IPZS
ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO

Notiziario della GUARDIA COSTIERA



Marina Militare e Guardia Costiera, custodi del nostro mare.
Il Corpo sul palco di Sanremo

NUMERO 1
ANNO XXVI
2026

Notiziario della GUARDIA COSTIERA

ANNO XXVI N. 1-2026

IPZS
ISTITUTO
POLIGRAFICO E ZECCA
DELLO STATO

Notiziario della GUARDIA COSTIERA



Notiziario della Guardia Costiera
Anno XXVI 1-2026
Iscrizione n.246/99 al Registro della Stampa del Tribunale di Roma – Sezione per la Stampa e l'Informazione
Editore
Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direttore responsabile
Roberto D'Arrigo
Vicedirettrice
Anna Lucia Visca
Redattore Capo
Giampiero Cazzato
Inviata
Marina Viola
Coordinamento editoriale
Marco Di Milla
Collaboratori e collaboratrici di redazione
Edoardo Balestra, Alessandro Busonero, Stefano Carnevali, Fabio Gervasio
Fotografi
Natale Esposito, Massimiliano Gentili
Progetto grafico
Claudia Giorgini
Responsabile Trattamento dati privacy
Anna Lucia Visca
In copertina: sommozzatore della Guardia Costiera
Segreteria di Redazione
Ufficio comunicazione del Comando generale
Viale dall'Arte 16 – 00144 Roma
Telefoni (+39) 06 59084187 – 0659084129
Foto
Archivio fotografico del Comando generale
Stampa
Istituto Poligrafico della Zecca dello Stato SpA
Via Salaria 691 - 00138 Roma

Chiuso in redazione l' 8 maggio 2026
Finito di stampare a giugno 2026

Credits: pag 18-19 di Superchilum - Opera propria, CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=124166079

IPZS
ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO



Sommozzatore Guardia Costiera

INDICE

EDITORIALE
IL MARE, MOTORE DELLA NAZIONE
SICUREZZA, SVILUPPO E IDENTITÀ
DI ROBERTO D'ARRIGO PAG 7

PARLA IL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA
MARINA E GUARDIA COSTIERA
REMIAMO DA SEMPRE INSIEME
DI ALESSANDRO BUSONERO PAG 11

TUTELA DEL MONDO SUBACQUEO
SICUREZZA MARITTIMA
È TEMPO DI UNDERWATER
DI EDOARDO BALESTRA PAG 25

LA RESILIENZA DEI CAVI SOTTOMARINI NELL'UE:
IL CABLE SECURITY TOOLBOX PAG 28

FOCAL POINT SULLE INFRASTRUTTURE SUBACQUEE:
PROFILO DI EDOARDO BALESTRA PAG 32

IN FONDO AL MAR...
TRA STORIA, TURISMO E SVILUPPO PAG 38

SICUREZZA E QUALITÀ DELLO SHIPPING
GUARDIANI DEL MARE
IL PRESIDIO SILENZIOSO DELLA G. C.
DI STEFANO CARNEVALI PAG 41

IL DISASTRO DELLA AMOCO CADIZ PAG 50

DALLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE AGLI STANDARD SOLAS:
L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA MARITTIMA PAG 54

CANZONI & SALVATAGGI
LA GUARDIA COSTIERA
GETTA L'ANCORA ALL'ARISTON
DI FABIO GERVASIO PAG 61

UN RITRATTO PER LA MEMORIA: SANREMO
CELEBRA L'AMMIRAGLIO BALDUCCI RICCITELLI PAG 68

IL CUORE DI UNA DIVISA NEL MARE DELL'AMORE PAG 72

IL NAUFRAGIO DELLA MARGARET
LA FORZA DELLA COMUNITÀ PAG 75



Motovedetta CP 420, classe "De Grazia". L'imbarcazione è stata varata il 12 dicembre 2020



EDITORIALE

di Roberto D'Arrigo*

Il mare, motore della nazione
Sicurezza, sviluppo e identità

Oggi, in un periodo sempre più segnato da una crescente instabilità geopolitica e da nuove competizioni globali, il mare è tornato, o meglio "permane", al centro degli equilibri internazionali. Le rotte marittime, le infrastrutture energetiche e digitali sottomarine, così come la libertà di navigazione, rappresentano infatti elementi cruciali per la sicurezza e la prosperità di ogni Stato. In questo contesto, la marittimità internazionale si configura come uno dei principali teatri in cui si misurano interessi strategici, cooperazione e capacità di risposta alle crisi. È proprio lungo questa direttrice che la Guardia Costiera e, più in generale, la dimensione marittima del Paese si confermano presidio imprescindibile della nostra identità nazionale. L'intervista all'Ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto offre una visione chiara e autorevole della Marina Militare di oggi e di domani: una Forza Armata proiettata verso scenari sempre più complessi, capace di coniugare tradizione e innovazione, presenza internazionale e radicamento nazionale. In questo quadro, il reclutamento emerge non solo come necessità operativa, ma come un necessario investimento sul capitale umano, vero motore della sicurezza e della credibilità del nostro Paese.

Le Capitanerie di porto, in questo sistema, rappresentano un punto di equilibrio tra funzione militare e servizio al cittadino, contribuendo a consolidare il prestigio della Marina ed a garantire una presenza costante e qualificata lungo gli oltre 8.000 chilometri di litorale nazionale. Ma il mare non è solo superficie. Il dominio subacqueo (*underwater*) si afferma sempre più come nuova frontiera strategica: dalle infrastrutture energetiche alle telecomunicazioni, fino al turismo ed



Esercitazione di ricerca e soccorso in mare della Guardia Costiera a Sanremo

alla valorizzazione del patrimonio archeologico sommerso. È un mondo ancora in larga parte inesplorato che richiede visione, investimenti e capacità di protezione. La sicurezza delle attività sottomarine diventa quindi una priorità nazionale, così come la promozione sostenibile delle risorse che il mare custodisce. In questo scenario, la sicurezza della navigazione rimane un pilastro silenzioso ma essenziale. Un'attività quotidiana, spesso invisibile, che garantisce la fluidità dei traffici, la tutela dell'ambiente e, soprattutto, la salvaguardia della vita umana in mare. Il lavoro della Guardia Costiera e del VI Reparto "Sicurezza della navigazione e marittima" del Comando Generale, si traduce in un bene collettivo che sostiene l'economia dello shipping e rafforza il ruolo dell'Italia nel contesto internazionale, anche attraverso il rispetto e l'applicazione delle principali convenzioni internazionali.

Accanto alla dimensione operativa, questo numero del *Notiziario* vuole anche raccontare il volto più umano e culturale della Guardia Costiera. La partecipazione al Festival di Sanremo, ad esempio, testimonia quella prossimità in termini di vicinanza al cittadino, coniugando visibilità e operatività. Allo stesso modo le iniziative editoriali della collana Storie di Mare, curata dal Comando Generale del Corpo e dalla casa editrice All Around, offrono uno spazio di riflessione e memoria dove le *storie di mare* diventano patrimonio condiviso, tra testimonianze personali di importanti operazioni di soccorso che hanno segnato la storia recente.
Il mare, dunque, come spazio di responsabilità e opportunità. Un elemento che unisce sicurezza, sviluppo e cultura. E la Guardia Costiera, ancora una volta, si conferma interprete credibile e moderna di questa missione. Buona lettura!

*Direttore Responsabile



Festival di Sanremo: il tesserino stampa del nostro Direttore



L'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare

INTERVISTA ALL'AMMIRAGLIO GIUSEPPE BERUTTI BERGOTTO

DI ALESSANDRO BUSONERO*

Marina e Guardia Costiera
Remiamo da sempre insieme

L'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto è capo di Stato Maggiore della Marina Militare dal 6 novembre 2025. 63 anni, ha frequentato l'Accademia Navale di Livorno (1982-1986), laureandosi in Scienze Marittime e Navali.



L' Ammiraglio Berutti Bergotto con l'Ammiraglio Liardo durante una visita al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera

Quali sono gli obiettivi e le nuove sfide per il futuro della Marina militare?

Una Marina moderna deve essere digitalmente integrata, interoperabile con gli alleati e pienamente inserita nel sistema Paese. Non è più sufficiente essere efficienti: è necessario essere rilevanti, cioè presenti, pronti e connessi. Il mare rappresenta oggi un elemento centrale per la sicurezza e la prosperità nazionale. Attraverso le rotte marittime transita circa il 90% del traffico commerciale globale, mentre i cavi sottomarini veicolano il 99% delle comunicazioni digitali. Allo stesso tempo, la cosiddetta *blue economy* contribuisce in modo rilevante al prodotto interno lordo e ai livelli occupazionali del nostro Paese. I fondali marini sono ormai infrastrutture strategiche, decisive per la continuità economica, la stabilità energetica e la resilienza digitale del Paese. Se allarghiamo lo sguardo al Mediterraneo allargato, emerge un quadro caratterizzato da crescente complessità. Questa regione è, allo stesso tempo, un corridoio essenziale per i



L'Ammiraglio Berutti Bergo

traffici globali, un nodo energetico strategico e un'area di competizione permanente. In essa si manifestano conflitti aperti e tensioni latenti. Si registra instabilità politica diffusa e una competizione crescente per il controllo delle risorse e delle rotte. Particolarmente rilevanti sono i passaggi obbligati del commercio globale, i cosiddetti *choke point*, alcuni dei quali si trovano oggi in condizioni di criticità, con effetti diretti sulle catene di approvvigionamento. A questo si aggiungono minacce nuove, più difficili da individuare e da contrastare. Mi riferisco, in particolare, alle minacce ibride, agli attacchi cibernetici, alle attività illecite nello spettro elettromagnetico e all'impiego di flotte non convenzionali per l'elusione di regimi sanzionatori. In questo scenario, il concetto stesso di potenza marittima evolve. Non basta più essere efficienti: occorre essere rilevanti. Essere rilevanti significa essere presenti dove necessario, pronti ad agire quando richiesto, e connessi con tutti gli attori del sistema di sicurezza nazionale e internazionale.



otto con l'Ammiraglio Liardo durante una visita al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera

Per questo, la connessione non rappresenta più un mero moltiplicatore di efficacia, ma una condizione abilitante della superiorità marittima. Una Marina moderna deve dunque essere pienamente integrata nello spazio informativo e decisionale nazionale, interoperabile con alleati e partner, e capace di operare come nodo avanzato di un ecosistema di difesa sempre più interconnesso.

UNA MARINA MODERNA È INTEGRATA NELLO SPAZIO INFORMATIVO E DECISIONALE NAZIONALE

Quali sono le linee di indirizzo per la M.M. per il biennio 2026-2027 e che ruolo attribuisce alla cooperazione con la Guardia Costiera?

Il contesto geopolitico in cui viviamo richiede una risposta integrata: dal controllo dei traffici e delle rotte marittime, alla protezione delle infrastrutture critiche subacquee, fino alla salvaguardia dell'ambiente marino. Il Corpo delle Capitanerie di Porto è parte integrante, indissolubile e pienamente inserita nella Marina Militare. Un legame che affonda le proprie radici nella storia, nella tradizione e nei valori che condividiamo: disciplina, lealtà, spirito di servizio, dedizione al dovere e amore per il mare. Un legame che si rinnova ogni giorno attraverso la professionalità e l'impegno di migliaia di donne e uomini che, in uniforme, rappresentano lo Stato sul mare e lungo le nostre coste. Nel complesso pertanto non parlerei di semplice cooperazione con la Guardia Costiera, quanto piuttosto di un unico equipaggio che, nelle sue diversi componenti, agisce in maniera sincrona finalizzata allo scopo comune. L'obiettivo è chiaro: valorizzare le competenze e rendere più efficace l'azione dello Stato sul mare. In questo contesto stiamo aumentando l'interoperabilità degli assetti soprattutto nelle comunicazioni e nello scambio informativo. Allo stesso tempo stiamo sperimentando l'impiego congiunto di sistemi *unmanned* per ampliare la capacità di sorveglianza marittima. Sapere remare all'unisono, alimentare coesione e fiducia, significa moltiplicare l'efficacia dei nostri sforzi. Significa dare peso e struttura alla comune cultura del mare che ci unisce e ci contraddistingue quale presidio operativo e servizio al Paese in un quadro di responsabilità complementari. Ho assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina lo scorso 6 novembre e uno dei primi segnali istituzionali è stato proprio il dialogo diretto con l'Ammiraglio Ispettore Capo Sergio Liardo, comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, perché la Sicurezza Marittima si costruisce con continuità, fiducia e procedure condivise. La stessa

operazione Mediterraneo Sicuro esplicita che la Marina opera anche attraverso un "insieme sinergico" di impegni interforze, inter-agenzia e internazionali. E' in questa logica che si inserisce la "cooperazione" con la Guardia Costiera, sia sul versante della conoscenza del dominio marittimo sia su quello dell'intervento e della legalità.

