

# EUSAIR sta per The EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region.

La strategia dell'UE per la regione dell'Adriatico (*Jadransko more, Deti Adriatik*) e dello Ionio (Ιόνιο Πέλαγος, *Deti Jonë*) (EUSAIR) è una strategia macroregionale adottata dalla **Commissione europea** e approvata dal **Consiglio europeo** nel 2014. La strategia è stata sviluppata congiuntamente dalla Commissione, insieme con i paesi adriatico-ionici interessati, al fine di affrontare le sfide comuni insieme. La strategia mira a creare sinergie e favorire il coordinamento tra tutti i territori della regione adriatico-ionica.

**EUSAIR non prevede finanziamenti**, ma vuole sviluppare una più stretta **cooperazione** e la connettività di tutta la regione!

La strategia dell'UE per la regione adriatico- ionica, approvata nel mese di ottobre 2014 dal Consiglio europeo, è **la terza strategia** macro-regionale dell'UE dopo la strategia per la regione del Mar **Baltico** (2009: Svezia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia) e la strategia dell'UE per la regione del **Danubio** (2011: Germania, Austria, Ungheria, Repubblica ceca, Repubblica slovacca, Slovenia, Bulgaria, Romania, Croazia, + cinque paesi non UE: Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Ucraina, Moldavia).

L'EUSAIR copre otto paesi: quattro Stati membri dell'UE (Croazia, Grecia, Italia, Slovenia) e quattro paesi non UE (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia).

- **Slovenia:** repubblica parlamentare, sup: 20.273 Km<sup>2</sup> . Pop: 2.063.000 ab. Moneta: Euro. Reddito pro capite: 29.900 \$ (39° posto). Lingua: sloveno, italiano (Ankarano, Capodistria, Isola d'Istria e Pirano), ungherese.
- **Croazia:** repubblica parlamentare, sup: 56.594 Km<sup>2</sup>. Pop: 4.200.000 ab. Moneta: Kuna croata. Reddito pro capite: 17.700 \$ (57° posto) Lingua: croato (alfabeto latino).
- **Serbia:** repubblica. Sup: 88.361 Km<sup>2</sup>. Pop: 7.600.000 ab. Moneta: Dinaro serbo. Reddito pro capite: \$ 10.700 (84° posto) Lingua: serbo, molto simile al croato, ma scritto in cirillico.
- **Montenegro:** repubblica parlamentare, sup: 13.812 Km<sup>2</sup> . Pop: 680.000 ab. Moneta: Euro. Reddito pro capite: \$ 11.610 \$ (82° posto). Lingua: serbo e montenegrino.
- **Bosnia-Erzegovina:** repubblica parlamentare federale. Sup: 51.209. Pop: 3.800.000 ab. Moneta: marco bosniaco (cambio fisso con Euro). Reddito pro capite: 4,500 \$ (104° posto). Lingua: bosniaco, serbo, croato.
- **Grecia:** repubblica parlamentare, sup: 131.940 Km<sup>2</sup> . Pop: 10.900.000 ab. Moneta: Euro. Reddito pro capite: \$ 24.000 (42° posto). Lingua: greco.
- **Albania:** repubblica. Sup: 28.748 Km<sup>2</sup>. Pop: 2.900.000 ab. Moneta: Lek albanese. Reddito pro capite: \$ 8.000 (100° posto) Lingua: albanese.
- **Italia:** repubblica. Sup:301.340 Km<sup>2</sup>. Pop: 60.592.548. moneta: euro. Reddito pro capite: 35.700 \$ (35° posto). Lingua: italiano.

# Contesto e obiettivo

Nel dicembre 2012, il Consiglio europeo ha chiesto formalmente alla Commissione europea di preparare una strategia dell'UE per la regione dell'Adriatico e dello Ionio (EUSAIR) entro la fine del 2014. L'obiettivo generale dell'EUSAIR è quello di promuovere la **prosperità economica e sociale e la crescita della regione** migliorando la sua **attrattiva**, la **competitività** e la **connettività**. La strategia dovrebbe inoltre svolgere un ruolo importante nel promuovere **l'integrazione europea dei Balcani occidentali**.

Con quattro membri UE e quattro i paesi extra-UE, infatti la strategia contribuirà anche all'ulteriore integrazione dei Balcani occidentali, offrendo la possibilità di lavorare al fianco di vicini su settori di interesse comune.

- **Dalla storia comune, dalla volontà di condivisione dei problemi e delle prospettive**, prende quindi forma il disegno della Macroregione Adriatico-Ionica, sulla base di quanto già avvenuto nell'ambito dell'Unione Europea a iniziativa di 8 Paesi che si affacciano sul Mar Baltico e dai Paesi danubiani (9 membri UE e 5 esterni alla UE).
- I Paesi rivieraschi del bacino Adriatico-Ionico ambiscono alla realizzazione di questo progetto che **non tende a moltiplicare le partizioni amministrative**, dunque **non va verso l'istituzione di un nuovo organismo** né tantomeno verso un livello sovraordinato a quello delle regioni, bensì verso la focalizzazione di una **strategia condivisa, inclusiva e competitiva**.

