



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 2

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**4<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE (Difesa)**

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL POSSIBILE CONTRIBUTO  
DELLE FORZE ARMATE PER LA PREVENZIONE  
ED IL CONTRASTO DEL FENOMENO DELLA PIRATERIA  
IN ACQUE INTERNAZIONALI**

213<sup>a</sup> seduta (antimeridiana): mercoledì 15 giugno 2011

Presidenza della vice presidente PINOTTI

## I N D I C E

## Audizione del capo di Stato maggiore della Marina militare Bruno Branciforte

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 10, 18 e <i>passim</i>	* BRANCIFORTE . . . . .	Pag. 3, 13, 15 e <i>passim</i>
AMATO (PdL) . . . . .	11, 13, 14 e <i>passim</i>		
CAFORIO (IdV) . . . . .	15		
* DEL VECCHIO (PD) . . . . .	10		
NEGRI (PD) . . . . .	11		
PEGORER (PD) . . . . .	19		
* RAMPONI (PdL) . . . . .	13, 17, 18 e <i>passim</i>		
SCANU (PD) . . . . .	16, 17		
* TORRI (LNP) . . . . .	15		

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud: CN-Io Sud; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Futuro e Libertà per l'Italia: Misto-FLI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.*

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio di squadra Bruno Branciforte, accompagnato dall'assistente, capitano di vascello Gianluigi Reversi, e dall'aiutante di bandiera, capitano di corvetta Giancarlo Ciappina.*

*I lavori hanno inizio alle ore 9,40.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare Bruno Branciforte**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali, sospesa nella seduta pomeridiana del 1° giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione dell'ammiraglio di squadra Bruno Branciforte, accompagnato dall'assistente, capitano di vascello Gianluigi Reversi, e dall'aiutante di bandiera, capitano di corvetta Giancarlo Ciappina.

Questa audizione era in realtà prevista per la scorsa settimana, nel calendario dei nostri lavori, ma è stata differita per non interferire con il programma dei festeggiamenti della Marina militare. Ringrazio quindi l'ammiraglio Branciforte per la sua disponibilità e colgo l'occasione per complimentarmi con lui per la splendida festa della Marina, che si è tenuta a La Spezia, alla presenza del Presidente della Repubblica. È stato un momento molto emozionante.

Do quindi la parola all'ammiraglio Branciforte.

**BRANCIFORTE.** Signora Presidente, onorevoli senatori, nel portare loro il saluto della Marina militare, che mi onoro di rappresentare, ringrazio per questa opportunità che mi viene offerta di illustrare un tema di grande attualità, come quello delicato del contrasto della pirateria.

Nel corso dell'esposizione mi propongo di fornire un quadro sintetico ma il più possibile esaustivo della problematica, evidenziando la connotazione delle principali operazioni condotte a livello multinazionale in tale settore e che vedono la Marina militare italiana in prima linea per garan-

tire la libertà di navigazione, ovunque sia minacciata, a salvaguardia degli interessi vitali per la sicurezza e la prosperità nazionale.

La pirateria rappresenta una delle più antiche minacce alle linee di comunicazione marittime ed il primo crimine nella storia per cui sia stata prevista una giurisdizione universale. Se esistono esempi di pirati anche nel mondo classico tra i Greci, i Romani e gli Etruschi, è nel XVII secolo che si affermò il principio secondo cui gli atti di violenza commessi da un mercantile a danno di un'altra nave per fini di depredazione costituiscono un crimine internazionale. Pirati e predoni dei mari furono considerati nemici del genere umano ed ogni nazione era autorizzata ad intervenire con la forza per debellarli.

Questo principio di origine consuetudinaria è oramai regolamentato dalla convenzione del diritto del mare del 1982. Infatti, la pirateria marittima, che nell'ultimo decennio ha triplicato gli episodi criminosi in aree sempre più vaste, è puntualmente disciplinata dalla UNCLOS (*United Nations convention on law of the sea*), che – agli articoli da 100 a 107 – prevede il diritto di visita da parte di navi da guerra di qualsiasi Stato, il sequestro della nave pirata, l'arresto delle persone a bordo e la requisizione dei beni, lasciando agli organi giurisdizionali dello Stato che ha effettuato il sequestro la facoltà di decidere la pena da infliggere e le misure da adottare nei confronti delle navi e dei beni.

Alla luce della percepita esigenza di un contrasto sempre più efficiente, alcune delle nazioni più direttamente interessate alla repressione della pirateria hanno stipulato specifici accordi di cooperazione. È il caso di Malesia, Singapore e Indonesia, che hanno convenuto, mediante uno specifico accordo, di autorizzare le proprie unità navali ad inseguire le imbarcazioni dei pirati sin dentro le acque territoriali di ciascuno dei tre Stati firmatari.

La convinzione che la pirateria rappresenti un crimine contro l'intera società civile è oggi universalmente riconosciuto. Le condizioni per l'incremento del fenomeno si concretizzarono nei primi anni Novanta, con il verificarsi della rivoluzione somala, ma è dal 2008 che, a seguito di esplicita richiesta di aiuto avanzata dal Governo di transizione somalo, al largo del Corno d'Africa la comunità internazionale è attivamente impegnata nel suo contrasto.

Con varie risoluzioni, infatti, il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, nel qualificare il fenomeno come «minaccia alla pace ed alla sicurezza internazionale», ha invitato gli Stati, da un lato, ad adottare misure protettive per garantire la sicurezza delle rotte commerciali e, dall'altro, a prevedere l'invio di unità militari nella zona. Numerosi sono gli Stati che hanno positivamente risposto a tali richieste.

L'Unione europea e la NATO, in particolare, hanno organizzato operazioni navali dedicate. L'operazione «*Ocean shield*» (della quale l'Italia assumerà il comando tra pochi giorni) è il contributo della NATO agli sforzi internazionali volti a reprimere il fenomeno della pirateria al largo del Corno d'Africa, mediante la presenza dei gruppi navali *standing* della NATO che, dalla fine del 2008, si alternano nell'Oceano indiano. Sotto

l'egida dell'Unione europea, invece, è in corso l'operazione «Atalanta», nella quale al momento è impiegata la nostra fregata Espero.

Da un punto di vista più generale, al contributo nazionale offerto a tali operazioni si affianca quello della comunità internazionale che, in media, si attesta su valori di circa 40 navi da guerra continuamente impegnate in operazioni di contrasto della pirateria, condotte sia al livello multinazionale sia al livello di singola nazione.

Dal punto di vista giuridico, tali operazioni hanno dato impulso, a livello multinazionale e nazionale, ad un'evoluzione del quadro di riferimento in materia di contrasto della pirateria. In particolare, l'Unione europea ha concluso accordi per l'esercizio della giurisdizione da parte di alcuni Stati regionali (Gibuti, Seychelles e Kenya) sui sospetti pirati arrestati a largo della Somalia e la NATO è in procinto di concludere accordi simili. Tali accordi, tuttavia, riguardano le sole persone catturate nell'ambito delle rispettive missioni internazionali, ma non quelle catturate dalle forze di uno Stato membro che agisce singolarmente. In tal caso, pertanto, gli atti di pirateria commessi a danno di navi o cittadini italiani sono soggetti alla giurisdizione italiana, come gli altri reati commessi in territorio nazionale. Tale principio può essere derogato in presenza di accordi sull'esercizio della giurisdizione – allo stato mancanti – stipulati dall'Italia con Stati terzi e debitamente ratificati.

