



Comando in Capo della Squadra Navale



*Indagine conoscitiva sullo stato di attuazione della normativa
sul contrasto della pirateria, con particolare riguardo alle
acque del Corno d' Africa e dell' Oceano Indiano
Audizione del Comandante in Capo della Squadra Navale
Ammiraglio di Squadra Giuseppe DE GIORGI,
Alla 4^a Commissione Difesa al Senato della Repubblica.
S.Rosa 18 Aprile 2012*

CINCPA



COMANDO IN CAPO DELLA SQUADRA NAVALE

ARGOMENTO: Indagine conoscitiva sullo stato di attuazione della normativa sul contrasto della pirateria, con particolare riguardo alle acque del Corno d'Africa e dell'Oceano Indiano - Audizione del Comandante in Capo della Squadra Navale, Ammiraglio di Squadra Giuseppe DE GIORGI, alla 4^a Commissione Difesa al Senato della Repubblica

1. Premessa.

[1] Sig. Presidente, Onorevoli Senatori, desidero innanzitutto ringraziare per la possibilità che mi viene offerta per illustrare un punto di situazione sull'attuazione della normativa relativa al contrasto della pirateria e alle azioni poste in essere dalla Marina Militare.

Nell'illustrare le attività antipirateria condotte è indispensabile inquadrare il fenomeno nel più ampio contesto della tutela e salvaguardia degli interessi economici della Nazione sul mare, ruolo fondamentale che la Marina Militare assolve quotidianamente, anche in tempo di pace, assicurando la presenza e la sorveglianza nelle acque internazionali nelle aree di primario interesse nazionale.

2. Introduzione.

[2] Lo scenario di riferimento è molto complesso e dinamico. La dipendenza dell'economia globale dal libero utilizzo delle vie di comunicazione via mare, la competizione in ambiente marittimo per le risorse energetiche, lo sfruttamento delle risorse naturali marine, il conflitto tra il regime convenzionale dell'alto mare e la tendenza alla territorializzazione delle superfici marine costituiscono fattori cruciali nell'assegnazione all'ambiente marittimo di un'elevata valenza per lo sviluppo economico, e quindi possibili cause di confronto politico-militare e giuridico in un contesto mondiale dove l'80% della popolazione vive in una fascia costiera profonda appena 200 km.

[3] Le principali rotte del commercio marittimo globale, lungo le quali si sviluppa la maggior parte dei traffici mondiali, sono condizionate da punti di transito obbligatori (stretti, canali, etc...) che rappresentano zone di assoluta importanza strategica influenzate da particolari aspetti geografici e di confini politici, morfologici e meteorologici.

Tali rotte collegano i luoghi dove sono presenti risorse naturali con le aree geografiche che le utilizzano. In particolare risulta evidente come i flussi di transito delle risorse energetiche siano vincolate ad elementi oggettivi quali le località di partenza dai paesi produttori, transito attraverso passaggi obbligati, conosciuti come *chokepoints*, e i porti di destinazione presso snodi principali di paesi consumatori.

[4] Non è secondario evidenziare che il 90% del commercio mondiale viaggia sul mare. Un'eventuale interruzione o turbative dei traffici lungo le rotte o in quei passaggi citati in

precedenza avrebbe un impatto notevole sul prezzo e sulle disponibilità delle materie trasportate, soprattutto quelle energetiche.

[5] Infatti attraverso il Canale di Suez, collegato allo stretto di Bab el Mandeb tramite il Mar Rosso, giungono in Mediterraneo le materie prime ed in particolare il petrolio, provenendo dal Golfo Persico.

[6] Per quanto riguarda specificatamente l'Italia, volendo inquadrare l'importanza economica del mare nel nostro "sistema Paese", è interessante analizzare i dati relativi alla ripartizione dei traffici relativi all'import/export per modalità di trasporto. Secondo al trasporto via mare (53,3%) è solo quello di trasferimento di materie prime e prodotti energetici via gasdotti ed oleodotti, anche sottomarini, ed elettrodotti (29,5%), con percentuali assai più contenute per il trasporto via strada (14,8%), via ferrovia (2,2%) o per via aerea (0,2%)¹.