- La macroregione dunque quale **area funzionale**, perché proprio l'adozione di un approccio funzionale dà luogo a possibili geometrie variabili nella definizione della scala delle macroregioni e induce a un livello di governance **collocato tra quello nazionale e la comunità sopranazionale**.
- Non si può inoltre trascurare **la condizione di frontiera** avanzata dell'Unione Europea che è propria della regione adriatica e che la pone al centro delle politiche di cooperazione territoriale. Con ciò l'Adriatico può costituire **un vero ponte**, un modello per l'Europa del futuro se solo si considera che la Macroregione comprende anche Paesi non membri dell'Unione, di cui si vuol favorire il processo inclusivo e il conseguente ampliamento della UE.

- È abbastanza chiaro quanto il riconoscimento della Macroregione Adriatico-Ionica ponga l'accento sull'adozione di un **modello bottom-up**, sufficientemente idoneo a scongiurare il rischio, sempre in agguato di rinazionalizzare le politiche. Una prova in tal senso può essere rintracciata proprio nel sostegno alla proposta che è giunto dalle Regioni — e, in primis, dalla **Regione Marche** con un ruolo di capofila — nonché quello che proviene dalle reti: di città; delle **università; delle Camere di Commercio**, ecc. Un apporto, in questo specifico caso, molto più evidente rispetto al ruolo giocato invece dai governi centrali nel processo di creazione della macroregione del Baltico.
- Meglio si comprende come i settori operativi prioritari siano la preservazione **dell'ambiente**, il miglioramento dell'accessibilità e delle comunicazioni (**autostrade del mare, pesca, sicurezza della navigazione e dei porti**), lo sviluppo economico, con un chiaro riferimento alle scelte operate dalla Commissione Europea nell'ambito delle politiche settoriali. In tale direzione la Macroregione può diventare uno strumento efficace per la **gestione integrata delle politiche** a forte radicamento territoriale, come nel caso di **quelle agricole, rurali, turistiche**.

- In questo contesto **l'Italia intrattiene relazioni privilegiate con i paesi Balcanici** con un intensificarsi degli scambi. Che si tratti di un legame peculiare è fuor di dubbio: esso passa anche attraverso l'enfatizzazione delle diverse condizioni sociali e occupazionali, talora premendo sugli elementi di debolezza della controparte. Lo si può leggere nei processi **di delocalizzazione produttiva** che spesso si sono rivelati di vitale importanza per consentire alle imprese italiane di **mantenere la propria competitività** in un momento di crisi.
- Nell'insieme dei rapporti multilivello tra Unione Europea e quadrante Adriatico si colloca la politica di coesione 2014-2020 : Cooperazione Territoriale Europea (CTE) 2007-2013 finanziata dal FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e articolata in **transfrontaliera, transnazionale e interregionale**.
- La programmazione comunitaria 2014-2020 vede confermato il programma di cooperazione interregionale, la cui area di cooperazione includerà le regioni di tutti 28 gli Stati membri oltre che Svizzera e Norvegia.

- Il programma è sostenuto dal **Fondo Europeo di Sviluppo Regionale** (FESR) e non finanzia grandi progetti o infrastrutture, ma è principalmente rivolto a favorire lo **scambio di esperienze, conoscenze** e buone pratiche tra i diversi soggetti coinvolti e sarà incentrato su quattro obiettivi tematici:
- Allo stato attuale gli Stati membri hanno elaborato una bozza di Programma Operativo, incentrato sui seguenti obiettivi tematici:
- Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione
- **Promuovere la competitività delle PMI (piccole e medie imprese)**
- Sostenere la transizione verso **un'economia a basse emissioni di carbonio** in tutti i settori
- Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse

- È senz'altro merito del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio aver messo nella giusta luce l'entità del **saldo della bilancia commerciale del nostro Paese**, che ha visto **alcune flessioni delle esportazioni dall'Italia** verso gli altri membri della Macroregione, soprattutto nei comparti mineralogico, dei servizi di informazione e comunicazione e ancor più delle attività professionali, scientifiche e tecniche mentre sono cresciute le **attività legate al loisir (tempo libero)**. Certo in un confronto pluriennale i tassi di variazione ritrovano una qualche stabilità e ciò vale, in parte, anche per le attività manifatturiere, particolarmente importanti nel conteso marchigiano.
- D'altro canto, bisogna pure ricordare che il livello di sviluppo economico di partenza appare in misura considerevole **non omogeneo tra le diverse aree** che si riconoscono nella logica della Macroregione. Un dato di fatto che influisce significativamente sui loro percorsi di crescita, i quali **appaiono naturalmente più intensi nei Paesi impegnati a colmare il ritardo iniziale**.

