



COMMENTO CESMAR NR. 5

Complementarietà istituzionale e necessità strategica 2022

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «Commento CeSMar»

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone la fonte .

Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuovere le foto o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.

Complementarità istituzionale e necessità strategica

Lo scenario inter-agenzia della *Maritime Security* attraverso la sinergia tra Marina Militare e Guardia Costiera

Global Common della Sicurezza Marittima

Il presente elaborato trae origine da alcune considerazioni sviluppate in ambito Centro di Studi di Geopolitica e Strategia Marittima (CeSMAR) in merito al progetto UAM, *Unità d'Alta Multiruolo*, un pattugliatore destinato alla Guardia Costiera, che, per dislocamento, sensori e capacità, può essere equiparato alle unità da pattugliamento già in uso alla Marina Militare. Il dibattito interno al CeSMAR sul progetto si è concentrato sui ruoli della Marina Militare e della Guardia Costiera, ha analizzato tesi ed antitesi, evidenziando possibilità di sinergie e rischi di duplicazioni, ed ha quindi fornito lo spunto per la sintesi illustrata nel presente elaborato. Con questo lavoro gli autori si propongono di analizzare il ruolo delle nuove unità d'altura della Guardia Costiera, alla luce dello scenario geopolitico e di considerazioni di carattere storico e giuridico, cercando di offrire al lettore due prospettive di studio complementari, una inerente la difesa e sicurezza in senso *tout court*, l'altra legata all'azione dello Stato in mare, ossia il *law enforcement*; tali elementi sono peraltro estremamente connessi fra loro e trovano sintesi nell'approccio inter-agenzia e cross-settoriale della Sicurezza Marittima promosso con enfasi dall'Unione Europea¹.



Fig. 1 - USCG Hamilton e Nave Diciotti in esercitazione congiunta (foto di Andrew Breen)²

La sicurezza marittima afferisce ad un universo estremamente complesso, la cui analisi richiede un metodo di tipo olistico, da cui possa poi scaturire la definizione di una strategia marittima efficace.

¹ Consiglio dell'Unione Europea, *European Union Maritime Security Strategy*, 11205/14, Bruxelles, 24 giugno 2014.

² Cfr.: <https://aresdifesa.it/esercitazione-congiunta-guardia-costiera-us-coast-guard/>.

La sicurezza sul mare, rispetto a quella "su terra", è caratterizzata da una molteplicità di elementi, ma sostanzialmente presenta tre criticità principali:

- eterogeneità della minaccia (criminale, terroristica, convenzionale, asimmetrica, cibernetica), facilmente disperdibile negli ampi spazi marini, sia in estensione superficiale, sia in quota, ovvero nelle profondità;
- elevata capacità di offesa, rivolta a ledere i valori e gli interessi fulcro della globalizzazione, i quali si sono affermati principalmente sul mare (commerci, interconnessioni, *blue economy*);
- assenza di una giurisdizione statale univoca, unitamente alla perdurante contrapposizione fra una tendenza groziana verso il *Mare Liberum* ed una marcata territorializzazione degli spazi marittimi, che mira a traslare sul mare le dinamiche proprie degli *affaires* terrestri.