[7] Ecco perché la pirateria, attività criminale caratterizzata da un elevato rapporto beneficio/costo, mina la stabilità di alcune regioni del mondo, segnatamente l'Oceano Indiano, il Golfo di Guinea e l'area dello stretto di Malacca, influenzando contemporaneamente lo sviluppo economico e il commercio mondiale.

L'aspetto più significativo è rappresentato dalle situazioni di emergenza che si possono verificare, a seguito di azioni condotte da gruppi organizzati di pirati, che possono contare su mezzi molto semplici, ma adatti allo scopo, usando tattiche di natura militare e realizzando profitti elevatissimi.

[8] L'effetto immediato che ha la pirateria sulle rotte battute dalle navi mercantili è lo spostamento delle linee di traffico. Se ci riferiamo all'area del Corno d'Africa, la pirateria ha già portato ad un iniziale spostamento delle linee di traffico commerciale marittimo per l'Europa dal Mar Rosso/Mediterraneo all'Oceano Atlantico, con la circumnavigazione dell'Africa. Considerata l'importanza dei porti italiani per il trasferimento delle merci verso il Nord Europa, qualora il fenomeno non dovesse essere debellato, il progressivo spostamento di rotte, con una conseguente anemizzazione dei traffici nel Mediterraneo e in Italia in particolare (attraverso i principali porti di Gioia Tauro, Genova, Livorno e Trieste), avrebbe un effetto devastante sulle prospettive di lavoro e di sviluppo economico dei nostri porti a favore dei porti Africani atlantici e del Nord Europa, con ripercussioni molto gravi sull'economia della Nazione. Ecco perché gli effetti della pirateria in Oceano Indiano sono significativamente penalizzanti per l'Italia rispetto ad altre Nazioni che si affacciano sull'Atlantico.

3. Situazione.

[9] Gli effetti della pirateria in quest'area sono significativi dal momento che nell'area del Golfo di Aden e dell'Oceano Indiano si sviluppano i 2/3 del traffico mondiale di petrolio, la metà del traffico mondiale di container e 1/3 del traffico di merci alla rinfusa². È significativo richiamare che lì transitano annualmente oltre 1300 navi battenti bandiera Italiana, per una media di quasi 4 al giorno, con picchi fino a 10 navi.

L'analisi dell'evoluzione del fenomeno della pirateria negli ultimi anni evidenzia una sua notevole, progressiva diffusione, a partire dalle coste Somale e dal Golfo di Aden verso oriente fino alle coste dell'India. Le azioni condotte dai pirati, poiché avversate da una certificata efficacia delle azioni di contrasto delle Forze navali dispiegate in area, si sono infatti spinte a distanze sempre più elevate dalla costa Somala, evidenziando accresciute capacità di azione e di attacco con l'utilizzo di "navi madre" quali basi di appoggio in mare.