I cittadini chiedono come viene controllato il mare? In che modo radar costieri e assetti aeronavali concorrono alla sorveglianza e alla sicurezza marittima?

La capacità di sorveglianza marittima e l'acquisizione della cosiddetta *Maritime Situational Awareness* (MSA) è assicurata dal contributo di tutti gli assetti aeronavali che operano nell'area di responsabilità ma anche dalla rete radar costiera che integra le informazioni in nostro possesso per migliorare la consapevolezza del contesto e la capacità decisionale. La Marina possiede una rete radar costiera con otto stazioni lungo le coste dell'Italia meridionale e sensori con capacità di scoperta e classificazione (ad esempio radar con capacità OTH *(Over The Horizon* – oltre l'orizzonte) e ISAR (*Inverse Synthetic Aperture Radar* - Radar a Apertura Sintetica Inversa) in cui le informazioni sono monitorate e integrate 24/7 nella MSA. In tale direzione stiamo ammodernando la rete radar costiera con sensori fissi e capacità mobili e, all'interno del nostro ecosistema operativo, abbiamo anche integrato i sistemi di sorveglianza satellitare e stiamo integrando anche le capacità di scoperta *unmanned* (UXV). I radar costieri ci permettono di avere un controllo di quello che succede nelle acque territoriali e oltre. Attraverso delle linee di integrazione della rete radar costiera la Marina ha una copertura quasi integrale delle coste italiane. I sistemi dialogano in maniera continua, tra questi, la Guardia di Finanza e le Capitanerie di Porto per il controllo del traffico mercantile. La Guardia Costiera mette in campo una rete composta da 63 stazioni base, progettata per assicurare copertura del profilo costiero nazionale con profondità estesa, ove possibile, fino all'area SAR (Search and Rescue) di competenza italiana. Questo sistema di controllo integrato ci consente, come detto, di aumentare la capacità di sorveglianza marittima anche oltre il limite delle acque territoriali,

> Lo strumento marittimo è pronto a rispondere al Piano di Difesa Nazionale e agli impegni NATO e UE

Sul fronte dello scambio informativo si sente parlare di sistema Virtual Regional Maritime Traffic Centre e Trans Regional Maritime Network (V-RMTC & T-RMN).




MARINA
L 9890

Di cosa si tratta?

Il VRMTC, in sintesi, è una rete virtuale che collega le centrali operative delle Marine militari aderenti e scambia informazioni non classificate sul traffico mercantile (unità con un tonnellaggio maggiore o uguale a 300 tonnellate), basata su internet; le informazioni confluiscono in un hub presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), che le rende disponibili ai partecipanti alla rete. Lo sviluppo iniziale del progetto ha visto la collaborazione di CINCNAV con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (MARICOGECAP) e con il centro comunicazioni MARITELE ROMA. Sul piano tecnico viene utilizzata una rete internet commerciale per generare una comune *recognized picture* dove CINCNAV svolge il ruolo di *data fusion centre*. La situazione attuale vede in totale 43 Nazioni partecipanti nella Comunità V-RMTC&T-RMN, oltre alle Marine facenti parte l'Iniziativa Difesa 5+5 ma stiamo cercando di allargare la comunità anche al fine di incrementare la *Maritime Situational Awareness.*

TOUR MONDIALE DELL'AMERIGO VESPUCCI: ROTTA VERSO IL NORD AMERICA



Può raccontarci un esempio di cooperazione operativa Marina Militare- Guardia Costiera che parli al cittadino in modo chiaro?
Un esempio concreto è la MARSEC EU 25 (golfo di La Spezia, 1-2 luglio 2025), un'esercitazione internazionale sulla Sicurezza Marittima, guidata per la prima volta dall'Italia in qualità di *leading nation* di EUROMARFOR (*EUROpean MARitime FORce* - Forza Marittima Europea). Il cacciamine Gaeta, la motovedetta CP 288, le centrali operative della Marina, dell'*Armada Española* e del Centro monitoraggio pesca istituito presso il Centro operativo nazionale Guardia Costiera, nonché le agenzie europee EMSA *(European Maritime Safety Agency)*, EFCA (*European Fisheries Control Agency*) e FRONTEX (*Frontières Extérieures*) hanno simulato due scenari chiave per il contrasto alla pesca illegale e la sorveglianza di alcune infrastrutture critiche subacquee. Questo tipo di attività traduce in pratica un principio: la sicurezza del mare oggi passa dalla capacità di "leggere" segnali deboli, condivi-



Dopo un intenso periodo di manutenzione all'Arsenale di La Spezia, la Nave Amerigo Vespucci è tornata a solcare i mari: il 9 maggio l'iconico veliero è partito per il suo atteso tour internazionale. La campagna 2026 in Nord America, promossa da Difesa e Marina Militare, porterà la Vespucci attraverso oltre 12mila miglia e 13 tappe, tra città iconiche come New York e Montreal. Il viaggio, della durata complessiva di 156 giorni, si concluderà in grande stile a Trieste, durante la spettacolare Barcolana.

Nave Amerigo Vespucci di fronte a Portofino

dere informazioni e intervenire in modo proporzionato e coordinato, a tutela delle risorse e degli interessi nazionali.

Nel 2025-2027 come si integrano Marina Militare e Guardia Costiera nelle reti UE (agenzie, forum, interoperabilità)?

La dimensione europea non è un "livello aggiuntivo": è una componente della nostra efficacia quotidiana, perché molte sfide attraversano le frontiere fisiche come: sicurezza, illegalità, ambiente. La Marina Militare contribuisce a questa interoperabilità in modo complementare: ad esempio, MARSEC EU 25 è stato esplicitamente costruito come una dimostrazione di interoperabilità tra assetti militari, Guardia Costiera e agenzie europee, con osservatori UE e NATO. Ad esempio, per celebrare il suo 160° anniversario, la Guardia Costiera italiana ha organizzato a Roma, (9 - 12 settembre 2025), il *Coast Guard Fora* 2025: tre Forum sulle funzioni di Guardia Costiera, che hanno promosso il dialogo, la condivisione di strategie e il rafforzamento della partnership in tutto il settore marittimo. La proiezione internazionale della Guardia Costiera è parte della stessa logica: nel febbraio 2026 una delegazione della Marina Militare del Brasile ha visitato il Centro Operativo Nazionale della Guardia Costiera, sede del MRCC italiano.

Tutela ambientale: quali iniziative mostrano come la sicurezza del mare e la protezione dell'ecosistema sono due facce della stessa missione?

La tutela ambientale è un ambito dove la cooperazione - fa la differenza - perché un'emergenza in mare non conosce confini né giuridici, né amministrativi. La Marina e la Guardia Costiera sono impegnate in prima linea, con i propri assetti nelle attività di tutela dell'ambiente marino e costiero, realtà fortemente diversificate e altamente qualificate. Sul piano operativo 2025, un esempio rilevante è rappresentato dalla RAMOGEPOL, un'esercitazione annuale per la gestione delle emergenze in mare che coinvolge assetti della Marina, della Guardia costiera insieme alle autorità di Francia e Principato di Monaco nell'ambito dell'accordo RAMOGE (firmato nel 1976, l'accordo promuove la cooperazione scientifica e tecnica per prevenire l'inquinamento, gestire il litorale e proteggere l'ambiente marino e costiero dello spazio di mare tra Marsiglia e La Spezia) . All'edizione 2025 dell'esercitazione ha partecipato Nave Luigi Dattilo (CP 940) all'interno di uno scenario simulato che prevedeva un grave incidente di inquinamento da idrocarburi, con attivazione del piano RAMOGEPOL. Anche la Marina contribuisce con capacità dedicate alle attività antinquinamento: Le sei navi della Classe

Costellazioni 1^ e 2^ serie, con sede ad Augusta, sono chiamate all'occorrenza ad intervenire direttamente – in cooperazione con il Ministero dell'Ambiente e la protezione civile – nelle operazioni di contrasto all'inquinamento marino con procedure di contenimento e rimozione di eventuali macchie oleose, utilizzando i sistemi e le apparecchiature di bordo. Ma la "cura del mare" è anche prevenzione e in tale ottica si inserisce il ruolo fondamentale dell'Istituto Idrografico della Marina la cui missione principale è incentrata sulla sicurezza della navigazione e sulla valorizzazione del mare sotto profili scientifici, tecnologici e ambientali. A tal riguardo il 26 gennaio 2026 la Marina ha varato Nave Quirinale, Nave Idro-Oceanografica Maggiore (NIOM), progettata per rispondere alle esigenze scientifiche legate alla conoscenza dei fondali e dell'ambiente marino, operative e di sicurezza marittima, valorizzando al tempo stesso le competenze espresse dalla filiera industriale italiana.

Come si proietta la Marina Militare per quanto riguarda i mezzi e la formazione in futuro?

Lo strumento militare marittimo è oggi strutturato per rispondere alle esigenze operative definite dal Piano di Difesa Nazionale, ma anche agli impegni assunti in ambito NATO e Unione Europea, oltre ai compiti quotidiani della Marina. Per essere efficace, questo sistema deve basarsi su un equilibrio sostenibile tra mezzi, personale e supporto logistico, che devono crescere in modo armonico. In linea con le attuali esigenze di versatilità e adattabilità, la Marina ha introdotto il concetto di "*Multi Capability Carrier*", applicandolo alle unità di prima linea. Ciò significa progettare le navi non solo per la loro funzione principale, ma anche con spazi modulari riconfigurabili, capaci di ospitare diversi tipi di carichi operativi: moduli abitativi, centri di comando, mezzi d'assalto e sistemi *unmanned*. Al centro del nostro percorso resta il personale, cuore pulsante della Forza Armata e, senza dubbio, la risorsa più importante per assicurare l'efficacia e la sostenibilità dello strumento militare. Proprio per questo abbiamo avviato iniziative significative che mettono al centro le persone, a partire dal rafforzamento degli organici. Stiamo anche investendo nella formazione, adeguando i piani di studio e ampliando le opportunità di aggiornamento professionale, così da sviluppare competenze sempre più al passo con l'evoluzione tecnologica. In questo modo la Marina intende proiettarsi nel futuro come un'organizzazione moderna, snella, efficiente e pienamente integrata nella Difesa nazionale.

** Capitano di Fregata e giornalista, Direttore Notiziario della Marina*



L'Ammiraglio Berutti Bergotto in visita al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera





Subacquei Guardia Costiera

Sicurezza marittima
È tempo di Underwater

di Edoardo Balestra

I recenti avvenimenti internazionali hanno portato alla ribalta il tema della sicurezza marittima come snodo centrale nel quadro geopolitico internazionale.

Evitare un drone o un attacco di pirati, prevenire un danno a un'infrastruttura sottomarina oppure, ancora, monitorare e sanzionare le flotte ombra per evitare l'aggiramento delle sanzioni *oil&gas*, caratterizzano con cadenza quotidiana l'attuale ambiente operativo marittimo e rendono opportuno riconsiderare l'approccio complessivo al concetto di sicurezza marittima, aggiornandolo anche rispetto alla dimensione *underwater*.

La parabola evolutiva del concetto di sicurezza marittima rappresenta, infatti, una visuale privilegiata per valutare equilibri, fibrillazioni e tensioni che, nelle analoghe dinamiche terrestri, possono apparire meno evidenti.

L'obiettivo del presente articolo è provare a fornire una lettura aggiornata dei vari fenomeni marittimi secondo una visione integrata comprensiva anche dell'ambito underwater, in una prospettiva di azione che sia giuridicamente coerente e operativamente efficace nella gestione dei problemi e criticità che coinvolgono il contesto marittimo.

Sicurezza marittima

Sicurezza ovvero *sine cura*, assenza di preoccupazioni e di timori legati ad un rischio o a una minaccia: un significato che esprime in modo efficace l'esigenza (e la presunzione) umana di poter governare e tenere sotto controllo le possibili vulnerabilità, anche rispetto ad un ambiente che può rivelarsi in talune condizioni ideale per mimetizzare e occultare potenziali azioni colpose o dolose e con esse le relative responsabilità.