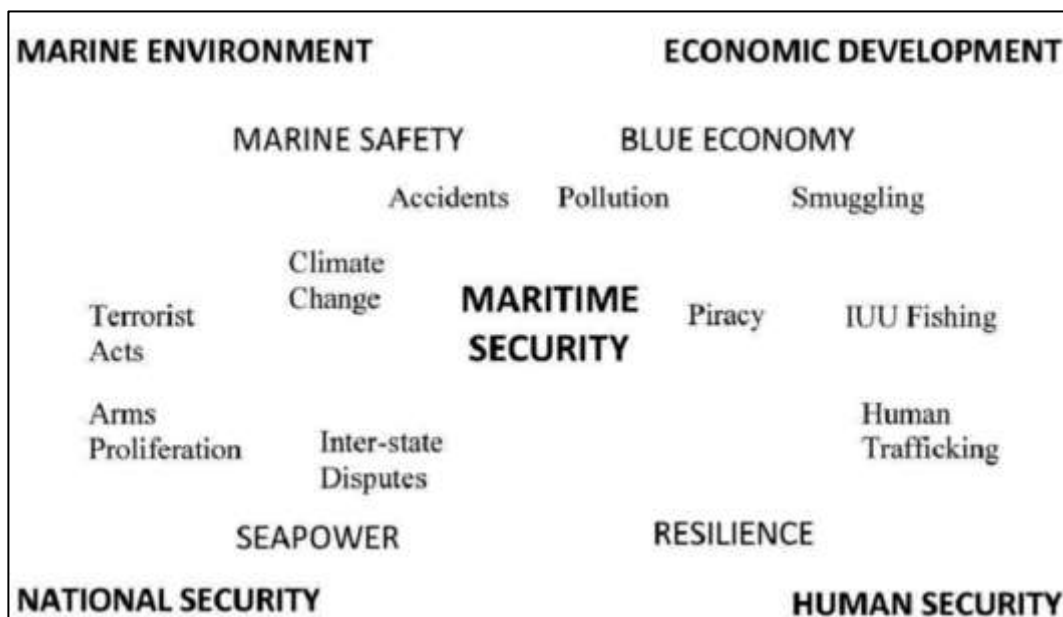


Fig. 2 - Maritime Security Matrix³

Molti studiosi hanno cercato di creare dei modelli semplificativi per categorizzare uno spettro così complesso quale quello della sicurezza marittima. Recentemente, C. Bueger con la sua *Maritime Security Matrix*⁴ ha collegato, graficamente e concettualmente, i quattro ambiti di riferimento della sicurezza sul mare: sicurezza nazionale, salvaguardia della vita umana, economia marittima e tutela dell'ambiente marino. Come si può notare, tre dei quattro settori individuati da Bueger fanno riferimento a capacità non prettamente militari; tale considerazione, nel caso nazionale, stimola una riflessione approfondita in merito a mezzi, competenze e strategie di Marina Militare e Guardia Costiera, anche alla luce della politica di sicurezza marittima dell'Unione Europea.

Tra i ruoli che le Marine tradizionalmente possono esercitare nell'*use of the sea*⁵ - ovvero ruolo militare, ruolo diplomatico e ruolo *constabulary*, ossia di polizia - nell'ultimo decennio quello che

³ Cfr.: https://www.researchgate.net/figure/Christian-Buegers-2015-Maritime-Security-Matrix_fig1_349370667.

⁴ C. BUEGER, *What is maritime security?* in *Marine Policy*, Marzo, 2015, p. 159-164.

⁵ K. BOOTH, *The Use of the navies*, in *Navies and Foreign Policy*, Routledge, Oxfordshire, 1977.

ha assunto una valenza preponderante è quest'ultimo, le cui attività correlate hanno come obiettivo il corretto uso del mare, dal punto di vista ambientale, economico e giuridico.

Con la momentanea sospensione della *gunboat diplomacy* tipica del bipolarismo, rientrata in auge solamente negli ultimi anni nel Mediterraneo Orientale e nel Mar Cinese Meridionale, le Marine Militari hanno assunto funzioni legate principalmente alla sicurezza marittima, piuttosto che al *Sea Power*, di mahaniana memoria, o alla *Power Projection*, tipica dei conflitti degli anni Novanta del secolo scorso, o all'affermazione della *Responsability to Protect* del primo decennio degli anni Duemila. Il mantenimento del *good order at sea* - compresa l'attività di polizia d'alto mare attualmente condotta dalle Marine Militari - a seguito alla riduzione dei mezzi navali disponibili e alla spinta tecnologia e specializzazione degli stessi, rischia di veder utilizzate navi disegnate per confrontarsi sul piano bellico intensamente (come le fregate classe Bergamini) per attività dove è invece richiesta una bassa specializzazione ed efficacia combattiva. È chiaro che tale esigenza, di massima assegnata alla Marina Militare, è entrata in contrasto con la necessità di fornire al contempo capacità più legate al potere marittimo di stampo militare. La conseguenza di ciò è che molte Marine hanno preferito assegnare alle Forze di Polizia compiti importanti in materia di sicurezza e polizia marittima in quanto quest'ultime hanno sia una vocazione spiccatamente inter-agenzia quindi più predisposte ad assolvere compiti di sicurezza nazionale dove concorrono differenti istituzioni (ambiente, ordine pubblico, criminalità, contrasto ai traffici illeciti), sia mezzi spendibili in tali compiti istituzionali.