¹ Fonte CONFITARMA

² Fonte CONFITARMA

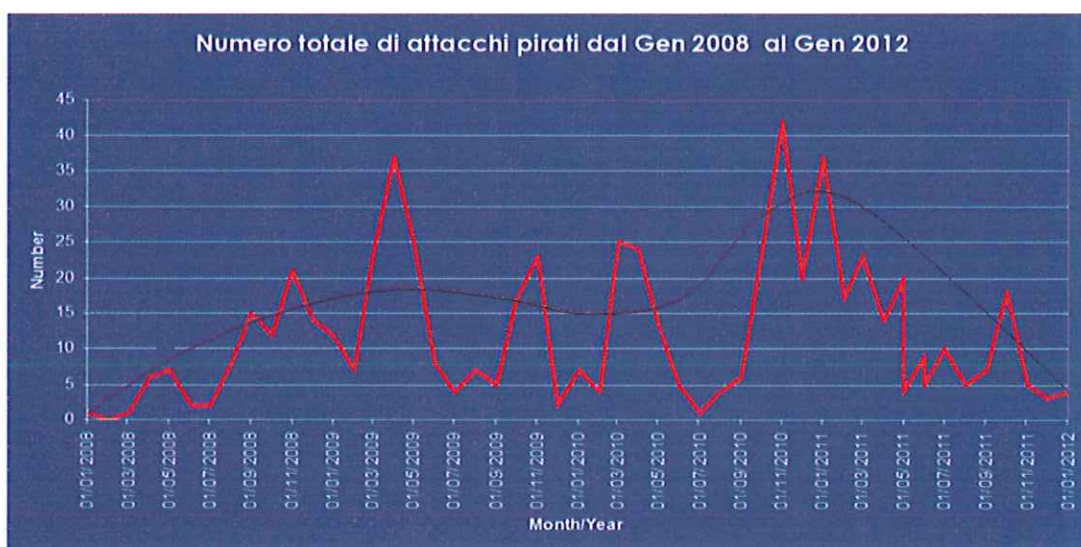
I siti costieri di partenza delle azioni di pirateria nell'Oceano Indiano - le basi dei pirati - sono ubicati sulla costa est della Somalia. Tale costa si estende per circa 1000 miglia, ovvero la distanza tra il porto di Catania ed il Canale di Suez.

[10] L'intensa attività condotta dai criminali ha portato al sequestro di decine di navi mercantili di numerose nazionalità. La situazione riportata nella tabella fornisce il quadro odierno delle navi sequestrate (7) ed il numero di marittimi ostaggi dei pirati (198).

Nome	Bandiera	Data cattura	Equip.
ICEBERG 1	Panama	29 Mar 10	22
ALBEDO	Malesia	25 Nov 10	23
ORNA	Panama	20 Dic 10	19
LIQUID VELVET	Marshall Islands	31 Ott 11	22
ENRICO IEVOLI	Italia	27 Dic 11	18
FREE GODDESS	Marshall Islands	07 Feb 12	21
MV ROYAL GRACE	Panama	03 Mar 12	22
TOTALE			147

Ulteriori 51 ostaggi, anche di precedenti sequestri, sono prigionieri in località a terra

[11] In termini analitici³, il fenomeno ha presentato un'iniziale fase di crescita e diffusione ad aree sempre più vaste (2008 – 2010), seguita da una fase di decremento degli attacchi, che continua tutt'ora, grazie ad una Comunità internazionale maggiormente sensibile alla problematica e più determinata nell'adozione di misure di contrasto (predisposizioni di sicurezza passiva sui mercantili più adeguate, efficace coordinamento delle attività militari, etc). Si riscontra altresì un andamento significativamente influenzato dalle condizioni ambientali presenti nell'area, con picchi negli intervalli della stagioni monsoniche.



³ Dati resi disponibili dal Comando NATO di NORTHWOOD.

[12] Il contrasto alla pirateria si è inizialmente concretizzato con un dispiegamento di sole Unità navali militari per un'attività condotta essenzialmente nelle acque prospicienti la costa Somala, successivamente integrata dall'azione delle organizzazioni internazionali del comparto Marittimo mondiale attraverso un'opera di diffusione delle informazioni e coordinamento delle iniziative a livello regionale. La preoccupazione mondiale suscitata dal problema pirateria è ad oggi testimoniata dalla presenza di navi, aerei da pattugliamento marittimo e uomini di circa 20 nazioni che svolgono la loro attività sia a livello multinazionale sia a livello di singola nazione.

L'Europa ha in corso un'operazione denominata "*Atalanta*", attualmente comandata da un Ammiraglio britannico dal Quartier Generale di Northwood (UK) e fanno parte della Forza navale, a rotazione, Unità di Francia, Germania, Grecia, Italia, Spagna e Svezia. La NATO è presente con l'operazione denominata "*Ocean Shield*" che ha caratteristiche simili a quella Europea.