Una sempre più attiva cooperazione internazionale in tal senso potrà favorire l'evoluzione di un contesto giuridico in grado di assicurare maggiore efficacia nel contrasto del fenomeno e certezza nell'applicazione delle pene. Su tale presupposto, è all'attenzione delle Nazioni Unite anche la possibilità di istituire, direttamente in area di operazioni, organismi giudicanti internazionali ed annessi istituti di pena.

Dal punto di vista operativo, l'impegno delle forze di coalizione ha consentito di conseguire apprezzabili risultati in alcune delle aree interessate dal fenomeno, mentre in altre, dal 2008, si è comunque registrato un sostanziale incremento del numero delle navi attaccate e del personale sequestrato.

Il perdurare della condizione di fallimento dello Stato somalo, la consistente entità dei guadagni derivanti dalla pirateria e la difficoltà di proteggere tutte le navi in transito nell'area ad alto rischio costituiscono le ragioni della continua crescita del fenomeno nel bacino somalo. Infatti, mentre nelle acque del Golfo di Aden è stato possibile creare un corridoio internazionale di transito, all'interno del quale garantire a tutto il traffico un'adeguata cornice di sicurezza, con una pressoché totale scomparsa del fenomeno, nel bacino somalo e nell'Oceano Indiano le condizioni sono profondamente differenti.

In quest'area le direttrici del traffico marittimo interessano un'area enorme (circa un milione di chilometri quadrati) e pertanto non è stato possibile attuare logiche analoghe a quelle del Golfo di Aden per la protezione del traffico mercantile in transito. Al contrario, si è dovuto optare sul pattugliamento delle aree di volta in volta valutate maggiormente esposte a rischi. Per contro, i pirati, incoraggiati dai rilevanti guadagni conse-

guiti, hanno affinato le loro tecniche, sfruttando le cosiddette «navi madre», con i relativi equipaggi in ostaggio, per aumentare il loro raggio di manovra ed incrementare il periodo di permanenza continuativa in mare. Ciò si è concretizzato in agguati alle unità mercantili condotti sempre più al largo e con l'impiego di armamento pesante e di tecniche di abbordaggio sempre più aggressive.

Sono chiara evidenza di questa situazione i recenti eventi che hanno colpito navi di bandiera nazionale. Infatti, la petroliera Savina Caylin è stata sequestrata l'8 febbraio 2011 in Oceano Indiano (a 880 miglia ad est delle coste somale e a 550 miglia a ovest di quelle indiane) mentre la motonave Rosalia D'Amato è stata sequestrata il 21 aprile in Oceano Indiano (a 320 miglia a sud dell'Oman e a 270 miglia a ovest di Socotra, in transito verso il Golfo Persico). Entrambe le unità sono ancora nelle mani dei pirati. Sulla base delle esperienze acquisite nell'ambito delle operazioni cui la Forza armata partecipa, nello scorso mese di agosto 2010, lo Stato maggiore della Marina ha sviluppato uno studio tecnico operativo volto ad individuare soluzioni utili a dare completezza alle azioni condotte in mare dalle navi militari.

Tale studio mira a garantire la difesa e la sicurezza delle linee di comunicazione nazionali nel Golfo di Aden e nel bacino somalo, attraverso la costituzione di cosiddetti «Nuclei militari di protezione» in grado di assicurare autonomamente la protezione diretta di navi mercantili nazionali, da atti di pirateria o depredazione armata, imbarcandoli sulle navi di bandiera maggiormente esposte a tali rischi. L'imbarco di tali *team* militari è compatibile con la convenzione di Montego Bay e, in virtù della stessa, non andrebbe a modificare lo *status* delle navi mercantili in navi da guerra.

Vale appena la pena di evidenziare il fatto che le nuove soluzioni proposte devono essere considerate complementari all'impegno complessivo in atto; impegno che si conferma necessario sia in termini di presenza degli assetti aeronavali in area, sia in termini di adozione, da parte delle navi mercantili in transito, delle vigenti *best management practices* e delle procedure di coordinamento con tutti gli altri attori istituzionali interessati. Su mandato dello Stato maggiore Difesa, quindi, la Marina ha provveduto ad attivare un tavolo tecnico che nel periodo dal 14 al 28 febbraio 2011 ha completato il citato studio con il coinvolgimento, in qualità di esperti di settore, di rappresentanti dello Stato maggiore della Difesa, del Ministero degli esteri, del Ministero dei Trasporti e di Confitarma. L'esigenza operativa sviluppata è quella di garantire la protezione di beni e marittimi imbarcati su mercantili nazionali in navigazione lungo le principali direttrici del traffico nell'area del Golfo di Aden e del bacino somalo, ipotizzando una presenza media giornaliera di navi mercantili nazionali non superiore a cinque.

Con tale premessa, l'esigenza si ritiene possa essere soddisfatta impiegando in modo coordinato in area di operazioni un totale di 10 nuclei militari di protezione. Ciascuno di tali nuclei sarebbe composto da sei militari, appartenenti alla Marina militare, qualificati ed opportunamente ad-

destrati ed equipaggiati, da imbarcare sui mercantili in transito. Ciascun Nucleo sarebbe così in grado di operare a protezione di dette unità con elevata autonomia logistica ed operativa e con contenute necessità di supporto; queste ultime sarebbero assicurabili tramite strutture di supporto logistico avanzato in area di operazioni, integrate con le capacità di supporto delle navi militari comunque presenti continuativamente in area. In quest'ottica, l'impiego dei nuclei risponde all'esigenza istituzionale di salvaguardare la protezione dei marittimi italiani e dei beni imbarcati sui mercantili nazionali nonché la sicurezza delle linee di comunicazione marittima facenti capo al nostro Paese.

Per quanto attiene alla catena di comando e controllo ipotizzata nello studio, il personale dei nuclei militari di protezione nel Golfo di Aden e nel bacino somalo a bordo delle unità mercantili manterrebbero una dipendenza diretta dalla Difesa senza attribuzione di alcuna funzione militare al capitano del mercantile. Quest'ultimo, invece, rimarrebbe, responsabile della sicurezza della navigazione nonché delle funzioni di polizia giudiziaria previste dal codice della navigazione, a meno delle fattispecie riconducibili alla pirateria. Per queste ultime sarà necessario prevedere attribuzioni dirette al capo del Nucleo militare di protezione. La missione dei nuclei sarà quella di assicurare, nel corso dei transiti nell'area di rischio, la protezione diretta delle navi mercantili nazionali da atti di pirateria o depredazione armata.

Nell'assolvimento della loro missione primaria, i nuclei contribuiranno anche all'acquisizione/condivisione di informazioni operative, tramite il Comando in capo della squadra navale (CINCNAV « ubicato a Santa Rosa – Roma), con le altre unità navali operanti in area nell'ambito delle operazioni nazionali/multinazionali in corso. Per quanto precede, l'impiego dei nuclei in quell'area si configurerà come un'operazione militare marittima, caratterizzata dalla funzione di protezione dei marittimi e dei beni imbarcati su mercantili nazionali, che andrà a complementare quelle già poste in essere al fine di rendere più efficace il complesso delle misure di difesa, protezione e prevenzione nei confronti di atti di pirateria. I nuclei opereranno, infatti, solo a protezione degli equipaggi e delle navi mercantili ove sono imbarcati e la loro presenza a bordo sarà quindi funzionale a completare (assicurando protezione diretta) ed integrare (contribuendo all'acquisizione/condivisione di informazioni operative) le operazioni militari marittime multinazionali di contrasto della pirateria condotte in area dalle navi militari.