Una sicurezza puntualmente declinata in ambiente marittimo mercantile secondo i distinti profili di *safety* e *security* che caratterizzano asset fondamentali della funzione marittima, ovvero le navi e i porti, secondo un quadro chiaro e uniforme di regole internazionali, europee e nazionali (ISPS Code, EUMSS, Piano di sicurezza marittima nazionale), recentemente arricchito in Italia dalla recente Circolare sul *Maritime Cyber Risk* riferito alle navi nazionali, emanata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera insieme all'Autorità NIS per i trasporti.

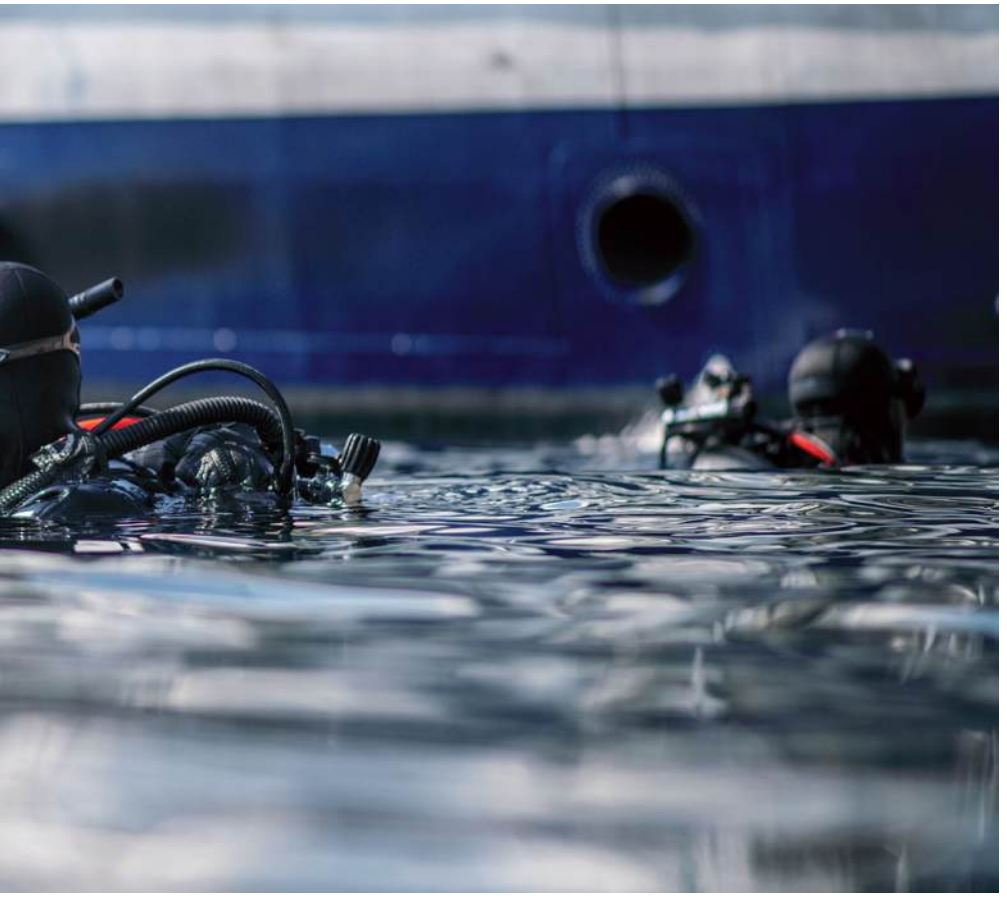
Ma la recente e significativa accelerazione globale dei processi di transizione ambientale e digitale, unitamente all'esigenza di rafforzarne i relativi presupposti a livello di sovranità nazionale, ha posto oggi in evidenza il ruolo di una nuova infrastruttura marittima strategica e critica: quella dei cavi e delle condotte sottomarine, imponendo agli Stati e alla Comunità internazionale lo studio di strumenti altrettanto efficaci di analisi, valutazione e risposta alle minacce, in linea con



quanto già verificatosi all'inizio del nuovo millennio per le navi e i porti con l'attentato alle Torri gemelle.

Analogamente, anche per l'*underwater* l'esigenza di un rafforzamento del gradiente di sicurezza trova una comune origine e uno stimolo per i profili di *security* in eventi malevoli (come il sabotaggio dei gasdotti Nordstream 1 e 2) e per quelli di safety in incidenti eclatanti (il caso del TITAN) che si sono rivelati decisivi rispetto all'esigenza europea e nazionale di dotarsi di norme e procedure specifiche sulla sicurezza dei mezzi e delle infrastrutture subacquee, come chiaramente messo in luce anche dalla relazione illustrativa della recente legge 15 gennaio 2026, n.9 sulla sicurezza delle attività subacquee.

In misura maggiore rispetto alle navi e ai porti, il concetto di tutela fisica e cibernetica dei cavi e condotte sottomarine viene, peraltro, indissolubilmente associato a quello di resilienza ovvero alla capacità di tali infrastrutture e della loro filiera di resistere a stress fisici esterni, nella quasi totalità derivati da eventi di ma-



Subacquei Guardia Costiera

LA RESILIENZA DEI CAVI SOTTOMARINI NELL'UE: IL CABLE SECURITY TOOLBOX

La crescente centralità dei cavi sottomarini per il funzionamento delle economie digitali, ha spinto l'Unione europea a rafforzare il proprio quadro di intervento in materia di sicurezza e resilienza. In tale contesto si colloca il *Cable Security Toolbox*, presentato dalla Commissione lo scorso 5 febbraio 2026, che rappresenta il primo strumento sistematico volto a coordinare le azioni degli Stati membri lungo l'intero ciclo di vita di queste infrastrutture critiche.

Il Toolbox si fonda su un approccio integrato che combina prevenzione, rilevazione e risposta. Tra le principali direttrici, emerge innanzitutto il rafforzamento della mappatura e del monitoraggio dei cavi, anche attraverso una maggiore condivisione di informazioni tra Autorità nazionali e operatori privati. Particolare attenzione è dedicata alla valutazione dei rischi, inclusi quelli derivanti da minacce ibride e sabotaggi, nonché alla definizione di standard comuni di sicurezza, sia fisica sia cibernetica.

Un secondo pilastro riguarda la capacità di risposta agli incidenti. Il Toolbox promuove il coordinamento tra Stati membri per la gestione delle emergenze ed il ripristino rapido delle infrastrutture, anche tramite il potenziamento delle capacità di riparazione. In questo quadro si inserisce la call europea da 20 milioni di euro specificamente destinata a rafforzare tali capacità, riconosciute come un anello critico della resilienza complessiva.

Sul piano degli investimenti, il Toolbox si integra con altre iniziative europee, tra cui l'individuazione dei "Cable Projects of European Interest" e lo stanziamento di 347 milioni di euro nell'ambito del CEF Digital, con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di nuove connessioni strategiche e ridurre le dipendenze da rotte vulnerabili. Ne emerge una visione che non si limita alla protezione dell'esistente, ma punta anche alla diversificazione ed al rafforzamento strutturale della rete.

A livello nazionale, l'Italia si inserisce in questo quadro con iniziative coerenti. Il Libro Bianco "Made in Italy 2030 - Per una nuova strategia industriale", presentato al CNEL il 29 gennaio 2026, evidenzia il ruolo della filiera dei cavi sottomarini come leva di politica industriale. Parallelamente, la legge 26 gennaio 2026, n. 9, entrata in vigore l'11 febbraio 2026, introduce una disciplina organica per la sicurezza delle attività nella dimensione subacquea, rafforzando i presidi di controllo e coordinamento.

trice colposa o naturale (93% dei casi accertati secondo ICPC e ITU, organismi di riferimento del settore).

Tuttavia, l'indubbia e oggettiva peculiarità dell'ambiente fisico in cui queste infrastrutture giacciono e operano, non sembra qualificare (almeno non ancora) una tipologia di rischio o minaccia sostanzialmente diversa da quella che riguarda i porti e le navi, almeno stando agli esiti del recente report degli esperti dell'UE (ottobre 2025) che classifica in modo dettagliato e completo le minacce, vulnerabilità e dipendenze che interessano i cavi e le condotte sottomarine, spesso riferibili ad interferenze tra attività marittime lecite.

Se ancore, cavi, attrezzi da pesca, eventi naturali e usura sono all'origine della quasi totalità delle interruzioni per i danneggiamenti involontari, analogamente gli atti intenzionali e malevoli sono caratterizzati dall'impiego di dispositivi marittimi di uso frequente, secondo modalità asimmetriche/ibride che favoriscono effetto sorpresa e mimetizzazione, riducendo al massimo le capacità di risposta e di accertamento delle condotte illecite da parte dello Stato costiero.

La sicurezza fisica, quindi, la vera frontiera della resilienza di questi asset e non può ormai prescindere da un approccio di filiera e di processo, che, superando un'ottica emergenziale, consideri la security fisica e cibernetica di tali infrastrutture come la risultante complessa di tutti i componenti che interagiscono all'interno di un ambiente marittimo, sia esso di superficie che di profondità.

Security dei cavi in senso proprio significa, pertanto, individuare un insieme di misure e regole uniformi a livello internazionale che, similmente a quanto avvenuto per la ship and *port security*, permettano di definire stabilmente procedure atte a prevenire e mitigare le minacce: prevedere limitazioni di accesso in determinate aree marittime attraverso ordinanze di polizia marittima, alert comportamentali anomali delle navi e del loro regime amministrativo, strumenti di monitoraggio già in uso per il naviglio mercantile oppure requisiti costruttivi *by design* dei cavi in termini di resistenza e sensoristica (*smart cable e DAS*) rappresentano alcuni dei più efficaci rimedi già disponibili e praticabili di abbattimento del rischio e mitigazione del danno, riducendo interruzioni e latenze di servizi ormai fondamentali.

È essenziale, quindi, giungere rapidamente ad una regolamentazione di *security* specifica anche per i cavi sottomarini che, coerentemente a quanto già fatto per navi e porti, consenta di affrontare stabilmente e in modo non emergenziale le minacce colpose e dolose che interessano queste delicate infrastrutture.



Ispettore di sicurezza della navigazione della Guardia Costiera in attività



Focal point sulle infrastrutture subacquee: profilo di Edoardo Balestra



Ufficiale Ammiraglio del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, Edoardo Balestra (nella foto) è attualmente in servizio presso il Comando generale dove ricopre l'incarico di Capo Reparto Amministrazione e Logistica.

Entrato nel Corpo nel 1992, è stato impiegato in varie sedi sul territorio nazionale, con prevalenza di incarichi nella sede di Roma, dove, negli ultimi anni, ha lavorato presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e presso il Comando Generale in qualità di Assistente del Comandante generale (2017–2023).

Laureato in Giurisprudenza, è specializzato in economia e politica dei trasporti presso l'Università La Sapienza di Roma ed è abilitato all'esercizio della professione forense. E' *focal point* della Guardia costiera sulla tematica della resilienza e tutela delle infrastrutture sottomarine e in tale veste partecipa ai Tavoli interministeriali presso il MIMIT e presso la Presidenza del Consiglio.

Autodifesa, resilienza e approccio complementare

Tale approccio sembra trovare oggi maggior forza anche alla luce di alcuni episodi di cronaca recenti nei quali gli strumenti di risposta immediata a fenomeni di danneggiamento dei cavi da parte degli Stati costieri hanno evidenziato ampi limiti di capacità ed efficacia, realizzando il paradosso per cui, sulla base dell'attuale diritto internazionale codificato e consuetudinario, il paese aggredito rischia di sviluppare reazioni in palese violazione del quadro giuridico internazionale, per questo addirittura sanzionabili.

La risposta puntuale ad una singola minaccia tramite l'utilizzo prevalente di strumenti militari difensivi (*cable defense*), per quanto rapida e dotata di un indubbio valore simbolico, può dunque rivelarsi efficace principalmente sul piano della deterrenza e della risposta emergenziale, ma può mostrare tutti i suoi limiti nel momento in cui il fenomeno assume caratteri stabili e strutturali, comportando possibili derive escalatorie e criticità sul piano diplomatico.

Al netto del costo rilevante di esercizio dello strumento nazionale di Difesa, è lo squilibrio tra risorse impiegate e loro efficacia a rendere tale modalità di risposta poco efficiente e meritevole, comunque, di particolare cautela, attenzione e rivalutazione.

Sul punto non appare secondario rilevare che il quadro giuridico applicabile a tali eventi dannosi deriva ancora dalle norme "in tempo di pace" stabilite dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) e dal diritto internazionale consuetudinario, piuttosto che dalle leggi sui conflitti armati o dal diritto bellico.