Alle due operazioni si affiancano quelle di coalizione sotto egida USA o quelle prettamente nazionali poste in essere da India, Cina, Iran, Giappone, etc.

4. Il contributo delle Unità Navali.

[13] In linea con le direttive governative, il coinvolgimento della Marina Militare Italiana per il contrasto alla pirateria si sviluppa nel contesto sia di operazioni Nazionali che di coalizione. Siamo stati i primi ad attirare l'attenzione della Comunità internazionale su questo fenomeno emergente a partire dal 2005, inviando una Fregata nel bacino somalo per l'operazione "*Mare Sicuro*", e di nuovo nel 2008 con l'operazione "*Mediterraneo Allargato*" (MEDAL). Successivamente hanno avuto avvio le succitate operazioni di coalizione, della NATO e dell'Unione Europea. Completa il quadro, ancorché relativo solo al personale, il dispiegamento a bordo dei mercantili nazionali, dallo scorso 2011, dei Nuclei Armati di Protezione (NMP) dei quali tratteremo in seguito.

[14] Il contributo alle varie operazioni fornito dalla Marina è stato considerevole e si è sviluppato, dopo una fase di avvio esclusivamente Nazionale, attraverso la costante presenza in area di almeno un'Unità navale, con una partecipazione alternata nei dispositivi internazionali (NATO ed EU), sostanzialmente bilanciata fra loro.

[15] È importante fare una riflessione circa il valore aggiunto delle Unità navali che conducono l'attività di contrasto alla pirateria a fronte di qualunque altro mezzo/strumento o dispositivo. Volendolo sintetizzare, si riassume nei seguenti punti:

- ✓ una significativa autonomia logistica che permette una prolungata permanenza in mare;
- ✓ la capacità di operare in qualunque condizione meteorologica;
- ✓ una spiccata capacità di sorveglianza;
- ✓ la capacità di Comando e Controllo;
- ✓ la potenzialità di costituire una piattaforma ideale per le Forze Speciali;
- ✓ una immediatezza nella capacità di intervento grazie alla possibilità di pre-posizionamento delle Forze;
- ✓ infine la disponibilità di aeromobili, inclusi gli UAV, imbarcati.

[16] Nell'ottica di impegno delle Unità navali italiane, nella tabella sono riassunti i dati significativi dell'attività condotta dalle Unità nel 2011 ed inizio 2012.

UNITÀ Operazione	Giorni totali	Giorni in mare	OPTEMPO (in %: giorni di mare – giorni di porto)	Pirati catturati/ detenuti
N. ZEFFIRO DIC 10 – FEB 11 ATALANTA	70	56	80 – 20	-
N. ESPERO FEB 11 – GIU 11 ATALANTA	131	108	82 – 18	-
N. DORIA GIU 11 – DIC 11 OCEAN SHIELD	176	143	81 – 19	15
N. GRECALE DIC 11 – APR 12 OCEAN SHIELD	154	106	69 – 31	11

Il rateo di impiego è molto alto, con una presenza in mare intervallata da brevi soste di carattere logistico nei porti dell'area. È altresì significativo il numero dei pirati catturati, per reati contro mercantili nazionali, detenuti e quindi trasferiti in Italia a disposizione all'Autorità Giudiziaria.

5. I Nuclei Militari di Protezione (NMP).

[17] Nonostante i risultati ottenuti sul campo dalle Unità navali, la dimensione dell'area e la progressiva espansione dell'area a rischio pirateria, hanno comportato di dover considerare l'impiego di Nuclei militari a protezione diretta per taluni mercantili in transito nell'Oceano Indiano e nel Golfo di Aden. Lo studio sui NMP è stato avviato nel 2010, quale prolungamento dell'azione di protezione dell'Unità Militare sulla Nave mercantile. Il progetto iniziale era vincolato a:

- identificare gli aspetti giuridici, finanziari e sanitari pertinenti;
- definire un disciplinare DIFESA-CONFITARMA;
- stabilire accordi quadro/MOU e discendenti *Technical Agreement* (TA) con i Paesi rivieraschi.

