

## LA MARINA MILITARE E LE P.S.O.

### Da Tiran a Sharp Guard

Pier Paolo RAMOINO

#### *Premessa*

Trattare delle “operazioni reali”<sup>1</sup> della Marina Militare dal 1982 al 1996, come invita a fare il titolo di questo mio intervento, rappresenta un troppo gravoso impegno sia per me sia, soprattutto, per gli ascoltatori, in quanto i quattordici anni suddetti hanno rappresentato uno dei periodi di più densa attività delle nostre Forze Navali dalla loro istituzione nel 1861. Mi limiterò quindi a trattare alcuni episodi che rappresentano effettivamente delle *peace support operations* e tralascierò i pur impegnativi impegni nel Golfo Persico e sulle coste somale, che sono argomento di altri partecipanti al convegno.

La Marina Militare italiana alla fine degli anni '70 del XX secolo viveva un fecondo periodo di rinnovamento, che si basava sull'importante scelta della Nazione per una politica navale di consistente spessore culminata con l'approvazione da parte del Parlamento il 22 marzo 1975 della cosiddetta “Legge Navale” vale a dire un finanziamento decennale per il rinnovo della linea operativa delle Forze Navali impostando la costruzione di 32 nuove unità.

Questa prospettiva di sostituzione delle unità più obsolete, soprattutto della linea delle fregate, si affiancava ad un'importante esperienza operativa condotta nell'estate del 1979. In quei mesi il Governo italiano decise, infatti, di far intervenire la Marina nazionale in una grande operazione di soccorso in mare a favore dei profughi vietnamiti costretti a lasciare la loro terra a seguito di rivolgimenti politici occorsi nel loro Paese. Fu quindi costituito l'8° Gruppo Navale al comando dell'Ammiraglio Agostinelli e composto dagli incrociatori *Vittorio Veneto* e *Doria* e dal rifornitore di squadra *Stromboli*. Il gruppo lasciò le acque italiane il 6 luglio ed il 19 dello stesso mese transitava nello stretto di Malacca iniziando la sua missione di soccorso alle piccole imbarcazioni del cosiddetto *boat people*. La missione si concluse nella seconda metà di agosto 1979

---

<sup>1</sup> Con questo termine si fa riferimento alle operazioni che non abbiano carattere esclusivamente addestrativo.

con il rientro a Venezia delle unità con a bordo ben 891 profughi salvati da una fine quasi sicura.

La missione, oltre che dimostrare la volontà del nostro Paese nel cercare di risolvere attivamente una complessa e penosa situazione internazionale, confermò la capacità delle forze d'altura nazionali di operare anche in mari lontani dalle proprie basi per lunghi periodi in completa autonomia logistica ed operativa. Per la prima volta dal dopoguerra, la Marina si era trovata impegnata in un'operazione reale e non in una campagna navale d'istruzione e i risultati dimostravano l'efficienza tecnica oramai raggiunta e la possibilità di operare tranquillamente anche al di fuori del Mediterraneo<sup>2</sup>.

In conclusione, l'operazione dimostrava la raggiunta capacità di proiettare la presenza navale nazionale in qualsiasi mare ove la politica estera lo richiedesse ed era la dimostrazione della fine delle limitazioni operative portate dal clima politico del nostro dopoguerra.

#### *L'esigenza di pattugliare il golfo di Aqaba*

Con la firma a Washington, il 26 marzo 1979, del trattato di pace tra Egitto ed Israele con la mediazione americana, allo stretto di Tiran ed al golfo di Aqaba veniva riconosciuto il ruolo di vie d'acqua internazionali aperte a tutte le Nazioni e nell'ambito del sistema di sorveglianza, che lo stesso trattato prevedeva per il controllo del disarmo e smilitarizzazione del Sinai, veniva affidata alla costituenda *Multinational Force and Observers* (MFO) il compito di verificare tale libertà di navigazione.