In tale accezione, il Nucleo militare di protezione opererà in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio che, all'atto di approvazione del progetto, saranno emanate a cura del Ministero della difesa. Evidentemente, tali regole di ingaggio saranno definite avendo a riguardo i limiti costituzionali e di legge che regolano l'uso della forza da parte di pubblici ufficiali nella repressione dei reati. Al contempo, tali regole avranno a riferimento quelle già in vigore per i *Vessel protection detachments* militari nell'ambito delle operazioni di contrasto della pirateria condotte in ambito NATO e Unione europea.

Ove necessario e come previsto dalle regole di ingaggio implementate, sarà consentito l'uso legittimo delle armi a difesa dell'unità mercantile dagli attacchi di pirateria. Inoltre, in linea e a similitudine con quanto già previsto nell'ambito delle missioni militari di contrasto alla pirateria attualmente in corso, la legislazione applicata sarà quella del codice penale militare di pace.

Con riferimento al particolare contesto operativo e relativamente ai reati di pirateria, di cui agli articoli 1135 e 1136 del codice della navigazione e a quelli ad essi connessi, dovranno essere attribuite le finzioni di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria, rispettivamente al comandante di ciascun Nucleo e al relativo personale dipendente. Quali necessarie predisposizioni, l'attuazione del progetto allo studio richiede una specifica previsione normativa che assicuri un'idonea copertura giuridica alle attività dei nuclei.

Parallelamente, dovrà essere definito un protocollo d'intesa tra amministrazione difesa e Confitarma; questo dovrà essere corredato di una apposita convenzione con gli armatori richiedenti il «servizio», che tratti gli aspetti procedurali, organizzativi e le modalità di supporto finanziario e logistico offerte per l'operazione dall'armatoria nazionale.

Vale appena la pena di evidenziare come la massima efficacia operativa dei nuclei potrà essere assicurata prevedendo una loro disponibilità, direttamente in teatro ed il loro imbarco sui mercantili all'atto del loro ingresso nell'area valutata a rischio pirati. Questo presuppone l'attivazione di una base di supporto logistico a Gibuti alimentata con circa 16 unità. Per l'attivazione di tale base è già in itinere la definizione di un «accordo tecnico» a livello di difesa, che risponde anche a più ampie esigenze di supporto per le operazioni già in corso, per le attività di *capacity building* e per eventuali interventi di contingenza. I movimenti dei *team*, evidentemente, dovranno essere opportunamente gestiti prevedendo, con il supporto degli armatori, il loro imbarco e sbarco sulle navi mercantili in ingresso o in uscita dall'area di operazioni utilizzando pre-identificati *hubs* portuali. Ciò presuppone la definizione di opportuni accordi con i Paesi rivieraschi nell'area di operazioni, che regolamentino, temporaneamente l'eventuale transito-breve permanenza di personale militare italiano armato sul loro territorio. Tali accordi potrebbero trovare attuazione mediante lo scambio di lettere ufficiali di cooperazione o di note diplomatiche e, laddove in vigore, risultare facilitati dall'esistenza di precedenti accordi di cooperazione nel campo della difesa.

L'eventuale impiego dei nuclei è possibile anche senza prevedere l'attivazione della citata base logistica, ipotizzando l'imbarco e lo sbarco del *team* direttamente in un porto nazionale. Tale ipotesi di impiego, tuttavia, nel richiedere in ogni caso l'attuazione delle altre predisposizioni illustrate, si ritiene possa risultare idonea solamente per garantire la protezione di specifiche unità mercantili valutate particolarmente a rischio.

Dal momento dell'entrata in vigore del necessario dispositivo di legge, l'operazione verrebbe avviata per *steps* successivi, con un'immissione graduale in teatro degli uomini e dei mezzi.



La prima fase, denominata di approntamento, potrebbe avere una durata orientativa di pochi mesi a partire dall'approvazione dello studio. In tale fase verrebbero approntati la base logistica di Gibuti, un adeguato numero di nuclei e dovrebbero essere poste in essere tutte le necessarie predisposizioni per poter avviare l'operazione.

A seguire, una volta approvata l'operazione militare, sarebbe prevista la fase di avvio, durante la quale verrebbero immessi in teatro fino a 6-8 nuclei (pari a 36-48 persone) e verrebbe attivata la base logistica di Gibuti con circa 16 unità. In tale fase è previsto il conseguimento della capacità operativa

La terza fase, denominata di consolidamento, si protrarrebbe fino a termine esigenza, prevedendo il conseguimento della completa capacità operativa e la copertura completa dell'esigenza operativa con l'impiego coordinato di 10 nuclei (pari a circa 60 unità, a cui si aggiungono i 16 militari per la base logistica di Gibuti), tutti dislocati nel teatro operativo.

Qualora approvato, il progetto potrebbe trovare piena realizzazione in pochi mesi e, basandosi sul presupposto di un finanziamento da parte dell'armatoria italiana interessata al progetto, non comporterebbe oneri aggiuntivi per la Difesa. Infatti, gli oneri per l'operazione a carico delle armatorie, con il presupposto di impiegare continuamente, una volta a regime, 10 nuclei ed il personale di supporto in area di operazioni, saranno limitati a quelli aggiuntivi derivanti dall'impiego dei nuclei a bordo e nelle basi di supporto.

A sostegno di quanto proposto dalla Marina, è opportuno rappresentare che l'ipotesi di impiego di *team* armati per la protezione di navi mercantili viene presa in considerazione in maniera sempre più frequente da parte della comunità internazionale. Al riguardo, l'Unione europea, nei definire il mandato dell'operazione «Atalanta», che opera al largo del Corno d'Africa, ha già previsto la possibilità che sui mercantili da scortare imbarchino *Vessel protection detachment*, vale a dire nuclei di militari armati destinati alla protezione diretta dei mercantili previo consenso dello Stato di bandiera.

Anche altre Nazioni, quali Francia, Regno Unito, Belgio ed Olanda, per determinate fattispecie, hanno già sviluppato la capacità di impiego di *team* militari a bordo di navi mercantili, mentre altre, quali USA e Spagna, si stanno orientando, attraverso l'emanazione di specifici provvedimenti di legge, verso la possibilità di impiego di vigilanti privati, i cosiddetti *contractors*.

L'opzione militare consente l'impiego di personale professionista, altamente specializzato, addestrato ed equipaggiato con armi da guerra e tecnologie tra le più moderne, in grado di assicurare un livello di deterrenza ed una capacità di difesa molto elevata. Inoltre, i nuclei militari opererebbero sotto una catena di comando e controllo nazionale che, oltre ad assicurare un costante collegamento con gli organi centrali e con i dispositivi navali operanti in area, garantirebbe l'adozione di procedure e di regole di ingaggio sicure ed approvate e consentirebbe, al contempo, di supportare gli armatori per un'efficace applicazione delle *Best management*

*practices* (le misure che si applicano a bordo per proteggersi in forma passiva dagli attacchi dei pirati), da parte dei mercantili.

Dal punto di vista giuridico, l'impiego di militari, che rivestano nel contempo la qualifica di ufficiali e agenti di polizia giudiziaria, consentirebbe di sfruttare appieno l'intero quadro normativo già oggi previsto per i pubblici ufficiali preposti alla repressione di reati, ivi compreso l'uso legittimo delle armi (anche automatiche e con munizionamento da guerra), la comunicazione all'autorità giudiziaria della notizia di reato, la possibilità di effettuare arresti fuori dal semplice arresto del privato cittadino.