Affinché l'autodifesa (e quindi non la *security* marittima) possa costituire un approccio realmente efficace, la minaccia deve essere, oltre ogni ragionevole dubbio, identificabile e di provenienza esterna al sistema dei cavi, ascrivibile quindi ad un'entità o a un paese straniero, tale da rendere necessario ed anzi auspicabile l'intervento dello Stato costiero a difesa della propria sovranità territoriale, tecnologica ed economica attraverso lo strumento militare (*defense*), comunque, proporzionato e adeguato rispetto al diritto internazionale vigente.

Peraltro, l'espansione dei traffici, la globalizzazione e l'integrazione spinta delle economie mondiali, offrono una ideale mimetizzazione per le azioni ostili volontarie, consentendo ai potenziali attori ostili di arrivare al cuore del funzionamento dei cavi con attività apparentemente innocue, lecite e oltretutto dal basso costo (*improvising cutting device*), costituendo una seria minaccia per l'integrità fisica delle infrastrutture subacquee con ampi spazi di impunità.

La *security* nel senso definito dall'ISPS code permette, al contrario, di garantire agli Stati un margine giuridico di operatività attraverso un

ventaglio di misure marittime concretamente realizzabili, congrue e *law compliance*, consentendo di effettuare tutta una serie di verifiche e di valutazioni preliminari che rendono l'intervento militare di tipo repressivo l'ultima soluzione legittimamente esperibile.

Il Caso della *Eagle S*, nave cisterna, prima sequestrata e poi rilasciata dal Governo finlandese, il cui equipaggio è stato accusato di aver deliberatamente tranciato e danneggiato cavi nelle acque internazionali del Mar Baltico ricadenti all'interno di zone economiche esclusive di paesi costieri, rappresenta un esempio emblematico di come una reazione non appropriata possa portare, al di là delle intenzioni, a conseguenze negative soprattutto per lo Stato costiero che esercita in prima battuta una reazione esclusivamente militare, aggiungendo al danno anche la beffa.

La prevalente dottrina tende a confermare la bontà di un approccio "complementare" tra resilienza e difesa, secondo un blend di misure che siano flessibili ed appropriate rispetto alla specifica situazione operativa, definendo una reazione che sia la risultante di un processo di raccolta, analisi



e validazione dei dati sempre più rapido (data *gathering/data management)*, essenziali per abilitare ed orientare una capacità di risposta appropriata fondata su una consapevole attività di valutazione della minaccia incombente.

La Security come processo

La sicurezza marittima intesa come processo e non come semplice reazione ad una minaccia, potrebbe trovare, quindi, nelle misure già codificate di *ship e port security* un valido alleato anche nel settore dei cavi e condotte sottomarine, purché il processo di valutazione si basi su strumenti uniformi e condivisi di rilevazione della minaccia e analisi del rischio, già sperimentati con successo dalla Guardia costiera per gestire altre emergenze marittime in cui la capacità predittiva si è rivelata fattore determinante: dal soccorso in mare per eventi migratori, dal controllo della pesca alla prevenzione e contrasto degli inquinamenti, sono tutti settori di intervento in cui le Agenzie marittime e le Guardie costiere europee usano metodologie di condivisione e di valutazione uniformi nella definizione delle minacce e delle possibili vulnerabilità.



Unità navali Guardia Costiera con sommozzatori in attività presso piattaforma petrolifera

L'Italia, in particolare, già dispone di un Piano di sicurezza marittima elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, seppure circoscritto al momento solo a navi e porti, potrebbe offrire già uno modello giuridico/operativo flessibile adattabile all'intero contesto marittimo (anche alle infrastrutture subacquee), disponendo tra l'altro di strumenti e meccanismi di coordinamento collaudati tra tutti gli attori istituzionali coinvolti, quali il Comitato interministeriale per la sicurezza marittima (CISM) e quello centrale della sicurezza dei trasporti (COCIST).

Un sistema, dunque, articolato ed integrato di sicurezza marittima dotato di sistematicità e coerenza complessiva che, coinvolgendo l'ulteriore assetto marittimo delle infrastrutture sottomarine, consentirebbe di completare il quadro regolamentare del settore marittimo in una prospettiva organica e coerente, altrimenti difficilmente ottenibile.

Un sistema che fino ad oggi si è rivelato assolutamente appropriato e equilibrato nella gestione del rischio e delle minacce, senza per questo ostacolare o interferire con lo sviluppo economico di asset vitali per la sopravvivenza, lo



Sommozzatore Guardia Costiera in attività presso piattaforma petrolifera

sviluppo e la crescita delle nostre moderne economie.

Pur in una prospettiva di condivisibile valorizzazione delle numerose peculiarità che caratterizzano l'*underwater* e i suoi ampi margini di sviluppo, potrebbe essere un errore, prima strategico oltreché tattico, quello di considerarlo come dominio separato e autonomo rispetto a quello marittimo, di cui più verosimilmente costituisce una rilevante porzione.

La comune appartenenza delle infrastrutture subacquee, insieme alle navi e ai porti, al perimetro di tutela delle infrastrutture critiche nazionali ed europee definito dalle Direttive europee (CER e NIS2) e dalle relative norme nazionali di recepimento, sembra, peraltro, rafforzare l'assoggettabilità ad una disciplina uniforme derivante dalla comune matrice ed appartenenza al dominio marittimo.

La stessa recente novella normativa di settore (Legge 9/2026) sembra confermare questa impostazione generale, limitandosi ad introdurre meccanismi di coordinamento e di gestione delle interferenze, definendo un quadro dei procedimenti amministrativi tipici sostanzialmente invariato quanto a competenze e responsabilità.

Bene ha fatto l'Italia a dotarsi tempestivamente di una struttura specifica sull'*underwater* (l'ASAS) che consenta di accrescere i livelli di conoscenza di un ambiente poco esplorato e dalle grandissime potenzialità di sviluppo, ma sarebbe un errore ritenere che lo strumento privilegiato per aumentare la resilienza del sistema si traduca nell'applicazione di strumenti compartimentati, tenuto conto, peraltro, che le tecnologie subacquee attuali (anche quelle militari) non consentono ancora una sicurezza complessiva delle infrastrutture sottomarine che possa operare in modo disgiunto rispetto ai sistemi di monitoraggio marittimo di superficie civili (AIS, Satelliti).

Le Guardie costiere europee e del Mediterraneo, e la Guardia costiera italiana, in particolare, quale *National Competent Authority* del monitoraggio del traffico marittimo e di *security* per navi e porti nazionali, si sono dotate da tempo di strumenti di monitoraggio e scoperta condivisi in campo marittimo, rivelatisi efficaci a prescindere dalla particolare natura del rischio o della minaccia: la comune matrice delle dinamiche marittime appare, dunque, più forte ed attrattiva di quanto siano i profili di specialità che caratterizzano l'*underwater* e solo una filiera marittima integrata e coesa che coinvolga stabilmente attori pubblici e privati, ricorrendo anche a sperimentati meccanismi di partenariato, potrà produrre infrastrutture subacquee veramente resilienti e capaci di rispondere a fenomeni elusivi e illegali sempre più sofisticati e diffusi nel panorama marittimo mondiale.

IN FONDO AL MAR...
TRA STORIA, TURISMO E SVILUPPO

Non solo cavi sottomarini, ma anche siti archeologici e bellezze naturali da tutelare. Le attività turistiche subacquee costituiscono oggi un ambito strategico per la valorizzazione sostenibile degli ambienti marini e del patrimonio culturale sommerso, in linea con i principi delineati dalla Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo. L'evoluzione delle tecnologie per l'immersione e l'attenzione sempre più crescente verso la tutela ambientale, hanno favorito lo sviluppo di un turismo capace di integrare dimensione ricreativa, ricerca scientifica e conservazione.

Nel contesto italiano, questo approccio trova fondamento normativo nel Codice dei beni culturali e del paesaggio, che include esplicitamente i beni archeologici sommersi tra quelli sottoposti a tutela, e nella legge quadro sulle aree protette. In queste aree, sotto la vigilanza del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, le immersioni guidate rappresentano uno strumento privilegiato per la fruizione controllata degli ecosistemi marini.



Sommozzatore Guardia Costiera in attività presso piattaforma petrolifera



Le aree marine protette adottano sistemi di gestione che prevedono percorsi subacquei regolamentati, l'utilizzo di boe di ormeggio per evitare l'ancoraggio sui fondali e l'autorizzazione di centri diving qualificati. Tali misure, coerenti anche con le linee guida del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, consentono di ridurre l'impatto antropico e promuovere comportamenti responsabili tra i subacquei.

Il turismo subacqueo svolge anche una funzione educativa, contribuendo al monitoraggio partecipato degli habitat marini, in linea con le strategie europee sulla biodiversità promosse dalla Commissione europea.

Di primaria importanza, infine, è la valorizzazione dei siti archeologici sommersi.

Relitti, infrastrutture portuali e insediamenti costieri antichi rappresentano un patrimonio di eccezionale valore storico.

In Italia, un'esperienza significativa da ricordare è rappresentata dal Parco Archeologico delle Isole di Baia, uno dei complessi archeologici subacquei più importanti del Mediterraneo, dove sono stati sviluppati itinerari subacquei e sistemi di visita che garantiscono accessibilità e tutela, nel rispetto delle disposizioni del Ministero della Cultura.



Ispettori di sicurezza della navigazione della Guardia Costiera in attività

Guardiani del mare
Il presidio silenzioso della G. C.

di Stefano Carnevali

L'Italia, proiettata al centro del Mediterraneo, sviluppa sul mare parte essenziale della propria economia, conferendo, in ottica strategica, particolare importanza all'esecuzione degli indirizzi che ne supportano il rilancio in chiave marittima. Su questi presupposti si innestano priorità come la salvaguardia della vita umana in mare, la prevenzione dall'inquinamento marino, la preparazione degli equipaggi e la tutela delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. Elementi, questi, che concorrono allo sviluppo di quel valore più ampio che è rappresentato dalla sicurezza della navigazione marittima, priorità perseguita anche - e soprattutto - attraverso le attività di Amministrazione di bandiera (cd. Flag State) e di Port State Control svolte dall'Autorità marittima, in linea con un quadro di governance europea ed internazionale e in accordo con gli indirizzi forniti dall'IMO (International Maritime Organization), dall'ILO (International Labour Organization) e dall'Unione Europea.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto è l'organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (safety), nella sua accezione più ampia, e della sicurezza marittima (security). L'esercizio di queste delicate e complesse funzioni viene assicurato dal Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando Generale, che segue lo sviluppo della normativa di settore - internazionale, unionale e nazionale - curandone l'applicazione ed assicurando il necessario ruolo di indirizzo e coordinamento dei Comandi territoriali del Corpo, nonché di controllo nei confronti del cluster marittimo.

È la rete costituita dai Comandi periferici del Corpo, infatti, ad esercitare le funzioni operative di

ispezione e certificazione statutaria del naviglio nazionale e di controllo sul naviglio straniero.
Il Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima, anche attraverso la rete formata dagli Uffici territoriali del Corpo, rappresenta l'Organismo tecnico di riferimento deputato a sviluppare il concetto di sicurezza e di qualità del sistema in ambito marittimo. Un concetto in cui si incontrano sicurezza della navigazione (safety of navigation) e sicurezza marittima (maritime security), correlati oltreché all'ambiente-nave, anche a porti ed alle *facilities*, in un percorso che vede gli ispettori del Corpo seguire un complesso e articolato iter di formazione e abilitazione che fa capo al Nucleo Didattico Formativo Specialistico di Genova. L'apporto operativo alla sicurezza del trasporto marittimo si completa con la delicata materia dell'addestramento del personale marittimo, a cui il Reparto dedica particolare attenzione, anche per l'importanza strategica che riveste il ruolo dell'elemento umano nella economia generale del sistema nave.
Lo shipping nazionale può quindi contare su una componente del Corpo altamente specializzata e considerata - in Italia e nel mondo – un punto di riferimento e di



eccellenza: lo confermano le posizioni chiave occupate da propri Ufficiali come esperti in Europa (DG MOVE e European Maritime Safety Agency), nonché le collaborazioni sistematiche con le Organizzazioni internazionali (IMO e ILO) di riferimento del settore marittimo.

Proprio a seguito di queste importanti funzioni istituzionali, uno degli aspetti di maggior rilievo nelle attività del Reparto è quello del monitoraggio del rendimento del naviglio nazionale, sulla base di un Performance index, al fine di permettere alla bandiera italiana di raggiungere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo dello Stato di approdo (Port State control) ad oggi operativi in tutto il mondo. Per tale motivo all'interno di ciascun Ufficio del Reparto è svolta una attenta analisi dei dati che pervengono attraverso la costante azione degli Uffici Territoriali, non solo per verificare il raggiungimento del sopraindicato indice, ma anche per fornire un valido e fondato supporto alle decisioni strategiche dell'organizzazione complessa posta alla sua base.