Nel quadro della suddivisione dei compiti tra le undici nazioni che avevano offerto propri reparti militari per la costituzione della MFO, nella lunga e complessa discussione operativa che seguì la firma del trattato, l'Italia, oltre che ospitare la sede del Direttore Generale della Forza a Roma, offrì la possibilità di fornire la componente navale ossia la *Coastal Patrol Unit* (CPU) incaricata appunto del pattugliamento dell'area in questione.

---

<sup>2</sup> RAMOINO P.P., *Mar della Cina Meridionale, soccorso ai profughi vietnamiti*, in *Missioni militari italiane all'estero in tempo di pace (1946-1989)*, Commissione Italiana di Storia Militare, Roma, 2002, pag. 275 e sgg.

La lunga esperienza della nostra Marina nelle attività di pattugliamento nel canale di Sicilia ed in Adriatico nelle note missioni di “vigilanza pesca” e la dimostrata capacità di operare per lunghi periodi lontano dalle proprie basi favorì probabilmente questa scelta, unita alla riconosciuta equidistanza politica del nostro Paese nei confronti sia dell’Egitto che di Israele.

Lo Stato Maggiore della Marina iniziò a studiare questa operazione, che aveva certamente aspetti totalmente nuovi soprattutto dal punto di vista logistico, e si venne alla conclusione che le unità italiane avrebbero dovuto operare nello stretto di Tiran per un periodo di due anni, rinnovabile, per condurre *pattugliamenti intermittenti di circa 8-10 ore al giorno per osservare e riportare segni di interferenza con la libera navigazione*. Fu subito chiaro che, dato il tipo d’impiego e le limitate possibilità di sostegno logistico *in loco*, si dovessero scegliere per costituire la forza unità di dimensioni limitate, ma con discreta autonomia ed abitabilità. La scelta iniziale ricadde sui dragamine della classe *Alberi* e le Navi *Bambù*, *Mogano* e *Palma* normalmente di base ad Ancona ed addestrate al pattugliamento in Adriatico furono inviate alla Spezia per alcuni lavori di modifica, che si limitarono allo sbarco delle apparecchiature per il dragaggio, all’imbarco di un secondo radar di navigazione, al miglioramento del sistema di condizionamento ed alla pitturazione dello scafo e delle sovrastrutture in bianco. Fu quindi costituito il *10° Gruppo Navale Costiero*, che al comando del CF Angelo Miniussi partì il 25 marzo 1982 ed iniziò già in aprile i primi pattugliamenti del golfo di Aqaba.

Le unità scelte, a cui si dovette presto aggiungere una quarta della stessa classe (Nave *Mango*) per favorire gli avvicendamenti, erano unità in legno da 405 tonnellate con motorizzazione diesel basata su due motori per complessivi 1.200 cavalli e velocità massima di 13,5 nodi ed una buona autonomia di 2.500 miglia a 10 nodi. Nella configurazione MFO ogni unità ebbe un equipaggio di due ufficiali ed una trentina tra sottufficiali e marinai e conservò l’originale armamento di due mitragliere da 20/70.

### *L’organizzazione del CPU e suoi mutamenti nel tempo*

Nel quadro della MFO, la *Coastal Patrol Unit* fu organizzata su le tre unità navali operative ed un comando di gruppo a terra agli ordini di un Capitano di Fregata di-

pendente direttamente dal Comandante della Forza. La base posta nelle vicinanze di Sharm el Sheikh è stata nel tempo attrezzata per il supporto logistico dell'intero Gruppo Navale, dotandola di alloggi, uffici comando, sistemi di trasmissione e magazzini. Il GRUPNAVCOST 10 ha eseguito giornalmente le missioni di "osservazione, verifica e riporto" con almeno un'unità in mare ed un'altra pronta ad intervenire in caso di necessità, inoltre è sempre stato disponibile per fornire supporto alle autorità marittime locali sia egiziane che israeliane nelle operazioni di ricerca e soccorso e di tutela dell'ambiente marino. Un Ufficiale Superiore è distaccato quale elemento di collegamento presso il comando della Forza, mentre un altro Ufficiale svolge il ruolo di *Naval Advisor* del Generale Comandante l'MFO.