- Ne emerge una forte interconnessione tra Croazia, Slovenia, Serbia, Bosnia Erzegovina e Montenegro: **per ciascuno di questi Paesi, gli altri del gruppo sono tra i primi dieci destinatari delle esportazioni. L'Italia è un partner fondamentale per tutti** mentre invece le operazioni greche si concentrano verso il nostro Paese.
- Una certa stabilizzazione sembra rintracciarsi nel comparto turistico considerando che nel **2015 oltre 100 milioni di turisti** sono entrati in uno Stato della Macroregione Adriatico-Ionica e che si evidenzia un andamento sostanzialmente positivo. In questo ordine dimensionale emergono tuttavia le varie posizioni e, per molti Paesi dell'area, **i movimenti con gli altri membri della macroregione arrivano a coprire quote di assoluto rilievo: oltre un quarto per la Croazia, il 30% per la Slovenia, il 40% per la Serbia, e addirittura il 50% per la Bosnia Erzegovina e il Montenegro;** ciò non vale per l'Italia e, in misura minore, per la Grecia.

L'EUSAIR è costruito su quattro pilastri tematici:

1. Crescita blu
2. Collegamento della regione (le reti dei trasporti e dell'energia)
3. Qualità ambientale
4. Turismo sostenibile

- "Crescita blu": questo pilastro è inteso a guidare la **crescita innovativa in campo marittimo** e marino nella regione promuovendo lo sviluppo economico sostenibile, l'occupazione e le opportunità commerciali nell'economia blu.
- Valuta le esigenze e il potenziale delle attività legate al mare e definisce un quadro per il coordinamento degli sforzi da parte di tutte le parti interessate del settore marittimo per promuovere:
  1. **un'economia marittima prospera che generi crescita e occupazione**
  2. **un ambiente marino più sano**
  3. **uno spazio marittimo più sicuro e protetto**
  4. **attività di pesca sostenibili e più responsabili.**

- **2) collegare la regione** (reti energetiche e dei trasporti): questo pilastro punta a migliorare la connettività dei **trasporti e delle reti energetiche** nella regione e con il resto d'Europa
- Miglioramento del **sistema di comunicazione** obbligatoria delle navi nell'Adriatico (**ADRIREP**)
- Miglioramento dell'**accessibilità** delle zone costiere e delle isole vicine
- **Rimozione degli ostacoli agli investimenti** transfrontalieri nelle reti energetiche

# ADRIREP (adriatic reporting = segnalazione system)

## **ORGANIZZAZIONE DEL TRAFFICO NELLA PARTE MERIDIONALE DEL MAR ADRIATICO.**

Data/ora, nave, nazionalità, lunghezza e pescaggio, dislocamento e stazza lorda, posizione attuale, velocità e rotta, ora prevista di arrivo, numero dei membri dell'equipaggio, informazioni sul carico e sulle persone trasportate, ecc.

- **3) qualità ambientale:** questo pilastro affronta il tema della qualità dell'ambiente attraverso il miglioramento della cooperazione a livello di regione.
- Scambio delle pratiche ottimali tra le autorità di **gestione tramite la rete di aree protette dell'Adriatico (AdriaPAN)**
- Sulla base del progetto CleanSea (pulire i mari), ulteriore sviluppo di misure per una gestione efficace sotto il profilo dei costi e di opzioni strategiche per **mantenere puliti, sani e produttivi i mari europei**

- **AdriaPAN**, il Network delle Aree Protette costiere e marine del Mar Adriatico, è un'iniziativa bottom-up (dal basso) che ha preso avvio **da due aree marine protette italiane, Miramare e Torre del Cerrano.**

L'obiettivo principale del network sta nel facilitare i contatti tra aree protette, in modo da portarne al massimo l'efficacia gestionale e la capacità progettuale in partenariato.

La "**Carta di Cerrano**" (fra Silvi e Pineto) è il documento fondativo di AdriaPAN. Inizialmente sottoscritto da 10 Aree Protette italiane, marine e costiere, oggi il numero dei membri effettivi è notevolmente aumentato e conta oltre 40 aree protette di tutti i paesi bagnati dall'Adriatico e più di 30 organizzazioni associate (istituzioni, NGO, Imprese, etc.) tutte interessate a collaborare alle iniziative di **AdriaPAN.**



Torre di Cerrano a Pineto (TE)

- **4) turismo sostenibile**
- Facilitazione dell'accesso ai finanziamenti per le start-up nel settore del turismo.
- L'obiettivo di questo pilastro è **sviluppare** appieno le potenzialità della regione in termini di **turismo innovativo, sostenibile, responsabile e di qualità.**

- Gli obiettivi specifici di questo pilastro sono:
  - **La diversificazione dei prodotti e dei servizi turistici** della macroregione e l'affrontare insieme la stagionalità dell'entroterra, la domanda di turismo costiero e marittimo.
  - **Migliorare la qualità** e l'innovazione dell'offerta turistica e migliorare le capacità di turismo sostenibile e responsabile degli attori del turismo.
- Per raggiungere gli obiettivi di cui sopra il pilastro si concentrerà su due temi:
  - **Argomento 1 – Diversificare l' offerta turistica (prodotti e servizi)**
  - **Argomento 2 - Gestione turismo sostenibile e responsabile (Innovazione e qualità)**