Oggi il Reparto è diretto dal Contrammiraglio Francesco Cimmino, Ufficiale del Corpo che, nel corso



Ispettori di sicurezza della navigazione della Guardia Costiera in attività

della sua lunga carriera, ha maturato una vasta ed approfondita esperienza nel campo della sicurezza della navigazione. Già Direttore Marittimo dell'Emilia Romagna, l'Ammiraglio Cimmino è stato Comandante del Porto di Savona e prima ancora ha operato per lungo tempo nel settore della Sicurezza della Navigazione presso la Capitaneria di Porto di Napoli, prima come Ispettore Flag State Control, Port State Control e Auditor ISM e successivamente come Coordinatore Regionale di tali attività della Campania.

Come per la maggior parte del personale che opera nel Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima, è fondamentale possedere una solida formazione di base e un'approfondita conoscenza delle normative nazionali e internazionali, al fine di garantire un'azione efficace della Pubblica Amministrazione, che - guardando al cittadino come *final user* di una catena più complessa di soggetti ed enti - deve considerare la "sicurezza" come un bene collettivo, invisibile ma essenziale, da difendere e tutelare con ogni mezzo.

La Sicurezza della navigazione, in tal senso, impegna il Corpo sotto molteplici aspetti:

- in qualità di Amministrazione di bandiera (attività di Flag State), Esso è chiamato al controllo, verifica e rilascio della certificazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile e da pesca;
- in qualità di controllo dello Stato del porto di approdo (attività di Port State control), svolge un controllo diretto di conformità alle normative internazionali nei confronti delle navi di bandiera straniera che approdano nei porti nazionali.
- nel settore della Maritime security, per le misure di natura preventiva volte a tutelare lo shipping e gli impianti portuali contro la minaccia di atti illeciti intenzionali. Al Corpo è stata attribuita la funzione di Autorità Nazionale Competente e, per tale ragione, esso svolge un ruolo chiave nell'attività di recepimento ed attuazione della materia, entro l'alveo dell'ordinamento interno. Inoltre, il Capo Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima del Comando generale è Vice Presidente del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti, strumento di pianificazione e coordinamento con cui lo Stato italiano attua, in ambito marittimo-portuale, le misure di security previste dalla normativa internazionale, europea e nazionale, a tutela della sicurezza del mare, delle navi, degli equipaggi, dei porti e delle infrastrutture marittime e, quindi, degli interessi nazionali.
- Il settore tecnico-operativo della sicurezza del trasporto

marittimo si completa, infine, con la delicata materia dell'addestramento del personale marittimo, che ricomprende sia l'aspetto tecnico, che sociale: la concorrenza mondiale nel settore, infatti, spinge tutte le parti coinvolte ad una forte coesione ed impegno per salvaguardare la classe marittima nazionale, che si trova a competere in uno scenario plurale ed estremamente qualificato.

Le attività ispettive sulle navi straniere nei porti italiani

L'attività dei controlli dello Stato di approdo sulle navi straniere in ingresso e sosta nei porti italiani ha lo scopo di verificare che le navi siano conformi alle "Convenzioni internazionali", di cui l'Italia è Governo contraente, in materia di sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente, certificazione del personale marittimo e condizioni di vita e lavoro a bordo. Tale potere di controllo è sancito dalle stesse "Convenzioni internazionali" che inquadrano il cosiddetto "port State control" nella più ampia cornice di verifiche, certificazione e responsabilità in capo agli Stati di bandiera (cd. flag State), su cui grava l'onere di garantire che la propria flotta risponda ai requisiti delle norme applicabili.

Il "port State control" rappresenta, quindi, la "seconda linea difensiva" contro l'impiego di navi non in linea con le norme (cosiddette *"navi sub standard"*). Parliamo di seconda linea difensiva perché le ispezioni da parte dello Stato di approdo si affiancano alle verifiche dello Stato di bandiera, ma non sostituiscono i "certificati di navigabilità" della nave.

La storia insegna che l'efficacia dell'attività di *"port State control"* è maggiore se gli Stati costieri si danno regole comuni ed armonizzate nello svolgimento dell'attività ispettiva, attraverso dei "memorandum d'intesa". A tal riguardo, l'Italia è uno degli Stati fondatori del "Memorandum di Parigi" (Paris MoU) sul *"port State control"* nato dall'ampliamento del "Memorandum dell'Aia" del 1978 che fu sottoscritto da diverse Autorità marittime dell'Europa occidentale, principalmente per verificare le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi sui requisiti della Convenzione ILO n. 147. L'ampliamento del *port State control* si rese necessario proprio perché mentre il "Memorandum dell'Aja" stava per entrare in vigore si verificò, nel marzo del 1978, una massiccia fuoriuscita di petrolio al largo delle coste della Bretagna in Francia, a seguito dell'affondamento della petroliera "Amoco Cadiz". Questo incidente generò un sentimento di forte protesta politica e pubblica in tutta Europa, sollecitando le istituzioni all'adozione di norme molto più severe in materia di "sicurezza della navigazione" e "protezione dell'ambiente"; ciò, portò all'adozione di un "memorandum



Motovedetta classe 300 della Guardia Costiera in attività di sicurezza della navigazione


CP305
DIA COSTIERA

d'intesa" rafforzato e con scopi più ampi del "memorandum" del 1978. Il nuovo "memorandum d'intesa" fu firmato nel gennaio 1982 da quattordici Paesi europei in una conferenza ministeriale tenutasi a Parigi, in Francia, entrando in funzione il 1° luglio 1982 (Paris MoU). Da tale data, il "Paris MoU" è stato modificato più volte per accogliere i nuovi requisiti di sicurezza, nella sua accezione più ampia, e tutela dell'ambiente, adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), e quelli relativi alle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare, adottati dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO). Attualmente aderiscono al "Paris MoU" i Paesi dell'Unione europea, i Paesi Efta più Canada, Gran Bretagna e Repubblica Federale Russa; quest'ultima attualmente sospesa a seguito dei noti eventi in Ucraina. Sulla base dell'esperienza acquisita nell'ambito del "Paris MoU", l'Unione Europea ha disciplinato l'attività di "port State control" attraverso Direttive e Regolamenti, da ultimo approvando la Direttiva 2009/16/EC, attuata in Italia attraverso il Decreto Legislativo 53/2011.



I profili di rischio e la gestione dei controlli

La Direttiva 2009/16/EC ha sostituito la precedente Direttiva 95/21/CE, anche perché il regime di controllo previsto da quella Direttiva era *"[...] costituito dal principio del rispetto della soglia puramente quantitativa del 25% di navi ispezionate per Stato membro, il che non solo lascia passare numerose navi attraverso le maglie della rete, ma induce inoltre talvolta le amministrazioni a effettuare delle ispezioni non giustificate unicamente per poter raggiungere tale soglia. L'impostazione proposta stabilisce un obiettivo collettivo consistente nell'ispezionare tutte le navi che fanno scalo nell'Unione, con la differenza che le navi considerate a rischio elevato verranno ispezionate con maggiore frequenza e quelle di qualità meno spesso".*

La Direttiva del 2009 si prefigge, invece, di raggiungere obiettivi "qualitativi" e non "quantitativi", distribuendo il carico di ispezioni in modo proporzionale tra gli Stati dell'Unione e stabilendo criteri di selezione delle navi da ispezionare basati sul "profilo di rischio". Lo scopo è quello di sottoporre



Ispettore di sicurezza della navigazione della Guardia Costiera in attività

Il disastro della Amoco Cadiz

Il 16 marzo 1978 la petroliera Amoco Cadiz, una nave di 330 metri di lunghezza di proprietà della compagnia statunitense Amoco, affondò al largo delle coste della Bretagna, in Francia, provocando uno dei peggiori disastri ambientali della storia marittima europea.

La nave, in viaggio verso la raffineria di Bantry in Irlanda, trasportava circa 220.000 tonnellate di petrolio greggio. Durante una violenta tempesta, la petroliera manifestò un grave guasto al timone, rendendo impossibile governarla.

Nonostante gli sforzi disperati dell'equipaggio e dei rimorchiatori inviati per soccorrerla, la nave venne trascinata verso la costa, infrangendosi infine contro gli scogli.

Il greggio riversato in mare si diffuse rapidamente a causa dei venti e delle correnti, raggiungendo circa 360 km di litorale.

Spiagge, scogliere e zone umide furono ricoperte da uno spesso strato di petrolio. L'impatto sull'ecosistema fu devastante: decine di migliaia di uccelli marini, pesci e altre specie furono sterminati, e le comunità locali, che vivevano di pesca e turismo, subirono gravi danni economici.

Le operazioni di bonifica durarono mesi e coinvolsero migliaia di volontari e operatori specializzati, che rimossero il petrolio dalla costa con mezzi meccanici e chimici.

L'affondamento dell'Amoco Cadiz, segnò una svolta importante nella regolamentazione del trasporto marittimo di idrocarburi. L'incidente evidenziò, infatti, la vulnerabilità delle petroliere di grandi dimensioni e la necessità di sistemi di sicurezza più avanzati, come doppi scafi, monitoraggio continuo dei timoni e procedure di emergenza più rigorose.

Il disastro restò impresso nell'opinione pubblica come il simbolo del conflitto tra lo sviluppo industriale e la tutela ambientale, anticipando gli scenari futuri di emergenze ecologiche globali legate al trasporto del greggio.

Ancora oggi, il nome Amoco Cadiz evoca la memoria di uno dei più drammatici naufragi della storia moderna.

ad ispezione con periodicità più frequente le navi con un profilo di rischio "alto" e meno frequente quelle con un profilo di rischio "basso", di fatto premiando lo *"shipping"* che investe sulla "sicurezza". L'ispezione di "port State control" ha lo scopo di verificare la conformità della nave alla normativa internazionale ad essa applicabile con la finalità ultima di ridurre drasticamente la presenza di navi *"sub standard"* nelle acque unionali, anche attraverso provvedimenti di detenzione (fermo della nave fino al ripristino delle condizioni di sicurezza) e bando (preclusione di accesso ai porti unionali per determinati periodi di tempo). Tale attività contribuisce a tutelare il primario interesse pubblico della "sicurezza della navigazione", nella accezione più ampia del termine, ed allo stesso tempo evitare distorsioni sul mercato dello *"shipping"*. Investire sulla "sicurezza" può avere costi elevati, in termini di risorse umane e finanziarie, ed eliminare le navi *"sub standard"* dai porti nazionali, noleggiate a basso costo, premia lo *"shipping"* attento alla sicurezza, cui il noleggiatore deve rivolgersi per mantenere i propri traffici commerciali con i porti nazionali ed unionali.
Per rendere ancora più efficace il regime ispettivo la Direttiva del 2009 è stata emendata dalla Direttiva 2024/3099/EU che ha revisionato i criteri di calcolo del profilo di rischio ed ampliato i poteri dello Stato di approdo nell'adozione dei provvedimenti di bando; la nuova Direttiva produrrà i propri effetti a partire dal 6 Luglio 2027.

Il ruolo della Guardia Costiera nelle verifiche di conformità

L'Italia svolge l'attività *"port State control"* attraverso ispettori della Guardia Costiera - qualificati in conformità ai requisiti professionali stabiliti dal Decreto 53/2011 (recepimento della Direttiva 2009/16/EC) e debitamente autorizzati a seguito del completamento di un idoneo e strutturato percorso formativo. La formazione si svolge in due momenti: uno, teorico, presso il "Centro di formazione specialistica CA Antonio De Rubertis" della Guardia Costiera, a Genova, mentre un altro, di tipo pratico, viene svolto a bordo delle navi, in affiancamento ad ispettori di provata esperienza nel settore; prosegue poi con corsi di formazione specialistica per le diverse tipologie di navi da carico (gasiere, petroliere, chimichiere ecc) e da passeggeri (cruise, ro-ro e HSC). Gli ispettori eseguono le verifiche di conformità delle navi alle "Convezioni internazionali" ad esse applicabili e ratificate dall'Italia, quali, tra tutte, le Convenzioni più significative in materia di sicurezza della navigazione (SOLAS), prevenzione dell'inquinamento (MARPOL), addestramento, certificazione e tenuta della guardia degli equipaggi (STCW) e condizioni di vita e di lavoro a bordo (MLC, 2006); le quattro Convenzioni ap-



Ispettore di sicurezza della navigazione della Guardia Costiera in attività



DALLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE AGLI STANDARD SOLAS: L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA MARITTIMA

La sicurezza della navigazione marittima è oggi il risultato di un lungo processo di cooperazione internazionale, che ha trovato uno dei suoi pilastri nell'azione dell'International Maritime Organization (IMO) e nell'adozione della Convenzione SOLAS (Safety of Life at Sea). Strumento normativo che ha progressivamente definito standard tecnici e operativi, destinati a ridurre i rischi per le navi, gli equipaggi e l'ambiente marino, incidendo profondamente anche sull'organizzazione della sicurezza marittima in Italia.