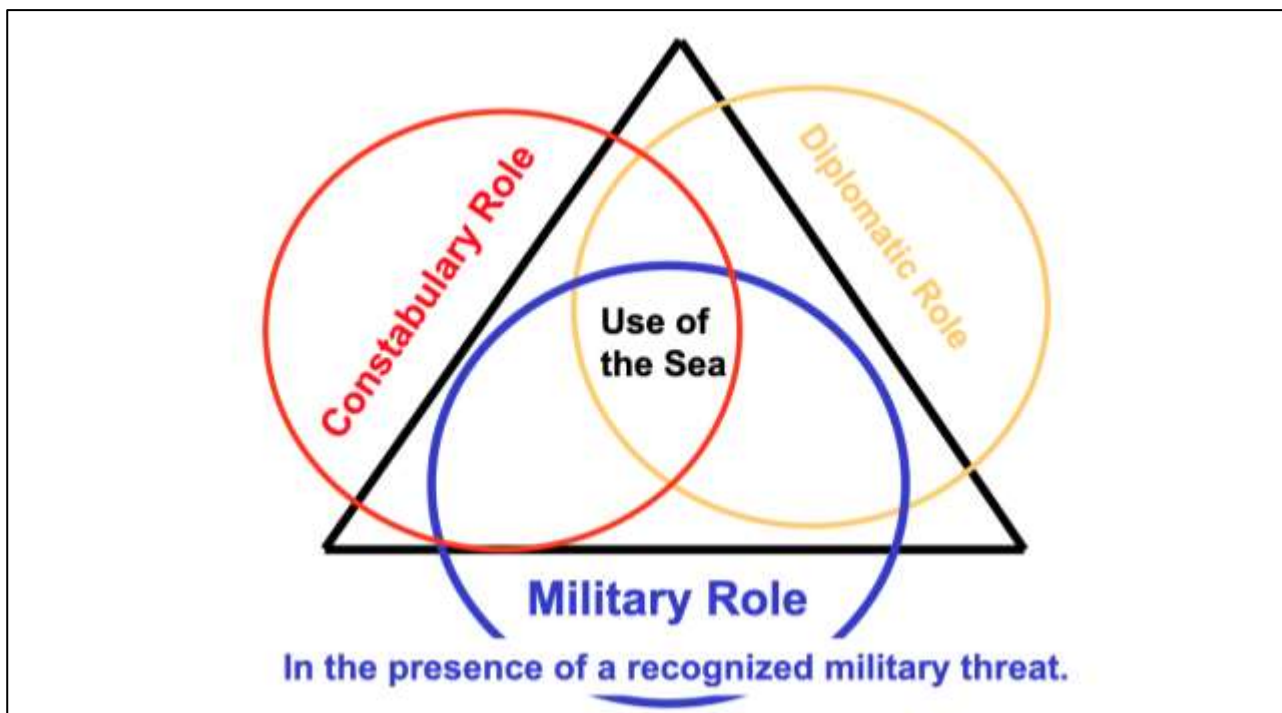


Fig. 3 – Le tre funzioni del potere navale secondo K. Booth ⁶

⁶ Ken Booth, *Navies and foreign policy*, Taylor & Francis, Abigdon, 1977, pp. 15-16. Cfr.: <https://slideplayer.com/slide/3331327/>.

In tale contesto si inseriscono interventi quali l'*European Coast Guard Function Forum*⁷, promossi dalla Commissione Europea, incentrati sulla definizione degli strumenti necessari per la tutela di uno dei principali *global common* della globalizzazione, ossia la *Blue Economy*; tra di essi si annoverano: la sicurezza portuale, la gestione del traffico navale, il controllo delle frontiere marittime, il monitoraggio e la sorveglianza marittima e il controllo della pesca.

