braccati da tutte le potenze del mondo**

Prefazione

Conoscete il Puntland? È una regione dell'ex Somalia all'estremità del Corno d'Africa, di fatto indipendente a partire dallo smembramento dello Stato post-coloniale somalo del 1991. Il disordine armato è da quelle parti più tranquillo che nella zona meridionale del Paese, dove islamisti e consorterie tribali si massacrano allegramente sotto lo sguardo passivo della “comunità internazionale”.

Esclusi dal “consesso delle nazioni”, gli abitanti del Puntland sono raramente menzionati nelle loro vicissitudini dai media occidentali... a tal punto che, quando le coste della regione furono devastate dallo tsunami del dicembre 2004, la detta “comunità internazionale” – presa com'era dalle lacrime per i turisti morti in Asia del Sud – ignorò completamente la disperazione della popolazione costiera. Ci volle la comparsa, l'anno seguente, di una pirateria locale molto attiva affinché la stampa si interessasse a questa terra senza un vero e proprio Stato (a parte qualche galera sovvenzionata dall'Occidente) e senza l'ombra di un turista (se si esclude qualche mercenario) – per subissarla di maledizioni.

Come ha scritto il «piratologo» Peter Lamborn Wilson (meglio noto sotto lo pseudonimo di Hakim Bey), «la seconda nave mai costruita fu probabilmente un vascello pirata. 5000 anni fa, al tempo in cui i Sumeri e gli Egizi navigavano verso il paese di Pount, nel Corno d'Africa, alla ricerca di scimmie e di avorio, d'oro e di rame, non c'è alcun dubbio che un precursore di Barba-Nera vogasse dietro la loro ombra su una zattera di canne». I mari che bagnano le coste della penisola araba e del Corno d'Africa sono stati fin da tempi immemori propizi alla pirateria, al contrabbando e a ogni sorta di quei traffici nei quali versarono l'altroieri un Rimbaud o un Monfreid.

Alla fine del XVII secolo, la pirateria nell'oceano Indiano conobbe una breve età dell'oro, favorita dall'iniziale rudezza della «globalizzazione» degli scambi mercantili. Alcuni filibustieri, come il francese Misson o l'inglese Thomas Tew, avrebbero stabilito all'epoca delle enigmatiche colonie in Madagascar, come basi per il saccheggio dei vascelli dell'imperatore mongolo oppure di quelli dei mercanti europei. Queste colonie, di cui ogni traccia materiale sembra essere scomparsa, sono state descritte (da scrittori contemporanei come Daniel Defoe, i quali raccoglievano nelle prigioni e in altri luoghi malfamati testimonianze di marinai in odore di pirateria) come istituzioni in cui si applicavano i principi comunitari ed egualitari che prevalevano a bordo dei vascelli pirati del tempo (cfr. Marcus Rediker, *Pirati di tutto il mondo unitevi!*). Peter Lamborn Wilson le ha chiamate «utopie pirate» (cfr. l'omonimo libro), proliferanti nei Caraibi prima di essere annientati *manu militari* dalle potenze coloniali o di trasformarsi in porti del commercio «onorevoli», integrati nell'economia schiavista-esportatrice della regione. Quanto alle colonie malgascse, sembra che queste siano state assorbite dalle società «primitive» delle regioni in cui tentarono di insediarsi, a meno che la loro esistenza non sia stata assai breve, se non addirittura mitica. Miti, d'altronde, la pirateria ne ha generati a profusione. Ci fu innanzitutto quello della crudeltà demoniaca dei filibustieri, protetti dagli scribacchini e dai magistrati al servizio degli Stati colonialisti e delle compagnie mercantili. La letteratura s'impadronì subito di questa epopea marittima, così favorevole all'esagerazione romanzesca, e, a furia di romanzi d'avventura, l'immagine del pirata si trasformò fino a mutarsi in quella, tutto sommato positiva – e molto apprezzata dai cuori dei bambini –, che prevale nel racconto: il lupo di mare dall'abbigliamento

pittresco, il refrattario intrepido, l'impresario individualista e insieme valido compagno... C'è senz'altro del vero in questi luoghi comuni: molto spesso marinai ammutinati, i personaggi dell'età d'oro della filibusteria erano in rivolta contro una società soffocante e rigidamente gerarchica, la cui oppressione trovava il proprio apice a bordo delle navi mercantili e militari; volevano vivere liberi, seguendo le ali della propria fantasia, e i piaceri dell'istante costituivano la principale ragione d'essere di questi briganti esposti al rischio permanente; da ultimo, alcuni si arricchirono effettivamente a forza di rapine e coloro che evitarono l'impiccagione arrivarono ad integrarsi nelle classi dirigenti del mondo coloniale, come il celebre Lafitte. Ma sappiamo ormai – in particolare grazie alle fruttuose ricerche degli storici Christopher Hill, Peter Linebaugh e Markus Rediker sulla pirateria e sulla marina del Seicento e del Settecento – che la loro ribellione aveva nell'insieme un senso sovversivo e una coesione egualitaria e autonoma, precorritrice a suo modo del socialismo utopico del XIX secolo e di tutte le rivolte attuali che perpetuano diversi progetti di giustizia sociale e di libertà morale. Questa insurrezione diffusa mirava a una trasformazione dei rapporti sociali incompatibile con il corso del nascente dominio capitalista. Si sa che quest'ultimo fu abbozzato innanzitutto in alto mare dai vascelli di commercio o di guerra prima di coprire le terre di fabbriche e di eserciti per sottomettere ogni cosa, di buon grado e con la forza, alla logica mercantile.

Ai giorni nostri, la pirateria, che non è mai stata sradicata ma che è rimasta a lungo confinata negli arcipelaghi del Sud-est asiatico, conosce un ritorno in diverse zone marittime mal controllate del pianeta, in particolare in Africa. Ma è quella che infierisce al largo delle coste somale che ha causato recentemente i danni e i disordini maggiori, e attirato l'attenzione dei mass media. Ancora una volta, il mito s'intrufola nel racconto, e i giornalisti hanno voluto forgiare una nuova figura malefica, che minaccerebbe il benessere di consumatori occidentali perturbando le importazioni di petrolio e di merci prodotte nei paesi dei salari molto bassi; il pirata somalo come barbaro orientale, mosso non dal fanatismo politico o religioso, bensì dal più vile appetito di guadagno.

Ora, a ben considerare ciò che riguarda veramente i pirati del Corno, le loro motivazioni e le loro pratiche, è piuttosto al mito di Davide e Golia che vien fatto di pensare: la loro causa, che è in qualche modo "giusta" anche se non riesce ad essere universale, attiene all'autodifesa di fronte alla voracità dei potenti, come vedremo nelle pagine che seguono; i loro mezzi, in particolari il loro armamento, sono derisori; la coalizione molta diversa dei loro nemici detiene l'impero del mondo, segnatamente quello dei mari, così come un'incomparabile padronanza tecnica del combattimento navale.

Nella misura in cui questo aspetto delle cose si precisava inevitabilmente – a dispetto delle dissimulazioni e delle chiacchiere dei pappagalli del complesso militare-industriale, e a rischio d'intaccare la gloria dei valenti gendarmi dei mari –, i poteri pubblici e i loro trasmettitori mediatici hanno progressivamente sdrammatizzato il loro discorso sui pirati somali. Ad esempio, i lunghi processi organizzati in Francia contro alcuni poveri catturati laggiù sono stati disertati dai giornalisti – e i giudici non hanno sempre avuto la mano pesante contro questi pescatori miseri e sfortunati, inizialmente costretti loro malgrado a recitare il ruolo di nemici del genere umano per essere poi presentati, nelle sentenze, come vittime espiatrici.

Certo, non è facile dimostrare e far ammettere che il personaggio seducente del pirata – in tutti i tempi e a tutte le latitudini rappresentazione popolare della trasgressione per eccellenza – possa essere «dal vivo» un mascalzone più infame di un Cahuzac o di un DSK, e un temibile pericolo per la civiltà. Tanto più che il loro livello di crudeltà e di brutalità è infinitamente inferiore a quello dei torturatori e manganellatori patentati dei nostri governi o dei bravi fascistoidi al soldo delle multinazionali. Al contrario, i pirati somali uccidono assai raramente e trattano bene, nella maggior parte dei casi, i loro ostaggi. Suguli Ali, portavoce di una banda di pirati che ha fermato una nave-container di carri d'assalto, ha così potuto affermare senza smentite: «Mangiamo con loro gli spaghetti e altre piccole leccornie!».

Inoltre, i danni che vengono attribuiti ai pirati somali sono ben poco considerevoli sulla scala del commercio mondiale, esposto senza tregua a inconvenienti più nocivi, nati dal disordine monetario e dalla speculazione, dall'esaurimento delle risorse e dalle rivalità commerciali...

I successi dei pirati somali hanno d'altronde rappresentato una fortuna inaspettata per le principali marine di guerra, alle quali hanno permesso di testare le proprie capacità operative. E la loro costante audacia ha fornito agli Stati un pretesto d'oro per rafforzare il proprio arsenale giuridico e il proprio controllo su zone strategiche che sfuggono ancora un po' alla gestione dell'ordine internazionale, indispensabile al cammino degli affari.

Di fatto, i pirati somali sono prede che si sono trasformate in predatori approfittando delle principali falle dell'ordine mercantile: l'avidità ontologica dei capitalisti; la loro fiducia cieca nella superiorità tecnologica del sistema; la loro incapacità d'imporre le proprie norme morali e il proprio modello di consenso rassegnato tra le popolazioni che crepano di fame e di frustrazione. Poiché, prima dei pirati, altri predatori ben più temibili si erano imboscati, per riempirsi le tasche, in un'altra falla, più puntuale, di questo sistema la cui regola suprema è il profitto. La dislocazione dello Stato somalo ha attirato al largo delle sue coste una coorte di avvoltoi provenienti da altrove, senza che la «comunità internazionale» se ne sia preoccupata: flotte da pesca che usano metodi industriali illegali, mafie che "trattano" lo stoccaggio di rifiuti tossici sommergendoli impunemente nell'oceano...

Numerosi sono quindi i somali a manifestare la propria simpatia nei confronti della pirateria. Ecco cosa dice K'Naan, poeta e rapper somalo residente in Canada: «Si può essere sostenitori della pirateria? Ebbene, in Somalia la risposta è: la faccenda è un po' più complicata... In verità, se si chiede al primo somalo che si incontra se pensa che sbarazzarsi dei pirati permetterà prima e soprattutto ai vascelli occidentali di violare le nostre coste a loro piacimento per seminarvi la fame e il cancro, costui isserà ben alta la bandiera dei pirati!».

Se i pirati somali sono animati più o meno sinceramente da questo sentimento di resistenza e da questa volontà di proteggere i loro compatrioti, alcuni, in particolare fra i committenti* delle spedizioni, non si privano di approfittare del loro bottino e di dar sfoggio di siffatte ricchezze – il loro prestigio e la loro prodigalità non mancano di attirare nei loro ripari i complici più arditi. Eh sì! Sopravvissuti alla fame e minacciati dei peggiori castighi da tutte le potenze del mondo, i fratelli della Costa vorrebbero vivere in fretta, bruciare e gioire, sull'esempio dei loro illustri predecessori dei Caraibi, William Kidd o François L'Olonois.

Ma non ci si inganni: coloro che affrontano i pericoli del mare per catturare navi ed equipaggi non sono che "uomini di mano", ai quali la divisione del lavoro e la gerarchia sociale del luogo assegnano i compiti più rischiosi. Lungi dall'accumulare dei tesori, la maggior parte fra loro non vedono che una piccola parte del riscatto, la quale basta appena ad arginare, e per poco tempo, l'estrema indigenza dei loro mezzi di esistenza. Pastori senza gregge, pescatori senza pesce, è la miseria incessante che segna quelle terre lontane a spingerli verso la carriera di pirati del mare o a renderli complici dei sequestratori – come si è visto durante i processi per pirateria nel corso dei quali gli Stati occidentali hanno esibito qualcuno di questi "secondi coltelli", catturati dalle loro truppe navali.

