

Militari e contractors. Cosa insegna l'«af-fair-marò». Ovvero: il vulnus iniziale di una storia che, al momento, non può dirsi certo a lieto fine. È stata la compagnia armatrice della «Enrica Lexie» ad accogliere la richiesta indiana di dirigere la nave nel porto di Kochi. «Non avevo titolo né l'autorità per modificare la decisione del comandante». Ad affermarlo, agli albori di questa complessa vicenda, è il ministro degli Esteri Giulio Terzi intervenendo al Senato.

L'Italia, ovvero l'unico Paese europeo che ha imbarcato militari sui mercantili. Fino al 2010 nessuna nave battente bandiera italiana poteva usufruire di task force armate a bordo. La legislazione è cambiata con il decreto legge 107 del luglio 2011, definitivamente approvato con la legge 130 del 2 agosto dello stesso anno. Il Dl è diventato operativo solo in seguito alla firma di un protocollo d'intesa tra il ministero della Difesa, allora guidato da Ignazio La Russa, e Confitarma, la Confederazione italiana armatori, ovvero la principale associazione di categoria dell'industria italiana della navigazione che raggruppa le imprese e gruppi armatoriali italiani presenti nel settore del trasporto merci e passeggeri, delle crociere e dei servizi ausiliari del traffico. Questi team iper-specializzati a bordo delle nostre imbarcazioni sono i cosiddetti Nuclei operativi di protezione (Nmp), tutti composti da membri del Reggimento San Marco, l'unità di fanteria in forza alla Marina militare italiana. Gli armatori, per usufruirne, sono tenuti a pagare circa 500 euro al giorno per ciascun soldato, cioè 3mila euro per ogni nucleo, per un periodo di impiego operativo di 10-15 giorni.

L'ANOMALIA

In molti altri Paesi dell'Unione europea, tuttavia, a bordo delle imbarcazioni vigila personale di sicurezza privato e non militari addestrati specificatamente per svolgere compiti di sicurezza in mare. In Germania ad esempio la richiesta di team militari per la sicurezza a bordo di navi non è mai stata approvata. Ma l'adozione di personale di vigilanza da parte dei mercantili non è vietata né dalle leggi generali, né dal codice penale. Ogni

...
L'Italia è l'unico Paese in Europa a impiegare militari su navi mercantili in funzione anti-pirateria

Marò, militari come contractors

IL DOSSIER

UMBERTO DE GIOVANNANGELI
udegiwannangeli@unita.it

Tutto inizia con il governo Berlusconi che decide di affittare i nostri militari a privati per 500 euro al giorno. Ma senza alcuna garanzia sulla catena di comando

armatore può quindi decidere autonomamente, salvo l'utilizzo di armi da fuoco automatiche, bandite da Berlino. In Spagna la disciplina è pressoché analoga, regolata dal decreto reale 1628/2009 sulla sicurezza privata e le armi. I servizi però possono essere forniti solo da società spagnole, registrate presso il ministero degli Interni e con particolari autorizzazioni. Nel Regno Unito, infine, non sono previste restrizioni o regolamenti in materia di sicurezza a bordo delle navi. L'orientamento legale del governo britannico indica che il carico di armi sulle navi inglesi sia sottoposto alle regole della legislazione interna.

«È l'idea alla base del decreto missioni nel giugno 2011, che prevedeva la possibilità che navi mercantili italiane reclutassero militari italiani con funzioni di



I due marò FOTO INFOPHOTO

sicurezza privata antipirateria, che si è rivelata ingenua, un po' velleitaria, sicuramente sbagliata». A sostenerlo è Lorenzo Forcieri, ex sottosegretario alla difesa nell'ultimo governo Prodi. Secondo Forcieri, «non è possibile garantire la sicurezza dei traffici marittimi imbarcando militari in servizio sui mercantili italiani», perché «in questo modo essi devono assoggettarsi alle decisioni di un comandante civile, si ritrovano equiparati al rango di «contractors» e, di fatto, costretti a dipendere da una catena di comando inadatta ad affrontare la complessità degli scenari giuridici e politici internazionali». «La presenza di militari sui mercantili si è rivelata sbagliata e pericolosa per loro e per l'Italia - conclude Forcieri - perché è una soluzione ibrida ed ambigua che ha esposto il Paese alle conseguenze di una grave crisi diplomatica».

Ricapitolando: militari italiani, impegnati per conto del proprio Paese in una missione internazionale, si trovano a prestare servizio a bordo di una imbarcazione di proprietà di un armatore che paga il ministero della Difesa per il «servizio» prestato. In altri termini: i militari finiscono per essere equiparati di fatto a contractors privati!

«Quando si è scritta la legge - rimarca il generale Fabio Mini, ex Capo di stato maggiore delle forze Nato nel Sud Europa, già comandante della missione Nato-Kfor nel Kosovo - si è parlato di responsabilità dei team solo nel caso di un attacco pirata. Ma c'è un'ambiguità profonda. Il comandante della nave svolge i compiti anche di polizia giudiziaria sia in acque internazionali che in acque territoriali di altri Paesi o dell'Italia. Quindi si possono creare dei conflitti come credo sia avvenuto anche in questo caso, prendendo la decisione di attraccare al porto di Kochi in India». Conclusione: Il governo Berlusconi, nel 2011, s'ingegnò di eliminare il divieto di scorte militari armate sulle navi civili per affittare i nostri militari a 500 euro al giorno. Oggi ci sono altri 58 marò imbarcati su navi cargo: dobbiamo aspettare il prossimo incidente per rivedere la legge?