L'economia marittima richiede spazi sicuri, quindi un'azione dello Stato in mare costante e puntuale, in modo da assicurare il traffico di merci ed informazioni. Di conseguenza, il Potere Navale di uno Stato deve comprendere una capacità *standing* di sorveglianza ed intervento nell'alto mare, ove risiedono gli interessi nazionali ed internazionali, e una capacità *expeditionary*, necessaria per interventi fuori area di carattere umanitario, politico o militare.

La strategia marittima europea, focalizzata sulla *Maritime Security*, nonché recenti pubblicazioni⁸ che analizzano le interrelazioni tra le *Navies* e le *Coast Guards*, soprattutto in materia di polizia d'alto mare, inducono in campo nazionale ad un'attenta riflessione sulle norme che oggi disciplinano le attività in mare da parte delle Forze Armate e delle Forze di Polizia, valutando prospettive di sviluppo comuni in un momento di estremo dinamismo nello scenario marittimo internazionale. Appare quindi opportuno ridefinire quell'insieme di norme, favorendo maggiormente l'integrazione (già prevista con la riforma Madia, ma mai attuata *in toto* da parte dei Ministeri competenti) tra la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.



Fig. 4 – Nuova Unità d'altura multiruolo per la Guardia Costiera (Fonte: Fincantieri)⁹

⁷ S.K. KIM, *Coast Guards and International Maritime Law Enforcement*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle Upon Tyne, 2020, p. 225.

⁸ I. BOWERS, S.L.C. KOH, *Grey and White Hulls - An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*, Palgrave McMillan, Singapore, 2019.

⁹ Cfr.: <https://www.rid.it/shownews/4546>.

Competenze della Marina Militare e della Guardia Costiera nel ruolo *Constabulary*

In ambito nazionale la suddivisione delle competenze in merito alle attività di sorveglianza ed intervento tra Marina Militare e Forze di Polizia che operano in mare è particolarmente complessa, in quanto alla classica attribuzione di responsabilità in funzione della distanza dalla costa (che faceva riferimento a tre spazi ben distinti: l'alto mare, la zona contigua ed il mare territoriale), si è ora sovrapposta, a seguito delle determinazioni assunte in ambito Unione Europea, una suddivisione *funzionale*, visto che alle Guardie di Frontiera - e quindi alle Guardie Costiere - europee vengono ora assegnati compiti di *law enforcement*, quali il contrasto al terrorismo, ai traffici illeciti, al passaggio non autorizzato attraverso le frontiere ed alle minacce ibride.

L'art. 111 del Codice dell'Ordinamento Militare¹⁰ attribuisce alla Marina Militare la vigilanza e la tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime al di là del limite esterno del mare territoriale; in tale contesto occorre precisare che esiste una "fascia di coordinamento" che si estende dalle 12 alle 24 miglia a partire dalla linea di base, equiparabile ad una Zona Contigua "parziale"¹¹, in cui le Forze di Polizia esercitano il coordinamento operativo e le Unità navali della Marina Militare possono concorrere nelle attività. La stessa normativa prevede anche compiti ben specifici per il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, che in tale ambito concorre alla difesa marittima e costiera, ai servizi ausiliari e logistici della Marina Militare, nonché all'applicazione delle norme del diritto internazionale marittimo.

Il contributo della dottrina europea all'ambito della sicurezza marittima ha spostato in alto mare l'attività di *law enforcement* precedentemente condotta nel mare territoriale o nella zona contigua, con l'intento di salvaguardare l'ambiente marino e le attività lecite in esso svolte, a prescindere dalla distanza dalla costa e dalle aree di interesse. Nell'*Action Plan* della strategia di sicurezza marittima europea si evidenziano, quali obiettivi da conseguire:

- sicurezza e pace diffusa;
- *rule of law* e libertà di navigazione;
- controllo delle frontiere esterne;
- difesa delle infrastrutture marittime (porti, piattaforme, cavi sottomarini);
- risorse naturali e salute ambientale;
- analisi dei cambiamenti climatici.