A coloro che volessero rimproverare ai pirati somali di non mettere il loro coraggio e la loro energia al servizio di un ordine sociale più giusto, si può obiettare che, nel contesto somalo di guerra e di carestia perpetue, i loro dubbi sulla credibilità di una società ideale sono comprensibili – così come la loro reticenza a contribuire all'instaurazione di un nuovo Stato salvatore dalle ceneri della defunta amministrazione somala. Come molti somali, e ancorché poco familiari con i precetti di Bakunin, essi si accomodano a proprio agio nell'assenza di autorità centrale, sinonimo, in quelle terre come in molte altre, di oppressione sociale, di repressione politica, di abusi di potere e di prevaricazione d'ogni tipo.

La maggior parte dei pirati somali non sono né dei rivoluzionari romantici né dei combattenti dell'utopia, né dei giustizieri alla Robin Hood: sono, molto semplicemente, degli esclusi che

vogliono la loro parte della torta, dei poveri che resistono e che non vogliono crepare di fame affinché la *middle class* mondiale possa scialacquare con entusiasmo suicida le risorse della terra e del mare nutritore. Questa è la loro coscienza del mondo, se non lucida, senz'altro priva di illusioni.

Perché, dopo tutto, indignarsi che ci siano, tra i pescatori somali – depredati, avvelenati, affamati, umiliati –, dei bravi che ritengono di non aver niente da perdere e che sono provvisti di tutte le ragioni di difendersi contro questa «civiltà» che li calpesta? Come non ammirare l'audacia e l'astuzia che li hanno resi capaci di bloccare delle navi-container, ripagando in tal modo quell'Occidente che li cosparge di merda in abbondanza e che toglie loro il pane di bocca? Come stupirsi che abbiano il sentimento di agire in pieno diritto saccheggiando indistintamente i saccheggiatori e facendo circolare un po' di contanti, sottratti a ricchissimi armatori o a compagnie di assicurazione, in uno dei paesi più poveri del mondo? Difficile commuoversi per le disavventure che infliggono a dei turisti da crociera (eccezion fatta per quelli della *Tanit*, avventurieri di buona fama) abbastanza incoscienti, ingenui o cinici da andare a far mostra della propria ricchezza – e della propria inetta idea dell'avventura e del viaggio – in faccia a degli «sfavoriti» che mancano del più stretto necessario e che devono lottare per sopravvivere?

La presente opera intende dissipare almeno un poco le nebbie dell'occultamento mediatico – puntellato di propaganda bellicosa – su ciò che si gioca sul fronte della pirateria somala. I suoi autori, specialisti in niente, hanno assistito a qualche udienza di due processi piuttosto discreti che si sono tenuti in Francia contro dei presunti pirati; hanno incontrato una delle persone condannate e hanno raccolto la sua istruttiva testimonianza. Questi resoconti sporadici e questa intervista – che levano il velo sull'iniqua absurdità della risposta giudiziaria alla pirateria – completano e illuminano un'esposizione generale del contesto e della natura della pirateria in ripresa nell'oceano Indiano, seguita da una descrizione delle misure militari e giuridiche prese dalle grandi potenze per combattere tale «flagello» – e per accrescere, nel contempo, il proprio imperio sul mare e le proprie prerogative penali.

Queste potenze si scontrano, malgrado i mezzi dispiegati (e nonostante l'innegabile successo repressivo nel corso degli ultimi mesi), con un fatto piuttosto testardo: è tanto facile e poco dispendioso impadronirsi di una nave mercantile moderna con l'aiuto di un canotto e di qualche fucile, quanto è difficile e oneroso sorvegliare, scortare e proteggere *ad vitam aeternam* tutte le navi che solcano le acque in prossimità delle coste di vaste e numerose regioni popolate quasi interamente dai dannati dell'accumulazione capitalista. Così come è impossibile per le truppe dell'ordine mondiale «invadere» le enclavi pirata, senza sprofondare in qualche nuovo pantano – e senza provocare una pleora di vittime «collaterali» tra una popolazione già sfinita da tutti i mali e disordini che genera, sotto la bandiera del Bene, questo stesso ordine. Inoltre, finché nulla sarà fatto per proteggere il mare stesso e le sue risorse di pesce, il problema sociale persisterà e si aggraverà tra le popolazioni che vivono di pesca. E le vocazioni alla pirateria fioriranno – e non solo in Somalia o nel delta del Niger. Crociata antipirati o meno, finché gli squali del business imperverseranno sui sette mari per seminarvi la morte e il niente, il pesce minuto si sentirà crescere denti da piranha.

*Questi committenti sono degli «investitori» che dispongono dei fondi necessari per finanziare le squadre di pirati e che trattengono come contropartita la maggior parte del bottino. Non si sa molto di loro, anche se non mancano le voci di corridoio: si tratterebbe sia di notabili locali sia di grossi banditi della diaspora somala. Nessuno di loro è mai stato arrestato dai gendarmi del mare.

«Ho 42 anni e nove figli. Comando delle navi che operano nel golfo d'Aden e nell'oceano indiano.

Dopo i miei anni di liceo, sono voluto andare all'università, ma non avevo soldi. Quindi sono diventato pescatore a Eyl, nel Puntland, come mio padre, anche sognavo di lavorare per

un'impresa. Questo sogno non ha potuto concretizzarsi poiché il governo somalo è stato distrutto nel 1991 e il paese è diventato instabile.

In mare, le navi da pesca straniere ci attaccavano spesso. Alcuni non avevano alcuna licenza di pesca, altri ne avevano ottenute dalle "autorità" del Puntland e ci vietavano di pescare.

Distruggevano le nostre navi e ci costringevano a fuggire per avere salva la vita.

Mi sono messo ad attaccare queste navi da pesca nel 1998. Non ho ricevuto alcun addestramento militare, ma non avevo paura. Per il nostro primo sequestro abbiamo ottenuto un riscatto di 300 000 dollari. Con questo denaro abbiamo acquistato degli AK-47 e dei fuori-bordo. Non so quante navi ho catturato da allora. Attorno alle sessanta, probabilmente.

Attacchiamo di priorità delle navi europee, perché otteniamo dei riscatti più grossi. Siamo amichevoli con gli ostaggi; gli diciamo che vogliamo solo il loro denaro e che non vogliamo ucciderli. Talvolta mangiamo del pesce, del riso e della pasta con loro. Quando il denaro è portato sul nostro battello, contiamo i dollari e rilasciamo gli ostaggi. In seguito, i nostri amici vengono a salutare il nostro ritorno a Eyl e andiamo tutti insieme a Garrowe nei Land Cruiser. Là, dividiamo i soldi.

La nostra comunità pensa che siamo dei pirati e che guadagniamo il denaro illegalmente. Ma noi ci consideriamo degli eroi che scappano dalla povertà. Non vediamo gli atti di pirateria come degli atti criminali, ma come una tassa, un diritto di passaggio, dal momento che non abbiamo alcun governo centrale che possa controllare il nostro mare».

Estratto da un'intervista rilasciata da un pirata anonimo al «Guardian» nel 2009.

Chi sono i predatori?

Spogliazioni e inquinamenti sulle rovine dello Stato somalo

Il golfo d'Aden è situato su uno dei più importanti assi marittimi del mondo. Vi transita quasi la metà del traffico internazionale di idrocarburi: in media 45 navi-container (che trasportano circa 3,5 milioni di barili di petrolio) al giorno. Una trentina di navi francesi solcano quei mari tutti i mesi.

Vere e proprie "casseforti" fluttuanti sfilano così sotto gli occhi degli abitanti delle coste somale. Anche se la Somalia circonda lo stretto del golfo d'Aden, attraversato da una rotta marittima molto frequentata, essa fa parte di ciò che i tecnocrati chiamano «periferie abbandonate» ai margini dell'economia globalizzata. Questo vasto territorio del Corno d'Africa resta escluso dai principali scambi commerciali e non trae alcun beneficio dalle loro ricadute. Tutt'altro. Benché il suo sottosuolo abbondi di risorse minerarie (petrolio, uranio, bauxite...), la sua recente storia caotica, assieme alle grandi siccità e le ricorrenti carestie che si abbattono sul paese, ha devastato la sua economia. Un terzo della popolazione si trova in «penuria alimentare». La speranza di vita attorno ai 50 anni. Si contano ancora oggi circa due milioni di rifugiati e di sfollati, così come una diaspora molto consistente all'estero, in particolare negli Stati Uniti, che assicura agli abitanti un apporto finanziario stimato in 300 milioni di dollari all'anno.

Nell'interno, la popolazione somala è costituita in gran parte di allevatori semi-nomadi, le cui risorse provengono essenzialmente dall'allevamento di cammelli, capre, vacche e montoni. La scarsità dell'acqua spinge un numero crescente di pastori nomadi a sedentarizzarsi. Nelle ville costiere, sussiste una borghesia di commercianti ormai alle strette. La facciata marittima, lunga più di 3000 chilometri, è popolata da modesti pescatori.

La Somalia è stata colonizzata fino al 1960 dagli inglesi al Nord e dagli italiani al Sud. Il regime autoritario del generale Mohamed Siad Barre – al potere dal 1969 grazie a un colpo di Stato – è crollato nel 1991, dopo due anni di disordini insurrezionali scatenati dalla sanguinosa repressione di una sommessa scoppiata durante una partita di calcio. Da allora, il paese è entrato in un periodo di caos, espressione di una guerra civile durante la quale diverse fazioni, siano queste clan opportunisti o formazioni islamiste radicali, si massacrano a vicenda per il potere,

provocando la morte di centinaia di migliaia di persone, vittime di combattimenti e di carestia, e l'evaporazione dello Stato somalo.

Nel 1992, il buon apostolo dell'«ingerenza umanitaria» Bernard Kouchner, all'epoca ministro francese della Sanità, sbarca tutto pimpante, sotto l'occhio dei media, in una Somalia insanguinata e affamata, con il suo famoso sacco di riso sulla spalla. Il messaggio di questo documentario – è meglio lenire miseramente la miseria nei suoi inferni piuttosto di vederla invadere i soffici paradisi della classe media europea – e di una falsa ingenuità così ignominiosa ch'essa provoca più sfottò che applausi nel pubblico occidentale. Lo stesso anno, il governo americano, che in passato aveva sostenuto il regime di Siad Barre per ragioni altamente strategiche, lancia l'operazione *Restore Hope*: il Pentagono invia alcune truppe super-equipaggiate per restaurare non la speranza, bensì lo Stato e la tranquillità dei mercati rispetto all'approvvigionamento di petrolio delle economie europee. Questa spedizione, tanto mediatizzata quanto lastricata di buone intenzioni, si conclude con un fallimento cocente nell'ottobre del 1993, in occasione della celebre battaglia di Mogadiscio, capitale dell'ex Stato somalo e vasta trappola per il corpo militare statunitense, il quale riparte prontamente, con la coda fra le gambe, giurando di non farsi fregare mai più.

Nel corso degli anni Novanta, i capi di guerra somali, sconnessi dall'organizzazione clanica tradizionale, prosperano e si rafforzano, in particolare a Mogadiscio, accaparrandosi gli aiuti delle organizzazioni umanitarie. I Caschi Blu inviati nel 1992 dalle Nazioni Unite per proteggere la distribuzioni degli aiuti umanitari ripartono nel 1995. In seguito, i paesi africani vicini, Etiopia e Kenya soprattutto, approfittano della carenza dello Stato somalo e dell'incapacità della «comunità internazionale» per lanciarsi, con più o meno successo, in ripetute incursioni militari. I loro interventi si fanno con il pretesto di combattere, in subappalto dell'Occidente impotente, l'idra islamista e la barbarie clanica, ma il loro scopo reale è quello di affermarsi come potenze regionali.

Bisogna aspettare il 2004, allorché il paese si è scisso in modo duraturo dal Nord al Sud in diverse entità più o meno sottoposte a regime poliziesco, perché venga creato il Governo Federale di Transizione (GFT), che dovrebbe riunire il paese e restaurare lo Stato. Espressione di fazioni sostenute dalle potenze occidentali e dall'Organizzazione dell'Unità Africana (OUA), ha sede inizialmente in Kenya e non ha alcun controllo sul paese, se si tolgono alcuni quartieri di Mogadiscio.

Nel 2006, è un'organizzazione islamista, L'Unione dei tribunali islamici, il cui braccio armato si chiama *Al-Shebab* (la Gioventù), ad avere il sopravvento nel sud del paese, sempre in preda alla guerra dei clan, e ad instaurare una sorta di ordine a Mogadiscio. L'invasione etiope permette al GFT di dichiararsi governo *de facto*, controllando la maggior parte del Sud riconquistato e appoggiandosi su di una forza multinazionale messa in piedi dall'OUA, l'Amison.

