

## SCHEDA

### Oggetto: D.D.L. A.S. 1157 Revisione delle CC.PP.-

Presidente, ringrazio per l'invito che mi consente preliminarmente di osservare come la relazione illustrativa del D.D.L. in esame ometta di indicare che il Corpo delle Capitanerie di Porto è un Corpo della Marina Militare. Lo stesso, insieme agli altri Corpi della Marina (Stato Maggiore, Genio Navale, Armi Navali, Sanitario, Commissariato), ciascuno con le proprie specificità, quotidianamente opera per i compiti istituzionali di vigilanza e tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime. La Marina Militare esercita per tali scopi funzioni di polizia dell'alto mare demandate alle navi da guerra ai sensi del codice della navigazione (da art. 200 a 1235) e dalla legge 2.12.94 n. 689, nonché di quelle relative alla salvaguardia dalle minacce agli spazi marittimi internazionali, ivi compreso il contrasto alla pirateria. La Marina è la componente operativa marittima della difesa militare dello Stato, ma ai sensi del "Codice dell'Ordinamento Militare", le sono riconosciute anche competenze particolari all'art. 111 e specifiche attività di vigilanza all'art. 115 che connotano le sue caratteristiche duali determinando le proprie funzioni di Guardia Costiera al di là del limite del mare territoriale. L'anno appena trascorso è emblematico delle capacità duali espresse dalla F.A, in particolare ai fini della prevenzione e del contrasto al traffico di migranti ai sensi della legge 286/98, ma anche dimostrate in tutte le forme di concorso in cui è coinvolta, che approfondirò in seguito.

Voglio sottolineare che, circa la complementarietà di azione e l'indissolubile legame tra la Marina e il dipendente Corpo delle Capitanerie di Porto, già la legge 1178/1926 sull'ordinamento della Marina e poi l'art. 2 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 sulla difesa del mare affida: ai sensi del comma c), in via esclusiva alla Marina Militare "il servizio di vigilanza sulle attività marittime ed economiche, compresa quella di pesca, sottoposte alla giurisdizione nazionale nelle aree situate al di là del limite del mare territoriale"; e, ai sensi del comma a), al dipendente Corpo delle Capitanerie di Porto "il servizio di protezione dell'ambiente marino, nonché di vigilanza costiera e di intervento per la prevenzione e il controllo degli inquinanti del mare".

Voglio inoltre portare all'attenzione di codesta Commissione che la Forza Armata ha precisi compiti di Polizia, in materia di inquinamento marino, definiti dalla citata Legge nr. 979/82 che all'art. 23, riconosce la qualifica di Ufficiale ed agente di P.G., ai sensi dell'art. 57 c.p.p. e 1235 cod. nav., agli ufficiali, sottufficiali e sottocapi della Marina Militare.

E' bene esaminare rapidamente tutte le attribuzioni non prettamente militari che sono svolte dalla Marina e non sono considerate dal DDL in esame.

#### **Terrorismo**

In forza della Convenzione di Roma del 1988 e relativo Protocollo di Londra del 2005, la sicurezza marittima coincide con la sicurezza interna dello Stato, la cui competenza ricade sulle articolazioni del Ministero dell'Interno, che si avvale negli spazi territoriali (in questo caso il mare), in forma concorsuale delle Forze Armate, così la Marina Militare svolge compiti di vigilanza connessi alla riduzione dei rischi derivanti dal terrorismo marittimo, gli atti illeciti svolti in mare contro la sicurezza marittima e le piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale.

#### **Pirateria**

Circa la Pirateria, la Marina esercita la propria azione, oltre che per gli artt.100-103 della Convenzione di Montego Bay e il citato art. 111 del COM, anche in base al codice della navigazione che contempla la stessa come reato agli artt.1135 e 1136. Si segnalano, inoltre, le disposizioni contenute nei provvedimenti di legge relativi alla partecipazione delle UUNN alle operazioni svolte

nel Corno d’Africa sotto egida Unione Europea/NATO (in particolare la L. nr.12/09 e la L.nr.100/09) nella specifica “zona di operazione”.

### **Sostanze stupefacenti**

In materia di traffico di sostanze stupefacenti, in base a quanto previsto dalla Convenzione di Vienna del 1988 da cui è scaturito, in seno all’Unione Europea, l’Accordo di Strasburgo del 31 gennaio 1995, «Agreement on Illicit Traffic by Sea, implementing article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances”, la Legge nr.309/90 sulle sostanze stupefacenti e psicotrope, prevede all’art. 99 che la nave italiana da guerra possa esercitare stringenti poteri coercitivi per la repressione dei reati connessi al narcotraffico su unità sospette sia nazionali che straniere.