A tal fine, gli strumenti proposti dall'UE sono di natura multilaterale, incentrati sul *Capacity Building*, sulla *Maritime Situation Awareness* e sulla condivisione di informazioni, concetti propri delle operazioni delle Marine Militari, ed attualmente sempre più condivisi, in ambito marittimo, con le Forze di Polizia d'alto mare. È necessario, tuttavia, un'attenta gestione delle attività, in quanto la commistione di ruoli militari e ruoli di polizia, se non ben pianificata e definita, potrebbe dare origine

¹⁰ D. lgs n. 66 del 10 marzo 2010.

¹¹ Art. 12 comma 9-bis del D. lgs. n. 286 del 25 luglio 1998. Cfr. A. TRIVISONNE, *Le funzioni di Guardia costiera e l'azione dello Stato sul mare*, in *Rivista Marittima*, Roma, gennaio 2021, p.48

a duplicazioni oppure a carenze, entrambe potenzialmente dannose sia dal punto di vista economico che istituzionale.



Fig. 5 – I sea trials del Pattugliatore Polivalente d'Altura Paolo-Thaon-di-Revel¹²

Le nuove sfide della Zona Economica Esclusiva italiana nell'ambito della Sicurezza Marittima

La prima affermazione delle prerogative dello Stato costiero sulle risorse del mare oltre il limite del mare territoriale risale al 1945, e più precisamente ai Proclami emanati dal Presidente degli Stati Uniti d'America *pro-tempore*, Harry S. Truman, il 28 settembre di quell'anno¹³.

L'idea di sovranità economica oltre il limite esterno del mare territoriale è stata successivamente definita mediante l'introduzione del concetto di *Mare Patrimoniale*, contenuto nella "Dichiarazione di Santo Domingo sui Diritti del Mare", adottata dalla Conferenza speciale dei Paesi caraibici svoltasi dal 5 al 9 giugno 1972. In tale occasione, venne definito *Mare Patrimoniale* quel tratto di mare adiacente al mare territoriale sul quale lo Stato rivierasco "... esercita diritti sovrani sulle risorse naturali che si trovano nelle acque, nel letto e nel sottosuolo". Tale concetto rappresenta pertanto il precursore di quella che oggi viene definita *Zona Economica Esclusiva* (ZEE), che, ai sensi dell'art. 57 della Convenzione di Montego Bay del 1982 (UNCLOS), "... si estende fino a 200 miglia marine dalle linee di base da cui viene misurata la larghezza del mare territoriale".

Negli ultimi tempi molti Paesi sono stati spinti a iniziare un processo di transizione ecologica verso nuove risorse *green* per sostituire quelle più inquinanti e verso una diversificazione energetica. Il mare in tale contesto è diventato ancora più importante che in passato grazie al valore economico che è emerso da questo cambiamento di prospettiva. In un bacino chiuso come quello Mediterraneo, il problema del possesso quasi territoriale di vaste aree marittime, per anni evitato

¹² Cfr.: <https://www.navalnews.com/naval-news/2019/11/italian-navy-1st-ppa-paolo-thaon-di-revel-starts-sea-trials/>.

¹³ Proclamation no. 2667 – "Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea-Bed of the Continental Shelf" e Proclamation no. 2668 – "Policy of the United States with Respect to Coastal Fisheries in Certain Areas of the High Seas".

per non andare a influire sulla libertà di navigazione, è diventato rapidamente centrale nelle politiche degli stati rivieraschi in quanto la blue economy è apparsa una occasione da non poter trascurare. Conseguenza immediata di ciò è stata l'istituzione della Zona Economica Esclusiva da parte degli stati, al fine di sancire e rivendicare i propri diritti esclusivi sullo sfruttamento delle risorse del mare aumentando così il proprio peso politico nei confronti degli stati frontisti e adiacenti.