La principale variante si è avuta alla fine degli anni '90 con la sostituzione degli ex-dragamine, divenuti obsoleti, con moderne unità di pattugliamento della classe *Esploratore* progettate appositamente per il servizio costiero di presenza nel ruolo *constabulary* delle forze navali. Le nuove unità, entrate in servizio tra il 1997 ed il 2006, sono moderni mezzi di 37 metri di lunghezza e 181 tonnellate di dislocamento con una velocità massima di 20 nodi, a cui corrisponde un'autonomia di 1.200 miglia<sup>3</sup>. L'introduzione in servizio di questo specifico tipo di unità è stata motivata sia dall'obsolescenza tecnica dei vecchi dragamine sia dalla volontà di risparmiare personale nel nuovo quadro numerico delle forze della Marina Militare dopo la sospensione in Italia del servizio di leva.

Dei nuovi pattugliatori tre sono in attività nell'area del Golfo di Tiran ed uno è invece ai lavori a Taranto in modo da poter avere una programmata rotazione sia dei mezzi che degli equipaggi. Il risparmio di personale ottenuto con gli *Esploratore*, che imbarcano 2 ufficiali e 14 componenti dell'equipaggio a fronte dei circa 30/35 dei vecchi dragamine ha permesso inoltre di rafforzare il numero di addetti ai servizi di terra, tra cui non manca un Ufficiale Medico.

In totale sono impiegati oggi 78 persone nei vari gradi da Capitano di Fregata a Comune.

E' interessante rammentare che il 10° Gruppo ha totalizzato oltre 90.000 ore di pattugliamento tra il 1982 ed il 2005 percorrendo oltre 400.000 miglia. Gli ultimi dati

---

<sup>3</sup> *Almanacco Navale 2007*, SMM 2007, pag. 525.

disponibili ci dicono che nel solo 2006 sono state percorse 7.250 miglia con 4.409 ore di missione nel golfo di Aqaba e nello stretto di Tiran.

Si tratta di risultati degni di nota sia dal punto di vista tecnico che marinaresco senza contare che oggi un elevato numero di Ufficiali della Marina Italiana hanno potuto acquisire una molto importante esperienza internazionale nel campo del *peace support* marittimo in un'area del mondo sempre al centro dell'interesse internazionale. Per chi, come noi, è interessato alla storia ed alla strategia navale si potrebbe dire che l'Italia ha istituito sin dal 1982 e la mantiene a tutt'oggi, nell'ambito di una particolare organizzazione internazionale, una vera e propria "stazione navale" all'estero con risultati operativi e diplomatici molto apprezzati.

#### *Lo sminamento di Suez*

Alla fine del luglio 1984 nel golfo di Suez iniziarono ad esplodere alcune mine navali che danneggiarono mercantili in transito verso l'imboccatura sud del Canale. La comunità internazionale entrò in agitazione per il pericolo che tale minaccia costituiva per una delle più frequentate ed importanti rotte marittime, legata soprattutto al traffico petrolifero. I servizi d'*intelligence* occidentali non riuscirono in un primo tempo a chiarire né l'autore né l'entità del minamento e gli Stati Uniti ed alcuni Paesi dell'Unione Europea Occidentale, su espressa richiesta del Governo egiziano decisero di provvedere ad operazioni di ricerca e bonifica dell'area interessata.

Il nostro Governo, ricevuto l'assenso dal Parlamento, ordinò alla Marina Militare di procedere con una piccola forza navale specializzata nelle contromisure mine da basare nel porto egiziano di Adabiya nella parte meridionale del Canale di Suez. Per la Marina non si trattava di un'impresa di poco conto; infatti, non essendo ancora in servizio le moderne unità amagnetiche di nuovo modello della classe *Lerici* previste dalla Legge Navale, si doveva provvedere alla bisogna con i dragamine a scafo in legno della classe *Alberi* recentemente convertiti in cacciamine con l'imbarco di adeguati sonar e di apparecchiature robotiche di esplorazione subacquea.