Nel Febbraio / Marzo 2011, un Tavolo Tecnico DIFESA, ESTERI, TRASPORTI ha portato alla definizione dell'esigenza operativa, dei requisiti degli NMP, dei lineamenti d'impiego e dei presupposti per l'impiego operativo. Questi aspetti sono alla base degli elementi citati nella Legge nr. 130 del 2 ago. 2011, che permette l'imbarco dei NMP, e del Decreto del Ministro della Difesa di inizio settembre 2011 per la definizione dell'area a rischio pirateria.

La sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra il Ministero della Difesa e CONFITARMA è stato l'ultimo tassello prima dell'avvio dell'operazione.

[18] In termini di condotta dell'attività, i presupposti all'impiego degli NMP si riassumono nei seguenti punti:

- impiego solo su Navi battenti bandiera Nazionale;
- adesione alla Convenzione Difesa - CONFITARMA;
- adozione da parte della Nave mercantile delle cosiddette Best Management Practice (BMP) ovvero tutte le norme di sicurezza e di difesa passiva per il transito nell'area a rischio di pirateria (es. filo spinato lungo le murate della nave, la

predisposizione degli idranti lungo tutto il perimetro dell'unità, l'uso di sistemi di dissuasione sonora, la creazione della cittadella, etc);

Questi aspetti sono alla base del quadro normativo di riferimento del quale ho fatto menzione poco fa.

[19] Dallo stesso quadro di riferimento discende la missione assegnata al Nucleo Militare di Protezione: *assicurare, nell'ambito delle capacità disponibili, la protezione diretta del mercantile, allo scopo di elevare il livello di sicurezza e garantire la libertà di navigazione*. Si evidenzia come essa sia incentrata proprio sulla difesa della Nave mercantile e non si spinga a debellare il fenomeno della pirateria in senso lato.

[20] I compiti discendenti si possono riassumere in 4 punti essenziali:

- protezione equipaggi e vettori navali nazionali;
- acquisizione e condivisione di informazioni operative;
- concorso all'addestramento degli equipaggi all'applicazione delle BMP per la messa in sicurezza dell'unità mercantile;
- supporto al Comandante nelle attività decisionali di evasione in termini di manovre per evitare l'efficacia di un attacco.

[21] Per assolvere la missione, la Marina ha qualificato personale del Reggimento San Marco, facente parte della Compagnia Operazioni Navali, che alimenta le squadre che operano a bordo delle navi militari con il ruolo di team di abbordaggio per le visite/ispezioni alle Navi mercantili, e *force protection*. I nuclei sono costituiti da 6-9 militari a seconda della dimensione della nave.

[22] La catena di Comando e Controllo per l'operazione è strutturata secondo la dottrina in vigore. Il Capo di Stato Maggiore della Difesa, al Comando (Operativo) dell'operazione, ha delegato il Controllo Operativo al Comandante del Comando Operativo di Vertice Interforze. Questi lo esercita tramite il Comandante in Capo della Squadra Navale. CINCPAC dispone quindi l'imbarco dei Team e segue in modo continuo l'attività condotta dal personale a bordo, fino al loro sbarco per una successiva missione.

[23] L'area nella quale operano gli NMP copre una vastissima porzione dell'Oceano Indiano e risulta sostanzialmente in linea con quanto riconosciuto dalla Comunità internazionale come area a rischio pirateria. Nell'area di operazioni sono stati individuati alcuni porti per l'imbarco e lo sbarco dei Nuclei (Gibuti, Dar Es Salam, Salalah, Galle, etc). La scelta è stata fatta in funzione delle principali rotte battute dalle nostre Navi mercantili che operano dal Golfo di Aden verso il Golfo Arabico, l'estremo oriente e il sud dell'Africa e viceversa.

Tuttavia va evidenziato che uno dei punti cardine del progetto – la sottoscrizione di accordi con i Paesi rivieraschi per lo stazionamento e transito degli NMP – è ancora in fase di definizione. A tale situazione si fa fronte con la richiesta di *Diplomatic Clearance*, di volta in volta, per ciascun Nucleo.