Oggi, il territorio è costituito da una moltitudine di zone di potere, che si articolano in tre regioni principali. La complessità di questo mosaico (così mobile che è impossibile farne una cartografia) assomiglia soltanto a quello delle lotte politiche, religiose e interclaniche che lo hanno generato:

– A Mogadiscio, un nuovo presidente è entrato in carica nel settembre del 1992, dopo un lungo seguito di governi provvisori dal 1991. Il governo del nuovo uomo forte, Hassan Cheikh Mohamoud, è fedele agli interessi coloniali internazionali che lo sostengono con forza, ma la sua autorità non oltrepassa i confini della capitale. I mantiene grazie alla presenza dell'Amison, forte dei suoi 18000 soldati (originari del Kenya, del Burundi, di Gibuti, della Nigeria, della Sierra Leone e dell'Uganda) e finanziato dall'ONU. Nel resto del sud, la regione di Gedo è ancora in mano agli *shebab*; mentre le truppe kenyote, autonome in seno all'Amison, occupano la zona di Kismayo.

– L'entità "semi-autonoma" del Puntland, il cui obiettivo ufficiale è di integrarsi in un ipotetico Stato federale, è situato all'estremità del Corno, nel Nord-est della Somalia. Conta un terzo della popolazione somala del paese. Questo territorio è quasi interamente popolato da membri del sotto-clan Majeerteen, branca del clan Harti, lui stesso appartenente alla confederazione Darod

(una delle quattro confederazioni claniche più importanti della Somalia). È la regione in cui la pirateria è più florida, anche se lo stesso fenomeno tocca attualmente l'insieme del litorale somalo, specialmente più a Sud, da Harardhere a Kismayo.

- Lo Stato secessionista del Somaliland, situato nel Nord-est -dove ha rimpiazzato l'antica colonia britannica -, ha dichiarato la propria indipendenza sin dal 1991 dopo che l'aviazione di Siad Barre ebbe bombardato la regione causando 50000 morti fra la popolazione locale. Il governo locale, non riconosciuto dalla comunità internazionale, è alleato con l'Etiopia e in sporadico conflitto con il Puntland.

Il litorale somalo funziona nel suo insieme come un'ampia zona detassata dove transitano merci di ogni tipo, specialmente nei porti in cui l'economia "informale" e di contrabbando è la regola. È al largo di questa costa, vicina alle rotte marittime del commercio mondiale, che il fenomeno della pirateria ha preso tutta la sua ampiezza.

Negli anni '80, il regime di Siad Barre aveva accettato che delle porzioni del litorale servissero di deposito ai rifiuti tossici, in provenienza principalmente dall'Europa tramite il passaggio in Italia. Questo traffico molto particolare riguardava, negli anni '80, quasi 300 milioni di tonnellate annue, dal momento che il costo del loro "trattamento" era cento volte inferiore che in Europa (una tonnellata riversata in mare costa 2,50 dollari, mentre lo stoccaggio in Europa costa, secondo l'OCDE, 250 dollari la tonnellata).

Infatti, qualche tempo dopo che lo tsunami ha devastato le coste thailandesi nel 2004**, gli abitanti delle coste somali constatano che decine di fusti si sono incagliati lungo la costa. Questa catastrofe naturale rivela quindi che le acque territoriali somale nascondono una vasta discarica di rifiuti fra i più nocivi. Questo aspetto era emerso fin dal 1994, quando la giornalista italiana Ilaria Alpi e il suo cameraman Miran Hrovatin erano stati assassinati in Somalia mentre indagavano sulla filiera dei rifiuti tossici.

Il reportage di Paul Moreira, *Toxic Somalia, l'altra pirateria* (2011), mostra i devastanti effetti sanitari che questi depositi di rifiuti provocano tra la popolazione ed evoca in filigrana la questione della pirateria. Alcuni somali hanno reagito all'inquinamento delle loro coste attaccando le navi che sversavano i fusti di rifiuti nelle loro acque. Queste reazioni di difesa sono state definite, fin dagli anni '80, come atti di pirateria dalle istituzioni internazionali e dai media, che chiudevano gli occhi, le une e gli altri, su uno dei più gravi e manigoldi affari di inquinamento criminale.

«Il riscatto che noi chiediamo è la nostra reazione ai rifiuti tossici che sono stati continuamente sversati sulle coste del nostro paese negli ultimi vent'anni. Le nostre coste sono state distrutte e pensiamo che questo denaro non sia nulla rispetto alla devastazione che abbiamo visto nei nostri mari», dichiarava nell'ottobre del 2008 Jamna Ali Jama, uno dei portavoce dell'operazione contro la nave *Faina* (*Pillages et pirateries*, «Hérodote», n. 134, 2009).

Se i rifiuti tossici in Somalia non sono ignorati da alcun Stato al mondo, il saccheggio delle risorse ittiche è altrettanto noto. A partire dall'inizio degli anni '90, le acque somale sono state saccheggiate da parte di flotte da pesca asiatiche ed europee, pronte a sfruttare il disordine interno che regnava nel paese. Esse praticano ciò che, nei codici giuridici internazionali, viene chiamato IUUF (Illegal, Undeclared, Unregulated Fishing), attività incessante e fuori controllo. Le flotte pescherecce, una volta svuotati i mari europei, contribuiscono, e da parecchio tempo, ad impoverire una delle regioni più miserabili del mondo. I profitti generati dall'IUUF si contano in milioni di euro. La pesca del tonno conosce una crescita vertiginosa, con la Francia e la Spagna che se ne spartiscono il mercato.

Un pirata intervistato dal giornalista Jay Banhadur, nel suo libro d'inchiesta *The Pirates of Somalia* (2011), afferma che prima dell'arrivo di navi da ogni angolo del mondo la risorsa principale dei pescatori della sua regione era l'aragosta. La pesca alla quale si dedicano i motopescherecci moderni si pratica su una scala incomparabilmente superiore a quella dei

pescatori locali. Le tecniche di pesca dei paesi capitalisti occidentali si sono industrializzate. Il loro pescherecci impiegano al largo delle coste somale dei metodi vietati nelle altre zone del pianeta: lanciano reti gigantesche che raccolgono tutta al loro passaggio, compresa l'aragosta. Gli ecosistemi marini sono sfruttati fino all'ultimo limite al fine di massimizzare i profitti. Le capacità di rigenerazione marina sono poco a poco annientate.

Osman M. F., un pirata somalo arrestato in gennaio 2009 in pieno oceano Indiano con quattro compagni di sventura, in seguito trasferito e imprigionato nei Paesi Bassi, ha dichiarato in occasione del suo processo: «Sono pescatore... cioè, ora non più. Il mare è vuoto. So che (la pirateria) è criminale, ma quando si ha fame, si è senza lavoro e nel paese c'è una guerra da lungo tempo, si corre il rischio» («Le Monde», 20 maggio 2009).

Dal 1995 i rapporti e i ricorsi che documentano queste depredazioni e spogliazioni riempiono cestini ed archivi dell'ONU. L'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura delle Nazioni Unite (FAO) ha calcolato che più di 800 pescherecci stranieri si sono recati in acque somale nel 2005. La pirateria al largo della Somalia è un indicatore delle conseguenze della globalizzazione sull'ambiente. I pirati, che in buona parte sono ex pescatori, denunciano infatti la concorrenza di numerosi pescherecci stranieri che operano illegalmente nelle acque territoriali somale. «I sequestratori sono al cento per cento dei pescatori. Un tempo avevano reti, barche e persino dei congelatori, che non servono più a niente, dal momento che le grosse navi straniere sono venute a pescare da noi, nelle nostre acque territoriali. Prendono tutto il pesce» («Hérodote», *op. cit.*), ha dichiarato nel 2009 un pirata catturato.

Attaccando innanzitutto i pescherecci delle grandi flotte, i pirati si sono d'altronde presentati come i “guardia costa” del loro paese, definendo le loro attività come autodifesa. La società somala li considera dei giustizieri dei mari.

«Vogliamo fermare la pesca illegale e l'immersione dei rifiuti nelle nostre acque. Non ci consideriamo banditi dei mari. Pensiamo che i banditi dei mari siano coloro che pescano illegalmente e utilizzano i nostri mari come una discarica, gettano dentro i loro rifiuti e vengono a navigare in armi davanti alle nostre coste» (*Idem*), ha dichiarato un membro dei «Volontari dei guardia coste di Somalia». Questa denominazione è d'altronde usata spesso in Somalia per indicare quelli che vengono chiamati, nel resto del mondo, pirati.

A questa pesca intensiva e distruttrice si aggiungono le frequenti emissioni di gas delle navi di passaggio nel golfo d'Aden e i vari inquinamenti di tutti coloro che considerano il mare come un deposito. Le riserve in pesce e crostacei si esauriscono, al punto che i rimanenti trentamila pescatori somali, di già molto poveri, sono minacciati di estinzione.

Negli anni '90, la popolazione delle coste del golfo d'Aden ha denunciato pubblicamente queste massicce pesche illegali, che la privano dei suoi mezzi di sussistenza. È salita la tensione attorno ad Abdullah Yusuf Ahmed, all'epoca presidente del Puntland. Allo scopo di placare i timori delle anime belle, o piuttosto di far finta di regolare la catastrofe, alcune compagnie private britanniche consigliano al presidente di “legalizzare” questi saccheggi distribuendo delle licenze di pesca ai pescherecci stranieri. In cambio, queste compagnie si impegnano a garantire la “sicurezza dei mari”, formando e impiegando quelli che vengono definiti quindi dei guardia coste – ufficiali, questa volta, benché usciti dal settore privato. Assunti per scortare le navi da pesca e prevenire ogni attacco dei pirati, questi vigilantes dell'oceano provenivano in maggioranza dall'entroterra somalo. Non hanno tardato a rendersi conto del simulacro di regolazione imposto dal presidente Yusuf Ahmed e dai suoi accoliti affaristi, e si sono rivoltati contro i propri datori di lavoro, saccheggiando le navi che hanno la missione di proteggere.

Quando si esprimono – spesso in occasione di processi –, molti marinai somali di fortuna rifiutano il termine “pirati” che gli si accolla e preferiscono, come si è visto, definirsi “guardia coste”. Questo termine ha quindi acquisito tutt'altro senso: ha per così dire *cambiato bordo*. Previsto per indicare i mercenari stipendiati per difendere le navi da pesca straniere è stato in seguito rivendicato dai pirati stessi, per il fatto che essi intendono proteggere le loro coste dai saccheggi legali o illegali che la pesca industriale pratica senza scrupolo. Da guardia costa

farabutto, a guardia costa filibustiere.

La pirateria somala appare quindi allo stesso tempo come una resistenza all'ingiustizia e una soluzione lucrativa a dei problemi di sopravvivenza in un paese impoverito da decenni di governo mafioso e di guerra civile.

Ma qual è in fondo il posto della pirateria nella società somala? È innanzi tutto un fenomeno piuttosto marginale: si calcola circa in cinquemila il numero di persone coinvolte da questa attività su 10 milioni di abitanti somali. È inoltre un'attività stagionale poiché durante la stagione secca, cioè per sei o sette mesi all'anno, è impossibile allontanarsi dalle coste per via delle tempeste.

Il termine “pirata” si traduce in somalo con *burcad badeed*, che significa letteralmente “brigante dei mari”. La definizione della pirateria in Somalia è simile a quella utilizzata in Europa fin dall'antichità: «impadronirsi sul mare dei beni altrui con la forza». In Somalia, i *burcad badeed* sono dei personaggi ricorrenti nell'antica poesia orale, a lungo il principale modo di trasmissione della memoria storica. I poeti di un tempo esprimevano raramente giudizi morali su questi avventurieri, cantando piuttosto gli atti di vendetta e di coraggio che compivano – e questa connotazione è riemersa dopo il crollo dello Stato somalo.