L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite responsabile della regolamentazione del traffico marittimo internazionale. Fondata nel 1948 e operativa dal 1959, l'organizzazione ha l'obiettivo di sviluppare un sistema normativo globale che renda il trasporto marittimo più sicuro, efficiente e sostenibile. Nel corso dei decenni, l'IMO ha promosso numerose convenzioni internazionali che disciplinano diversi aspetti della navigazione: dalla prevenzione dell'inquinamento alla formazione dei marittimi, fino alla sicurezza delle navi. Tra queste, la più importante è senza dubbio la Convenzione SOLAS che nasce nel 1914 come risposta al naufragio del Titanic (ma la sua versione più rilevante è quella adottata nel 1974 e successivamente aggiornata con numerosi emendamenti). L'obiettivo della SOLAS è stabilire standard minimi per la costruzione, l'equipaggiamento e l'esercizio delle navi mercantili impegnate nel traffico internazionale. La convenzione è articolata in diversi capitoli che disciplinano, tra l'altro, la sicurezza della navigazione, i sistemi antincendio, le dotazioni di salvataggio, le comunicazioni radio e i controlli dello Stato di approdo.

Uno degli aspetti più innovativi introdotti dalla SOLAS è il principio della responsabilità condivisa tra Stato di bandiera e Stato di approdo. Da un lato, i Paesi devono garantire che le navi battenti la propria bandiera rispettino gli standard internazionali; dall'altro, gli Stati portuali possono effettuare controlli sulle navi straniere che entrano nei propri porti. Questo sistema, noto come Port State Control, ha rafforzato in modo significativo il livello complessivo di sicurezza della navigazione.

pena menzionate sono da considerarsi i *"four pillar"* della materia.
La Guardia Costiera si avvale attualmente di 111 ispettori specializzati dislocati presso i Comandi Territoriali, capillarmente distribuiti lungo le coste nazionali; l'attività è coordinata dai Comandi Territoriali con competenza Regionale (Direzioni Marittime), sotto la supervisione e l'indirizzo del servizio di coordinamento nazionale, inquadrato nell'organigramma del Reparto VI – Sicurezza della Navigazione e Marittima – del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera di Roma.
La banca dati unionale denominata "THETIS" – implementata già a partire dal 1° gennaio del 2011 - fornisce informazioni sulle navi in porto o previste arrivare nei porti dell'area del "Paris MoU", indicando le navi da sottoporre ad ispezione e permettendo la registrazione dei risultati delle ispezioni stesse. Il "profilo di rischio" di una nave è determinato da "THETIS" dalla combinazione di alcuni parametri: generici (tipologia della nave, età, bandiera, performance degli "organismi riconosciuti", che hanno rilasciato la certificazione statutaria e grado di affidabilità della società di gestione dell'unità) e storici (numero di deficienze e di fermi registrati durante le ispezioni PSC subite in un determinato periodo di tempo). La parte ad accesso pubblico del "THETIS" (https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis) consente, fra l'altro, di simulare il calcolo del "profilo di rischio" di una nave o determinare il grado di affidabilità della società che la gestisce.
Alle ispezioni "periodiche" - ad intervalli stabiliti in base al "profilo di rischio" - si aggiungono quelle "supplementari" che sono determinate da fattori *"unexpected"* (es. segnalazione di presunte anomalie, lamentele dell'equipaggio ecc.) o *"overriding"* (di priorità assoluta: es. collisione, incaglio, rapporto di uno Stato Membro ecc.). L'ispettore esegue i controlli tecnici ed operativi guidato dalle procedure ispettive (PSCC instructions) - concordate dagli Stati facenti parte del "Paris MoU" – che includono anche il necessario "codice di buona condotta". Nell'ambito delle valutazioni tecniche svolte dall'ispettore, preme rappresentare la assoluta prevalenza del "giudizio professionale" *("professional judgement")* nel rilevare e valutare le eventuali carenze riscontrate a bordo.
In relazione alle deficienze rilevate, l'ispettore ne valuta la gravità singolarmente e nel loro complesso ed assegna un tempo di rettifica delle stesse; nei casi più gravi le deficienze sono indicate nel rapporto d'ispezione quali motivo di "fermo della nave" ed è ritenuta, in tal caso, necessaria una diretta verifica di controllo a bordo, da parte dell'ispettore che ne ha rilevato la non conformità, per accertarne l'eliminazione prima della partenza da quel porto.



Controlli degli ispettori di sicurezza della navigazione della Guardia Costiera



I numeri dei controlli in Italia ed il loro significato

Nel corso dell'anno 2025, l'Italia ha svolto 1562 ispezioni, contestando 6799 deficienze ed applicando 146 provvedimenti di detenzione e 7 provvedimenti di bando.

Le deficienze motivo di fermo delle navi riguardano, di massima, la prevenzione e protezione antincendio, i mezzi di salvataggio, la prevenzione dell'inquinamento, la preparazione ad affrontare le emergenze da parte degli equipaggi. Opportuno evidenziare, però, che l'Italia rileva molte carenze sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo e, conseguentemente, la mancata attuazione dei requisiti della Convenzione MLC,2006.

Confrontando i dati con il 2024, si rileva un aumento del numero d'ispezioni (+62) ed una flessione sul numero complessivo delle deficienze (-460); i numeri mostrano anche una diminuzione delle detenzioni (-35) e lo stesso numero di provvedimenti di bando a fronte di un maggior numero di ispezioni eseguite nel 2025.

Il miglioramento percentuale delle deficienze e delle detenzioni del 2025 rispetto al numero di ispezioni eseguite è significativo dell'efficacia dei controlli eseguiti dagli ispettori specializzati della Guardia Costiera, indicativo di un leggero innalzamento della "qualità" delle navi che approdano nei porti ed ancoraggi nazionali.

Le navi sottoposte a provvedimento di detenzione hanno potuto riprendere la propria navigazione solo dopo la rettifica delle deficienze rilevate e verificate dagli ispettori della Guardia Costiera.

I 14 provvedimenti di bando complessivi sono stati applicati nei confronti di "navi da carico generale" (11), navi porta rinfuse (bulk carrier – 2) e "ro-ro cargo" (1) confermando quindi quanto emerge dal Grafico 2, appartenenti alle bandiere di Saint Kitts and Nevis (3), Palau (2), Comoros (2), Panama (2), Cameroon (2), Belize (1), Liberia (1) e Vanuatu (1).

L'analisi delle tipologie di navi sottoposte a fermo ed a bando nonché le bandiere che le stesse inalberavano, porta ad alcune riflessioni sulle criticità dello "shipping".

Le "general cargo" sono spesso noleggiate, a bassi costi, per il trasporto di carichi poveri, per lo più rinfuse e chi le mette sul mercato intende, comunque, trarne il massimo profitto; ne consegue, purtroppo, un minore investimento economico sulle condizioni della nave e quelle di vita e lavoro degli equipaggi, per compensare il minore guadagno dal noleggio.

La scelta di alcune bandiere è legata ad agevolazioni fiscali e, spesso, ad una maggiore flessibilità di queste Amministrazioni nei controlli e nel rilascio delle certificazioni di sicurezza alle navi.

Le *"bulk carrier"*, invece, pur essendo navi con requisiti più stringenti, possono risultare non in condi-

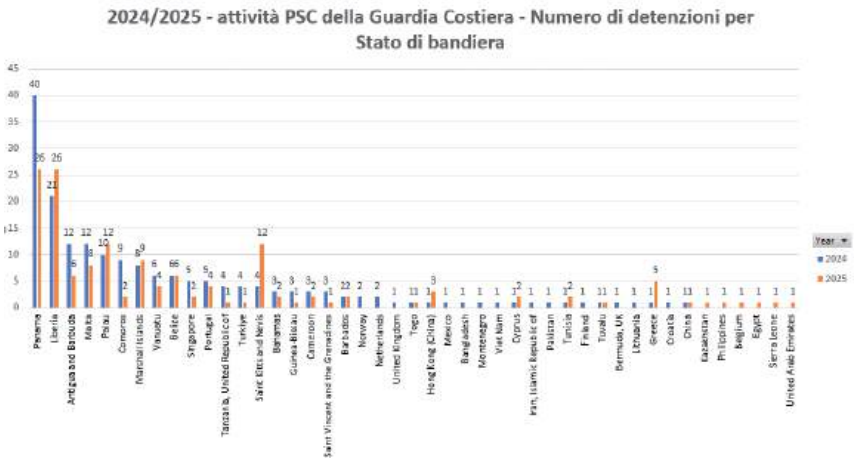


Grafico 1 (qui sopra) - Il grafico mostra il numero di detenzioni adottate dagli ispettori della Guardia Costiera nel corso degli anni 2024 e 2025. Panama è risultata, complessivamente, la bandiera meno performante con un netto miglioramento nel 2025. Il numero di detenzioni incide sul calcolo della "performance" della bandiera con impatto sul calcolo del "profilo di rischio" delle proprie navi.

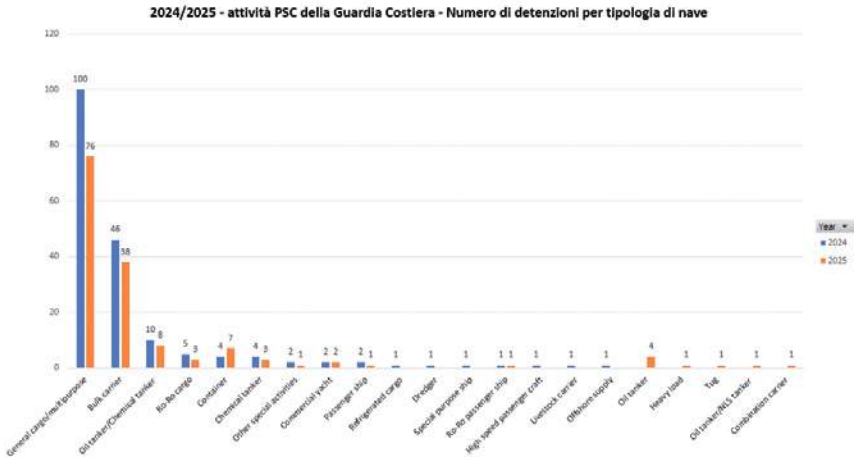


Grafico 2 (qui sopra) - Il grafico mostra come le tipologie di "navi sub standard" prevalenti sono le "navi da carico generale".

zioni di sicurezza per proseguire il proprio viaggio quando hanno operato lungo le coste di Paesi ove è difficile eseguire manutenzioni oppure sono state oggetto di controlli dello Stato di approdo, fuori dal Paris MoU.

I numeri mostrano lo sforzo quantitativo e qualitativo della Guardia Costiera ed il rilevante ed indispensabile contributo alla "sicurezza" che l'organizzazione nazionale del *"port State control"* garantisce e continuerà a garantire con passione e professionalità, nella convinzione di agire nell'interesse della comunità ed a garanzia di uno "shipping" sempre più attento alla sicurezza. Investire nella "sicurezza" premia.



Esercitazione di ricerca e soccorso in mare della Guardia Costiera a Sanremo

La Guardia Costiera getta l'ancora all'Ariston

di Fabio Gervasio

Durante la settimana più attesa dell'anno, quando la musica travolge Sanremo e le luci dell'Ariston illuminano la Riviera dei Fiori, tra il via vai di artisti e fan c'è anche chi del mare porta ogni giorno la voce e i valori: la Guardia Costiera. Come già lo scorso anno, il Corpo delle Capitanerie di porto ha partecipato al Festival con una presenza ricca di iniziative, incontri e momenti di condivisione.

Nel cuore della città, lo stand istituzionale allestito dalla Guardia Costiera è diventato un punto di forte attrazione. Lo slogan scelto, "Un mare di musica in un mare di sicurezza", ha racchiuso l'essenza di un messaggio semplice ma potente: la sicurezza in mare e la tutela dell'ambiente sono valori che vanno comunicati, con lo stesso entusiasmo con cui si condivide una canzone.