Nel concludere la mia esposizione, mi preme evidenziare come, considerando anche le capacità di supporto operativo remoto assicurato da CINCPAC e dalle unità navali militari, nazionali, alleate e di coalizione, presenti in area, sia possibile ritenere che, in presenza di tutti i presupposti richiesti per la realizzazione del progetto, l'impiego dei *team* militari possa rappresentare un'efficace e concreta soluzione per la protezione dei mercantili nazionali dalla minaccia cui sono esposti ad opera dei pirati, completando le azioni già poste in essere dalle navi militari.

Signor Presidente, onorevoli senatori, con questa assicurazione mi auguro che il quadro presentato abbia fornito un'esauriente risposta ai vostri eventuali quesiti.

PRESIDENTE. Ammiraglio Branciforte, la ringraziamo per la disponibilità che ha dato già da un anno, come ribadito nella relazione, a lavorare su un problema che, come è stato ribadito anche in occasione dell'audizione degli armatori, è molto grave per chi lo vive e per la nostra economia.

DEL VECCHIO (PD). Signora Presidente, rivolgo innanzitutto un ringraziamento al Capo di Stato maggiore della Marina militare, che ci ha dato una presentazione estremamente completa ed incisiva. Personalmente, sono assolutamente favorevole alla soluzione illustrata, perché poggia su principi ben chiari e su una ripartizione delle responsabilità nell'ambito dell'iniziativa per garantire la sicurezza dei mercantili nazionali.

Abbiamo audito in precedenza anche i rappresentanti degli armatori, e sono emerse alcune osservazioni che vorrei ora riproporre per cercare di superare le difficoltà che ci sono state esposte. La prima grande difficoltà è quella relativa alla molteplicità delle esigenze. Confitarma ha rappresentato che l'esigenza di garantire la sicurezza del naviglio sarebbe molto ampia e non sarebbe soltanto limitata a un numero contenuto di navi su cui è possibile dislocare dei nuclei armati. Si è parlato delle tratte prioritarie. Ma gli armatori hanno legittimamente chiesto cosa succederebbe in una tratta che non sia considerata inizialmente prioritaria dove, quindi, non sarebbe presente il nostro personale militare. Come si può rispondere alle osservazioni degli armatori?

Il secondo aspetto è relativo alla complessità del supporto logistico, connesso all'impiego sulle navi di personale militare. Gli armatori facevano riferimento a una base logistica a Gibuti dove, stando a quanto

hanno riferito, tutto il naviglio dovrebbe fare scalo per cambiare i nuclei e procedere agli avvicendamenti. È evidente che le esigenze che gli armatori hanno rappresentato costituiscono sotto l'aspetto puramente economico un notevole aggravio.

Il terzo aspetto concerne l'onerosità dell'impiego del personale militare, che andrebbe a carico delle compagnie armatrici. Anche in questo caso gli armatori auspicano che, trattandosi di una funzione importante di cui lo Stato dovrebbe farsi carico, anche i relativi oneri finanziari siano a carico dello stesso Stato.

Su queste osservazioni – che mi sembra di ricordare siano le più pregnanti e significative di quella audizione – vorrei chiederle maggiori indicazioni.

NEGRI (PD). Più che porre una domanda, vorrei esprimere una considerazione. Considero molto efficace l'esposizione dell'ammiraglio, specialmente in considerazione del fatto che la Marina ha attivato, quasi in concomitanza con lo svolgimento della nostra indagine conoscitiva, un tavolo tecnico per discutere le scelte da adottare – come lei, ammiraglio, ha detto – a livello internazionale.

A proposito dell'impiego di *contractor* privati o di unità della Marina militare, lei ha prospettato una soluzione molto efficace e giuridicamente garantita. Sono d'accordo con il senatore Del Vecchio che sarebbe necessario incrementare il dispositivo di 10 nuclei a regime e di altre 16 unità a Gibuti. Personalmente, ritengo questa soluzione migliore rispetto a quella verso la quale si stanno indirizzando spagnoli e americani, per i motivi che sono stati spiegati in questa sede. Il problema è il costo di questa operazione, che è significativo se si pensa di impiegare 80 uomini a regime, con probabile turnazione: lo avrete quantificato, si tratterà di circa un milione di euro l'anno, che è sostanzialmente il costo di una piccola spedizione militare all'estero. È quindi molto importante, nell'attuale situazione di bilancio, che tale onere sia sostenuto dagli armatori, i quali hanno il massimo di convenienza anche con questa soluzione e comunque non penso che pagherebbero meno utilizzando i *contractor* privati. Allo stesso tempo, tale scelta garantirebbe la massima tutela per lo Stato italiano, che ne avrebbe anche un ritorno dal punto di vista dell'autorevolezza.

AMATO (PDL). Ringrazio l'ammiraglio Branciforte per la sua relazione, corredata dalla proiezione di immagini davvero suggestive.

Non so se la comunità internazionale riuscirà a debellare la pirateria, come fece Pompeo Magno nel Mediterraneo. A quest'ultimo, infatti, fu affidato l'*imperium infinitum*: con tanti mezzi a disposizione e l'intervento delle sue navi, fece rapidamente pulizia. Con ciò intendo dire che, mentre lei parla di una soluzione al problema, ammiraglio, penso che più realisticamente si dovrebbe pensare di contribuire a trovare una soluzione.

Certamente, dal punto di vista politico-militare, è importantissimo il ruolo della Marina, che svolge attivamente un'opera di contrasto alla pirateria partecipando alle missioni internazionali. Dobbiamo allora valutare

cosa si può fare, nell'ambito di questo impegno internazionale, per garantire sicurezza ai beni e alle merci trasportate e alle rotte commerciali che interessano il nostro Paese, ad esempio assicurando protezione tramite una scorta. Tale iniziativa, però, si inserisce nel quadro di un'operazione politico-militare più complessiva, che è appunto la lotta alla pirateria.

La soluzione che è stata proposta è rilevante. La presenza di nuclei militari di protezione a bordo delle navi è indubbiamente un'innovazione che contribuisce a rassicurare in parte gli armatori. Secondo quanto è stato detto nelle precedenti audizioni, soprattutto da parte dei rappresentanti degli armatori e delle imprese di pesca, la soluzione che è stata delineata sarebbe più funzionale alle navi di grosso tonnellaggio, alle grandi navi che trasportano *container*, che sono poche. Infatti, dieci nuclei di militari possono essere sufficienti per scortare queste navi, mentre non lo sono per tutelare l'attività di pesca. Tra l'altro, anche se di solito parliamo dell'Oceano Indiano, perché è in quell'area che si manifesta con maggiore evidenza il fenomeno, non dobbiamo dimenticare che la pirateria colpisce i nostri interessi anche sulle coste dell'Africa occidentale, ma non possiamo essere dappertutto. Tra l'altro, da quelle parti non c'è ancora una missione internazionale.

Penso quindi che dobbiamo dare la giusta considerazione e importanza a questa disponibilità della Marina, senza precluderci la possibilità di optare per altre soluzioni.