Il territorio somalo, e il paese di Pount (o Puntland) in particolare, possiede così una tradizione plurisecolare in materia di pirateria. Si assiste tuttavia, ai giorni nostri, a una nuova specializzazione, legata all'incontro tra una popolazione di marinai esperti, ma ridotti all'inattività, e dei giovani nomadi che non trovano lavoro nell'entroterra. La popolazione del Puntland, principale regione coinvolta dalla pirateria è composta schematicamente di due tipi di abitanti, aventi dei modi di vita diversi. Quelli della costa dell'Est sono sedentari; i suoi abitanti vivono del commercio o della pesca e si identificano con i codici islamici che governano nei dettagli la vita della città o del villaggio. All'interno del territorio vivono dei nomadi, la cui sussistenza proviene per la maggior parte dall'allevamento e dalla vendita di cammelli, esportati soprattutto all'estero. La loro cultura è più guerriera di quella delle popolazioni costiere, e sono rimasti più fedeli a leggi ancestrali consuetudinarie pre-islamiche.

All'inizio degli anni '90 una parte di questa popolazione nomade meno addomesticata migra verso le coste e si unisce ai pescatori, proletari del mare. All'origine dei primi atti di pirateria segnalati, troviamo questa alleanza di circostanze tra la popolazione delle terre, abituata alle armi e gli abitanti della costa costituiti da modesti pescatori e da una ricca élite commerciante. Ora, quest'ultima si vede declassare dagli uomini di guerra che, all'interno del territorio, esercitano il potere politico e poliziesco dello Stato del Puntland, come l'attuale presidente Abdirahman Mohamud Farole. Un relativo e fragile consenso puntlandese e quindi mantenuto all'interno del clan Majerteen.

Per i più o meno giovani abitanti delle coste come dell'interno che non beneficiano per nulla di questo consenso, restano solo due scelte: attaccare i convogli di aiuti umanitari per far quattro soldi, o crepare di fame. I pirati interrogati parlano di una grande miseria e di situazioni disperate.

...

Bisogna aggiungere che la maggior parte dei pirati abbraccia questa carriera altamente pericolosa soltanto quando non ha altra scelta. Si contano due o trecento di questi marinai di fortuna che non sono rientrati dalle loro spedizioni, inghiottiti dall'oceano a causa della mancanza di carburante, o di incidenti simili, e caduta sotto il piombo dei gendarmi dei mari. Nel 2009, alcuni villaggi interi apportano un vasto sostegno ai pirati, cose del tutto logica dal momento che i loro abitanti beneficiano spesso direttamente dei riscatti estorti, in particolare approvvigionando i pirati e i loro ostaggi durante il periodo dei negoziati.

La struttura clanica della Somalia gioca un ruolo marginale nelle attività di pirateria. Fin dagli anni '90, i sociologi e gli etnologi mettono in discussione il “paradigma del clan” a favore di un “paradigma di classe” più consono a descrivere la o le società della nazione somala. Alcuni giovani pirati, arricchiti attraverso le loro rapine contestano oggi l'autorità degli anziani e la prevalenza dei vecchi dogmi. Alcuni anziani si oppongono ai pirati e denunciano gli effetti nefasti

della pirateria (alcool, prostituzione...), contrari ai precetti dell'Islam e alla morale familiare tradizionale. Altri preferiscono schierarsi con i pirati per beneficiare di una parte delle loro entrate o perché approvano la loro pratica di resistenza.

Inoltre, e in modo particolare nel Puntland, i pirati destabilizzano le autorità locali ponendole di fronte a un dilemma: o sostengono la pirateria e rischiano di comprometersi agli occhi di tutte le potenze del mondo, oppure vi si oppongono e si privano in questo modo di risorse tanto facili quanto necessarie. I due atteggiamenti non sono sempre incompatibili. Due delle principali e più vecchie reti di pirati un po' strutturate appartengono a un sotto-clan dei Majerteen, quello di Issé-Mohamud, di cui è espressione l'attuale presidente del Puntland, uomo d'affari a lungo residente all'estero. Benché queste reti l'abbiano aiutato ad accedere al potere, egli si fa oggi l'apostolo della lotta anti-pirateria per attirare i capitali degli investitori stranieri e gli aiuti internazionali.

Quanto ai combattenti islamici, altre figure del male agli occhi degli occidentali, i pirati non hanno siglato alcuna alleanza politica con loro. I Tribunali islamici, che nel 2006 hanno esercitato un potere reale solo a Mogadiscio e più sporadicamente in altre regioni del Sud, lontane dalla costa, pretendono persino di voler combattere la pirateria e il suo seguito di empietà. La loro condanna della pirateria, definita *haram* – cioè contraria ai precetti dell'Islam –, attiene soprattutto all'atteggiamento ideologico poiché non hanno alcuna influenza sulle popolazioni costiere.

Ciò nonostante, essi sono talvolta passati ai fatti, in particolare dopo che nel 2008 i pirati hanno osato catturare il *Sirius Star*, una petroliera saudita che trasportava 2 milioni di barili. Essendo il regime petro-feudale saudita uno dei principali finanziatori dei tribunali islamici, gli *shebab* hanno dovuto far finta di punire invadendo nel maggio del 2010 il porto di Haradhere, una delle famose basi dei pirati, a 600 chilometri a nord della capitale, «per sradicare la pirateria e applicare la Sharia su richiesta della popolazione». Ma sono ben presto ripartiti, e i pirati ritornati. Nel marzo 2009, un'altra milizia islamica aveva riunito *manu militari* diverse centinaia di giovani del luogo nello stadio di Bosaso, il grande porto del Puntland, per far giurare loro sul corano di non abbandonarsi alla pirateria, non senza versare a ciascuno di loro 10 o 15 dollari, mercede senz'altro apprezzata ma per nulla più dissuasiva di un giuramento pronunciato per costrizione. Mohamed Said, portavoce dei pirati che si sono impadroniti del *Sirius Star*, aveva replicato in anticipo, con una superbia degna dei filibustieri dell'età dell'oro della pirateria: «Siamo gli *shebab* del mare e non abbiamo paura degli *shebab* della terra».

...

Secondo l'ISEMAR (Istituto Superiore di Economia Marittima Nantes Saint-Nazaire), le statistiche sul traffico del canale di Suez mostrano che è difficile valutare l'impatto della pirateria sul trasporto marittimo verso l'Europa, specialmente a causa della recessione economica che il Vecchio Continente conosce dal 2009 e che riduce drasticamente gli scambi mercantili. Si può tuttavia osservare che gli anni di crescita e strutturazione della pirateria somala, tra il 2003 e il 2009, hanno coinciso con una *progressione* nella frequentazione del canale di Suez. Questo suggerisce che, se la pirateria perturba il commercio marittimo nella regione, essa non ha nulla di insormontabile per gli armatori. Né la minaccia che rappresenta né i danni che causa sono abbastanza considerevoli da limitare di per sé il traffico marittimo sulle rotte alla portata dei pirati. L'aumento dei prezzi delle merci alla vendita ha permesso alle compagnie di cancellare i costi aggiuntivi di protezione, deposito e assicurazione, la cui somma provocava un aumento di circa l'1%.

Quando i pirati attaccano le navi da crociera che trasportano turisti alle Seychelles o alle isole Mauritius, media e governi approfittano di questo oltraggio al turismo “innocente” per giustificare e vantare le operazioni anti-pirateria nell'oceano Indiano. Allo stesso modo, l'indignazione raggiunge il suo apice in Occidente quando i filibustieri somali attaccano i bastimenti carichi di derrate del Programma Alimentare Mondiale (PAM), destinati agli affamati del loro stesso paese. Questa propaganda omette di segnalare che, attaccando sempre più lontano delle navi sempre più grandi e diverse, i dannati del mare tentano semplicemente di scappare

all'assalto finale – e alla loro stessa scomparsa.

Poiché la cattura degli equipaggi in cambio di riscatto è l'obiettivo primario dei pirati, gli ordini di vigilanza che il personale imbarcato deve seguire per proteggersi sono sempre più rigorosi. Le direttive internazionali sulla «prevenzione e repressione degli atti di pirateria» generano un carico di lavoro supplementare per i marinai. Un posto di controllo all'ancoraggio, ronde più frequenti o procedure di comunicazione e di vigilanza più esigenti costituiscono altrettanti compiti supplementari per l'equipaggio, in un contesto di riduzione degli effettivi di bordo – spesso ridotti al minimo necessario, per la gloria del profitto e della concorrenza mondiali.

Piccole rapine e grandi manovre

La repressione militare

Per far fronte agli atti di pirateria che perturbano la circolazione delle navi in una delle rotte maggiormente frequentate del pianeta, la maggior parte delle potenze marittime hanno rinforzato considerevolmente la loro presenza militare nel golfo di Aden, una zona geografica di prima importanza per gli Stati che intendono giocare un ruolo nella scena mondiale.

Dal 2008, le grandi potenze hanno inviato, proprio per questo, decine di navi e aerei da guerra così come migliaia di militari nell'oceano indiano. Gli Stati occidentali si sono appoggiati, a tal scopo, su delle basi militari presenti nella regione, in Bahrein, ad Abu Dhabi, a Gibbuti, dove la Francia ha mantenuto una forte presenza militare dopo la decolonizzazione ufficiale di questo territorio nel 1977. Una vera e propria armata pattuglia oramai permanentemente la zona attorno al Corno d'Africa: le navi dell'operazione Atalanta lanciata dall'Unione Europea nel dicembre del 2008; le tre Combined Task Force navali americane di cui una, la CTF 151, è interamente destinata alla lotta contro i pirati somali; le forze della NATO implicate nell'operazione anti-pirateria Ocean Shield lanciata nel 2009; il comando francese dell'oceano Indiano (ALINDIEN), la Royal Navy... A queste disparate flotte occidentali si aggiungono navi delle marine indiana, cinese, russa, saudita, malese ed anche iraniana, che stanziato più o meno permanentemente sulla zona. Ogni anno dei nuovi Stati entrano nelle danze, come ad esempio l'Irlanda e la Romania, nel 2012, o l'Ucraina, che ha annunciato per il 2013 l'invio di una delle sue navi per partecipare, anche lei, alla guerra ai pirati.

Le differenti flottiglie si sfiorano nella più cordiale intesa, rispondendo così alla raccomandazione emanata nel dicembre 2008 dal Consiglio di sicurezza dell'ONU: “un meccanismo di cooperazione internazionale per servire da punto di contatto in comune” e “coordinare efficacemente le attività svolte nel quadro delle operazioni in corso e in futuro di lotta contro la pirateria”. Così, i dispacci ufficiali sono usati regolarmente come materiale di scambio e di invito reciproco tra capitani e altre grandi marine – cinese e francese, francese e americana, francese e russa, ecc. Ma sì, un po' di internazionalismo e cameratismo in un mondo di bruti... È importante sottolineare come i somali, dal canto loro, percepiscono questa armata internazionale, dalla sua apparsa al largo delle loro coste, essenzialmente come un'operazione finalizzata a proteggere le navi che saccheggiano e inquinano le loro acque territoriali...

I pirati somali possono dunque vantarsi di essere trattati alla stregua di islamisti radicali, terroristi o di narcotrafficienti, ricalcando l'immagine di un *nemico* succedutosi all'orco bolscevico di una volta, perché spaventano i consumatori occidentali spingendoli verso l'unione sacra (e super armata) attorno agli Stati. Bisogna dire che i pirati, a bordo delle loro fragili barchette e con i loro schioppi, minacciano i compulsivi approvvigionamenti occidentali, disturbando i succulenti scambi commerciali e causando perdite finanziarie alle società multinazionali: questo è il loro crimine imperdonabile.

Ricordiamoci che saccheggiare le navi in alto mare, bloccare le rotte commerciali o ancora mettere in pericolo le comunicazioni marittime, tutto questo è considerato, dall'antichità, dagli stati sovrani, proprio del “nemico comune di tutti” (*communis hostis omnium*) contro il quale il genere umano intero doveva dichiarare guerra come a dei demoni. “Coloro che rubano in mare

sono considerati nemici dell'umanità", ha dichiarato nel maggio del 2012 il giudice mauriziano Bernard Sik Yuen, uomo di punta della repressione giudiziaria contro i pirati. Tre secoli dopo l'ultima epopea dell'antica filibusta, questo approccio giuridico-morale non è cambiato, anche se non convince più il pubblico, pronto ad appassionarsi alle avventure dei predoni del mare. La questione della pirateria, e della sua repressione, tornano alla ribalta nella scena internazionale. In questi ultimi anni è stata oggetto, sull'impulso di Stati Uniti e Francia, di svariati dibattiti all'ONU e di risoluzioni adottate da quel gendarme del mondo che è il Consiglio di sicurezza. Nel maggio del 2018 viene adottata all'unanimità una prima risoluzione allo scopo di rafforzare la presenza militare nel golfo d'Aden. Questa risoluzione era agghindata degli abiti tipici delle democrazie virtuose quando decidono di usare la forza: quelli dell'aiuto umanitario. Questa risoluzione insiste sulla necessità di proteggere le navi del Programma alimentare mondiale che convogliava viveri verso la Somalia. È consuetudine, dalla fine del secolo scorso, utilizzare l'aiuto alle popolazioni per giustificare le operazioni militari delle grandi potenze, sotto la maschera della "guerra giusta", a servizio degli obiettivi strategici tanto reali quanto inconfessabili.

