



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori AMATO e CANTONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 MARZO 2010

Disposizioni in materia di misure di contrasto alla pirateria marittima

ONOREVOLI SENATORI. – Secondo i dati raccolti dall'*International Maritime Bureau*, nel 2009 il numero degli attacchi sferrati nel mondo dalla pirateria alle flotte commerciali ha abbondantemente superato i dati dell'intero 2008, registrando 306 assalti, 661 operatori presi in ostaggio, 34 navi perse.

Questo fenomeno, che colpisce il Sud-Est asiatico come il Sud America, trova nel Golfo di Aden e nel tratto di mare al largo delle coste della Somalia il suo fulcro. In questa parte di Oceano indiano dove si concentrano il 12 per cento del traffico commerciale mondiale e il 20 per cento delle risorse energetiche mondiali, gli attacchi si susseguono continui con un incremento, ad ottobre 2009, di oltre il 50 per cento dei casi rispetto al medesimo periodo del 2008. Ed è ormai assodato che l'accresciuta capacità operativa raggiunta dalle organizzazioni criminali piratesche, sempre più commiste ad elementi di spicco del mondo del terrorismo fondamentalista islamico, consente loro di effettuare arrembaggi in mare aperto, fino a due chilometri dalle coste.

Tale situazione ha indotto la comunità internazionale, i singoli Stati ed il mondo imprenditoriale ad assumere iniziative volte a prevenire e contrastare la minaccia, non potendo per evidenti ragioni, lasciar soccombere le attività economiche in quell'area.

Sotto il profilo militare, le Nazioni unite hanno affidato alla NATO e all'Unione europea il mantenimento della sicurezza delle acque del Golfo di Aden. Per quanto riguarda l'impresa privata, gli armatori francesi, spagnoli, inglesi, statunitensi, sudafricani – solo per citare le realtà marittime più importanti – hanno dotato le proprie imbarcazioni di *team* di sicurezza privata, adeguatamente equipaggiata al fine di prevenire i gravi ri-

schii economici ed umanitari derivanti dagli arrembaggi. Sulla scorta dei pesanti attacchi recentemente subiti dalle proprie imbarcazioni, sia il Governo francese che quello spagnolo hanno recentemente approntato specifiche misure per la difesa delle rispettive flotte mercantili e da pesca. In particolare la Francia ha disposto l'imbarco di militari a bordo di ciascuna delle quindici navi tonniere operanti in quell'area, mentre la Spagna ha autorizzato l'imbarco di un *security team* armato, a spese dell'armatore, delle navi da pesca presenti nell'Oceano indiano. L'Italia, che pur profonde un gravoso impegno economico per sostenere le missioni di sicurezza internazionale nell'Oceano indiano, non prevede strumenti legislativi tali da consentire alle navi battenti bandiera del nostro Paese la possibilità di imbarcare *security team* privati, lasciando così le imbarcazioni italiane – uniche nel panorama comunitario – gravemente esposte alla minaccia dei pirati. In questo quadro si inserisce il presente disegno di legge, volto sostanzialmente ad adeguare la legislazione nazionale a quella di altri paesi, nostri diretti competitori nel settore marittimo. Nel dettaglio, si dispone che – secondo modalità da regolare attraverso un apposito decreto del Ministro dell'interno emanato di concerto con il Ministro della difesa ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – possono essere svolti servizi di sicurezza privata, con l'impiego di guardie giurate e con l'utilizzo di armi comuni da fuoco, a protezione delle merci e dei valori su navi mercantili e su navi da pesca battenti bandiera italiana nelle acque internazionali in cui esista un rischio di pirateria. Così come peraltro ricordato in data 4 giugno 2009 al punto 3 della Raccomandazione n. 840 dell'Assemblea della Unione dell'Europa occi-

dentale (UEO) sul ruolo dell'Unione europea nel contrasto alla pirateria, dove si richiede espressamente ai paesi membri dell'Unione di «incrementare notevolmente il numero di squadre di protezione a bordo sulle navi in transito». E, più recentemente, dallo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con circolare del 9 febbraio 2010, indirizzata alle principali associazioni dell'armatoria italiana, ad oggetto antipirateria, informazioni e raccomandazioni, con la quale si segnala che nel periodo da marzo a maggio 2010 è prevedibile, nel bacino somalo, un miglioramento delle condizioni meteorologiche, con un conseguente possibile incremento degli eventi di pirateria, per raccomandare agli stessi armatori di prestare la massima attenzione e di porre in essere tutte le possibili misure preventive di autoprotezione, sia passive che attive.

Considerato, altresì, che le missioni internazionali in atto non prevedono che le navi impiegate effettuino scorte a singole unità, per cui l'impiego militare a sostegno delle imbarcazioni civili potrà configurarsi solo entro un'area geografica ben delimitata (coincidente con quella ad elevato rischio di pirateria, quale individuata negli ordini di missione) e limitatamente ad un'assistenza effettuata da navi militari che incrociano in prossimità o nelle vicinanze del mercantile scortato, resta quindi aperto il problema di come coniugare la legittima esigenza di difesa con la necessità di garantire la sicurezza nel senso più ampio, evitando possibili errori di valutazione o incidenti a seguito dell'uso delle armi. Ed è, infine, il caso di menzionare che il 24 febbraio 2010, il Senato, in

sede di conversione del decreto-legge 1° gennaio 2010, n. 1, recante disposizioni urgenti per la proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia e disposizioni urgenti per l'attivazione del Servizio europeo per l'azione esterna e per l'Amministrazione della Difesa, ha accolto un ordine del giorno con il quale si impegna il Governo a verificare «l'opportunità, nonché l'utilità, di consentire o meno la presenza di personale militare e/o l'esercizio di servizi di vigilanza privata a protezione delle merci e dei valori a bordo di navi mercantili e da pesca battenti bandiera italiana in acque internazionali interessate da rischio di pirateria».

In ragione di ciò, il presente disegno di legge, nel proporre, senza alcun onere per la finanza pubblica, un aggiornamento del dettato normativo in materia di vigilanza privata, appare quanto mai opportuno ed urgente per almeno due ragioni. In primo luogo, al fine di garantire in ogni evenienza il diritto alla sicurezza per le imbarcazioni battenti bandiera italiana che devono potersi difendere se attaccate, sia nell'Oceano indiano - dove è comunque presente una forza multinazionale - che in qualsiasi altro tratto di mare ad alto rischio di pirateria. E, in secondo luogo, per scongiurare il rischio che l'armatoria italiana si trovi nella condizione di dover immatricolare le proprie unità con la bandiera di un altro Stato, magari comunitario, con le evidenti negative ricadute economiche, fiscali ed occupazionali che ne deriverebbero per il nostro paese.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. I servizi di vigilanza privata, disciplinati dagli articoli da 133 a 141 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e dagli articoli da 257 a 260-*quater* del relativo regolamento di esecuzione di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, possono essere svolti, con l'impiego di guardie giurate e con l'utilizzo di armi comuni da fuoco, a protezione delle merci e dei valori su navi mercantili e su navi da pesca battenti bandiera italiana in acque internazionali in cui esista il rischio di pirateria.

2. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della difesa e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti le caratteristiche, le condizioni e i requisiti per il possesso, l'utilizzo, l'acquisizione e il trasporto delle armi per la prestazione dei servizi di protezione dei beni, al fine di prevenire e reprimere gli attacchi di natura piratesca.

3. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.