### **Immigrazione clandestina**

In ambito di immigrazione clandestina, oltre a richiamare quanto previsto dalla Convenzione e dai Protocolli delle Nazioni Unite contro il crimine organizzato transnazionale, adottati dall’Assemblea generale il 15 novembre 2000 ed il 31 maggio 2001 (ratificati con Legge nr.146/06), il quadro giuridico di riferimento contempla numerosi fonti anche a carattere interno. Nello specifico, la Legge nr.189 del 2002 afferente immigrazione ed asilo, nel modificare l’art.12 del D.Lgs.nr.286/98, ha affidato alle Navi Militari importanti compiti coercitivi di repressione del traffico illecito di migranti nei confronti delle Unità italiane o straniere sospette, prevedendo il coordinamento operativo dei Ministri dell’interno, della difesa, dell’economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti. Importante sottolineare che con il Decreto Interministeriale del 14 luglio 2003 è attribuita alle Unità Navali della M.M. - per le specifiche caratteristiche e capacità dei mezzi di comunicazione di cui dispongono - la funzione di assumere in acque internazionali il coordinamento operativo delle forze operanti sulla scena d’azione in conformità a quanto stabilito dall’accordo tecnico-operativo sottoscritto nel 2005 tra le forze operanti in mare.

### **Cavi e condotte**

In materia di cavi e condotte sottomarine, fermo restando quanto disposto dalla Convenzione di Parigi del 1884 e dagli artt.113-115 della Convenzione di Montego Bay, si evidenzia che l’art.227 del D.P.R. nr.156/73 prevede, tra l’altro, che gli Ufficiali Comandanti delle Navi da guerra ove abbiano ragionevoli motivi per supporre che da persone imbarcate sopra una nave commerciale sia stato commesso in alto mare alcuno dei reati previsti dalla stessa convenzione, possono esigere dal comandante o padrone di tale nave l’esibizione dei documenti ufficiali concernenti la nazionalità di essa.

### **Traffico di armi di distruzione di massa**

Da ultimo, vi è il ruolo operativo svolto nella *Proliferation Security Initiative*, in materia di prevenzione e repressione del traffico di armi di distruzione di massa o loro parti, basata sulla dichiarazione di Parigi del 2003 cui hanno aderito gran parte delle nazioni e di cui l’Italia è parte dei primi fondatori, si tratta di una dichiarazione di carattere politico basata su una volontà di intenti, non avente carattere di norma positiva. A livello procedurale è stata implementata con Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri (ed. 2006).

### **Protezione dell’ambiente marino e del patrimonio culturale subacqueo**

Ancora, circa la Zona di Protezione Ecologica, introdotta con la Legge nr. 61 del 2006 nell’ordinamento, conformemente a quanto previsto dalla UNCLOS e dalla Convenzione UNESCO del 2001, vi è la protezione e preservazione dell’ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico, e la Convenzione per la Protezione del Patrimonio Culturale Sottomarino adottata a Parigi il 2 novembre 2001, ratificata con legge nr.157/09, anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera.

### **Rifornimento idrico isole minori**

Compito storico e ripreso dalla lettera d) dell'art.111 del COM è il servizio di rifornimento idrico delle isole minori fornito dalle nostre UU.NN.

### **Rilievi e cartografia**

Non bisogna inoltre omettere il ruolo svolto nella così detta *Safety*, mediante: l'esecuzione di rilievi idro-oceanografico, la produzione e l'aggiornamento della documentazione cartografica ufficiale dello Stato italiano, la diffusione degli avvisi ai naviganti, il mantenimento in efficienza dei fari e dei segnalamenti marittimi nazionali.

Non può tacersi la fondamentale importanza alla cooperazione internazionale alla quale la Marina rivolge una crescente attenzione ed un intenso impegno, con i programmi: V- RMTTC- VIRTUAL REGIONAL MARITIME TRAFFIC CENTRE "5+5" NETWORK", nel quale le Marine Militari di Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Malta, Marocco, Algeria, Mauritania, Libia, Tunisia hanno delineato una comune aspirazione a rafforzare la sicurezza e a proteggere in modo più efficace le attività marittime nel Mediterraneo occidentale, con un flusso di informazioni accessibili e interscambiabili in una comune rete di dati tra i "5+5"; il REGIONAL SEAPOWER SYMPOSIUM DI VENEZIA FRA LE MARINE DEL MEDITERRANEO E DEL MAR NERO, che rappresenta il principale forum del Mediterraneo Allargato, coinvolgendo i vertici delle Marine, delle Organizzazioni e delle Agenzie aventi un ruolo chiave nella dimensione marittima; il VIRTUAL REGIONAL MARITIME TRAFFIC CENTRE che è costituito da una rete virtuale che collega le centrali operative delle Marine aderenti all'iniziativa. Su questa rete, che sfrutta le capacità di connessione offerte da internet, viaggiano le informazioni non classificate relative al traffico mercantile composto da unità superiori o pari a 300 tonnellate. Le informazioni, inviate secondo un formato (MERSIT) sviluppato dalla nostra Marina Militare, sono raccolte da un HUB ubicato presso il Comando della Flotta della Marina Militare posizionato a (CINCPNAV) che le rende disponibili a tutti i partecipanti. Il sistema sfruttando internet, piattaforme commerciali e software sviluppato dalla Marina Militare si presenta particolarmente economico, di facile gestione e "garantito", nel senso che le informazioni hanno una provenienza "certificata" dalla Marine aderenti, aspetto che ad oggi caratterizza solo il V-RMTC.