- Sergio Anselmi (museo di storia della mezzadria a Senigallia)
- Le società preindustriali erano società prevalentemente **terrestri** e la loro economia si basava quasi totalmente su agricoltura e allevamento. In Italia fino a tutto il Medioevo, rispetto all'agricoltura, **la pesca** è rimasta a lungo una attività sussidiaria: nelle Marche le prime piccole comunità di pescatori si formano soltanto nel corso dell'età moderna e dopo aver faticosamente addomesticato la costa. La fascia costiera, anche quella adriatica, resta a lungo disabitata perché spesso resa **malsana** da paludi e acque stagnanti e facilmente attaccabile dall'esterno (**pirati**). Nel passato sono stati studiati più i commerci e in particolare gli scambi **su lunga distanza**, i commerci internazionali e le grandi marinerie, più che la pesca e il piccolo cabotaggio. Ruolo pionieristico svolto da Sergio Anselmi. Il primo articolo di Anselmi sul piccolo cabotaggio in Adriatico è del 1978. Il Viaggio nel mondo della pesca è del 1990. Ma la produzione di Anselmi sui rapporti delle Marche con il mare è davvero massiccia ed è proseguita intensamente anche dopo il 1991, quando venne pubblicato il volume significativamente intitolato "Adriatico", una raccolta di contributi che ancora oggi restano fondamentali per chi voglia affrontare il tema dell'identità marittima delle Marche.

- Un piccolo Mediterraneo
- Se i mari nel passato sono stati spesso poli di attrazione e di **acculturazione**, l'Adriatico è certamente un polo di questo tipo. In un momento storico nel quale, come è noto, era più facile e più sicuro solcare i mari che superare le montagne, il piccolo Adriatico anziché dividere (come sono soliti pensare i nostri contemporanei, figli dell'automobile) è stato un mare che ha unito. All'interno dell'area adriatica gli scambi erano molto intensi e la circolazione delle conoscenze a volte era così rapida che di fronte a una innovazione diventava difficile dire se era stata elaborata sul posto o importata dall'esterno. Che l'Adriatico sia stato un mare capace di unire più che di dividere lo si comprende facilmente se solo si pone mente alle sue modeste dimensioni: in media meno di duecento chilometri di larghezza, tanto che se, abbandonando la navigazione sotto costa, si voleva attraversarlo ci si riusciva in non molte ore. Non meraviglia perciò che l'Adriatico sia stato anche definito un piccolo Mediterraneo o che Fernand Braudel, con una immagine di grande fascino, lo abbia paragonato a una **pianura liquida** circondata da monti (monti popolosi, però, abitati da popolazioni colte e urbanizzate e portatrici di una grande civiltà). Dal punto di vista storico, negli ultimi due millenni l'Adriatico ha attraversato diverse fasi: da mare romano si è trasformato in mare bizantino; poi è divenuto un mare veneziano, anche se il predominio di Venezia non ha significato l'assenza di altre importanti città (basti pensare a Ragusa, Bari, Ancona), tanto che nel basso Medioevo l'Adriatico potrebbe essere definito anche "**un mare di città**". Infine è divenuto un mare di Stati e sarà proprio quest'ultima vicenda, determinatasi tra Otto e Novecento a modificare profondamente i caratteri (e le peculiarità) emersi nel millennio precedente. La definitiva rottura dell'unità adriatica viene sancita dalla seconda guerra mondiale, al termine della quale l'Europa si trovò divisa in due mondi contrapposti, con la cosiddetta "cortina di ferro" che scendendo dal Baltico separava il blocco orientale da quello occidentale, giungendo a tagliare anche l'Adriatico.

- Prima del Mille, non solo Venezia, ma tutte le comunità e le regioni che vi si affacciano approfittano del fatto che l'Adriatico è il luogo in cui si incontrano i sistemi economici emersi dopo il crollo dell'impero romano: **in particolare è il punto di incontro del mondo bizantino prima con i regni romano-barbarici, poi con il mondo franco.** È stato detto più volte che **l'Italia nel Medioevo riesce a svilupparsi proprio grazie alla sua posizione strategica.** Se ciò è vero per la penisola italiana, è tanto più vero per le civiltà che si affacciano su un mare come quello Adriatico, che è posto al crocevia tra Oriente e Occidente.
- **Da mare bizantino a "golfo di Venezia"**
- Intorno al Mille, dopo la decadenza di Ravenna, Venezia incomincia ad emergere come dominatrice nei commerci di un mare, che ben presto considererà come "suo golfo".