La presenza della Guardia Costiera è stata particolarmente apprezzata dai visitatori, che hanno potuto immergersi, in senso letterale, nel mondo del soccorso marittimo grazie a una spettacolare simulazione in realtà virtuale: indossati i visori VR e impugnati i controller, si sono trasformati in aerosoccorritori impegnati nel recupero di un naufrago. Dovevano compiere ogni gesto: aprire il portellone dell'elicottero, gettare l'anello salvagente, calarsi in mare e nuotare verso il naufrago, per poi sollevarlo in assoluta sicurezza.

Una dimostrazione innovativa e coinvolgente, che ha conquistato adulti e ragazzi permettendo di comprendere quanto è necessario l'addestramento, il coordinamento ed il sangue freddo per salvare una vita in mare. Un modo per "toccare con mano" la realtà operativa di chi, spesso lontano dai riflettori, affronta emergenze con precisione e coraggio.

Accanto al simulatore, un'altra



Esercitazione di ricerca e soccorso in mare della Guardia Costiera a Sanremo


YACHT CLUB SANREMO

zona dello stand era dedicata alla difesa dell'ambiente, con la presenza di un Laboratorio Ambientale Mobile (LAM), utilizzato per campionamenti ed analisi sul posto, che ha accolto i visitatori per mostrare come si tracciano le fonti di inquinamento e si analizzano le acque. Due militari della Guardia Costiera, entrambi biologi, hanno mostrato metodologie e strumenti, raccontando casi concreti che testimoniano l'impegno quotidiano nella tutela del mare.

Il LAM, solitamente impiegato sulle coste italiane nei momenti d'emergenza o per attività di prevenzione, ha affascinato i più giovani, attratti sia dall'aspetto tecnico che dalle storie di chi trasforma la passione per il mare in vocazione professionale. Tanti, infatti, hanno chiesto informazioni sull'arruolamento, segno di un interesse crescente verso il Corpo.

SANREMO OLTRE IL PALCO: IL VOLTO OPERATIVO DELLA GUARDIA COSTIERA



Sopra e nella pagina accanto lo stand operativo della Guardia Costiera

Giornate vivaci, insomma, scandite da un flusso continuo di visitatori e curiosi. Lo stand ha inoltre visto la presenza di numerose Autorità che hanno manifestato il loro apprezzamento per il prezioso operato svolto quotidianamente.

Ai microfoni di Radio Kiss Kiss, nello spazio del *Pippo Pelo Show*, l'Ammiraglio Liardo ha raccontato il senso di questa presenza a Sanremo: «Siamo legatissimi al Festival da sempre. È un'occasione per parlare ai giovani, per raccontare loro la passione che alimenta il nostro impegno quotidiano. La sicurezza nasce anche dalla conoscenza, e noi vogliamo farci conoscere meglio dai ragazzi, perché sono loro il nostro futuro». Un legame con la città dei fiori che si rinnova ogni anno, fatto di dialogo, curiosità e consapevolezza: un filo che unisce musica e mare, leggerezza e responsabilità.

L'impegno della Guardia Costiera, però, non si racconta solo con le parole ma mostrando in concreto cosa significhi indossare quella divisa, quale passione e impegno siano richiesti ogni giorno ai circa 11mila uomini e donne del Corpo. Così, martedì



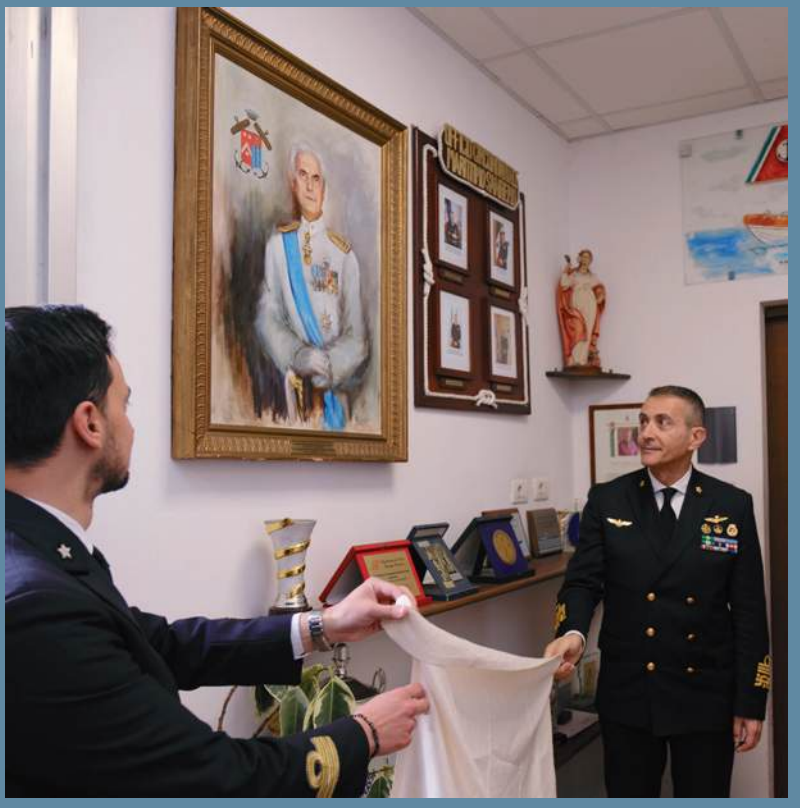

Rai Radio 2
Radio Ufficiale
SANREMO 2026
Rai Radio 2
FANTASANREMO



Il Comandante Roberto D'Arrigo ospite di Rai Radio 2 a Sanremo

UN RITRATTO PER LA MEMORIA: SANREMO CELEBRA L'AMMIRAGLIO BALDUCCI RICCITELLI

Quella del Festival di Sanremo è stata una settimana particolarmente intensa, vissuta anche con un momento commemorativo nella sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo, con l'esposizione del ritratto dell'Ammiraglio Ispettore Capo Ugo Balducci Riccitelli, Comandante del porto di Sanremo dall'ottobre 1945 al settembre 1948, divenuto successivamente Comandante Generale del Corpo, dal settembre 1977 all'agosto 1982. L'opera, dipinta dall'artista Tina Rucci Pasculli e donata dalla professoressa Marisa Argene Valleri, è stata consegnata ed esposta nel corso di una toccante cerimonia alla presenza del Comandante Generale. Non soltanto un gesto di gratitudine, ma anche e soprattutto di profonda riconoscenza nei confronti di una figura che ha segnato la storia della Guardia Costiera, simbolo di continuità tra passato e presente, tra generazioni di marinai e ufficiali.



Scopertura del ritratto dell'Amm. Balducci Riccitelli nell'Ufficio Circondariale marittimo di Sanremo

24 febbraio, il porto di Sanremo è diventato teatro di una grande esercitazione di ricerca e soccorso: la "SAnRemo", che ha coinvolto mezzi aerei e navali del Corpo - tra cui Nave *Visalli* - e ha attirato centinaia di cittadini e numerose scolaresche, grazie anche alla collaborazione dell'Ufficio Scolastico Regionale della Liguria.
Nello specchio acqueo antistante la città dei fiori, si è svolta la simulazione di un duplice scenario: un'unità in avaria con incendio a bordo e la ricerca di un uomo caduto in mare. Si sono visti elicotteri in volo, gommoni in manovra, verricelli in azione e persino l'intervento di un *rescue runner,* una moto d'acqua ad alte prestazioni progettata per operazioni veloci di salvataggio. Un'esibizione spettacolare ed allo stesso tempo istruttiva, che ha reso evidente il legame tra tecnologia ed addestramento che contraddistingue la Guardia Costiera.
Ma non ci si è fermati alle sole attività operative. Una nota di colore, simbolica e inedita, è arrivata dalla Sala Stampa dell'Ariston, dove il Capitano di Vascello Roberto D'Arrigo, Capo Ufficio Comunicazione e Direttore del *Notiziario della Guardia Costiera*, ha preso parte alla giuria del Festival. La sua presenza tra giornalisti e opinionisti ha rappresentato un ponte ideale tra due mondi: quello della musica e quello del mare. Intervistato da Rai Radio 2, D'Arrigo ha raccontato la doppia emozione di vivere Sanremo da giurato e da ufficiale, sottolineando come anche in un contesto così mediatico si possa parlare di sicurezza e responsabilità. «La prudenza e il rispetto delle regole - ha spiegato - sono fondamentali non solo in mare, ma ovunque. La nostra missione è diffondere una cultura della sicurezza che arrivi a tutti, dalla navigazione marittima ai grandi laghi italiani». Un riferimento, questo, al nuovo Reparto Operativo Laghi, istituito nel 2025 e con sede a Milano, che coordina le attività della Guardia Costiera sui laghi Maggiore, di Garda e di Como: un'estensione naturale di competenze per un Corpo che tutela non solo il mare, ma ogni ambiente acquatico del Paese.

NELLO SPECCHIO D'ACQUA DAVANTI ALLA CITTÀ UNA SIMULAZIONE DI SOCCORSO IN MARE

Tra note, interviste e dimostrazioni, la settimana sanremese si è chiusa lasciando dietro di sé l'immagine di una Guardia Costiera di "prossimità", capace di parlare alle persone con un linguaggio semplice, immediato ed efficace.
Tra i cori e le note del Teatro Ariston ed il rumore del mare poco distante, il messaggio è arrivato chiaro: "la sicurezza in mare non si improvvisa, ma si costruisce ogni giorno con passione, competenza e cuore".



Lo Stand della Guardia Costiera a Sanremo


GUARDIA COSTIERA

IL CUORE DI UNA DIVISA NEL MARE DELL'AMORE

Il cuore di una divisa nel mare dell'amore (Laruffa editore, € 17,10, pag 122) è molto più di una testimonianza professionale: è un viaggio dell'anima, una rotta interiore che attraversa mari, memorie e orizzonti lontani per restituire al lettore l'essenza più profonda di cosa significhi indossare la divisa della Guardia Costiera.

Paolo Fedele, Ufficiale delle Capitanerie di porto, oggi in servizio al Reparto Ambientale Marino del Corpo presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, costruisce pagina dopo pagina un racconto autentico e toccante, in cui il senso del dovere si intreccia indissolubilmente con la dimensione umana, affettiva, più intima e profonda del servizio.

Al centro del libro vi è il mare: non soltanto scenario operativo, ma metafora di vita e specchio dell'anima. Nelle pagine di Fedele, il mare accoglie e mette alla prova, espone al pericolo e, al tempo stesso, diventa fonte di rinascita. È uno spazio salvifico e inclusivo, capace di abbracciare tanto chi viene sottratto alla disperazione e tratto in salvo, quanto chi quel soccorso lo offre. Nel confronto continuo con il mare - fatto di rispetto, ascolto e consapevolezza dei propri limiti -, l'autore ritrova sé stesso, recupera equilibrio e riscopre l'essenza più autentica della propria identità. Così, nella sua narrazione, il mare si configura come il luogo in cui il dovere si eleva a missione, il gesto professionale si trasfigura in atto d'amore e il servizio diventa espressione alta e silenziosa di umanità.

Attraverso i racconti di molteplici situazioni operative, l'autore inquadra il soccorso in mare come un "miracolo" a cui sentirsi chiamati a partecipare: non un





compito tra i tanti, ma una vocazione che richiede coraggio, empatia e un "cuore grande", capace di non cedere nemmeno davanti alle situazioni più dure.

Un filo profondo lega l'autore alla sua terra d'origine, la Calabria, e alle figure che ne hanno forgiato il carattere: il padre, "fuciliere del San Marco", da cui ha ereditato la determinazione e il senso dell'onore; la madre, "radice di cielo", maestra silenziosa di sacrificio e umanità. Queste radici non sono nostalgia, ma fondamenta solide su cui si regge ogni scelta di vita.

Tra i temi più toccanti del libro, vi è la riflessione sul rapporto tra la vita familiare e il senso del dovere verso la Patria. Fedele dedica parole commoventi ai propri figli, definiti "i veri eroi" per aver saputo accettare le sue assenze e condividere il padre con il mare, restando per lui un "porto sicuro" in ogni ritorno.

Il libro si muove attraverso luoghi carichi di significato: dalla Lampedusa approdo di speranza, alla Lesbo crocevia di storie e umanità; dai silenzi spirituali di Zungri, allo Stromboli, sentinella ardente del Mediterraneo; fino al Canale di Corinto, ponte tra popoli e destini. Ogni tappa è un capitolo di umanità, un passaggio in cui l'esperienza operativa si intreccia con una riflessione più ampia sul senso della vita e del servizio.