Volevo chiederle un chiarimento, ammiraglio Branciforte. Lei ha parlato dell'efficacia dei dieci nuclei di protezione e del passaggio di cinque navi al giorno. Si sta quindi ragionando su queste cifre. C'è anche un altro aspetto che mi interessa moltissimo ed è quello della ripartizione delle responsabilità sulla nave. In caso di attacco, la responsabilità passa al comandante del nucleo armato, mentre il capitano svolge la funzione di ufficiale di polizia giudiziaria. Questa situazione si verifica al momento dell'abbordaggio; nel caso di cattura e di successivo giudizio, invece, si applicano le norme che lei, ammiraglio, ha ricordato. Secondo lei, questa ripartizione di compiti è funzionale?

Mi soffermo ora sulla questione dei costi. In sostanza, si intende mettere dieci nuclei militari a disposizione degli imprenditori commerciali, per proteggere i beni che essi devono trasportare. A loro spetta fare una scelta. Attualmente, non potendo disporre di questi nuclei di protezione composti da militari o da privati, i nostri armatori spesso decidono di cambiare bandiera. In termini economici, quanto costerebbe all'armatore avere a disposizione questi nuclei? Sul mercato, esistono anche alcune agenzie di sicurezza inglesi, per esempio, che offrono protezione non solo attraverso la presenza di nuclei armati a bordo, ma anche attraverso la scorta di navi. Per una nave di professionisti, di *contractor* che scorta i battelli è richiesta una cifra di 15.000 euro al giorno; sono curioso di sapere su quale cifra si attesta la nostra offerta. È chiaro che non proponiamo di fare la scorta (attività che svolgiamo invece nell'ambito dell'operazione «Atalanta» per gli impegni che abbiamo assunto a livello istituzionale), però dobbiamo conoscere il costo. Nell'audizione svolta il 1° giugno, i

presidenti di Confitarma e Federpesca sono stati chiarissimi: oltre ad auspicare la soluzione che lei ha prospettato, pensano in uno spettro più ampio anche alla possibilità di usufruire di altre soluzioni per le piccole dimensioni. In ogni caso, sono stati molto chiari sul fatto che la loro scelta sarà orientata dal costo, visto che sono imprenditori.

RAMPONI (*PdL*). Anche la nostra offerta dipenderà da quanto possono pagare.

AMATO (*PdL*). L'offerta c'è sempre, ma è poi la domanda che decide.

BRANCIFORTE. Signor Presidente, poiché molte domande convergono sull'argomento del costo, farei un discorso generale, rispondendo così a tutti i quesiti posti.

Vorrei premettere che, quando abbiamo iniziato lo studio, siamo partiti da alcuni contatti con Confitarma. Abbiamo fatto un'indagine chiedendo qual era l'esigenza di scorta reale. Il numero di 5 unità al giorno in transito in quella area è stato fornito dall'armatoria ed è stato il punto di riferimento da cui siamo partiti. Considerato poi che il transito dura mediamente 10 giorni, per poter avere la sicurezza lungo l'intero transito, abbiamo dedotto che il numero dei nuclei necessari era 10. Abbiamo individuato quattro linee prevalenti di comunicazione e di trasferimento di queste unità e la base centrale di Gibuti che consente i collegamenti con il Mediterraneo. Pensiamo mediamente ad altre tre basi che possono essere in mare o a terra.

Il numero di uomini da impiegare è comunque 76, con il presupposto dei cinque mercantili al giorno in navigazione in quella area. È ovvio che lo scenario di oggi non sarà quello di domani. Fino a poco tempo fa i pirati operavano a largo della costa somala; quando sono intervenute le navi della NATO ed europee il loro raggio d'azione si è trasferito dove non vi erano le navi militari. Non è da escludere che possano cercare obiettivi diversi e agire in altre aree.

Questo è lo scenario di oggi e questo è, in base alle esigenze dell'armatoria italiana, l'impegno che viene richiesto. La mia non è una soluzione al problema. Come ha detto il senatore Amato, la guerra alla pirateria non la fanno le Marine, ma la politica con l'ausilio dei mezzi militari, se è necessario. Se non si agisce con la Somalia e con qualche altro Paese in Oriente la pirateria resterà. Queste misure possono essere attuate per dare maggior protezione alle navi mercantili in transito. Non abbiamo detto che è l'unica soluzione.

Ovviamente come Capo di Stato maggiore della Marina parlo del contributo di quest'ultima all'esigenza dell'armatoria. Non c'è dubbio che ci possano essere altri sistemi. Non ho mai detto che la presenza di *contractor* a bordo non sia utile; l'armatoria si rivolge al libero mercato e può rivolgersi ad altre società civili. Ho messo in luce le caratteristiche dell'impiego di mezzi e uomini militari in questa specifica esigenza, ricor-

dando che la pirateria è una minaccia alla sicurezza marittima e, quindi, rientra comunque tra le competenze della Marina. In generale, infatti, a dare la sicurezza nelle acque internazionali sono le navi da guerra. Questo è il motivo per cui ci riteniamo responsabili nel fornire questo tipo di servizio.

Posso concordare con le domande volte a scoprire a carico di chi debbano essere queste operazioni. Non lo stabilisce la Marina. Noi dobbiamo avere la capacità operativa per svolgere questo tipo di attività, sarà poi la politica a decidere se quelle operazioni sono a carico della Difesa o della armatoria privata. Non è un compito nostro. Posso dire che impiegheremo per questo tipo di esigenza del personale che è in servizio e che certamente gli stipendi non rientreranno tra gli oneri che l'armatoria dovrà rimborsare. Come credo di aver detto nel corso della mia presentazione, l'armatoria sosterrà invece oneri aggiuntivi per la condotta specifica di queste attività a bordo, come nelle basi che eventualmente ci sono a terra. Fino a prova contraria e finché il Governo non ci darà un finanziamento *ad hoc*, queste spese dovranno essere a carico dell'armatoria. Penso che in linea teorica ci sarà un minimo di risparmio rispetto all'altra forma di cui si può avvalere l'armatoria. Se le esigenze saranno maggiori, vedremo se la Marina sarà in grado di fornire mezzi adeguati e sufficienti.

Se si vogliono proteggere anche i pescherecci la situazione diventa ardua; se la pirateria si diffonderà in Mediterraneo, la situazione diventerà ancor più difficile. Guardiamo lo scenario e cerchiamo di capire le possibili evoluzioni. Dai miei contatti internazionali con 44 Marine noto che hanno tutti ben chiara l'esigenza della pirateria, che è un fenomeno serio. Posso dire che al momento non c'è ancora un coordinamento adeguato. A fronte di quanto stiamo proponendo oggi nella mia visione personale, che discuterò con le altre Marine nei prossimi tempi, ci possono essere altri tipi di progetti per creare sinergie. Anziché avere in mare soltanto delle navi che assicurino la protezione dell'armatoria italiana, potremmo pensare di avere non quattro basi, ma quattro navi di quattro Stati differenti con a bordo nuclei di diverse Nazioni che vengono inviati a bordo delle navi dei singoli Stati in transito in quelle aree. Se dislocheremo quelle navi appositamente nell'Oceano Indiano, avremo risolto qualcosa di più positivo; non sappiamo però se basteranno, perché il nemico adotterà delle contromosse ogni volta che troveremo una soluzione al problema. Si tratta di soluzioni di carattere temporaneo che possono risolvere il problema per un periodo limitato di tempo, poi ci saranno delle contromisure cui dovremo reagire; siamo aperti a qualsiasi soluzione.

Quanto illustrato è il contributo che può dare effettivamente la Marina in questo momento specifico con le risorse che vengono assegnate.