Con il pretesto di armare sempre più il braccio che colpisce per meglio proteggere la mano che cura, la comunità internazionale non ha smesso di intensificare la sua lotta contro quei pirati che disturbano le potenze del commercio a loro piacimento nuocendo in questo modo al buon funzionamento del mondo. Un mese più tardi, nel giugno del 2008, sempre sotto l'impulso di Francia e Stati Uniti, viene votata una nuova risoluzione per allargare fino alle acque territoriali somale la latitudine destinata alle potenze straniere per reprimere la pirateria. Questa autorizza le loro flotte, inizialmente per una durata di sei mesi, a penetrare nelle acque territoriali somale, purché siano abilitate a farlo dal Governo federale somalo di transizione, che è sotto la loro tutela, e a utilizzare la forza militare per reprimere gli atti di pirateria e i furti a mano armata in mare. Di fronte alla reticenza di molti paesi asiatici, quali l'Indonesia, toccati loro stessi dalla pirateria ma timorosi che questa risoluzione potesse creare un precedente increscioso per la loro integrità nazionale, viene specificato che queste misure non possono che applicarsi alla sola Somalia. La risoluzione si fondava sulla convenzione di Montego Bay, firmata nel 1982 da molti paesi (esclusi gli Stati Uniti...) per disciplinare il diritto di mare e fissare la ripartizione delle acque territoriali, che definiva il quadro giuridico della lotta contro la pirateria. Questa convenzione rendeva fin lì impossibile ogni intervento sul territorio somalo. Ma la legge deve sempre adattarsi ai bisogni del più forte, ed un'altra risoluzione (1851) viene prontamente architettata per dare la possibilità alle forze militari americane e europee di arrestare dei presunti pirati in territorio somalo. Questa risoluzione insiste sulla necessità di favorire l'arresto e il giudizio dei pirati e permette ai paesi autorizzati dal Governo federale di transizione di intervenire in territorio somalo.

In pratica un inseguimento di pirati iniziato in mare può dunque continuare fino a terra, dove possono essere arrestati da truppe straniere. È per anticipare di un po' l'adozione di questa risoluzione che, otto mesi prima (l'11 aprile 2008), l'esercito francese ha catturato i presunti partecipanti all'abbordaggio e alla presa di ostaggi del *Ponant*, mentre circolavano a bordo di un pick-up in territorio somalo poco dopo la consegna del riscatto. Alla fine la risoluzione del Consiglio di sicurezza dell'ONU non ha fatto altro che approvare a cose fatte il "diritto di inseguimento" del quale la Francia aveva già fatto uso.

All'epoca, l'intervento militare francese in territorio somalo venne "autorizzato" in pochi minuti appena, a seguito di un semplice colpo di telefono del presidente Nicolas Sarkozy al suo omologo del fantomatico Governo di transizione della Somalia. Il che dimostra che la vita a volte è semplice quanto una telefonata... tranne chiedersi come il presidente francese sia riuscito, in solo pochi minuti, a raggiungere il rappresentante di uno Stato del quale allora non si finiva mai di dire che non esisteva, e non disponeva di nessuna rappresentazione diplomatica in Francia – e viceversa "l'ambasciatore plenipotenziario della Repubblica francese presso la Repubblica federale di Somalia" risiedeva a Nairobi, in Kenya.

Abbiamo tutto il diritto di interrogarci sulla veridicità di un'autorizzazione ad intervenire concessa formalmente alla Francia. Il 14 aprile 2008, Bernard Kouchner, allora ministro degli esteri, dichiarava in merito all'accompagnamento dei pirati in Francia: "Non siamo ancora sicuri dell'accordo con la Somalia. Lavoriamo a questo caso da un punto di vista giuridico con il ministro della giustizia". L'indomani, il 15 aprile 2008, il primo ministro François Fillon dichiarava all'Assemblea nazionale: "Questi pirati si trovano attualmente su una nave francese. Stiamo aspettando l'autorizzazione del presidente Youssouf e delle autorità somale per portarli in Francia, dove vogliamo siano giudicati". Non era stata concessa ancora nessuna autorizzazione, anche se, contemporaneamente a François Fillon, un alto magistrato francese dichiarava che il presidente somalo Abdoulaye Youssouf aveva dato l'autorizzazione ad espellere sei uomini catturati in pieno deserto somalo, in possesso di una parte del riscatto. Tutte queste zone d'ombra sono oggetto di una richiesta presso la Corte europea dei diritti dell'uomo, depositata dai loro avvocati. Uno di questi sottolinea che il governo somalo ha emesso una nota scritta per autorizzare il trasferimento dei pirati solamente il 18 aprile, quando questi erano in Francia ormai da quarantotto...

La lotta contro i pirati fa un ulteriore passo in avanti nel marzo 2012, quando il Consiglio europeo decide di autorizzare le unità della missione Atalante in una missione a terra, indipendentemente da ogni azione in mare, con l'obiettivo di sradicare le presunte basi logistiche dei pirati. Le forze militari sono ora autorizzate ad abbordare ogni nave di pirati, o supposta tale, ormeggiata in porto e sbarcare in territorio somalo per distruggere le installazioni logistiche (depositi di carburante, veicoli 4x4, depositi d'armi e munizioni...). Viene precisato che si tratterà di azioni puntuali, "un colpo fulmineo", limitate ad una fascia costiera di 2 km di profondità.

Il Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite convalida ovviamente questa estensione militare adottando il 10 maggio 2012 la risoluzione 1851, sopra menzionata – dopo che il governo tedesco aveva tirato per le lunghe prima di votare favorevolmente questa decisione. Cinque giorni dopo il voto, viene condotto un primo intervento aereo dalle forze europee dell'Atalante e viene bombardata una presunta base di pirati sulla costa somala. Alcuni pescatori somali, le cui barche vennero accidentalmente distrutte dai bombardamenti, protestarono contro questa operazione - "riuscita" secondo lo stato-maggiore – chiedendo la fine di delle azioni aeree internazionali contro i villaggi della costa.

Fine 2012, innumerevoli rapporti e comunicati testimoniano il calo degli atti di pirateria nel golfo d'Aden. Questo risultato viene attribuito all'intervento delle forze militari internazionali. Viene precisato però che molte navi attaccate scelgono, per motivi legati all'assicurazione, di pagare il riscatto senza dichiarare di aver subito un attacco. Questi risultati positivi vengono utilizzati per incoraggiare e intensificare la continuazione di operazioni militari. Per esempio, ecco cosa ha dichiarato il comandante aggiunto dell'operazione Atalante, il contro-ammiraglio italiano Gualtiero Mattesi nel settembre 2012: "Siamo di fronte ad un successo tattico ma reversibile. È essenziale mantenere e amplificare la pressione sui pirati e sul loro *business model*. Il contesto strategico somalo che permette ai pirati di agire non è ancora cambiato. Se si uniscono le forze, tutti gli sforzi contro la pirateria saranno oggi più efficaci e potranno fare molto di più di una nave, una marina, un paese o un'organizzazione soli".

Per ogni coalizione e per ciascuno Stato che intervengono nella regione, si tratta innanzitutto di affermare sempre di più la propria presenza nella regione, per evidenti ragioni strategiche ma anche e soprattutto per ragioni economiche. Del resto solo attraverso questo punto di vista si può guardare al nuovo sviluppo della lotta contro la pirateria portata avanti dall'Europa e i suoi alleati. Queste prospettive d'azione sono state espone in occasione di un seminario svoltosi a Parigi nel luglio 2012. vi partecipavano svariati responsabili militari europei, personalità politiche francesi, e alcuni rappresentanti del governo somalo e del Gibuti. La Francia presentava un piano d'azione di trenta mesi, nel quale veniva messo in risalto la necessità di coinvolgere l'industria della difesa e un partenariato pubblico-privato di finanziamento della lotta contro la pirateria. A

questo simposio erano presenti EADS, Thales e DCNS, imprese francesi che hanno tutto l'interesse affinché perdurino la militarizzazione dell'oceano Indiano e la caccia ai pirati, per poter continuare a vendere e sperimentare la loro produzione di armamenti e ogni tipo di apparecchiature di sorveglianza.

L'industria della repressione e dell'assassinio legalizzato gioisce potendo sperimentare i suoi nuovi giocattoli in questa parte del mondo. I suoi VRP si vantano delle prodezze di un drone aereo o sottomarino, di un cannone a suono (un'arma che emette un suono che provoca dolore per chi è a tiro), di un raggio laser accecante, di un mercanti di radar, e di altri rivelatori e sistemi di geo-localizzazione impazziscono di gioia. Grazie alla pirateria, i loro sbocchi non cessano di aumentare e diversificarsi.

Durante questo seminario, si è parlato di una nuova tappa della lotta contro la pirateria nel golfo d'Aden: il ripristino della sovranità dello Stato delle capacità di intervento in mare, in Somalia e in altri paesi della regione, attraverso "l'appropriazione (da parte degli stati costieri) di strumenti appositamente creati". Uno di questi strumenti sarebbe la formazione di una polizia costiera e di giudici. Questa missione, lanciata nel luglio 2012 dall'UE, è nominata "EucapNestor". Comporta differenti obiettivi, che non sono per forza gli stessi a seconda che l'azione venga svolta in Somalia o nei paesi vicini.

I promotori dell'operazione ci fanno sapere che un primo corso base di formazione, che dovrebbe svolgersi in un primo tempo a Gibuti per delle ragioni di sicurezza, dovrebbe fornire i rudimenti del mestiere a 1200 futuri poliziotti del Puntland: disciplina, lavoro di squadra, utilizzo di alcuni equipaggiamenti, nozioni essenziali di inchiesta, di raccoglimento prove, di creazione di dossier. In breve tutto il *savoir-faire* di un buon poliziotto francese, anche perché la marina nazionale e gendarmeria marittima dell'esagono sono a capo di questa missione di formazione... A novembre 2012 si è svolta la prima esercitazione a Gibuti, con in scena una nave delle forze europee anti-pirateria, la marina, la guardia costiera e la polizia del Gibuti. Si trattava di trasportare un "presunto pirata" prigioniero a bordo di una nave militare europea verso l'aeroporto internazionale di Gibuti, trasferendolo in mare da una nave all'altra. Questa esercitazione aveva lo scopo di permettere a tutto questo piccolo mondo di conoscere le rispettive procedure al fine di promuovere un miglior lavoro di squadra.

Eucap Nestor prevede di formare una polizia di mare in ogni paese della regione per rafforzare le loro capacità marittime, ovvero le loro possibilità d'intervento repressivo, eccetto in Somalia. Lo scopo di questa missione è formare una polizia costiera in grado di individuare le basi piratesche, e non una polizia marittima, e questo a causa di una certa diffidenza nei confronti dei Somali, soprattutto dei vecchi guardia-costa sospettati di essere diventati dei pirati.

La formazione di magistrati locali e di assistenza legislativa, che prevede l'aggiornamento delle leggi e della pianificazione delle infrastrutture connesse (prigioni e tribunali), costituiscono uno dei paraventi di questa operazione poiché nella lotta contro la pirateria come anche altrove, la repressione giudiziaria va di pari passo con la repressione armata... L'operazione Eucap Nestor conterà dunque di una ventina di esperti di legislazione, da utilizzare come consiglieri dei governi locali e soprattutto dei ministri della giustizia. Verrà messa in campo una rete per mettere in contatto questi consiglieri e i loro omologhi nazionali nei differenti paesi interessati.