Il 22 agosto 1984 partirono dalla Spezia gli MHC *Castagno*, *Frassino* e *Loto* e la nave appoggio incursori *Cavezzale*, per l'occasione attrezzata quale nave comando ed

appoggio per le forze del dragaggio, che costituirono il 14° Gruppo Navale agli ordini del CV Fernando Cinelli, specialista della guerra di mine. L'operazione coordinata con quelle analoghe sostenute da una squadriglia di cacciamine britannica ed una francese iniziò già dal 29 agosto e si protrasse per tutto il mese di settembre con risultati importanti. Infatti, si tennero permanentemente per mare a rotazione due unità in una zona di circa 30 miglia quadrate tra Deversoir e Suez nel golfo omonimo controllando anche parte del Grande Lago Salato. Ultimata la missione di bonifica in questa prima zona all'Italia ne fu assegnata una seconda più ampia (65 miglia quadrate) a cavallo del fascio di rotte d'accesso a Canale.

Il 14° Gruppo ebbe l'ordine di rientrare in Italia il 19 ottobre, quando si ritenne di aver la sicurezza di una riuscita bonifica della zona interessata.

La missione ottenne il plauso del Governo egiziano e rappresentò una notevole esperienza per il personale del dragaggio, anche se si trattò di una missione multinazionale di tipo particolare in quanto non si era stabilito un comando alleato delle forze impegnate, ma solo un sistema di coordinamento delle forze UEO ed americane.

### *Il problema adriatico alla "caduta del muro"*

Come abbiamo spesso detto in altre occasioni, i mattoni del crollo del muro di Berlino sono caduti figuratamente anche nei mari.

Il cambiamento epocale della fine degli anni '80 si è mostrato con uno dei suoi aspetti più cruenti e politicamente significativi anche sulle coste dell'Adriatico a poca distanza dalle spiagge e dalle città d'arte italiane sempre affollate di turisti. L'Unione Europea, la NATO e le Nazioni Unite hanno cercato, non sempre felicemente, di intervenire a scopo umanitario in quel nodo conflittuale tra etnie diverse che si era rivelata la vecchia Repubblica Federale Jugoslava, nodo che ancor oggi non può considerarsi sciolto. Le operazioni in Adriatico negli anni '90 sono state nell'ottica strategica, politica ed organizzativa "l'impegno di maggior rilevanza" per la Marina italiana come dichiara il *Rapporto 1993* dello Stato Maggiore pubblicato quasi al termine di un ciclo operativo non solo molto oneroso dal punto di vista dell'impiego dei mezzi e del personale imbarcato, ma anche da quello della gestione dei comandi e delle basi.

Andiamo per ordine. Le operazioni navali multinazionali condotte dalla nostra Marina assieme alle forze navali delle Nazioni appartenenti all'UE ed all'Alleanza Atlantica iniziarono ufficialmente nella tarda primavera del 1992 con gli accordi tra gli Stati Maggiori Navali dell'Unione Europea Occidentale (UEO-WEU) che portarono allo schieramento in Adriatico di un gruppo di unità del tipo fregata in un dispositivo militare noto come *Western European Union Contingency Maritime Force* (WEUCONMARFOR) che in accordo alle Risoluzioni del C.S. dell'ONU n° 713 e 757 aveva il compito di far rispettare l'*embargo* generale su tutti gli armamenti destinati a tutti gli Stati dell'ex Jugoslavia, tale dispositivo era posto sotto il controllo operativo di CIN-NAV e l'operazione fu denominata *Sharp Vigilance*; contemporaneamente anche la NATO schierava nelle stesse acque la recentemente costituita forza permanente del Mediterraneo (STANAVFORMED) sotto il controllo operativo del Comando alleato navale del Sud Europa (COMNAVSOUTH) con la denominazione di *Maritime Monitor* e con gli stessi compiti di vigilanza e pattugliamento. Le due operazioni iniziavano nel luglio 1992 per essere successivamente amplificate negli scopi dell'*embargo* a seguito delle nuove e più stringenti risoluzioni del C.S. Con questa nuova veste ed il nuovo nome rispettivamente di *Sharp Fence* e *Maritime Guard*, i due gruppi di unità dovevano provvedere al controllo di tutto il traffico mercantile in Adriatico, risultato sempre molto elevato con una media di circa 50 unità in transito al giorno, e alla monitorizzazione delle attività delle non trascurabili forze navali della Repubblica Federale di Jugoslavia operando sia nelle acque antistanti le coste montenegrine sia sorvegliando i transiti nel canale d'Otranto. Pur avendo stabilito norme per il coordinamento tra i due gruppi e tra i Comandi responsabili apparve presto l'opportunità di fondere le due missioni in una sola e così a seguito di opportuni contatti politici il 15 giugno 1993 fu iniziata l'operazione congiunta WEU/NATO denominata *Sharp Guard*, che per più di tre anni rese effettive le misure di *embargo* stabilite dall'ONU a seguito delle Risoluzioni 787, 820 e 943 con risultati degni di considerazione, infatti nel periodo che va dal novembre 1992 al giugno 1996 furono controllate circa 74.000 navi mercantili, quasi 6.000 furono abbordate ed ispezionate in mare mentre altre 1.400 furono dirottate in sorgitori NATO ed ispezionate in porto.