AMATO (*PdL*). Vorrei che ci desse qualche indicazione in più sulle basi necessarie per assicurare il supporto logistico. Adesso c'è la base di Gibuti?

*BRANCIFORTE.* È in fase di costituzione a Gibuti un distaccamento della Difesa, ma per altre esigenze. Potremmo avvalerci della base esistente.

*AMATO (Pdl).* Lei ha parlato anche di altre basi che andrebbero installate.

*BRANCIFORTE.* Dipenderà dagli accordi con alcuni Paesi.

*AMATO (Pdl).* Sempre su terra?

*BRANCIFORTE.* Non necessariamente.

*AMATO (Pdl).* Si potrebbe ricorrere alla soluzione cui faceva riferimento ora?

*BRANCIFORTE.* Senatore Amato, potremmo trovare, attraverso gli accordi di cooperazione nel settore della Difesa, la disponibilità della Marina di alcuni Paesi ad ospitare nelle loro strutture militari i nostri nuclei. Sono aspetti che possiamo verificare solo nel momento in cui ci sarà il via libera per la realizzazione di questo progetto.

*AMATO (Pdl).* Qual è il costo dell'installazione delle basi?

*BRANCIFORTE.* A carico dell'armatoria sarà solo il costo relativo all'impiego degli uomini dei nuclei a bordo delle navi o nella base di Gibuti, che è l'unica dove dovremmo avere una base a terra.

*CAFORIO (IdV).* Signora Presidente, mi associo ai complimenti dei colleghi per l'esposizione dell'ammiraglio Branciforte.

Nell'audizione dei rappresentanti delle associazioni di categoria tenutasi il 1° giugno scorso sono emerse due soluzioni alternative: quella di tipo francese, che prevede l'impiego di militari a bordo delle navi, e la soluzione spagnola, ossia l'utilizzo di agenti privati. Qualcuno sostiene che la soluzione francese soffre di un'eccessiva rigidità operativa e pertanto non sembra offrire le condizioni ottimali per operare, mentre la soluzione spagnola consente una più ampia flessibilità operativa.

Premesso che sono più favorevole all'utilizzo di nuclei militari – e mi complimento con l'ammiraglio Branciforte per il progetto dei nuclei militari armati di protezione – domando se non sia il caso di prevedere una norma o una modalità di impiego che possa garantire maggiore flessibilità, venendo incontro alle esigenze di chi deve far fronte a simili problemi.

*TORRI (LNP).* Mi complimento anch'io con l'ammiraglio Branciforte per la sua relazione di cui condivido molto, tra l'altro, la seconda parte, laddove ha parlato di una cooperazione che permetta l'uso di quat-

tro basi in maniera coordinata con altri Paesi: secondo me, questa soluzione sarebbe l'*optimum*.

Vorrei esprimere però due importanti perplessità che provo. La prima concerne la possibilità che si ricorra ai *contractors*, possibilità che deve essere valutata in maniera seria, se si vuole dare un certo tipo di copertura rispetto ad altre opzioni. Secondo me, va fatta una riflessione seria su una scelta che altri Paesi hanno fatto.

La seconda perplessità è imposta dalla logica cui lei, ammiraglio Branciforte, ha accennato in precedenza, quando ha sostenuto che verrà applicato il codice penale militare in tempo di pace. Sappiamo che da questo punto di vista nel nostro Paese ci troviamo in una fase transitoria. Come si gestirebbe la situazione a livello penale, qualora succedesse qualcosa durante lo svolgimento di tali attività? Non è ancora ben chiaro, infatti, come intendiamo riformare la situazione attuale.

Parliamo ora dei costi. Se dovesse succedere qualcosa ai militari impiegati in attività del genere, come si gestirebbe tecnicamente la situazione, anche dal punto di vista dell'ordine pubblico, rispetto a ciò che avviene nelle altre missioni all'estero? Mi riferisco, ad esempio, al caso di morte di un militare. Non è facile vendere il fatto che un militare sia morto per difendere l'armatoria italiana, che paga i costi. Sarebbe un messaggio un po' diverso rispetto all'ideale di libertà e democrazia che stiamo invece esprimendo nelle missioni in corso in altri Paesi.

Apprezzo il progetto elaborato, ma bisogna anche essere seri e chiari con l'imprenditoria. Non vorrei che, al presentarsi delle prime grandi difficoltà, in occasione di un incidente di gestione della missione emergessero incongruenze non espresse.

SCANU (PD). Ammiraglio Branciforte, di sicuro non le sfugge il tenore del dibattito che si sta sviluppando in Parlamento relativamente ad un aspetto del problema, afferente all'eventuale utilizzazione dei *contractors* per il contrasto alle forme di pirateria. Qualche giorno fa, in sede di audizione, i rappresentanti sia di Confitarma che del sindacato Federpesca hanno espresso alcune considerazioni in ordine all'efficacia delle due opzioni, sostenendo letteralmente che la soluzione di tipo privatistico garantirebbe maggiore flessibilità, considerando quest'ultima come una caratteristica di grande importanza rispetto all'utilità ed alla qualità del servizio, in relazione all'originalità ed alla specificità del problema.

Non vorrei sembrarle incalzante, perché non è nelle mie intenzioni né lei si farebbe mai incalzare, ma lei ha certamente un suo punto di vista benché, per la persona che è, si dichiari aperto a tutte le soluzioni. Vorrei sapere allora che cosa pensa di un'eventuale soluzione di tipo misto, cioè con dei gruppi composti da militari e *contractors*. Qual è invece la sua valutazione sulla soluzione di tipo soltanto privatistico, che comunque è stata proposta e rispetto alla quale c'è chi giura che sarebbe certamente la migliore?

Le chiedo inoltre se ritiene di poter escludere – forse questa domanda è fuori luogo ma gliela pongo ugualmente – l'eventualità che in sede di



stesura del decreto sulle missioni internazionali possa essere prevista una norma che contempli questo tipo di problematica che, se vogliamo, sarebbe spuria rispetto alla materia, per come storicamente è stata intesa ma che, se valutassimo le cose con maggiore severità e responsabilità, non sarebbe poi così spuria.

RAMPONI (*PdL*). Signor Presidente, senza voler muovere nessuna critica, ho l'impressione però che, se continueremo a fare così tanti discorsi e ragionamenti su una soluzione che, come ha riferito l'ammiraglio Branciforte, coinvolge 76 uomini, rischieremo di essere incompresi dal popolo italiano. Si parla di costi e di soluzioni varie, ma qualsiasi cittadino italiano, sentendo dire che la difesa dei nostri interessi è basata sulla presenza o meno di 76 uomini, replicherebbe che le nostre Forze armate sono composte da circa 190.000 uomini. Mandiamo 10.000 uomini nelle varie missioni internazionali e non abbiamo ancora deciso di assegnare 76 uomini alla difesa da questa minaccia, che – lo ricordo – attenta alla sicurezza del territorio nazionale, perché la nave è territorio nazionale.

SCANU (*PD*). Lo dica ai suoi colleghi della Camera, questo.

RAMPONI (*PdL*). Lo dico a noi tutti, quindi ai miei colleghi della Camera, che del resto sono anche i suoi, senatore Scanu.