Nello specifico del DDL in esame rilevo che all'art. 1, la creazione di una nuova Forza di Polizia, alimentata con il personale delle Capitanerie di Porto e delle altre Polizie operanti in mare, comporti che tutti coloro che non sceglieranno l'opzione di passaggio dovranno essere reimpiegati nei Corpi d'appartenenza, perdendo tutti gli investimenti già sostenuti per la formazione "marittima" del personale (effetto indiretto) e creando nuovi costi per "riqualificarlo"; dall'altro l'ennesima Forza di polizia nascente presumibilmente avrà minore organico rispetto la somma dei reparti soppressi, per svolgere gli stessi compiti e dovrà procedere a nuovi arruolamenti, fare nuovi investimenti sulla formazione, anche dello stesso personale CCPP, che come già affermato ad oggi non svolge compiti di polizia *tout court*.

Circa l'art. 2 e le sinergie tra le amministrazioni, concordo e auspico quindi una migliore integrazione operativa, la complementarietà dei mezzi, la riduzione delle ridondanze con apprezzabili riduzioni della spesa nel senso auspicato dalla *spending review*.

Circa l'art. 3 e i mezzi devoluti alle attività necessarie alle Funzioni di Guardia Costiera, rilevo che senza nuovi aggravii per l'erario, le Unità Navali della Marina Militare, sono state concepite e progettate con caratteristiche "duali" che ne assicurano elevate capacità in termini di autonomia logistica, capacità di movimento, flessibilità d'impiego e possibilità di fornire diversi tipi di supporto e servizi, senza dovere interagire o dipendere dal territorio. In sintesi, i mezzi della Marina sono impiegabili sia per scopi militari che per finalità civili, realizzando in concreto economie di scala.

Le attività svolte dalla Marina Militare, che ho precedentemente descritto, sono espressione della Strategia di Sicurezza Marittima Europea (*European Maritime Security Strategy*), estrinsecazione della Politica Marittima Integrata, dove le aspettative di crescita e sviluppo sostenibile della così detta “*blue growth*” sono strettamente dipendenti dalla sicurezza marittima intesa nella sua accezione globale.

Ciò è attuabile unicamente attraverso la complementarietà dei mezzi e la sinergia delle amministrazioni coinvolte e le forze operanti in mare, volte anche alla creazione di economie nella gestione del personale/infrastrutture e mezzi.

Voglio sottolineare come la concreta realizzazione di ciò, oggi, è sotto i nostri occhi con encomiabili risultati, come già affermato, nel quadro della normativa di riferimento contenuta nel decreto interministeriale del 2003, attuativo della l. 286/1998, in operazioni quali *Mare Nostrum*, eccellente esempio di un robusto e variegato dispositivo di navi d'altura, naviglio costiero, elicotteri e velivoli da pattugliamento (compresi quelli senza pilota), per il controllo dell'immigrazione via mare facente capo al ministero dell'interno, che si sostanzia nel potenziamento del dispositivo aeronavale della Marina per il Controllo dei Flussi Migratori (CFM), attivo dal 2004 con l'operazione “Constant Vigilance” (OCV). Questo prevede che la sorveglianza in alto mare sia incentrata sul coordinamento operativo della Marina Militare nei confronti di Guardia di finanza e unità della capitaneria di porto. Il ruolo assunto dalla Marina Militare è inquadrabile nella funzione non militare di guardia costiera riconosciuta dal codice dell'ordinamento militare. La missione prioritaria del dispositivo navale della Marina è ora quella di garantire il contrasto delle attività criminali di trafficanti, scafisti e “navi madre”, al quale si aggiunge il salvataggio della vita umana in favore di imbarcazioni in difficoltà. Proprio per questo è stata prevista la presenza di una nave anfibia, dotata di capacità mediche e di elisoccorso. Non devono essere tralasciati gli aspetti di ordine pubblico di competenza delle forze di polizia, quali l'identificazione delle persone salvate, anche ai fini della concessione dell'eventuale successiva protezione umanitaria. Quindi un esempio di sinergie e prontezza operativa coordinata di tutti gli attori operanti in mare sotto la guida della Marina Militare, che è dotata di idonei mezzi per porre in essere un dispositivo aereonavale complesso in alto mare, con unità di superficie, aerei, sommergibili e forze da sbarco, per compiti sia militari che non.

Concludo esplicitando quanto diffusamente già espresso, che la Marina Militare e il dipendente Corpo delle Capitanerie di Porto debbono costituire il nerbo della Forza marittima nazionale per esercitare efficacemente le “Funzioni Guardia Costiera”, in quanto realtà complementari. I

la realtà operativa dimostra che l'efficace risposta alle emergenze contingenti debba essere ricercata non con la nascita dell'ennesima Forza di Polizia, ma in un approccio trasversale intersettoriale (*cross-sectoral approach*), basato sulla suddivisione degli spazi marittimi, in un ottica di coordinamento e sinergia tra tutti gli assetti che operano in mare, quindi razionalizzando gli investimenti già in atto, senza ulteriori oneri a carico dello Stato.