L'organizzazione di *Sharp Guard* prevede la costituzione di una *Task Force* denominata 440, posta alle dipendenze operative del Comandante di NAVSOUTH,

l'Amm. Mario Angeli, assistito da un vice comandante e rappresentante UEO, l'Amm. Gianfranco Coviello, ambedue nella sede di Nisida (Napoli) e costituita da tre gruppi operativi (440.01, 440.02, 440.03) impiegati a rotazione, di cui due schierati nelle acque d'interesse ed uno in porto in addestramento e in riposo. A questi tre gruppi si aggiunsero i gruppi 440.04 coordinante gli aerei da pattugliamento marittimo impiegati dalle varie nazioni con base sugli aeroporti italiani e 440.05 con i sommergibili alleati operanti in missioni d'*intelligence* e di supporto alle unità di superficie.

L'impegno italiano fu veramente notevole, infatti, la Marina Militare impiegò con continuità 2-3 unità di superficie ed 1 sommergibile ed almeno 2 aerei da pattugliamento e soprattutto rese più confortevole agli alleati l'intera operazione mettendo a disposizione le sue basi navali ed i suoi eliporti e contribuendo alla realizzazione a Grottaglie di un *Forward Logistic Site* per il supporto logistico e sanitario dei gruppi operanti nelle due "aree operative", la prima tra Brindisi e le acque albanesi (canale d'Otranto) e la seconda davanti alle coste del Montenegro.

Per migliorare la capacità di comando e controllo la Marina fece partecipare ai gruppi operativi non solo unità delle classi *Maestrale*, *Lupo* e *Minerva*, ma anche occasionalmente il caccia *Audace*, l'incrociatore *Vittorio Veneto* e la portaeromobili *Gariibaldi*, in pratica impiegando nella lunga operazione gran parte delle sue forze sia d'altura che costiere. Il contributo italiano all'intera missione può essere considerato del 20-25% a fronte del circa 10% delle altre nazioni partecipanti, che furono sempre molto soddisfatte dell'assistenza tecnica e logistica fornita dalle nostre basi e dai provvedimenti di cortese ospitalità fomenti agli equipaggi stranieri nei porti di sosta soprattutto a Venezia, Ancona e Brindisi.

L'operazione ebbe una notevole attenuazione il 18 giugno 1996 e fu definitivamente chiusa il 2 ottobre dello stesso anno con l'annuncio da parte del C.S. del raggiungimento degli obiettivi di partenza.

L'efficacia dissuasiva dell'*embargo* è stata considerata importante ed i risultati ottenuti degni di nota specialmente nel caso di due unità fermate e risultate cariche d'armi, il cui carico fu, quindi, opportunamente sequestrato. Intensa fu anche l'attività del Corpo delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera nel vigilare sulle navi dirottate ed eseguire i controlli dei documenti e dei carichi di bordo.

