



Foto Ingenito/TM News - Infophoto



Intervista a Nicolò Carnimeo

«Altro che corsari: dietro ci sono le mafie internazionali»

Lo studioso «Sono perfettamente addestrati, non bande improvvisate: per i signori della guerra somali si tratta di un affare che affianca il traffico d'armi e i rifiuti tossici»

MASS.AM.
NAPOLI

La pirateria resta uno dei più lucrosi business dei signori della guerra, che si sono divisi la Somalia per sfere d'influenza approfittando della presenza di un governo fantoccio. Ma attenzione: dietro ci sono gli investimenti di molte mafie internazionali». Nicolò Carnimeo, docente di Diritto della Navigazione all'Università di Bari, ha appena pubblicato, per i tipi di Longanesi, un saggio che proietta un potentissimo fascio di luce sulla nuova frontiera del grande crimine organizzato: la pirateria navale, appunto.

Lei parla di investimenti: che cosa significa, nello specifico?

«I soldi necessari per le operazioni in mare e per l'addestramento dei pirati arrivano da fondi d'investimento dislocati tra gli Emirati Arabi e il Kenya. E l'importo dei riscatti solo in parte finisce nelle casse dei pirati. Il grosso transita su conti correnti off shore utilizzati dalle mafie per ripulire il danaro sporco».

Insomma, l'immagine dei bucanieri che solcano i mari a caccia di prede appartiene a una visione romantica?

«Più o meno è così. La pirateria è diventata, per i signori della guerra somali, un'attività altamente professionale. Un'industria, con investitori esteri e con un discreto numero di addetti, che sono guardati con ammirazione da una parte della popolazione. Durante il viaggio che ho fatto in Somalia per raccogliere materiale per il libro ho intervistato una sedicenne che mi ha confessato il suo sogno proibito: sposare un pirata. Un mestiere ben retribuito, a cui si accede dopo sei mesi di addestramento militare. Gli abordaggi in mare vengono scientifica-

Chi è

Il professore alla scoperta delle culture del mare

Nicolò Carnimeo (Bari, 1968) insegna Diritto della navigazione e dei trasporti nella facoltà di Economia dell'Università di Bari. Collabora con la rivista di geopolitica «Limes». Ha pubblicato «Montenegro: viaggio senza tempo» (G. Mondadori 1999) ed è presidente della Fondazione Vedetta sul Mediterraneo, che si occupa di promuovere la cultura e la letteratura del mare.

Il libro

Sulle tracce dei pirati del terzo millennio



Nei mari dei pirati

Nicolò Carnimeo

Longanesi, 2009

254 pp., euro 17,60

Un reportage sulla pirateria moderna, dal sequestro del veliero da crociera francese Ponant a quello della petroliera Sirius Star: i pirati del terzo millennio, i loro codici, le loro leggi.

mente pianificati, niente viene lasciato al caso. Tutt'altro che bande improvvisate, mi creda».

Quanto frutta questo business?

«È difficile quantificare, ma progressivamente esso ha affiancato gli altri affari in cui da decenni sono impegnati i signori della guerra: l'importazione il-

legale e il commercio di rifiuti tossici, che stanno avvelenando buona parte del territorio del Paese, e il traffico internazionale di armi».

Quando nasce questo fenomeno nelle proporzioni da lei descritte nel libro?

«Tra il 2000 e il 2001, quando viene abbordata anche la prima imbarcazione italiana, la Bari Kenya, dell'armatore pugliese De Giosa. Lì avviene il primo sequestro lungo di un equipaggio del nostro Paese, conclusosi solo con il pagamento di un riscatto di 300 mila euro, mai ammesso ufficialmente. Poi, c'è stata una vera e propria escalation, collegabile alla raggiunta consapevolezza che il settore poteva "tirare" parecchio. Pensi che centinaia di poliziotti pagati con i fondi della Cooperazione internazionale, quando sono finiti i soldi, sono passati dall'altra parte».

E come fanno a individuare le unità da sequestrare?

«Con i moderni metodi di rilevazione satellitare è possibile conoscere la rotta di tutte le navi: basta un collegamento a Internet. Poi, ovviamente, i pirati possono contare su soffiati affidabili sulla consistenza patrimoniale delle società armatrici e sulla solvibilità degli Stati, che hanno avuto reazioni molto differenti rispetto alle politiche di contrasto al fenomeno».

Cioè?

«Molti stati europei, tra cui la Francia, sono stati più tempestivi nell'adeguare la propria legislazione. Noi, per esempio, siamo stati un po' deboli: solo nel 2011 abbiamo avuto i casi Savina Caylyn e Rosalia D'Amato. Se la mobilitazione del Battaglione San Marco fosse scattata subito, avremmo risparmiato ai nostri marittimi e ai familiari tutti questi mesi di angoscia. Ma anche qui bisogna chiarire: quando c'è un abbordaggio bisogna intervenire nel giro di poche ore. Impedire ai pirati di raggiungere le loro tortughe inespugnabili, dove minano subito le unità sequestrate, rendendo rischiosissimo un eventuale attacco».

La situazione cambierà?

«Certo, con il pattugliamento delle navi i pirati saranno costretti a farsi i loro calcoli. Ma ho idea che la guerra si farà ancora più cruenta. Con il crescere dei profitti le flotte corsare si sono potenziate: ora possono attaccare navi anche in pieno Oceano. L'India l'ha capito e ha adottato la linea dello scontro frontale, ordinando i bombardamenti a vista. E il livello di crudeltà è destinato a crescere: fino a qualche anno fa, gli ostaggi non venivano sfiorati. Ora, purtroppo, la tortura è diventata norma, come penso potranno confermare i marittimi della Savina Caylyn».

zie anche alla mediazione del nuovo inquilino della Farnesina, Giulio Terzi, che ha agito di concerto con il Ministero della Difesa. Alla fine, però, sarebbe risultato determinante l'incontro «a metà strada» tra pirati e negoziatori sulla cifra del riscatto, anche se ufficialmente nessuno lo ammetterà mai.

Uno spiraglio si era aperto un mese fa, quando l'altra unità italiana nelle mani dei pirati, la «Rosalia D'Amato», abbordata nel mese di aprile, era stata liberata. Anche in quel caso, ci sarebbe stato il pagamento di un riscatto. Nelle mani dei pirati somali restano altre 200 persone, sottolineano i responsabili della missione navale antipirateria dell'Ue, Atlanta, che definiscono la situazione «una tragedia umanitaria». «Ci sono 199 uomini e una donna attualmente ostaggio delle bande di pirati in Somalia», si legge in una nota dell'organizzazione. Dall'inizio della missione, a dicembre del 2008, sono stati complessivamente presi in ostaggio 2.317 marinai, rimasti in ostaggio mediamente cinque mesi, 19 mesi in casi record. Almeno 60 di loro sono morti, mentre altri «hanno subito torture e sono stati vittime di abusi».