In questi articoli di propaganda la marina francese vanta la creazione di Eucap Nestor, sottolineando la complementarità delle azioni di terra e di mare, con quelle dei paraventi civili e militari nella lotta contro la pirateria. Senza correre il rischio di esagerare si può facilmente dedurre che, grazie a questa nuova missione, l'Europa – e attraverso questa la Francia – crea nuove possibilità di intessere la sua tela in questa regione del mondo, dove è già molto presente.

Castigare la povertà non rassegnata

L'arsenale giuridico

Dall'antichità, la pirateria è qualificata come un crimine internazionale e per questo reprimibile

da tutti gli Stati. Potremmo pensare che il mare sia uno spazio senza frontiere ma, anche se non sono visibili, queste sono reali come in ogni parte del mondo. Anche se oramai da tempo il diritto marino stabilisce che la sovranità nazionale può essere esercitata su una fascia di mare di circa tre miglia dalla costa, a poco a poco si è fatta largo, al di là delle rivendicazioni territoriali, la consapevolezza che questo spazio può essere sfruttato al pari di tutte le altre risorse del pianeta. I vari Stati del mondo si sono per questo spartiti mari e oceani. Dall'inizio del ventesimo secolo, il territorio marittimo viene suddiviso a forza di accordi fra le potenze, convenzioni internazionali, colpi di cannone e sanzioni penali diversificate a seconda se chi le subisce le accetta o meno. Una fra le convenzioni più utilizzate, che si tratti di condivisioni di acque o lotta alla pirateria, è la convenzione di Montego Bay. In termini giuridici la pirateria è definita come:

Si intende per pirateria uno qualsiasi dei seguenti atti:

- a) tutti gli atti illeciti di violenza, di detenzione, di saccheggio, commessi da un equipaggio o da dei passeggeri di una nave compiuti per interessi privati, e diretti contro un'altra nave o contro altre persone, o contro dei loro beni imbarcati, in alto mare contro una nave, persone o beni, in un luogo al di fuori della giurisdizione di alcuno Stato;
- b) ogni partecipazione volontaria volta ad utilizzare una nave anche quando l'autore è a conoscenza che si tratta di una nave pirata;
- c) ogni azione avente lo scopo di incitare a commettere gli atti definiti dalle lettere a) e b) o commessi con lo scopo di facilitarli.

Ogni Stato ha i propri interessi da difendere, e così esistono altri testi e convenzioni riguardanti la repressione degli atti illeciti commessi in mare. Gli Stati Uniti ad esempio non hanno ratificato al convenzione di Montego Bay e, in compenso, sono parte preponderante della convenzione SUA47, che hanno ispirato e sottoscritto a Roma nel 1988 in seguito al dirottamento del transatlantico Achille Lauro compiuto da un commando del Fronte di Liberazione della Palestina nel 1985.

Dopo l'11 settembre 2001, gli Stati Uniti hanno voluto rafforzare questa convenzione. Hanno introdotto "l'obbligo di reprimere gli atti che attentano alla sicurezza della navigazione marittima" e facilitato la consegna di detenuti e la loro estradizione. Gli Stati Uniti concepiscono in questo modo il loro intervento nelle acque somale, a differenza dell'Unione Europea che fa riferimento alla convenzione di Montego Bay, considerata meno restrittiva in materia di criminalizzazione della pirateria.

Quest'ultima convenzione stabilisce come lo Stato che ha proceduto al fermo dei pirati abbia la competenza di giudicarli, quale essa sia la loro nazionalità o quella delle loro vittime. Tuttavia, questa competenza "universale", che non è stata trasposta nei sistemi giudiziari propri di ogni nazione, non è sempre applicabile. In effetti non c'è una volontà reale di assumersi questa responsabilità – in seno all'Unione Europea molti paesi non hanno necessariamente voglia di gestire i vincoli giudiziari e la presenza di pirati stranieri sul loro territorio nazionale. Inoltre, l'azione giudiziaria contro i pirati arrestati nel quadro della convenzione di Montego Bay è un diritto dello Stato che ha proceduto al fermo, e non un obbligo, contrariamente alla convenzione a cui fanno riferimento gli americani. Questo diritto è utilizzato generalmente solo quando i cittadini della nazione o gli interessi nazionali sono direttamente minacciati. Per gli altri, il problema consiste nel sapere dove e come organizzare il processo.

Come si è già accennato nel capitolo sulla repressione militare, sono essenzialmente la Francia e gli Stati Uniti – due paesi galvanizzati senza dubbio per i rispettivi casi del veliero *Le Ponant* e della nave *Maersk Alabama* – ad aver spinto nel 2008 il Consiglio di sicurezza dell'ONU ad adottare delle risoluzioni specifiche aventi come obiettivo quello di lottare contro la pirateria nel golfo di Aden. I loro differenti approcci si sono potuti talvolta confrontare, ma tutte le grandi potenze mondiali implicate nella gestione economica, militare e territoriale dell'oceano Indiano, si sono messe d'accordo su come suddividersi della torta.

Di pari passo con lo sviluppo e il rafforzamento del paravento militare qual'era la repressione anti-pirata, sono arrivate le difficoltà riguardanti il trattamento giuridico dei pirati catturati. A partire dal 2008 sono aumentati i casi di pirati arrestati dalle forze stanziate che sono stati poi liberati in mancanza di un quadro giuridico chiaro che permettesse di processarli. È il caso di dieci pirati somali arrestati il 10 settembre 2008 dalla fregata danese Absalon, rilasciati perché i giuristi non avevano la certezza di poterli giudicare. In effetti la legge danese si applica solo se le vittime o i pirati sono di nazionalità danese. Le autorità giuridiche danesi temevano inoltre l'eventuale applicazione della pena di morte ai pirati somali una volta riconsegnati al loro paese. Sempre nel 2008 una nave tedesca non ha potuto inseguire dei pirati poiché la legge tedesca stabilisce che l'inseguimento e l'arresto sono di competenza esclusiva della sola polizia federale.

Su un piano concreto, si tratta di conoscere il luogo dove giudicare e imprigionare i presunti pirati catturati. La complessità e la molteplicità degli accordi e delle convenzioni internazionali¹, la mancanza di volontà di alcuni paesi nel farsi carico di questo aspetto della repressione e inoltre il fatto che la Somalia sia un paese senza uno stato adatto a esercitare un diritto sovrano, sono alcuni degli argomenti utilizzati da coloro che vorrebbero condurre i pirati davanti ai tribunali di quei paesi le cui forze militari hanno effettuato la cattura.

Nel dicembre 2008, il Consiglio di sicurezza dell'Onu ha osservato: “con preoccupazione che la mancanza di mezzi, l'assenza di una legislazione interna e le incertezze riguardo al destino da riservare ai pirati dopo la loro cattura hanno impedito di esercitare un'azione internazionale più vigorosa contro gli stessi pirati operanti a largo delle coste somale e, in alcuni casi, hanno costretto a rilasciarli senza averli condotti di fronte alla giustizia”

Il Consiglio di sicurezza dell'Onu, nello stesso momento in cui ampliava le prerogative militari delle grandi potenze, ha permesso che un numero maggiore di pirati arrestati fosse giudicato e punito.

Alcuni stati come la Francia, un buon allievo e un elemento motore nella coalizione internazionale anti-pirateria, ne hanno approfittato per rinnovare le loro legislazioni interne (legge 2011-13 del gennaio 2011).

Un'altra risoluzione (risoluzione 1851 del 16 dicembre 2008) è stata adottata su pressione degli Stati Uniti. Essa invita i paesi che lo desiderano a “concludere dei patti o degli accordi speciali con i paesi disposti ad occuparsi dei pirati, permettendo l'imbarco a bordo delle navi di agenti stranieri delle autorità anti-pirateria (...), allo scopo di facilitare inchieste e procedimenti.”

È ciò che gli americani chiamano il meccanismo dello “shiprider”, dal nome dato agli ufficiali americani, dotati di poteri di polizia, presenti a bordo di navi da guerra o di pattugliamento di altri paesi.

Allo scopo di unificare le differenti iniziative nazionali, questa risoluzione 1851 prevede una cooperazione internazionale attraverso un unico punto di contatto e crea anche un centro di coordinamento dell'informazione.

Uno dei sei obiettivi, definiti da questo gruppo di contatto durante la sua prima riunione il 14 gennaio 2009, è stato il rafforzamento del quadro giudiziario riguardante l'arresto, il procedimento e la detenzione dei pirati².

¹ Le convenzioni di Montego Bay e SUA sono state qui evocate, ma esistono anche altri accordi internazionali riguardanti la gestione giudiziaria dei pirati, come per esempio l'accordo *RECAAP* (firmato nel 1994 per l'iniziativa del Giappone), la Convenzione internazionale contro il sequestro degli ostaggi (firmata a New York nel dicembre 1979), o ancora la convenzione di Palermo (2000) contro la criminalità transfrontaliera organizzata.

² I sei obiettivi sono: accrescere i mezzi d'informazione nella regione, stabilire un meccanismo di coordinamento di lotta contro la pirateria, rinforzare il quadro giudiziario per l'arresto, la persecuzione e la detenzione dei pirati, sensibilizzare il mondo marittimo e consigliarlo sul rafforzamento della sicurezza, intensificare gli sforzi diplomatici, impedire le operazioni finanziarie dei pirati.

Il 29 gennaio 2009, a Gibuti, durante una conferenza organizzata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), nove stati hanno firmato un accordo che prevedeva la nascita di tre centri d'informazione³ sulla pirateria, così come l'apertura di un centro d'informazione regionale a Gibuti per gli agenti dell'anti-pirateria. Gli stati firmatari⁴ si impegnavano a modificare la loro legislazione allo scopo di giudicare più efficacemente i pirati.

Il problema principale della questione riguardava il luogo dove poter giudicare i pirati, essendo lo stato somalo incapace di farlo ed escludendo (al di là dei grandi eventi mediatici) il trasferimento sistematico sul territorio dei paesi che avrebbero effettuato l'arresto. La soluzione propone che essi siano giudicati e condannati preferibilmente dagli stati che dimorano sulle coste dell'Oceano Indiano, vassalli di fatto degli antiche potenze coloniali e dei nuovi imperi militari.

Con questi presupposti, nel marzo 2009, come avevano fatto gli Usa un mese prima, l'Unione europea, così come il Canada e la Gran Bretagna, ha stipulato un accordo con il Kenya che permetteva di giudicare nel paese africano alcuni dei pirati arrestati.

Questo accordo fissava le condizioni e le modalità di consegna dei sospetti, adeguandosi alla convenzione ONU del 1984, che proibisce la pena di morte e i trattamenti disumani e degradanti. Questa preoccupazione pseudo-umanitaristica nella lotta contro i pirati somali, considerati pertanto nemici giurati del genere umano, mira ad mostrare un volto "umanitario" dell'ingerenza delle potenze marittime, preservandone la loro apparenza "democratica".

In breve, si tratta di dimostrare una fermezza dissuasiva nel rispetto più o meno formale dei diritti delle persone.

Ciò non è evidentemente sempre compatibile con il fatto che siano le marine militari ad intervenire sul terreno, sebbene, giuridicamente parlando, non ci siano situazioni di guerra nell'Oceano Indiano⁵.

Inoltre le garanzie procedurali rispetto all'arresto, la carcerazione e il trattamento giudiziario dei pirati sono necessarie, in modo che l'istituzione giudiziaria possa funzionare come fabbrica di condanne senza troppi problemi al suo interno.

Nell'ottobre del 2009, i responsabili della missione *Atalante* hanno firmato un accordo con le Seychelles. Esso prevedeva la possibilità di trasferimento sul territorio dello stato africano di alcuni dei pirati che sarebbero stati catturati dalle marine europee.

Il governo delle Seychelles, più prudentemente rispetto al Kenya, ha limitato la propria competenza alle azioni che si svolgevano nelle sue acque territoriali o interne, riservandosi il diritto di rifiutare di perseguire alcuni pirati⁶.

Il primo verdetto della Corte suprema delle Seychelles è stato emesso il 26 luglio 2010: undici pirati somali sono stati condannati alla pena di 10 anni di carcere.

³ Mombasa, Dar es-Salaam e Sanaa

⁴ Gibuti, L'Etiopia, il Kenya, Madagascar, le Maldive, le Seychelles, la Somalia, lo Yemen e la Tanzania.