...
Confusione sul ruolo del comandante. A rischio 58 marò ancora in servizio

«Il primo errore è stata la legge sui team armati»

U. D. G.
udegiwannangeli@unita.it

L'affair-marò, la rabbia dei militari: l'Unità ne discute con il generale Vincenzo Camporini, ex capo di Stato Maggiore della Difesa.

Generale Camporini, cosa c'è alla base del malessere esternato dai vertici militari nella vicenda dei due marò «rispediti» in India?

«Alla base c'è la constatazione di una gestione che se non vogliamo, per amor di patria, definire dilettantistica, di certo si è rivelata assolutamente inadeguata».

Su che basi fonda questo giudizio di inadeguatezza?

«Inadeguata, perché sin dall'inizio è stata segnata da una serie di errori, evidenti a qualsiasi osservatore estraneo alle istituzioni».

Qual è stato il primo di questi errori?

«La redazione del testo di legge che ha autorizzato questa attività. Mi riferisco al decreto 107 del 12 luglio 2011, trasformato poi in disegno di legge».

Cosa non funzionava in quel decreto?

«Quel decreto autorizzava l'imbarco di team armati a bordo di navi civili in transito in acque infestate dai pirati. Questi team possono essere militari o civili. Per i civili era prevista l'emana-zione di un decreto attuativo per definire tutti i dettagli organizzativi. Un de-

L'INTERVISTA

Vincenzo Camporini

Ex capo di Stato Maggiore della Difesa: «In gioco la dignità nazionale. Per gestire le emergenze servirebbe un Consiglio di sicurezza come quello Usa»



creto che non è stato mai emanato. Ma non basta...».

Cos'altro c'è?

«Anche per i militari sarebbe stato necessario un decreto attuativo per definire i rapporti tra il team militare e il comandante civile della nave. Questo non venne fatto e gli eventi accaduti a bordo della «Enrica Lexie» ne sono la diretta conseguenza».

Ed ora? Qual è la sua valutazione degli eventi di queste ultime settimane e giorni?

«C'è una questione di dignità nazionale. Non si doveva prendere la decisione

di non restituire i due militari all'India. Dico questo, fermo restando che non ho il minimo dubbio sulla correttezza della posizione italiana in tema di giurisdizione, e che quindi l'India sta fin dall'inizio violando le norme di comportamento internazionale unanimemente riconosciute. Ma quando un Paese dà la sua parola d'onore, quella parola bisogna poi rispettarla. In ogni caso, una volta presa la decisione di tenere in Italia i fanti di Marina, decidere in base alla reazione indiana di rimandarli indietro, è qualcosa di indegno e che i militari non possono accettare».

Cosa si attende che accada, generale Camporini?

«Temo che la situazione sia compromessa, anche perché oggi in India c'è un'atmosfera assolutamente ostile. Quindi suggerirei di non fare mai uscire i nostri militari dall'ambasciata di New Delhi, sperando che l'India dopo aver violato il principio di immunità del nostro ambasciatore, rispetti almeno quello della extraterritorialità dell'ambasciata».

In questi giorni abbiamo assistito al rincorrersi di voci sullo scontro tra il presidente del Consiglio e il ministro degli Esteri nella gestione del braccio di ferro con l'India. Quale lezione occorre trarne?

«Condivido quanto affermato da Stefano Silvestri (presidente dell'Istituto affari internazionali, ndr) che ha individuato il nocciolo del problema...»

Vale a dire?

«Non esiste una autorità cogente del presidente del Consiglio nei confronti dei ministri, mentre si avverte, ormai da decenni, l'esigenza di un organo analogo al Consiglio di sicurezza degli Stati Uniti».

E per il futuro cosa si augura, in particolare dal Parlamento e dal governo?

«Auspico vivamente che nel futuro assetto del quadro istituzionale, di cui tutti avvertono il bisogno, questo sia uno dei temi presenti in agenda».

NEW DELHI

Impiegati indiani in causa con l'ambasciata italiana

Nuova grana nei rapporti tra India e Italia, scossi dal caso marò. Otto dipendenti dell'ambasciata italiana a New Delhi hanno citato in giudizio il governo italiano davanti all'Alta Corte di New Delhi per una presunta discriminazione per nazionalità e razza, in quanto i loro stipendi sono inferiori a quelli dei colleghi italiani. Nella citazione, di cui ha dato notizia l'Economic Times, viene chiamato a rispondere anche l'ambasciatore,

Daniele Mancini. I dipendenti hanno adito le vie legali dopo aver ottenuto l'autorizzazione del ministero degli Esteri indiano. Nel ricorso chiedono anche il pagamento di presunti arretrati che gli spetterebbero. Si tratta di dipendenti presi a contratto che sostengono di ricevere retribuzioni da quattro a otto volte inferiori rispetto a quelle di contrattisti italiani reclutati in India che svolgono le loro stesse mansioni.