Fig. 6 – Zone Economiche Esclusive nel Mediterraneo¹⁴

A livello europeo, già con la Direttiva 2017/89/UE, attuata dall'Italia con il D. lgs. 17 ottobre 2016, n. 201, è stato istituito un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, nell'intento di promuovere, tenendo ben presente il criterio della *sostenibilità*, la crescita delle economie marittime, lo sviluppo delle zone marine e l'uso delle risorse marine¹⁵. Tale pianificazione è attuata mediante piani di gestione, che individuano, per il presente e per il futuro, la distribuzione spaziale e temporale delle attività e degli usi delle acque marine¹⁶.

Il *settore marittimo* dell'Unione Europea comprende le acque territoriali degli Stati membri, le zone economiche esclusive e le piattaforme continentali, così come definite dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (la già citata UNCLOS), nonché tutte le attività marittime che vi si svolgono, sul letto del mare, a livello sottomarino, in superficie e al di sopra della superficie. Inoltre, esso comprende anche tutte le zone di ricerca e soccorso e le zone di operazioni designate, da un'autorità civile o militare, per un'operazione marittima UE¹⁷.

La sorveglianza marittima risulta quindi fondamentale per garantire l'uso sicuro dei mari e la protezione delle frontiere marittime, esposti a minacce di natura transnazionale. Nell'ambito dell'Unione Europea le attività di sorveglianza relative alla pesca, all'ambiente, al controllo dei mari

¹⁴ Cfr.: https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/lifyp/exclusive_economic_zones_of_the_mediterranean_sea/

¹⁵ Art. 1 della Direttiva 2014/89/UE.

¹⁶ Art. 5 del D. lgs. 17 ottobre 2016, n. 201.

¹⁷ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - COM(2009) 538 definitivo del 15.10.2009.

e all'immigrazione vengono svolte dagli Stati, che assegnano le diverse competenze a vari enti preposti all'applicazione delle leggi, i quali spesso operano indipendentemente tra loro¹⁸.

L'Italia, pur in presenza di una frontiera marittima di ben 8300 Km., ha sempre sottovalutato l'istituzione della ZEE, anche se ha stipulato negli anni numerose intese bilaterali per la delimitazione della piattaforma continentale ed introdotto, con la Legge 61/2006, la Zona di Protezione Ecologica, che si estende oltre il limite del mare territoriale. Solo recentemente, con l'adozione della Legge 14 giugno 2021, n. 91, è stata prevista l'istituzione di una Zona Economica Esclusiva nazionale, nella quale l'Italia possa esercitare i diritti sovrani attribuiti dalle norme internazionali vigenti (art. 2 della L. 91/2021). Tale ZEE, tuttavia, è ancora in fase di definizione.

Nella Zona Economica Esclusiva, il diritto internazionale attribuisce allo Stato costiero diritti sovrani relativi alla gestione ed allo sfruttamento delle risorse, biologiche e non, della colonna d'acqua (la pesca) e dei fondali marini (risorse minerarie, depositi di gas e di idrocarburi), ma anche diritti connessi con la conduzione di altre attività economiche, come la produzione di energie rinnovabili a partire dall'acqua, dalle correnti marine o dai venti, e di ricerca scientifica, nonché diritti e doveri di protezione dell'ecosistema marino¹⁹. Nella ZEE, nell'esercizio dei propri diritti sovrani di esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse biologiche, lo Stato costiero esercita quindi poteri di polizia, adottando tutte le misure previste dai regolamenti e dalle proprie leggi, anche mediante il fermo, l'ispezione e l'eventuale sequestro delle unità straniere che violano le leggi del medesimo Stato.



Fig. 7 – Nave Rizzo in pattugliamento nel Mediterraneo Centrale (Fonte: Marina Militare)

¹⁸ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - COM(2007) 575 definitivo del 10.10.2007.

¹⁹ Art. 56 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS).

Quando verrà formalmente istituita la ZEE italiana, nel Mediterraneo non saranno più presenti, in sostanza, spazi liberi di alto mare²⁰, rendendolo un bacino marittimo frazionato da numerosi *limites* condivisi tra i differenti Stati litoranei.

La ZEE costituisce inoltre una stringente necessità per la definizione delle nuove responsabilità che dovranno essere assunte dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera nella sorveglianza e nella condotta di operazioni aeromarine in uno spazio così complesso ed articolato.