⁵ "La Francia è un paese democratico con delle regole. Noi non siamo in uno stato di guerra aperta, essendo i pirati dei banditi e non dei soldati, e agiamo sotto il controllo dei magistrati che analizzano le nostre azioni e il rispetto delle regole. Succede questo oggi e credo che vada molto bene così, anche se ciò può complicare la lotta contro la pirateria: è sufficiente vedere le reazioni in Francia quando viene ucciso da una pallottola vagante, allora pensate cosa potrebbe accadere con degli errori come quelli che commettono a volte i Russi, gli Indiani o i Cinesi e che possono costare la vita di una trentina di persone." (vice-ammiraglio Merer, ex *préfet de la mer* e ex responsabile del comando ALINDIEN, il 21 febbraio 2012, durante il Café-Defense consacrato alla pirateria marittima organizzato dal Club du Millénaire nei locali di Sciences Po Lille).

⁶ Nell'accordo, è compito ormai dell'Ue di rimpatriare i pirati non presi in carico a livello giuridico.

Tutti questi accordi, beninteso, non vengono stipulati senza che vi sia una contropartita per i paesi africani firmatari; è basilare infatti un aiuto economico e materiale da parte dell'Ue e dell'Onu, destinato a finanziare i mezzi per la gestione delle udienze davanti ai tribunali e i costi delle carcerazioni. Parallelamente, sempre nel 2009, è stato concluso un accordo con Gibuti per permettere il transito dei pirati arrestati verso gli stati vicini o verso quelli europei, come ad esempio la Francia.

Le basi militari francesi e americane, queste ultime presenti dal 2002, nello stato di Gibuti sono di un'importanza strategica e cruciale nella lotta contro la pirateria. Come dichiarato dal comandante in seconda dell'operazione *Atalante*, il Contrammiraglio Jean-Pierre Labonne: "Gibuti è assolutamente il punto d'attracco ideale"⁷.

Nello stesso momento, alcuni stati hanno stipulato accordi bilaterali con i paesi della regione del golfo d'Aden, in modo indipendente rispetto alla coalizione militare di cui facevano parte.

A partire dal 2008, imitando gli Stati Uniti, la Francia ha iniziato a consegnare i presunti pirati al Puntland, sebbene la politica dell'Ue e più in generale dell'Onu fosse convinta a non trasferire i pirati sul territorio di un'entità, Puntland per l'appunto, sprovvista di un riconoscimento diplomatico: "quando la Francia imprigiona dei pirati, li consegna al Puntland per mezzo di una nota verbale con la quale le nostre autorità si assicurano che non ci saranno esecuzioni e che i diritti dell'uomo verranno rispettati", dichiara il deputato del Finistère Christian Ménard, autore del rapporto d'informazione sulla Difesa e le Forze armate⁸.

Queste famose comunicazioni verbali, adatte a rassicurare i democratici, saranno poi evocate a più riprese, in particolare al Senato, nel maggio 2010, dal ministro Henri de Raincourt in presenza di Robert Badinter, quest'ultimo preoccupato del fatto che la Francia subappalti l'iter giudiziario dei pirati somali arrestati dal proprio esercito.

"Noi non possiamo farli venire tutti in Francia, dobbiamo consegnare i pirati ad un paese, anche se le sue prigioni non sono alberghi a tre stelle." ha dichiarato lo stesso giorno e con tono pragmatico il senatore André Dulait.

Le prigioni francesi, si sa, sono eccellenti e tutti gli stranieri del mondo vorrebbero approfittare delle sontuose condizioni di carcerazione.

Proprio come le decine di migliaia di prigionieri incarcerati in Francia, i 22 somali che hanno conosciuto le delizie di Fresne, Fleury-Mérogis o della Santé, apprezzeranno il riferimento alle "tre stelle" delle carceri francesi (dove il tasso di suicidio è due volte più alto che la media europea): alla maggior parte di loro infatti sono stati somministrati psicofarmaci (la camicia di forza "chimica"), hanno subito un cattivo trattamento e vissuto l'isolamento, cose che hanno causato per due di loro una grave psicosi carceraria e per tutti disturbi dei più diversi. Tornando un momento al Puntland e ai suoi piccoli accordi con la Francia, sul blog Bruxelles2 nella rubrica consacrata alla pirateria si segnalava che, sulle 240 condanne pronunciate da un tribunale di questo paese contro i pirati tra 2006 e 2011, è stato segnalato un caso di pena di morte.

Ma cerchiamo di stare calmi, non è stato giustiziato un pirata consegnato dalla marina francese...

Secondo il censimento fatto da Bruxelles2, le altre condanne emesse in questo periodo vanno dai 3 ai 18 anni di prigione. Tra i presunti pirati consegnati dalla Francia alle autorità del Puntland tra

⁷ *La Nation* (quotidiano di Gibuti), 15 aprile 2009

⁸ Assemblée nationale, seduta del 14 dicembre 2010

il 2008 e il 2010, 83 sono stati condannati a delle pene che vanno dai 5 ai 15 anni. Nel novembre 2009, Mohamed Abdi Aware, un giudice somalo del Puntland implicato nella gestione degli affari della pirateria, è stato assassinato a Bossaso. I giornali dell'epoca hanno attribuito quest'azione sia ai pirati sia alle milizie al-chabaab – facendo ricoprire ad entrambi il ruolo di spauracchio collettivo.

La Francia e gli Usa conducono regolarmente i sospetti non solo nel Puntland, ma anche in Somalia e nel Somaliland. Questa soluzione molto pratica sarà d'altronde ripresa e raccomandata agli altri paesi.

Il 7 aprile 2010 il Kenya ha annullato, con un preavviso di 6 mesi, il suo accordo di presa in carico dei pirati catturati dalle forze militari di stanza nell'Oceano Indiano: il paese non è stato più in grado di far fronte agli accordi poiché le sue infrastrutture giudiziarie e penitenziarie hanno numericamente traboccato.

Che fare dei pirati catturati? Come fare in modo che non vengano rilasciati e siano puniti secondo le regole dell'arte democratica? Man mano che l'*armada* militare internazionale rinforza la sua presenza nel golfo d'Aden e aumenta il ritmo degli arresti, queste questioni diventano sempre più cruciali e pressanti...

I militari non vogliono più avere l'impressione di lavorare per niente e soprattutto amano l'impunità solo quando viene applicata su di loro⁹.

Di fronte a questa impunità potenziale, nell'aprile 2010, il Consiglio di sicurezza dell'Onu, su proposta della Russia, ha adottato una risoluzione (risoluzione 1918 del 27 aprile 2010) che afferma che “ non condurre di fronte alla giustizia le persone responsabili di atti di pirateria e di rapina a mano armata commessi al largo delle coste somale, nuoce all'azione portata avanti dalla comunità internazionale contro la pirateria” e invitava “tutti gli stati, compresi gli stati della regione, a erigere la pirateria a delitto penale nel loro diritto interno, a considerare positivamente la possibilità di perseguire le persone sospettate di pirateria catturate a largo delle coste somale e di incarcerare coloro che sono stati riconosciuti colpevoli, nel rispetto delle convenzioni internazionali sui diritti dell'uomo”.

Il Consiglio di Sicurezza ha salutato con favore gli sforzi operati dai suoi partner, cioè il Kenya e le Seychelles.

Questa risoluzione insiste sulla necessità di rinforzare gli apparati giudiziari e carcerari degli stati della regione che hanno accettato di perseguire i pirati, mettendo in evidenza il fatto che questi paesi debbano accettare di giudicare gli autori degli atti di pirateria e di rapina a mano armata in mare.

È stata affrontata anche l'ubicazione alle Seychelles di un centro regionale sede dei procedimenti giudiziari, che ha visto la luce nel febbraio 2013 sotto il nome di RAPPIC(Regional Anti-Piracy Prosecutions Intelligence Coordination Centre).

Nel 2010, un rapporto di Ban Ki Moon, segretario generale dell'Onu, ha rivelato che nel primo

⁹ A questo proposito, durante delle operazioni militari di cattura, vi sono spesso uccisioni di pirati o anche di altre persone, ciò che si considerano i cosiddetti “danni collaterali”. Annesso a questo libro, pag. 90, la lista, sfortunatamente senza dubbio incompleta, che abbiamo stilato leggendo diversi siti e blog militari. Evidentemente, quando una famiglia di otto autoctoni è trucidata dai commandos francesi (come nel caso della liberazione fallita dell'ostaggio francese della DGSE Denis Robert), è l'impunità totale che si applica ai nostri valorosi eroi e “capitan sbavatura”, senza che ciò ponga nessun problema a giornalisti e politici occidentali.

semestre, i comandanti delle forze navali europee e della Nato hanno liberato sono state tradotte davanti ai tribunali. Poco soddisfatto di questo mediocre risultato, Ban Ki Moon ha raccomandato il rafforzamento delle strutture locali esistenti per permettere di giudicare e punire nella regione i pirati.

La soluzione legata alla “consegna dei pirati” alle giurisdizioni situate nelle regioni semi autonome del Puntland e del Somaliland, modalità già utilizzata dal 2008 dagli Usa e dalla Francia, è stata favorita dalla formazione del personale tribunale così come dal sostegno materiale (in particolare la costruzione di prigioni).

Durante la consegna del suo rapporto, Ban Ki Moon ha nominato il giurista e ex ministro francese Jack Lang come consigliere speciale sulle questioni giuridiche legate alla pirateria a largo della Somalia.

Quest'ultimo doveva “identificare” le misure da prendere per perseguire e incarcerare le persone coinvolte in queste attività e proporre delle nuove soluzioni per la gestione giudiziaria dei pirati somali.

Il 25 gennaio 2011, Jack Lang, ha emesso un rapporto allarmista sull'espansione della pirateria. Egli sottolineava la necessità di “somalizzare” la lotta contro questo fenomeno esponenziale definito “di estrema gravità”. “Somalizzare” la lotta antipirateria significa naturalmente, in linea con Francia e Usa, poter affidare al Puntland e al Somaliland la spinosa questione del giudizio e della carcerazione.

Così è stata prevista, in entrambe queste entità non riconosciute dall'Onu, la creazione di un tribunale speciale e di una prigione con un capienza di 500 detenuti.

I pirati catturati a largo sarebbero stati giudicati e imprigionati in loco, coloro che erano carcerati in altri stati invece sarebbero stati trasferiti allo scopo di decongestionare le altre prigioni.

È importante notare che nel giustificare la costruzione della prigione di Bossasso, nel Puntland, o la ristrutturazione di quella di Hanghisa, nel Somaliland, non sono state presentate solo motivazioni umanitarie, ma anche securitarie. In tutti i casi, questi nuovi luoghi di detenzione sono diventati rapidamente operativi; meno di due anni dopo le proposte di Lang, le strutture erano infatti pronte all'uso.

Durante la seduta del 9 febbraio 2011 all'*Assemblée nationale*, Jack Lang ha confidato di aver visitato la prigione finanziata dall'Ue nel Somaliland. “È assai ben fatta, con un gran senso dell'economia e dei responsabili seri” ha affermato.

Nel dicembre 2012 sono iniziati i primi trasferimenti, verso queste due entità, di pirati giudicati e imprigionati alle Seychelles.

Tra le sue proposte¹⁰, Lang si appellava alla moltiplicazione degli accordi per i trasferimenti atti a giudicare e incarcerare, come quelli già firmati con Seychelles e Kenya, assicurando che sarebbe stato garantito, agli stati che si sarebbero impegnati in questa direzione, un sostegno appropriato. L'11 aprile, il Consiglio di sicurezza dell'Onu si è espresso nuovamente nella stessa maniera, riadottando una risoluzione, il cui numero fu 1976, identica alla risoluzione 1918 emessa un anno prima.

¹⁰ Per quanto riguarda l'aspetto giudiziario, Lang propone ugualmente l'avviamento di una corte somala extra-territoriale, raccomandando che sia stabilita a Arusha, in Tanzania (dove risiede già la Corte africana dei diritti dell'uomo) così che l'elaborazione di un modello di protocollo internazionale.

Il testo invitava in modo pressante i paesi del golfo d'Aden e dell'Oceano Indiano a partecipare agli sforzi repressivi intrapresi dagli eserciti dell'Asse del Bene.