- Pirati nell'Adriatico.
- Secondo una distinzione operata già da Fernand Braudel, **la differenza tra pirati e corsari** è chiara sul piano giuridico: la pirateria è un'attività illecita; "la corsa, invece, è guerra lecita, resa tale da una dichiarazione formale di guerra, o da lettere patenti, da passaporti, commissioni, istruzioni". Esiste una netta distinzione, almeno in teoria, fra pirati e corsari, anche se in concreto non è sempre facile applicarla. Corsaro è colui che opera con l'autorizzazione o addirittura in nome e per conto di uno stato, svolgendo perciò un'attività del tutto legale, sotto il profilo non solo del diritto interno ma anche di quello internazionale. Pirata è invece colui che esercita la stessa rischiosa attività del corsaro — **assaltare navi e catturare uomini e merci, perfino con sbarchi a terra** — senza autorizzazione, senza osservare alcuna norma né rispettare limitazioni, non esitando ad attaccare imbarcazioni e naviganti di stati amici; il pirata è dunque letteralmente un fuorilegge.
- Un fenomeno antico
- Ereditata dall'antichità o addirittura "vecchia quanto la storia", secondo Braudel, in Adriatico la pirateria è sempre esistita. Insistendo su questo concetto, Sergio Anselmi scrive che "la pirateria è antica quanto la navigazione". Nel convegno tenutosi a San Benedetto del Tronto nel novembre 1998 sul tema "Navi, corsari, pirati e schiavi in Adriatico", Stefano Medas, affrontando in una relazione il tema delle origini della pirateria adriatica, ha affermato che la documentazione storica con esplicito **riferimento alla pirateria illirica permette di risalire almeno al quarto secolo avanti Cristo**. La nave raffigurata nella **stele meglio conservata di Novilara** (a sud di Pesaro), quelle incise nei resti delle armature in bronzo appartenenti a due guerrieri bosniaci e il modellino in legno di **un piccolo scafo rinvenuto nella tomba villanoviana (resti di una necropoli presso Bologna) di Verucchio (a nord di San Marino)**, tutti **risalenti al settimo secolo avanti Cristo**, fanno pensare a un'origine ancora più antica. Si tratta infatti di imbarcazioni agili e veloci che, secondo l'analisi di Medas, erano adatte sia per il trasporto rapido, sia per azioni di abbordaggio e rapina in mare, sia per la navigazione in acque molto basse.

Stefano Tramonti ha scritto sulla pirateria illirica o, meglio, sulla pirateria delle varie popolazioni di stirpe illirica: "istri, liburni, giapidi, dalmati, ardiei, daorsi"; Tramonti afferma che la pirateria praticata dalle popolazioni della costa orientale dell'Adriatico "si presenta veramente come un fenomeno strutturale di lunga durata"; lo confermano le difficoltà incontrate dai commerci etruschi, le iniziative prese dai siracusani nel quarto secolo per rendere più sicura la navigazione delle loro navi in Adriatico e infine, nei secoli successivi, le durissime e continue misure prese da Roma per sradicare la pirateria illirica; ma lo confermano anche "le difficoltà che essa arrecò ai traffici adriatici lungo tutto il Medioevo e l'età moderna, ostacolando in modo particolare i commerci veneziani". Venezia dovrà impegnarsi a lungo contro la pirateria adriatica, tanto che una delle motivazioni più importanti addotte per giustificare la sua autorità nel "Golfo" è proprio l'impegno profuso per estirpare i covi di pirati ancora presenti nelle coste della Dalmazia. La caduta di Bisanzio segna una svolta anche per la storia della pirateria adriatica. Nel 1453 i Turchi avevano già occupato parte della penisola balcanica, ma dopo la conquista dell'antica Costantinopoli, con la presa di Valona, passata sotto il loro controllo nel 1479, i turchi si affacciano in Adriatico. Da Valona nel 1480 parte l'attacco a Otranto.

- La conquista della città pugliese (Otranto) e il **massacro dei suoi abitanti sono la definitiva conferma delle capacità offensive dei Turchi** e poco conta che Otranto sia riconquistata dopo qualche mese: da quel momento nei centri della costa adriatica si vive nel timore di un imminente attacco ottomano e **l'Adriatico diventa la vera frontiera fra due civiltà contrapposte: Islam e Cristianità**. L'ingresso dei turchi nel Golfo di Venezia modifica radicalmente anche la storia della pirateria adriatica. Talvolta le navi dei corsari giungono anche dalla costa dell'Africa settentrionale o meglio dai porti barbareschi, ma **in genere è Valona la base di partenza delle "fuste turchesche"** che attaccano sia le navi cariche di merci, sia le imbarcazioni dei pescatori e i centri costieri meno protetti.
- Alla guerra di corsa si dedicano non solo i pirati turchi di Valona (Albania), ma **anche i dulcignotti (i marinai di Dulcigno, città sul mare del Montenegro) e i barbareschi, provenienti dalle coste africane del Mediterraneo occidentale**. Per comprendere meglio le ragioni di quest'ultima presenza occorre tener presente il contesto più generale delle vicende mediterranee tra Quattro e Cinquecento.