Analizzando la quantità e la tipologia dei mezzi a disposizione della Marina Militare, ci si rende conto che un aumento delle attività di sorveglianza "domestica" nell'ambito della ZEE andrà certamente ad inficiare la disponibilità della Flotta per missioni di tipo *expeditionary*. Ciò impone una più oculata gestione degli assetti aeronavali, per consentire al Paese sia di mantenere il ruolo raggiunto nel Mediterraneo Allargato, sia di tutelare efficacemente la neonata ZEE.

La flessibilità operativa delle UU.NN. di nuova concezione, quali i Pattugliatori Polivalenti d'Alta (PPA), potrebbe garantire l'assolvimento di entrambi i compiti nella futura ZEE. Riguardo i compiti di *law enforcement* ordinari, sarebbero forse più idonei assetti di minor dislocamento, che possano comunque garantire una sufficiente *Maritime Situational Awareness* ed interventi mirati nell'ambito delle *Maritime Security Operation* o nelle *Military Operations Other Than War*. La linea operativa che più corrisponde alle sopracitate caratteristiche è rappresentata dalle *European Patrol Corvette*, ovvero dalle nuove *Unità d'Alta Multiruolo* della Guardia Costiera: queste unità sono in grado di operare in modo efficiente nella ZEE nazionale, consentendo alle unità di più spiccate caratteristiche "belliche", ossia i PPA, le fregate classe FREMM e i DDG, di assolvere i compiti nel sempre più dinamico Mediterraneo Allargato, compresa la scorta delle *High Value Units*, siano esse portaeromobili, unità di proiezione anfibia o convogli mercantili.

La Guardia Costiera può quindi apportare un prezioso contributo, se non garantire totalmente il *law enforcement*, nei bacini marittimi domestici, in pieno accordo con la dottrina marittima europea²¹, grazie all'acquisizione di capacità "d'alto mare" assicurata da mezzi idonei, come già attuato dalla *United States Coast Guard* (classe *Legend*), dalla Guardia Costiera Giapponese (classe *Shunko* e *Mizuho*), oppure, in ambito mediterraneo, dalla Guardia Costiera Turca (classe *Dost-Kaan*, versione adattata al SAR dei pattugliatori italiani classe *Comandanti*). Le sopracitate realtà marittime hanno deciso di dotarsi di una Polizia d'alto mare dedicata, che garantisca una presenza costante nelle acque di giurisdizione, permettendo così alle rispettive Marine Militari di dedicarsi ad operazioni a carattere prettamente militare: deterrenza, affermazione della libertà di navigazione²², diplomazia navale ed operazioni di *Sea Control/Power Projection*.

Negli ultimi anni la Guardia Costiera italiana ha sviluppato e concretizzato un articolato programma di rinnovamento, potenziamento ed aggiornamento della propria componente navale, grazie al quale sono entrate in servizio nuove e più performanti unità, in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze operative in favore della collettività. Le tre navi maggiori multiruolo della Guardia Costiera,

²⁰ D.A. TUNNO, *La Zona Economica Esclusiva Italiana*, in *Rivista Marittima*, Roma, settembre 2021, p. 39.

²¹ *European Union Security Strategy Action Plan*, ed. 2020.

²² FONOPS: *Freedom of Navigation Operations*.

Dattilo, Diciotti e Gregoretti, ben presto saranno affiancate da una quarta unità; infatti, il 15 novembre dello scorso anno è stato firmato un contratto con Fincantieri per la progettazione e costruzione di una nuova unità (in aggiunta al *temporary support* di 5 anni ed a altre due unità opzionali), che, grazie alle sue peculiari caratteristiche, sarà in grado di rispondere alle esigenze operative del Corpo e potrà operare in un ampio spettro di scenari: dal soccorso in mare alla sicurezza della navigazione, dalla tutela dell'ambiente marino a quella delle risorse ittiche, fino ad arrivare all'impiego nell'ambito dei dispositivi di protezione civile, nell'assolvimento delle diverse *mission* affidate dalle leggi dello Stato alla Guardia Costiera. L'unità è tra l'altro predisposta per imbarcare droni aerei che estendono le sue capacità di sorveglianza e di controllo²³. Inoltre, l'unità è stata progettata per essere impiegata in missioni d'altura a lungo raggio, con un'autonomia logistica di almeno 20 giorni (che le consentirà di percorrere oltre 4.800 miglia), nelle quali potrà assumere, grazie ad avanzati sistemi di comunicazione e scoperta presenti a bordo, anche il ruolo di Comando e Controllo di mezzi aeronavali nelle aree di operazione²⁴.