Nel luglio 2011, dopo lunghe negoziazioni, è stato firmato un terzo accordo con un paese della regione: Mauritius, che accettava che le forze europee trasferissero sul suo territorio i pirati coinvolti nel quadro della missione *Atalante*. Portare a termine questo accordo è stato difficoltoso, numerosi punti ponevano dei problemi – in particolare la questione della pena di morte, la zona d'arresto dei pirati e la possibilità per il governo mauriziano di rifiutare alcuni trasferimenti, in linea dell'accordo raggiunto con le Seychelles.

Grazie ad un finanziamento europeo di 4 milioni di euro, Mauritius ha iniziato l'adattamento del suo sistema di giustizia e ha costruito una nuova ala alla prigione di Port-Louis, soprannominata Alcatraz... nel gennaio 2013, dodici pirati arrestati dai militari francesi e americani vi sono stati tradotti, in attesa del giudizio di un tribunale speciale mauriziano. Se fossero stati condannati ad una pena carceraria, sarebbe stata scontata nel Puntland – dove il sistema giudiziario ha il vantaggio di non essere troppo procedurale...

Quanto a noi, che sogniamo un mondo senza prigionieri, non rischieremo di sostenere una soluzione carceraria piuttosto che un'altra, con il pretesto che le prigionie europee o statunitensi sarebbero, tutto sommato, preferibili a quelle africane – soprattutto quando sappiamo ciò che hanno vissuto i ventidue presunti pirati somali trasferiti nelle nostre famose carceri a tre stelle¹¹. Però è interessante constatare a quale livello i dirigenti delle nostre democrazie rappresentative sappiano fare prova di senso pratico quando conviene loro ...

Secondo gli specialisti di ogni risma – e si è visto che quando si tratta di glossare sulla Somalia scalpitano alla porta – giudicare e punire i pirati nella regione dove agiscono avrebbe un effetto più dissuasivo.

Al di là della sua pretesa dimensione preventiva e del suo lato “ tenetemi quei pirati lontano dagli occhi”, questa soluzione ha anche il merito dell'economicità: il costo medio annuale di un detenuto in Africa è di 730 dollari contro i 48187 dell'Europa e i 28284 degli Usa. Nello stesso modo, la media del costo di un processo è di 238 dollari in Africa mentre in Europa è di 66927 dollari e di 307355 dollari¹² negli Usa.

Nel 2011, 1089 pirati somali sono stati incarcerati nel mondo, di cui 624 nell'Africa continentale e 207 in Kenya e alle Seychelles. Secondo il Consiglio di sicurezza dell'Onu, una ventina di paesi detenevano somali accusati di atti di pirateria nel mese di febbraio 2012: Yemen¹³, Abu Dhabi, Madagascar, India, Giappone, Corea, Usa, Francia, Paesi Bassi, Italia, Spagna, Germania¹⁴ ... Nel momento in cui stiamo scrivendo questo testo, numerosi detenuti attendono il processo; per altri i verdetti sono stati emessi. Alcuni sono molto severi, in particolare negli Stati Uniti (diverse condanne all'ergastolo), in Spagna (due pirati condannati ognuno a 439 anni di prigione per l'attacco alla tonniere *Alakrana*), in Corea del Sud (nel maggio 2011 una condanna all'ergastolo

¹¹ Vedere pag.61-82, i racconti sporadici dei processi in Francia.

¹² Rapport “The Economic cost of Somali Piracy 2011”. queste cifre sono dell'inizio del 2011.

¹³ Alcuni paesi come la Russia, l'India o la Danimarca hanno espresso dei sospetti nei confronti dell'autorità yemenita che, d'altronde, ha interpellato decine di pirati in questi due anni. Pesanti condanne, di cui numerose esecuzioni, sono state pronunciate dai tribunali di questi paesi contro i pirati.

¹⁴ In Germania nella primavera del 2012, un attacco incendiario ha avuto luogo contro un edificio dell'esercito in solidarietà con i pirati somali e per denunciare il coinvolgimento dell'esercito tedesco nella operazione *Atalante*.

e tre pene dai 13 ai 15 anni contro pirati che avevano dirottato una nave sud-coreana). L'idea che le pene da infliggere ai pirati dovessero essere severe divenne dappertutto martellante. “ Il tempo degli attacchi sfrenati a mano armata e dell'estorsione di fondi in mare è finito”, dichiarava Janice K. Fedarcyk, direttrice aggiunta dell'FBI a New York, dopo la condanna all'ergastolo dei pirati somali. Questo è stato d'altronde uno dei leitmotiv dell'avvocato generale che, nella primavera del 2012, officiava all'Assise di Parigi nel processo contro i presunti pirati del *Ponant*; Egli non cessava mai di prendere come riferimento la politica americana: “bisogna inviare un messaggio forte ai pirati”, ripeteva, arrivando addirittura ad affermare che veniva fatto per il bene della Somalia.

Di fronte alla cattura e alla detenzione di alcuni di loro, è accaduto che dei pirati somali hanno organizzato delle risposte solidali. Così nel 2011, numerose imbarcazioni indiane sono state sequestrate da dei pirati che, in cambio della liberazione di alcuni marinai che tenevano in ostaggio, domandavano la liberazione dei loro compagni detenuti in India¹⁵. Bisogna sapere che all'inizio di quello stesso anno, 89 somali erano stati fatti prigionieri dalla Marina indiana¹⁶, mentre una quindicina di loro era già in carcere in India.

Nell'aprile 2009, alcuni somali avevano preso in ostaggio due imbarcazioni sportive britanniche per negoziare la liberazione di altri pirati. Alla fine, sarebbero emersi dei disaccordi tra le persone che portavano avanti l'azione. Un certo Abdi Yare, presentandosi come pirata, dichiarò all'AFP: “voi sapete che sette pirati sono stati arrestati dalle forze straniere dopo l'attacco [di una tonniera francese il 27 aprile 2009] . Alcuni di noi insistono nel negoziare lo scambio di due [ostaggi] con i nostri amici, mentre altri vogliono sentire parlare solo di riscatto¹⁷”

Queste reazioni di solidarietà offensiva da parte dei pirati, di fronte alla repressione mondiale che si stava abbattendo su di loro, sono raramente evocati dai media. È necessario evidentemente evitare di mostrare i pirati sotto una nuova luce anche minimamente favorevole. Alcuni commentatori però hanno detto che i pirati “stanno facendo della comunicazione”, dimostrando solidarietà o insistendo sulle loro preoccupazioni sociali o ecologiche, evocando ad esempio la pesca intensiva e lo sversamento di rifiuti tossici, giustificando così i loro misfatti.

Anche se le argomentazioni sono fondate, i media hanno presentato il tutto negli argini della legittimità, non evidenziando gli occultamenti e le calunnie dei soldati e disprezzando i pirati “senza né Dio e né legge”.

Il trattamento giudiziario dei pirati costituisce una sorta di laboratorio mondiale che incanta i giuristi e gli oppressori di ogni risma. Le potenze marittime cominciano con l'inviare l'artiglieria pesante per poi adattare ai loro scopi le leggi, i regolamenti e le convenzioni al fine di legittimare il loro monopolio dell'uso della violenza.

Così, a inizio gennaio 2013, la *Navy* americana ha intercettato un'imbarcazione con dodici presunti pirati a bordo, ma ha lasciato che fosse la marina francese a procedere con gli arresti e il trasferimento su una fregata.

I prigionieri sarebbero stati “trattenuti” per circa un mese su questa fregata prima di essere imprigionati nel carcere mauriziano di Alcatraz. Se i sospetti fossero stati “trattenuti” a bordo di una nave americana, non sarebbero potuti essere *trasferiti* sull'isola di Mauritius, poiché, contrariamente all'Ue, gli Usa non avevano firmato nessun accordo con questo paese.

¹⁵ Afcan citando Somalia report. Un pirate che si fa chiamare Farah spiega:” non rilasciamo nessun marinaio indiano fino a quando il governo indiano non rilascerà i nostri compagni detenuti”.

¹⁶ 61 somali sono stati fatti prigionieri dalla marina indiana nel marzo 2011, altri 28 a febbraio. La marina indiana ne ha anche giustiziati almeno 27 (fonte:Bruxelles2).

¹⁷ RTBF (sabato 31 ottobre 2009)

Sfruttando il pretesto della pirateria somala, numerosi stati hanno potuto fare evolvere la loro legislazione in modo più repressivo. Così, la Francia ha adottato una legge speciale che autorizza la privazione della libertà a bordo delle navi, basi o aerei militari per il tempo necessario alla consegna dei sospetti pirati alle autorità giudiziarie. Nel 2008, dopo l'intervento militare francese per la liberazione della barca sportiva *Carré d'As*, i sei pirati interpellati sono stati sballottati per dieci giorni tra navi, aerei militari e la base francese di Gibuti, prima di essere portati in Francia e deferiti davanti ad un giudice istruttore.

Nella legge francese, il regime della *garde a vue* può essere prolungato in via eccezionale fino a sei giorni¹⁸, questa detenzione di 10 giorni corrisponde a ciò che i giuristi chiamano pudicamente una "zona di non-diritto", cioè all'occorrenza, un abuso di potere.

Ciononostante è la forza a modellare il diritto e, quando i deputati e i senatori, hanno legiferato nel gennaio 2011 per dare un piccolo ritocco alla legislazione antipirateria, hanno deciso di inventare un regime di detenzione specifico per i pirati, ispirato al modello della detenzione amministrativa. Questo regime, più morbido di quello della *garde a vue*, si applica in Francia nei confronti delle persone in situazione d'irregolarità e permette di privarle della loro libertà per massimo 45 giorni attraverso una semplice decisione amministrativa sotto il controllo di un magistrato (*juge des libertés et de la détention*).

La legge anti-pirateria del 2011 va ancora più lontano e permette quasi qualsiasi cosa in materia di privazione della libertà poiché la misura dei cinque giorni di trattenimento, decisa a distanza da un JLD, è "rinnovabile [...] il tempo necessario a sottoporre le persone all'autorità competente"

Altri paesi, come la Spagna, hanno adottato ugualmente delle nuove leggi che vanno nella stessa direzione.

Elaborate con il pretesto dell'emergenza e applicabili a delle categorie specifiche della popolazione, queste leggi sono concepite opportunamente per permettere un'applicazione più ampia di quella proposta durante la loro adozione. Così, il regime di privazione della libertà permesso dalla legge francese contro la pirateria del 5 gennaio 2011 è stato utilizzato numerose volte dopo la sua adozione ... ma non per forza nei confronti dei pirati somali!

Secondo un bilancio fatto al Senato nel aprile 2012, quaranta persone sono state imprigionate a bordo delle navi francesi sotto il regime permesso proprio da questa legge, nel quadro di otto differenti situazioni tra le quali solo due avevano a che fare con dei presunti pirati somali¹⁹. La *garde a vue* o il trattenimento prolungato di queste quaranta persone a bordo di navi militari ha svolto la funzione di test generale e, secondo Jean Claude Peyronnet, il senatore incaricato di redigere il rapporto per il bilancio d'applicazione della legge, non ci sono state "grosse difficoltà". Secondo questo stesso bilancio, la principale difficoltà è stata l'organizzazione dei locali atti al trattenimento sulle strutture della marina nazionale.

Si può stare tuttavia tranquilli: se i nostri senatori ammettono "una carenza inerente a questo tipo di struttura, [...] la stanza prevista per accogliere i trattenuti offrirebbe uno spazio sufficientemente vasto".

Inoltre, i costruttori di navi militari, come DCNS, prendono ormai in considerazione questo fattore per concepire le nuove fregate. In breve, come accade sempre quando si tratta d'imporre la

¹⁸ Nel solo caso dell'antiterrorismo- i giuristi tuttavia sono d'accordo nel dire che la pirateria non sia terrorismo...

¹⁹ Un anno dopo la sua adozione nella legge del 5 gennaio 2011, il dispositivo del trattenimento a bordo delle navi era stato utilizzato quattro volte alle Antille – nei confronti dei cosiddetti narcotrafficanti operanti sui motoscafi- e due volte nel Mediterraneo, nella regione di Gibilterra, ugualmente nel quadro della lotta al traffico di droga.

legge, i responsabili delle grandi democrazie sentono la preoccupazione di far conciliare le necessità inerenti all'uso della forza con il rispetto dei diritti dell'uomo... e gli interessi dell'industria degli armamenti.