- Turchi e barbareschi
- **Nel 1492** con la caduta del regno di Granada la corona di Spagna, unificata dopo il matrimonio di Ferdinando d'Aragona con Isabella di Castiglia, controlla l'intera penisola iberica. Temendo la riscossa dei musulmani espulsi da Granada, **gli spagnoli occupano Orano (Algeria) , Bugia (Algeria) e nel 1510 Tripoli, costringendo a sottomettersi anche Algeri.** Risposta ottomana: insediamenti sulle coste magrebine. **Khair el Din (Barbarossa) conquista Algeri e si dichiara vassallo dell'Impero ottomano.**
- Incursioni Marche
- Le incursioni sulla costa occidentale dell'Adriatico furono numerosissime e sarebbe impossibile elencarle tutte. È bene limitarsi perciò alla sola costa marchigiana. Il primo vero sbarco si era avuto nel **1479 quando venne assaltato il castello di Grottammare. Nel 1485 i pirati attaccano Mondolfo, Montemarciano e Marzocca,** facendo numerosi prigionieri. Nel **1488 un gran numero di pirati devasta le campagne di Senigallia** e prende parecchi contadini, ma non riesce a entrare in città. Un attacco in grande stile si segnala nel **1518, quando vengono assalite prima Porto Recanati e Senigallia, poi Portonovo e Poggio di Ancona. Nel 1562 vengono attaccate ancora Porto Recanati, Loreto e, quattro anno dopo, Cervia, Rimini e Senigallia.**

- In una delle fasi più acute della pirateria adriatica, cioè i decenni a cavallo della metà del Cinquecento, la paura del "turco" si diffonde in tutti i centri costieri dell'Adriatico; la paura è tale che quando **nel 1562 vengono intercettate due fuste corsare ci si comporta con incredibile ferocia: l'equipaggio della prima fusta, sbarcato poco a sud del Conero, viene sterminato dai contadini "incrudeliti contro di loro per i danni ricevuti"; l'altra fusta viene invece presa al largo del Conero e portata nel porto di Ancona "con tutte le teste de turchi" in mostra. Altrettanto accadrà a Senigallia nel 1587, quando i turchi, costretti a prendere terra presso la torre feltresca, vengono catturati e linciati dagli abitanti del luogo. Nel secolo seguente in due nuove grandi incursioni nel contado di Senigallia vengono fatti 74 prigionieri nel 1658 e altri 44 nel 1670. Un attacco, ma senza prigionieri, si avrà nel 1712, mentre sono una cinquantina i pescatori catturati nelle acque di Senigallia nel 1715 e varie decine quelli presi nel 1803 tra San Benedetto del Tronto e Giulianova. L'ultima grande incursione si ha nel 1815, quando vengono catturati circa 300 marchigiani: 84 a Senigallia, 38 a San Benedetto del Tronto, 55 a Porto Recanati (forse presi in tre diversi attacchi), parecchi altri a Pesaro. Tutti i prigionieri vengono ridotti in schiavitù; i più giovani e forti saranno utilizzati come rematori, mentre gli altri, soprattutto se benestanti, saranno avviati al mercato degli schiavi.**

- Schiavitù atlantica e schiavitù mediterranea
- Siamo soliti associare la parola schiavitù alla cosiddetta "tratta degli schiavi", il grande flusso di uomini e donne che dagli inizi dell'età moderna fino all'Ottocento muove **dall'Africa verso le Americhe**. Esiste invece un grande commercio degli schiavi che per buona parte dello stesso arco temporale investe anche il Mediterraneo, seppure con caratteri e con numeri diversi. Nella storia della pirateria mediterranea, la fase più acuta, quella cinquecentesca, viene spesso definita la **fase eroica**. Questa fase si può collocare fra 1520 e 1580. Dopo la tregua fra spagnoli e ottomani stipulata nel 1581 la guerra di corsa è costretta a cambiare natura. **La nuova schiavitù del Mediterraneo aveva una chiara legittimazione ideologica: "da un lato come dall'altro era ammesso che si potesse legittimamente asservire l'infedele"**. Alla fase eroica segue **una fase mercantile**, nella quale alle motivazioni religiose o più genericamente ideologiche si aggiungono e progressivamente si sostituiscono motivazioni in prevalenza economiche. **La guerra di corsa, insomma, diventa un affare che può assicurare grandi profitti, anche se con notevoli rischi**. Sulla lunga durata della schiavitù mediterranea, oltre all'ostilità permanente fra le due civiltà insediate sulle rive del "grande mare", certamente influirono anche le difficoltà di reclutamento dei rematori emerse agli inizi dell'età moderna. Fino al Settecento nel Mediterraneo gli strumenti di guerra più efficienti **furono la galea veneziana e la fusta turca: entrambe nei combattimenti avevano la propulsione principale a remi e quella ausiliaria a vela**.