[24] Dall'avvio dell'operazione, avvenuta lo scorso 28 ottobre 2011 con l'imbarco sulla Nave MONTECRISTO, sono state eseguite 46 attività di protezione su un complessivo di 64 richieste pervenute a CINCPAC.

[25] 18 richieste sono state valutate "non eseguibili". Si tratta essenzialmente della mancata osservanza dei termini stabiliti della Convenzione per avere accesso al servizio e, per 5 casi, per indisponibilità di team al momento del transito della Nave in area.

[26] Lo schema rappresentato indica qual è il processo di assegnazione del NMP.



L'elemento centrale, accertata la coerenza della domanda agli aspetti indicati nella Convenzione, è l'attribuzione dell'ordine di priorità in funzione di una matrice di rischio, che essenzialmente si basa sulla velocità della Nave e sul bordo libero (cioè quanto più lenta e "bassa" sul mare, più è esposta agli attacchi dei pirati) e, ovviamente, sulla rotta e destinazione finale della Nave, in funzione anche delle informazioni intelligence relative a gruppi attivi di pirati nelle varie aree dell'Oceano Indiano.

[27] Di interesse è infine il rateo di impiego dei team in area. Considerando tempi di dispiegamento in teatro intorno ai 2-3 mesi per Nucleo, gli uomini del Reggimento San Marco passano $\frac{3}{4}$ del loro tempo in attività in mare.

[28] Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, la Legge 130 del 2 Agosto 2011 prevede che non vi siano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, con ristoro degli oneri da parte Armatoria. Essi sono stati definiti nella Convenzione fra il Ministero della Difesa e CONFITARMA e, come appena detto, si tratta quindi non di compenso per il servizio prestato ma di un rimborso di parte delle spese sostenute.

[29] Concludo riportando che oggi stanno operando in area 9 Nuclei Militari di protezione. Il decimo team è programmato per essere inserito la prossima settimana.

6. Conclusioni.

[30] Il quadro complessivo delle operazioni condotte dalla Marina nel contrasto alla pirateria si sviluppa con l'impiego di assetti aeronavali e uomini del Reggimento SAN MARCO a bordo delle Unità mercantili Nazionali. In conclusione, desidero sottolineare che da parte della Marina:

- ✓ vi è la piena applicazione delle direttive fissate dalla Legge nr. 130 e dai Decreti periodici di finanziamento delle "missioni fuori area" in termini di :
 - presenza continuativa di una Unità navale nei dispositivi multinazionali, ad oggi Nave SCIROCCO in ATALANTA (Nave GRECALE ha recentemente concluso la sua attività nel contesto dell'operazione della NATO OCEAN SHIELD e farà rientro in patria a breve);
 - dispiegamento massimo sostenibile di NMP in teatro (10 team);
- ✓ si è ancora in attesa della finalizzazione degli accordi di stazionamento e transito con Paesi rivieraschi per NMP, al fine di evitare di chiedere, di volta in volta, la *Diplomatic Clearance* per ciascun Nucleo;
- ✓ è stata avviata l'attività diretta ad un adeguamento del quadro normativo Nazionale per i NMP alla luce delle esperienze dei primi sei mesi di attività;
- ✓ è determinante continuare a supportare con assetti navali l'impegno internazionale ed interagenzia che ha dimostrato dal 2011 e in questi primi mesi del 2012 di poter sensibilmente ridurre gli effetti del fenomeno;
- ✓ è infine necessario proseguire con il tentativo di coinvolgere a pieno i Paesi rivieraschi, attraverso lo sviluppo di attività di *Maritime Capacity Building* a favore delle Marine locali, per permettere agli attori dell'area dell'Oceano Indiano di poter contrastare il fenomeno in prima persona e ristabilire la sicurezza dei mari per la risoluzione di un problema che ha effetti globali sull'economia delle Nazioni e in particolare dell'Italia.