Non voglio stigmatizzare l'operato di alcuno, l'ho detto all'esordio del mio intervento. Volendo rimanere con i piedi per terra. Francamente, di cosa stiamo discettando? Se i nostri colleghi della Camera (non so se siano i deputati del nostro Gruppo che frenano, senatore Scanu) impiegano troppo tempo nell'esaminare la questione, sicuramente questo comportamento non è condivisibile.

Per quanto riguarda i costi derivanti dall'impiego di 76 uomini, come ha ben detto l'ammiraglio, quelli ordinari sono già conteggiati, per cui dobbiamo considerare quelli aggiuntivi. Ma quanto grandi pensate che siano i costi aggiuntivi?

Lei, ammiraglio, ha anche detto di non sapere se la Marina può assegnare le unità indicate all'attività di protezione delle navi, ma non mi sembra sia necessario che questi nuclei siano composti necessariamente da marinai. Di fronte alla minaccia proveniente dagli occupanti di un barchino di sparare quattro colpi e di salire a bordo, una squadra decisa a reagire può essere composta anche da membri dell'esercito.

Secondo me, il nostro Stato ha il dovere di difendere i suoi cittadini, le sue navi, il suo territorio. Dobbiamo fare il possibile per rispondere a questa esigenza. Sono d'accordo con il senatore Scanu sulla possibilità di inserire un'apposita previsione normativa nel decreto-legge di proroga delle missioni internazionali, perché questo è un impegno proprio delle nostre Forze armate e anzi è ancora più pressante rispetto alle operazioni di pace, perché dobbiamo difenderci da un'aggressione contro l'Italia, contro il territorio nazionale.

L'offerta dello Stato è generosa, perché si assume l'impegno di difendere il proprio territorio con i propri uomini e di sostenere tutte le spese eccetto i costi aggiuntivi. Nell'audizione del 1° giugno, ho sentito un discorso che non mi risulta molto chiaro, dal momento che i sistemi di difesa debbano essere decisi da chi se ne intende e non dagli esponenti di Federpesca o Confitarma. Lasciamo ad ognuno il suo mestiere: noi non stabiliamo come si pesca il tonno e loro non decidono come ci si difende da una minaccia.

In ogni caso, a fronte dell'offerta dello Stato a determinati costi e condizioni, siccome qui non si vuole obbligare nessuno, se gli armatori vogliono scegliere una strada diversa, possono anche optare per l'impiego di *contractor*, purché rispettino la legislazione e il diritto navale internazionale. Per esempio, se si entra in un porto con persone armate a bordo, si pone una questione molto delicata.

Desidero chiedere all'ammiraglio in quanto tempo la Marina sarebbe in condizioni di mettere a punto questi 76 uomini. Ritengo che, a parte un addestramento particolare che suggerirei di iniziare a fare fin d'ora, non sia necessario molto tempo e si possa quindi essere tempestivi.

Effettivamente, abbiamo già deciso la presenza di navi contro la pirateria e questo non è molto diverso dalla presenza di uomini contro la pirateria. Quindi c'è già un precedente. Gli obiettivi però sono singoli, quindi indubbiamente è necessario prevedere una difesa capillare. Da questo punto di vista, la sua proposta, ammiraglio, è concreta, fattiva e a me pare di facile realizzazione in termini operativi. In sostanza, la mia è un'esortazione a cercare qualsiasi strada per risolvere questo problema, che mi sembra doveroso superare, senza perderci in tante chiacchiere, soprattutto perché altri Stati hanno già deciso. Non capisco perché dobbiamo arrivare per ultimi, o non fare quello che altri hanno già fatto. Dichiariamo i costi effettivi, tenendo conto solo di quelli aggiuntivi e non di quelli fondamentali, perché è compito dello Stato difendere le proprie strutture e i propri cittadini (per cui sono soldi ben spesi quelli che lo Stato paga per mantenere questi 100 uomini), e apriamo alle due soluzioni lasciando libertà di scelta, sempre che nel contesto giuridico si possa adottare sia l'una che l'altra opzione.

**PRESIDENTE.** Desidero sottolineare che questa Commissione ha dato un'accelerazione notevole all'esame della problematica della pirateria in acque internazionali e della sicurezza del naviglio italiano, tanto che, a parte altre emergenze che possono sorgere, stiamo lavorando quasi esclusivamente su questo tema. Pertanto, devo dare atto al presidente Cantoni e all'intero Ufficio di Presidenza della Commissione di avere deciso tempi molto serrati per arrivare ad una soluzione di questo problema, altrimenti non ci riconosciamo mai neanche i passi avanti che facciamo.

**RAMPONI (Pdl).** Tutto quello che è stato fatto per accelerare l'approvazione di un atto di indirizzo al Governo, Presidente, mi fa molto pia-

cere e rientra nel mio modo di pensare, ma non pongo una questione di competenza di questa o dell'altra Camera.

PRESIDENTE. Il problema, come lei sa, è che l'*iter* è iniziato alla Camera, quindi non potevamo avviare un'iniziativa analoga al Senato. Abbiamo quindi deciso di esaminare la questione dal punto di vista della difesa e stiamo procedendo con una certa celerità.

RAMPONI (*PdL*). Presidente, non sto dicendo che non procediamo celermente, ma faccio notare che la minaccia alle navi esiste da anni e noi solo adesso acceleriamo. Ricordo che il senatore Amato ha presentato un disegno di legge in materia circa dieci mesi fa e che sono anni che le nostre navi partecipano alle missioni. Questi sono i fatti.

PRESIDENTE. Lei ha ragione, senatore Ramponi, il problema è che la competenza sulla questione è della Commissione affari costituzionali, poiché si intende modificare la normativa sull'impiego dei *contractor*. La Commissione difesa ne ha preso cognizione appena è stato possibile e ora ne stiamo portando avanti l'esame il più celermente possibile.

PEGORER (*PD*). È stato detto nel corso di questa audizione – e ringrazio l'ammiraglio per il suo contributo – che il fenomeno della pirateria è particolarmente grave, che affonda le sue radici nella storia e che le caratteristiche con le quali si presenta oggi sono comunque molto pericolose.

Come giustamente ha sottolineato rispondendo alle prime domande che le erano state poste, ammiraglio, il progetto che ha presentato oggi alla nostra attenzione si basa oggettivamente sullo scenario presente e conseguentemente è adattato ad una lettura critica di ciò che accade in questo momento. Tuttavia, come ha fatto presente il senatore Amato nel suo intervento, ci sono anche altre aree dove questo fenomeno si sta manifestando e dove potrebbe rappresentare nel prossimo futuro un pericolo altrettanto significativo alla pari di quanto accade attualmente nel bacino somalo e nell'area dell'Oceano Indiano. Credo che sia questo il nodo cruciale della nostra discussione.

Il dato oggettivo è quello che lei ci ha rappresentato con le risposte che ha dato a nome della Marina militare e, immagino, della Difesa. Nella discussione in atto, credo non sia risolta la questione se queste siano operazioni di polizia, alle quali si aggiunge poi l'aggettivazione «militari», o se sono operazioni militari *sic et simpliciter*. Secondo me, questo è il problema da affrontare.

D'altra parte, se oggi esistono due missioni internazionali che operano con il naviglio militare in quelle aree, è ben difficile definirle semplicemente operazioni di polizia. Conseguentemente, credo che la nostra discussione – mi permetto di chiedere un contributo da questo punto di vista – dovrebbe risolvere questo nodo, che è certamente importante per il nostro Paese, ma è anche tema di discussione politica a livello internazionale. Se affronteremo e risolveremo decisamente questo nodo, potremo

costruire anche le risposte necessarie, che non sono soltanto di natura operativa, ma attengono anche alla collaborazione e alla possibilità che in quegli scenari si sviluppino determinate iniziative. Allo stesso tempo, potremo definire anche il quadro giuridico di riferimento a supporto delle eventuali scelte del nostro Paese. Credo che la discussione che stiamo facendo abbia bisogno di chiarezza su questo punto e vorrei un suo contributo in tal senso.