Il cuore di una divisa nel mare dell'amore è una testimonianza preziosa per tutti coloro che indossano l'uniforme e riconoscono in queste pagine le proprie esperienze, i propri sacrifici, le proprie gioie silenziose. Ma è anche un libro capace di parlare a chiunque voglia comprendere cosa si nasconde davvero sotto una divisa: non solo disciplina e rigore, ma umanità, resilienza e un amore incondizionato per il prossimo.

Un'opera che ricorda, con dolcezza e fermezza, che anche nei momenti più oscuri l'amore resta la bussola più sicura.



Iniziativa per ventennale soccorso a Nave Margaret a La Spezia

Il naufragio della Margaret
La forza della comunità

Di visibile ora c'è solo il traliccio dell'antenna-radio da cui partì l'Sos la notte del fortunale che, il 3 dicembre 2005, la rese un fuscello in balìa delle onde, col suo equipaggio di 13 persone.
A vent'anni dal naufragio, il relitto della nave cementiera georgiana Margaret - 84 metri di lunghezza - riposa adagiato, a 11 metri di profondità, sui fondali adiacenti la diga foranea del Golfo della Spezia, dove si schiantò a causa della perdita dell'ancoraggio. E' quasi un tutt'uno con la barriera frangiflutti, fino quasi a scomparire. Non è pero scomparsa la memoria delle operazioni che - coordinate dalla Capitaneria di Porto - valsero la salvezza dei marittimi (12 georgiani e la cuoca ucraina) e del mare, esposto al rischio del disastro ambientale. Ricorda l'ammiraglio Giovanni Pettorino, all'epoca comandante della Capitaneria: «Quella che poteva essere una tragedia, grazie alla professionalità di tante persone si rivelò una memorabile pagina di vita comunitaria, fatta di efficienza operativa e gioco di squadra».
A riscriverla è stata la mostra documentaria "Salvati!" che ha ricostruito le grandi manovre che si svolsero nel golfo e la rete di solidarietà che si generò attorno ai naufraghi, rimasti senza nulla. A promuoverla è stato Corrado Ricci, giornalista di lungo corso e fondatore - nel 2016, insieme alla moglie Jole Rosa - del Cantiere della Memoria, progetto culturale dell'associazione "La Nave di Carta", oltreché piccolo spazio espositivo nel porto antico



delle Grazie di Porto Venere, per celebrare l'arte dei maestri d'ascia, per fare ricerca e restituire - con mostre e video - avvincenti storie di mare.

«Venti anni fa - spiega Ricci - seguii le vicende della Margaret per raccontarle ai lettori de La Nazione. In pensione da due anni, dedito al Cantiere della Memoria e alla sua missione di "ponte" tra generazioni per trasmettere conoscenza marinara, ho pensato che le stesse meritassero di essere ripercorse, per il loro valore intrinseco e formativo».

Nell'occasione, il Cantiere della Memoria è andato in "trasferta", dalle Grazie alla Spezia. La mostra, sostenuta dall'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e inaugurata il 17 dicembre scorso, è stata dapprima allestita nell'atrio del Palazzo del Governo della città (messo a disposizione da Provincia e Prefettura) e successivamente, il 4 febbraio, traslocata all'istituto Nautico "Capellini-Sauro". L'esposizione è scaturita dal recupero degli articoli d'epoca e da una ricerca passata dalla raccolta di testimonianze orali, scritte, fotografiche e video, fino agli atti d'inchiesta che portarono all'incriminazione del comandante della nave per naufragio doloso, reato poi caduto in prescrizione.



Soccorso a equipaggio Nave Margaret

La pagina Facebook del Cantiere della Memoria ha fatto da collettore del materiale, condiviso con oltre 6000 follower. I videomaker Saul Carassale e Sara Bonatti hanno curato il montaggio delle immagini del video di accompagnamento alla mostra. Il fotografo e creativo digitale Roberto Celi ha curato la grafica dei pannelli (diciotto in tutto) con immagini e "pillole" narrative delle varie fasi delle operazioni innescate dal naufragio. All'inaugurazione della mostra l'ammiraglio Pettorino ha ricordato: «Furono giorni di tensione, speranza, attesa, messa alla prova del sistema porto e delle sue interazioni virtuose con la città; questa riscoprì la sua anima marinara e solidale».

La sequenza delle azioni di venti anni fa è stata ricostruita, oltreché nei pannelli dell'esposizione, in due incontri tra i protagonisti delle operazioni marittime e gli studenti dell'istituto Nautico "Capellini-Sauro" della Spezia; a promuoverli è stato il consigliere provinciale delegato all'istruzione, Jacopo Ruggia.

Sono stati così ripercorsi nel dettaglio l'intervento del rimorchiatore Portovenere che tenne nave Margaret discosta dalla diga fino all'attenuazione del vento che rese possibile l'intervento degli elicotteri



"La notte della Margaret", il libro delle edizioni Al Around sul naufragio della motonave georgiana, sarà presentato al Salone internazionale del libro di Torino giovedì 14 maggio alle ore 16,30 (stand dello Stato Maggiore della Difesa). Saranno presenti il Comandante generale del Corpo, Ammiraglio Sergio Liardo e l'ammiraglio Giovanni Pettorino, all'epoca comandante del porto della Spezia.

della base della Guardia Costiera di Sarzana; i recuperi da manuale dei naufraghi da parte degli aerosoccorritori per l'avvio alle cure mediche negli ospedali (10 trasbordati a Comsubin e tre affidati alla barca dei piloti); l'efficienza delle operazioni-lampo di bonifica del mare ad opera delle società Sepor e Castalia; la rete di assistenza ai marittimi (passata da Comune della Spezia, Caritas, Stella Maris) durante il soggiorno nel monastero di Santa Maria del Mare durato tre settimane; il blocco forzato del lavoro dei mitilicoltori per la bomba ecologica; il prelievo del gasolio dai serbatoi del relitto effettuato da uomini e mezzi della joint venture Smith & Neri, fino dalla cessazione dello stato di emergenza, il 6 gennaio 2006.

I ragazzi del Nautico con slancio hanno restituito le loro riflessioni. Ecco una sintesi: «Ascoltare le parole dei protagonisti dell'impresa e percepire il silenzio carico di significato che ha accompagnato le testimonianze, ci ha fatto capire quanto questo ricordo sia ancora vivo. Non è stata una commemorazione, ma un'occasione per fermarsi davvero a riflettere su ciò che è successo e su quanto abbia segnato tante persone. Guardandoci intorno, vedevamo volti attenti, emozionati, e questo ci ha fatto capire quanto sia importante condividere la memoria, non lasciarla scivolare via con il tempo. Tornare a casa ci ha lasciato dentro un senso di rispetto e di responsabilità, perché ricordare non è solo guardare al passato, ma dare valore a ciò che abbiamo vissuto insieme e fare tesoro dell'esperienza delle persone che professionalmente hanno vissuto e vivono uno speciale rapporto col mare. Ci hanno fatto riflettere sui pericoli del mare, sul primato da dare alla sicurezza prima e durante la navi-



L'iniziativa per ventennale soccorso a Nave Margaret a La Spezia

gazione, sulla preparazione degli equipaggi, da quelli alle prese con l'emergenza a quelli che si prodigano nell'assistenza per superarla».
La mostra è stata impreziosita, sul piano emozionale, da contributi artistici. E' accaduto con le opere di Andrea Ciardi, Giuseppe Caruana e Nicola Micali. La prima, realizzata con la tecnica della pittura a olio su tela, intitolata "Memorie aeree", ha celebrato i soccorsi venuti dal cielo: una rappresentazione reale e ideale al tempo stesso, con il sole che irrompe per esprimere la speranza di salvezza dei naufraghi e la loro gratitudine agli angeli del mare. Giuseppe Caruana, maestro dell'arte marinaresca, ha dato forma con la cima allo stemma del Corpo delle Capitanerie di porto per valorizzare il legame fra questa e la gente di mare. Dedicata al relitto l'opera, in ferro battuto, dello scultore Micali, dal titolo: "Memorie sommerse"; su una pietra locale ha posto la silhouette di una barca ossidata.
Disallestita la mostra, al Capellini-Sauro è restato un omaggio a memoria dell'esperienza didattica: un quadro di nodi marinari confezionato da Salvatore Calà, con dedica: "Agli studenti dell'istituto Nautico sulla rotta del futuro professionale, per fare tesoro dell'arte marinaresca".
Intanto dal fronte degli appassionati di immersioni a più riprese è salita la proposta di mettere in sicurezza il relitto della Margaret, renderlo meta di visite autorizzate, alimentando così il turismo subacqueo alimentato dai diving.
Attualmente vige il divieto di immersione e transito nelle vicinanze di quel che resta della nave, colonizzata da flora e fauna sottomarina. La prospettiva della rimozione, annunciata dalla Protezione civile fin dal 2005, si è scontrata con la mancanza di risorse. Che fare?
«Ricordo che al tempo dell'incidente - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano si parlava del recupero della nave in tempi brevi, poi la cosa si è arenata. Tuttavia, proprio all'inizio di quest'anno è stata riaperta una interlocuzione con la Capitaneria di Porto. Verranno fatte valutazioni per approfondire e capire la situazione attuale del relitto, in modo da stabilire con obiettività i costi della rimozione, l'eventuale sua trasformazione per scopi didattici e di diving e comprendere gli ambiti di competenza. Benvenuta la mostra, anche per ragionare su questo, oltre che sul resto»
In particolare, precisa Pisano, «sull'importanza del valore della solidarietà, ovvero il tratto distintivo che caratterizza in particolare la gente di mare, radicato nel Dna dei marittimi, che va oltre l'osservanza dell'obbligo di soccorso sancito a livello internazionale. Un sentimento che si caratterizza anche con un forte senso di coesione. Tutti elementi che hanno consentito nel 2005 di compiere un'operazione di eccezionale valore, umano prima che operativo».

A CURA DI LIBRERIA IL MARE - VIA LEON BATTISTA ALBERTI 1, ROMA

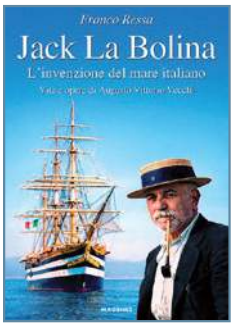
REGOLE DI REGATA 2025-2028
Guida pratica per velisti

di Bryan Willis
Hoepli Editore, 2026 pag. 176
€ 17,90



La guida essenziale per ogni velista, in cui sono descritte in dettaglio le ultime modifiche al regolamento di regata e il loro impatto concreto.
Non solo una spiegazione tecnica delle regole, ma soprattutto una chiave di lettura pratica per consentire ai concorrenti di comprenderne l'applicazione in acqua, trasformando la conoscenza normativa in un vantaggio competitivo.
Un testo che analizza con rigore le complesse dinamiche delle regate e che con l'aiuto di illustrazioni semplici e chiare accompagna il velista lungo tutto il percorso di regata, dalla partenza all'arrivo, attraverso le situazioni chiave che si verificano più spesso, mostrando, dal punto di vista di ciascuna barca, che cosa si può, si deve o non si deve fare.
La guida pratica e definitiva alle regole di regata internazionali stabilite da World Sailing.

JACK LA BOLINA
L'invenzione del mare Italiano Vita e opere di Augusto Vittorio Vecchi
di Franco Ressa
Magenes Editoriale 2026, pag. 332
€ 28,00



Questo libro intende rendere giustizia a un uomo, Augusto Vittorio Vecchi, conosciuto con lo pseudonimo di Jack la Bolina.
Vecchi fu una delle personalità più emblematiche del rinnovamento culturale successivo all'Unità d'Italia, in particolare per quanto riguarda il rapporto dell'uomo con il mare e l'ammodernamento del naviglio e delle tecniche nautiche.
Nato a Marsiglia nel 1842, nel 1856 entrò nella Regia Scuola Marina di Genova e divenne luogotenente di vascello, prima di lasciare definitivamente la Marina italiana. Dopo aver fondato la Lega Navale Italiana, si dedicò a tempo pieno alla scrittura. Fu redattore del Caffaro e del Fanfulla e pubblicò numerosi libri di divulgazione, rivolti specialmente ai ragazzi, ai quali seppe ispirare l'amore per l'avventura e per la navigazione. La sua fu una vita longeva (morì a novant'anni), mai priva di un pizzico d'avventura e costantemente accompagnata dalla passione per la navigazione, sempre al servizio del mare italiano


GUARDIA COSTIERA
GUARDIA