Maritime Security: tra law enforcement e capacità expeditionary

L'acquisizione di capacità alturiere da parte della Guardia Costiera italiana costituirà indubbiamente un importante valore aggiunto per il Potere Marittimo nazionale, tanto più necessario alla luce della nuova dottrina internazionale nel settore e dell'istituzione della Zona Economica Esclusiva nazionale. Un'efficace - e quantitativamente adeguata - Forza di Polizia d'alto mare permetterà una presenza costante nel mare domestico, consentendo una capillare conoscenza dello spazio marittimo di sorveglianza e risultando un deterrente per le attività illecite. In tale contesto la Marina Militare potrà agire in supporto, in pieno coordinamento con gli assetti della Guardia Costiera, qualora sia richiesto un intervento più robusto (*military enforcement*); ad esempio, nel caso di abbordaggio "non cooperativo" ad un mercantile sospettato di effettuare traffici illeciti.

In un momento di grande ristrettezza economica, ed in cui le capacità aeronavali "pregiate" sono indispensabili per poter operare adeguatamente nelle aree di crisi del Mediterraneo Allargato, la Marina Militare potrà disporre, grazie al maggiore contributo in alto mare fornito dalla Guardia Costiera, di un numero maggiore di unità da destinare alle missioni di natura *expeditionary*, umanitaria o militare, e per la salvaguardia degli interessi nazionali ovunque nel mondo. Senza contare che le attività specifiche in alto mare, come il controllo della pesca, l'antiquinamento e l'attività ispettiva dei mercantili, ora a carico della Marina Militare, potranno essere condotte con maggior competenza tecnica dalle nuove unità della Guardia Costiera.

Le recenti esperienze dimostrano che fenomeni esogeni al Mediterraneo, quali le tensioni politiche o le emergenze umanitarie, possono riverberarsi significativamente all'interno del nostro bacino, dando origine a problemi di ordine pubblico e sicurezza nazionale; per tale ragione diviene essenziale poter attuare una tempestiva prevenzione e disporre di una efficace capacità d'intervento mirato. Ciò si può ottenere con una difesa marittima "stratificata", in cui la Marina Militare si

²³ Fonte "Notiziario della Guardia Costiera" n° 1-2022.

²⁴ Fonte www.guardiacostiera.gov.it.

concentri sull'*early warning* a lungo raggio, mentre la Guardia Costiera assolve il ruolo di *law enforcement* nel mare domestico.

Ovviamente, la *conditio sine qua non* per poter gestire la sicurezza marittima con un approccio ambivalente, *law enforcement* alturiero e capacità *expeditionary*, è un efficace coordinamento tra gli assetti aeronavali della Guardia Costiera e della Marina Militare, i quali devono poter condividere la stessa situazione tattica e sviluppare una dottrina operativa di *Maritime Security* concordata. Tale requisito impone attività addestrative congiunte ed implica lo sviluppo di sistemi di condivisione delle informazioni.

La sicurezza marittima è un elemento imprescindibile per uno Stato quale l'Italia, media potenza regionale marittima con interessi economici globali, che, a causa della sua posizione, risulta particolarmente esposta alle minacce provenienti dall'esterno. Un capillare *law enforcement* alturiero ed una credibile capacità *expeditionary* costituiscono, in questo senso, due strumenti particolarmente efficaci.



Fig. 8 – Rendering della nuova UAM Guardia Costiera (Fonte: Notiziario della Guardia Costiera)

Tommaso D'Arpino e Marzio Pratellesi