- Fino a che ai remi vi furono uomini liberi, anche i rematori, al momento dell'arrembaggio, partecipavano all'attacco; poi, quando in mancanza di volontari **si fece sempre più ricorso ai forzati** (i galeotti), i rematori erano incatenati ai banchi. In un'epoca in cui alla propulsione velica doveva necessariamente aggiungersi quella a remi, il reclutamento dei rematori divenne una delle maggiori preoccupazioni delle principali marinerie mediterranee. Dal Cinquecento, nelle navi da guerra sia delle flotte cristiane che di quelle turche, il problema fu in gran parte risolto appunto con ricorso agli schiavi.
- È difficile delineare con una precisione le dimensioni complessive di un fenomeno che nel Mediterraneo coinvolse tra fine Quattrocento e primi decenni dell'Ottocento, da una parte e dall'altra, un enorme numero di uomini. Quando uno dei maggiori esperti dell'argomento, Salvatore Bono, ha voluto tentare una valutazione "ipotetica ma prudente", ha indicato **la cifra di "tre o quattro milioni di persone"**. Si è quindi di fronte a un fenomeno che raggiunse **circa la metà della cifra ipotizzata per la tratta atlantica**, ma che ebbe comunque grandi dimensioni, in genere non rilevate o non sufficientemente sottolineate dalla storiografia.

- **Il riscatto degli schiavi**
- Una volta catturati, i prigionieri dovevano sottostare **alla quarantena**, per verificare che non avessero malattie epidemiche; ma non appena terminato tale periodo, venivano avviati ai luoghi dove erano messi in vendita in aste pubbliche. Nel Mediterraneo di età moderna vi erano dei **porti che vivevano in gran parte dei proventi derivanti dal commercio degli schiavi. I principali centri musulmani erano Algeri, Tripoli, Tunisi e Biserta; quelli cristiani erano soprattutto Malta, Marsiglia e Livorno.** In queste città il numero degli schiavi (comprendendovi i forzati messi al remo sulle galere e gli "schiavi di terra") poteva equiparare quello della popolazione locale. **Nei periodi passati a terra (gran parte dell'inverno e tra un imbarco e l'altro), i rematori erano addetti ad altre mansioni**, in genere nei cantieri navali e in altre attività non agricole, ma anche nei campi o negli orti; vivevano allora in zone loro riservate, dette bagni, ricavate in aree marginali della città e dotate di negozi e luoghi di mercato. **Nei bagni vi erano anche degli spazi destinati al culto: come nel bagno di Livorno vi era una moschea, nel bagno di Algeri (e in quello di Costantinopoli) vi era una cappella cristiana.** Lo schiavo veniva venduto come una cosa, ma studi recenti hanno insistito sulla sua natura ambigua; sul piano giuridico religioso, infatti, lo schiavo ha una natura mista: **non è pienamente né una cosa, né una persona**

- Se a prima vista è, come tutte le cose, sottomesso alle norme che regolano il diritto di proprietà, egli però talvolta **viene trattato come persona: la madre non può essere venduta separatamente dai figli, la schiava non può essere spinta alla prostituzione, né si può impedirne le nozze; lo schiavo, infine, può appellarsi al giudice per i maltrattamenti subiti e soprattutto può guadagnare la somma necessaria al proprio riscatto.** Nelle vendite all'incanto il prezzo degli schiavi variava in rapporto all'età e alle condizioni fisiche, in particolare forza e bellezza, ma influivano anche altri fattori; in genere era più alto il valore delle donne sia perché erano più rare, sia perché potevano essere utilizzate **come nutrici**; ovviamente si abbassava il valore di coloro che, per una qualche infermità, erano inadatti al remo o a lavori pesanti, ma in tal caso subentrava un'altra valutazione, quella del possibile riscatto. Gli schiavi infatti erano venduti in appositi mercati, ma potevano essere anche riscattati.
- Del riscatto si occupavano, oltre a una vasta rete di intermediari specializzati mossi dalla possibilità di realizzare alti profitti, anche molti religiosi, varie confraternite e alcune istituzioni sorte appositamente. Nella Penisola italiana la più importante era **l'opera pia del Riscatto a favore della popolazione dello Stato della Chiesa; era stata istituita nel maggio 1581 da papa Gregorio XIII** che ne aveva affidato la gestione **all'Arciconfraternita romana del Gonfalone**. Queste istituzioni raccoglievano fondi e si adoperavano concretamente per il riscatto, mandando loro rappresentanti nelle città già richiamate o nei centri dove erano segnalati gli schiavi da riscattare. In Adriatico un ruolo intermediario, anche in questo settore, veniva ricoperto dai ragusei, ma molto attivi erano i mercanti ebrei che spesso già nel mondo del commercio svolgevano la funzione di esperti sensali.