In conclusione, *Sharp Guard* ha rappresentato uno degli impegni operativi più importanti della Marina Militare nella seconda metà del XX secolo e ha fornito un'esperienza di gestione di lunghe operazioni marittime multinazionali con complessi riflessi in campo giuridico-diplomatico, che ancora oggi ha un importante riflesso sulla stima generale che hanno acquisito le nostre Forze Navali.

Se le statistiche hanno un loro valore testimoniale non possiamo che mostrare quelle fornite dalla NATO per concludere questa nostra sintetica trattazione. Nel periodo 22 novembre 1992-18 giugno 1996 furono:

– Interrogate	74.192 unità navali
– Abbordate ed ispezionate in mare	5.951 “ “
– Dirottate e ispezionate in porto	1.480 “ “
– I giorni di unità/in mare furono	19.699
– Le sortite di aerei MP furono	6.174

Si tratta di grossi numeri che dimostrano da soli l'importanza dell'impresa.

<b>Operazione</b>	<b>Località</b>	<b>Missione Unità interessate</b>	<b>Data inizio Gruppo navale</b>	<b>Data fine</b>
MFO	Golfo di Tiran	Pattugliamento del golfo di Tiran e garanzia della libertà di navigazione 4 ex Drg. BAMBU', poi 4 patt. VEDETTA	25/04/1982 10°	continua
Libano 1	Libano	Interposizione tra forze israeliane e siriane CAORLE, GRADO, btg San Marco	26/08/1982	19/02/1982
Libano 2	Libano	Partecipazione alla Forza Multinazionale CAORLE, GRADO, btg San Marco, Perseo, poi VENETO, IMPAVIDO, INTREPIDO, LUPO, SAGITTARIO	27/09/1982	04/04/1984
Golfo Persico	Golfo Persico	Conflitto Iran-Iraq GRECALE, PERSEO, SCIROCCO, MILAZZO, SAPRI, VIESTE, VESUVIO, ANTEO	05/09/1987 18°	30/12/1988
Golfo 2	Golfo Persico	<i>Desert Storm/Conflitto per il Kuwait</i> LIBECCIO, ORSA, STROMBOLI, poi ZEFFIRO, AUDACE, LUPO, SAGITTARIO, VESUVIO, SAN MARCO	19/08/1990 20°	23/08/1991
Pellicano	Albania	<i>Albanian Guard</i> Unità Squadra	04/09/1991 22°	03/12/1993
Adriatico	Adriatico	<i>Sharp Vigilance/Sharp Fence-Maritime Monitor/ Maritime Guard</i> Unità Squadra/STANAV FORMED	22/11/1992	15/06/1993
Somalia 1, 2, 3	Somalia	<i>Restore Hope-Continue Hope</i> VENETO, SAN GIORGIO, SAN MARCO, poi GARIBALDI, SAN GIORGIO, SAN MARCO, Fregate	14/04/1993 24° e 26°	22/03/1995

Adriatico	Adriatico	<i>Joint Endeavour/Decisive Enhancement</i> Cacciamine e fregate	15/05/1995	1996
Albano/Alba	Albania	<i>Albanian Guard/Alba 2</i> VENETO, SAN GIORGIO, SAN MARCO, unità minori anche CCPP	03/03/1997 28°	12/06/1997
Iugoslavia	Adriatico	<i>Allied Force/Dinak</i> AUDACE, ARDITO, DE LA PENNE, Fregate, LPD, poi GARIBALDI e gruppo di volo	23/09/1998	10/06/1999
Kosovo	Adriatico	<i>Joint Guardian</i> Reparti San Marco, Elicotteri	1999	continua
Indonesia	Timor Est	<i>Stabilize</i> SAN GIUSTO, elicotteri	23/09/1999	27/03/2000
Afghanistan	Mar Arabico	<i>Enduring Freedom</i> GARIBALDI, ZEFFIRO, AVIERE, poi DE LA PENNE, MAESTRALE, poi una Fregata	18/11/2001 Grupnavit	2003
Golfo Persico	Golfo Persico	<i>Iraqi Freedom/Antica Babilonia</i> FULGOSI, cacciamine, poi SAN GIUSTO e reparti San Marco	29/05/2003	11/12/2003