*BRANCIFORTE.* Signor Presidente, darei subito una risposta al senatore Caforio sul discorso di francesi e spagnoli. I francesi, per quello che so, obbligano i pescherecci con le tonnare a viaggiare in coppia; la cosa dà fastidio ma, per questioni di sicurezza, i militari francesi pretendono che siano in coppia. Gli spagnoli non hanno affrontato questo problema impiegando forze militari, ma hanno fatto una legge *ad hoc* per impiegare società civili a bordo; finora la scelta degli spagnoli è questa, non so quale sarà il futuro. Ogni Nazione ha il diritto di adottare i sistemi che ritiene più efficaci. Su questo non so darle altra risposta. Constato che le uniche difficoltà che hanno i francesi sono quelle indicate, non ne hanno altre. Mi pare che un altro peschereccio che sta alle Seychelles abbia cambiato bandiera adottando quella francese e abbia a bordo un *team* francese. Questa è la varietà delle soluzioni che si presentano in questo momento.

È evidente che in questo tipo di operazioni non c'è ancora un coordinamento, come dovrebbe esserci. Penso che per organizzare la lotta alla pirateria si debba cercare la soluzione internazionale e ritengo che ci si arriverà. Sicuramente le Marine possono fare molto e devono trovare una soluzione che, sono convinto, si troverà a breve termine.

In merito alle domande sulle conseguenze penali a bordo, la nostra distinzione sulle responsabilità a bordo della nave è molto precisa e radicale. Il comandante del nostro Nucleo sarebbe un ufficiale di polizia giudiziaria e i suoi dipendenti sarebbero degli agenti di polizia giudiziaria, che sarebbero responsabili solo per il reato di pirateria. Ciò chiarisce immediatamente le responsabilità a bordo della nave, dove, ovviamente, vige la giurisdizione italiana e, in caso di incidenti, interviene il magistrato, analogamente a quanto avviene quando si verifica un incidente in Afghanistan, in Iraq, in Bosnia, in Kosovo. Non vedo eccessivi problemi per questo.

Il senatore Scanu ha chiesto chiarimenti sull'utilizzazione dei *contractors* per il contrasto alle forme di pirateria. Mi perdonerà se voglio mantenere una posizione più aderente al mio ruolo, ma non vorrei fare l'errore che fa Federpesca che non rappresenta né i *contractors* né la Difesa e non so come faccia a giudicare più flessibili o più qualitativamente efficaci l'uno o l'altro; farebbe bene a presentare il suo punto di vista. Se si vuole avere un parere sulla qualità del servizio, basta convocare una società di *contractor* e farsi spiegare cosa sono in grado di fare. Così come è stato fatto con la Marina, si può fare lo stesso con le società civili.

Vorrei far presente, invece, che non abbiamo bisogno di addestrare molto personale. A bordo dell'unità che adesso si trova a largo della So-

malia c'è già uno di questi *team* che opera su una fregata e il comandante, che opera sotto la giurisdizione NATO o UE, può avere l'ordine dal comandante del gruppo navale della NATO o dell'UE di distaccare a bordo di un mercantile italiano – se lo si accetta – questo Nucleo. Il nostro personale che si imbarca è già addestrato a fare queste operazioni. D'altronde, ogni volta che con le navi attracciamo in porti o attraversiamo spazi ristretti come il mar Rosso, il canale di Suez vi sono squadre che hanno studiato la nave, hanno predisposto un piano di difesa, si sono dislocate in posti strategicamente validi per contrastare qualsiasi forma di minaccia (da quella missilistica a quella del barchino che si avvicina per farsi esplodere sullo scafo della nave). Il personale è già pronto; il problema sarà di carattere giuridico e logistico, nel senso che la base di Gibuti può essere attivata nel momento in cui la Difesa avrà ottenuto il *placet* dai francesi di installarsi lì; credo non ci vorranno più di quattro mesi per renderli operativi.

Per quanto riguarda la soluzione integrata, da quello che le ho detto capirà che non siamo per soluzioni promiscue. Un *team* di sei persone che deve svolgere attività di questo tipo deve essere affiatato ed addestrato *ad hoc*. Ci sono altri aspetti che riguardano le operazioni militari e questi *team* dovranno essere in continuo collegamento radio con le navi italiane e militari, che sono in quell'area, per ricevere informazioni. Guardiamo l'operazione reale: l'attività di respingimento di un attacco di pirateria non si svolge quando il pirata è arrivato a bordo; comincia prima e servono le notizie di *intelligence*. Infatti, se dall'*intelligence* o dall'apparato militare si sa che c'è un certo tipo di imbarcazione che ha a bordo dei barchini pirati, la nave, nel momento in cui avvista quell'imbarcazione, sa della presenza di questi barchini; quindi, non sarà necessario avvistarli o portarli sotto bordo prima di sparare. Ci sono delle regole di ingaggio che vanno attivate, ad esempio, sparare dei *flares*, fare gli avvertimenti, sparare dei colpi di avvertimento quando sono ancora lontani e le loro armi sono inefficaci. Poiché sono dotati di lanciagranate e mitragliatrici, bisogna cominciare ad agire ed accertare l'identità ben prima che il barchino arrivi sotto la nave. È una vera squadra che lavora; non si può pensare di mettere insieme quattro sentinelle, come quelle che abbiamo a difesa dei Ministeri, che sono installazioni di difesa in territorio nazionale. In quelle aree il discorso è completamente diverso e il *team* è ben addestrato con un capo ben conosciuto e collegamenti: è un'operazione militare. Con questo credo di darle una risposta ben precisa.

Per quanto riguarda le missioni internazionali, sono decisamente a favore di una decisione volta ad inserire questo tipo di attività nelle missioni internazionali. Posso dire che oggi tutte le operazioni che facciamo in Libia non lo sono e, forse, potrebbero avere una priorità rispetto a queste. Il mio è un suggerimento: cerchiamo sostegno per questo tipo di iniziative. Come diceva il generale Ramponi, gli uomini sono 76; il costo è abbastanza limitato ma lo scenario varia; non sappiamo se sono sufficienti. Ci sono altre aree in cui ci saranno dei rapimenti e dei dirottamenti da parte dei pirati? Solo il tempo ce lo dirà. Siamo aperti, come ha detto

prima, a soluzioni di altro tipo e non è necessario che sia la Difesa a fornire questi servizi. La Difesa però può fare molto.

Sulla soluzione privatistica ho già dato una risposta.

Ci sono altre aree colpite dalla pirateria e altre ancora possono svilupparsi. In Malesia, ad esempio, i pirati colpiscono principalmente *yacht* attuando una depredazione di basso tipo: vanno a bordo e portano via quello che possono prelevare, quindi beni utilizzabili subito, come gioielli e denaro. Questa è la situazione attuale in Malesia, ma è sempre possibile che lo scenario diventi differente.

PRESIDENTE. Ringraziamo nuovamente l'ammiraglio Branciforte per la sua disponibilità e per aver approfondito tutte le questioni che abbiamo posto.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 11.*