L'Arciconfraternita del Gonfalone di Roma periodicamente dava conto dell'attività svolta, facendo affiggere dei manifesti nei quali venivano elencati gli schiavi riscattati; **in uno di questi manifesti, redatto nel 1671, sono elencati 72 riscattati; 31 di essi erano marchigiani, in gran parte senigalliesi che erano stati catturati dai corsari di Dulcigno.** Ovviamente i più impegnati nella raccolta dei fondi necessari per il riscatto erano i familiari del rapito ma, nel caso di pescatori e marinai, partecipavano anche i padroni delle imbarcazioni. Spesso venivano coinvolte anche le istituzioni locali: nel 1673, mancando ricchi benefattori, alcuni pescatori di Senigallia, prigionieri a Dulcigno, ottengono che il Comune prenda in prestito 300 scudi per pagare il loro riscatto, in cambio si impegnano a versare metà di quanto da loro pescato ogni giorno, fino alla completa restituzione dei 300 scudi. Proprio le vicende legate alle procedure del riscatto fanno meglio comprendere quanto si è detto sulla natura mista (cosa e nello stesso tempo persona) dello schiavo: se, in base a un accordo con il suo padrone, ottiene di poter guadagnare il denaro necessario alla propria liberazione, egli ha diritto a una maggiore mobilità ed è autorizzato a svolgere piccoli **lavori retribuiti**. Non solo. Sulla base di precise garanzie (un mercante del luogo o un parente anch'egli catturato), agli schiavi si concede persino la libertà di tornare in patria per raccogliere il denaro pattuito per il riscatto. E la somma viene inviata entro il tempo concordato, perché sono rarissimi gli schiavi che non rispettano la loro parola d'onore.

- Convertiti e rinnegati
- Come ha scritto Giovanna Fiume, la storia della guerra di corsa "mostra con evidenza la permeabilità delle frontiere", sia quelle geopolitiche, sia quelle religiose. A livello geopolitico è evidente che, come avviene grazie ai commerci, anche la guerra di corsa contribuisce **a creare relazioni fra due mondi contrapposti**; ovviamente lo fa, non occorre insistervi, con costi umani talvolta insopportabili per migliaia di uomini e di donne, che, numerosissimi, reagiscono non solo con la fuga e la depressione, ma anche in modo violento: aggressioni, omicidi, sabotaggi, incendi dolosi, ribellioni, fino alla violenza su di sé con il suicidio. **La pratica del riscatto è quella che produce la più ampia rete di relazioni**, coinvolgendo sia un gran numero di intermediari economici, sia confraternite e opere pie specifiche, sia infine non pochi missionari, ai quali si permette di operare all'interno dei bagni dove vivono gli schiavi. A livello religioso le relazioni create dalla guerra di corsa sono evidenti nel caso dei convertiti o, se si preferisce, dei rinnegati. **Il rinnegato è, infatti, "un intermediario tra due culture" e "tra due mondi tanto differenti"**; in altre parole è quello che oggi si è soliti definire un mediatore culturale. È chiaro che, come ha scritto Giovanna Fiume, **le conversioni possono avere le più diverse motivazioni: "dalla conversione coatta, imposta da leggi di espulsione o da violenze fisiche, a quella volontaria, maturata e sofferta, alla adesione esteriore, opportunistica (per salvarsi la vita), simulata, per potersi vendicare di un nemico, fino a quella esibita sugli altari"**.

Proprio perché tante possono essere le motivazioni, è difficile interpretare la **conversione in chiave esclusivamente religiosa, escludendo altre chiavi, in particolare quelle sociologiche e culturali.** Non è neppure utilizzabile la semplice distinzione fra conversioni forzate e conversioni spontanee, perché oltre alle cosiddette conversioni "di prossimità", espressione di adattamento al nuovo contesto di vita, **esistono anche quelle individuali e di gruppo,** di convenienza, simulate, reiterate, incomplete. Resta il fatto che **proprio lo studio delle conversioni fa emergere non solo la permeabilità delle frontiere, ma l'esistenza di molteplici frontiere (geografiche, spaziali, religiose, simboliche e culturali) nelle quali "le separazioni, le ostilità e le contrapposizioni convivono con gli scambi, gli incroci, le relazioni".** In definitiva, la guerra di corsa e la schiavitù, che di essa è il frutto, dimostrano ancora una volta che la realtà storica è sempre più complessa di come la si descrive e sfugge agli schemi interpretativi nei quali gli uomini vorrebbero ingabbiarla, soprattutto quando si tratta degli schemi binari, oggi purtroppo tornati in voga: moderno-arcaico, sviluppato-arretrato, civile-incivile e, soprattutto, buono-cattivo. **Nella guerra di corsa non esistono civili e incivili o buoni e cattivi perché essa viene praticata allo stesso modo, cioè con le stesse tecniche, la stessa violenza e gli stessi comportamenti a livello interpersonale, sia dai cristiani che dai musulmani.** L'ultima grande incursione dei corsari barbareschi in Adriatico è quella del 1815. Nel Mediterraneo il fenomeno della guerra di corsa si esaurisce nel **1830 con la conquista francese di Algeri.**

**A cura dei professori Alberto Cingolani e Carlo Pongetti**