



Il Dispositivo interministeriale integrato di sorveglianza marittima (DIISM)

di Francesca Manenti e Francesco Tosato
del CeSI (Centro Studi Internazionali)

n. 47 – Marzo 2014

ABSTRACT – La crisi istituzionale e il collasso degli apparati di sicurezza dei governi della sponda meridionale del Mediterraneo a seguito delle cosiddette “primavere arabe” hanno determinato un vuoto di potere che ha avuto forti ripercussioni in tutto il bacino. La mancanza di un'autorità statale capace di farsi garante della stabilità del proprio Paese, infatti, ha prodotto un rinvigorimento dei flussi migratori verso l'Europa. Negli ultimi due anni si è riscontrato un aumento degli sbarchi sulle coste mediterranee dell'Europa di profughi provenienti dalla Libia, dall'Egitto, dalla Tunisia e, più recentemente, dalla Siria. Solo in Italia, dal 1 gennaio 2013 sono giunti via mare circa 35 mila profughi, la maggior parte dei quali di origine siriana.

La disponibilità di una Maritime Situational Awareness nazionale assume sempre maggior rilevanza nel contesto di attuale persistente instabilità del bacino Mediterraneo. Il Progetto di Dispositivo interministeriale integrato di sicurezza marittima (DIISM) sviluppato a partire dal 2007 va nella giusta direzione di fornire ai decisori politici un quadro della situazione il più possibile completo derivante dalla fusione dei dati provenienti da tutte le amministrazioni statali competenti sul comparto marittimo generando informazioni effettivamente sfruttabili ai fini della Sicurezza Nazionale.

Una volta a regime, il DIISM garantirà un più efficace coordinamento delle unità navali e aeree delle varie amministrazioni in zona di operazioni evitando duplicazioni e generando un utilizzo più efficiente delle risorse a disposizione anche da un punto di vista economico. A questo proposito, un ulteriore esempio su cui è opportuna una riflessione è quello relativo alle reti radar di sorveglianza costiera.

Introduzione

Principale via di comunicazione tra il continente europeo, l'Africa e il Medio Oriente, il Mar Mediterraneo rappresenta da sempre un luogo di fiorente interscambio culturale, economico e sociale per i venticinque Stati che costituiscono il suo bacino. Con una prospettiva di crescita demografica che dovrebbe portare la popolazione a circa 350 milioni entro il 2030, l'area mediterranea è una fucina in costante divenire la cui importanza risulta assolutamente strategica per quei Paesi, come l'Italia, che non solo sono al centro delle rotte di transito che attraversano il Mediterraneo, ma dipendono da essa sia per gli approvvigionamenti commerciali ed energetici sia per il controllo dei flussi migratori che giornalmente transitano per queste rotte. **Attualmente, l'Italia dipende**

dalle importazioni marittime per circa il 90% del proprio approvvigionamento energetico e intrattiene con i Paesi rivieraschi un interscambio commerciale che, all'inizio del 2012, si attestava intorno ai 63 miliardi di euro. Questo forte legame economico e il fatto che la penisola italiana, per sua stessa posizione geografica, sia primo porto di approdo e luogo di transito per l'emigrazione verso l'Europa, **fa della stabilità del contesto mediterraneo una priorità per la tutela dei propri interessi nazionali.**

La centralità che la via Trans-Mediterranea ha conquistato nel tempo per i traffici marittimi mondiali, tuttavia, si è rivelata spesso fonte di minaccia per la sicurezza all'interno del bacino stesso: via di accesso per l'Unione Europea, **le rotte nel Mediterraneo sono uno snodo fondamentale per i traffici criminali, droga ed esseri umani, che, dall'Africa settentrionale, dai Balcani, dalla Turchia e dalla Siria, giungono fino alle coste italiane.**

Il traffico di droga che giunge nel Mediterraneo proviene da due direttrici principali: **dai Balcani (Serbia e Montenegro) fino ai porti pugliesi e, attraverso il Canale di Sicilia o lo Stretto di Messina, ai porti toscani; dal Sud America (Colombia, Bolivia e Brasile) e dall'Africa del Nord in Campania, Calabria e Sicilia.** Benché il narcotraffico rappresenti un fattore critico per la sicurezza del teatro mediterraneo, la principale minaccia per la gestione della sicurezza non solo dei Paesi rivieraschi, ma di tutta l'Unione Europea, è rappresentata dai flussi di immigrazione irregolare. Tradizionalmente, questi flussi possono esser distinti in due componenti: **l'immigrazione che proviene dall'Africa e dal Mediterraneo orientale, in genere, appartiene alla rete del traffico internazionale di esseri umani. Dal Niger e dal Mali, invece, hanno inizio le due direttrici per la migrazione volontaria** che, via Tamanrasset (Algeria) o via Sebha (Libia) permettono, a quanti scelgono di imbarcarsi, di raggiungere le coste spagnole e italiane.

I cambiamenti politici che le cosiddette Primavere arabe del 2011 hanno determinato in Nord Africa, la successiva guerra in Siria e la crisi in Egitto, sono stati però eventi fondamentali per la ricalibratura delle dinamiche presenti nel Mediterraneo.

La crisi istituzionale e il collasso degli apparati di sicurezza dei rispettivi governi hanno determinato un vuoto di potere che ha avuto forti ripercussioni in tutto il bacino. La mancanza di un'autorità statale capace di farsi garante della stabilità del proprio Paese, infatti, ha determinato un rinvigorimento dei flussi migratori verso l'Europa. Negli ultimi due anni si è riscontrato un aumento degli sbarchi sulle coste mediterranee dell'Europa di profughi provenienti dalla Libia, dall'Egitto, dalla Tunisia e, più recentemente, dalla Siria. **Solo in Italia, dal 1 gennaio 2013 sono giunti via mare circa 35 mila profughi, la maggior parte dei quali di origine siriana.**

Il naufragio di due imbarcazioni, avvenuto all'inizio dell'ottobre scorso, **al largo delle coste di Lampedusa, nel canale di Sicilia, ha messo in evidenza l'urgenza di una risposta concreta, e di concerto, al deterioramento delle condizioni di sicurezza nel Mar Mediterraneo.** L'Italia, che grazie all'attività della propria Marina militare, della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza, può vantare un'expertise di altissimo livello nelle attività di sorveglianza marittima, ha dato il via all'Operazione **Mare Nostrum, l'operazione militare ed umanitaria inaugurata ufficialmente lo scorso 18 ottobre, che vede la partecipazione di diversi Corpi dello Stato – Marina militare, Aeronautica militare, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto e Polizia – per rafforzare, anche al di fuori delle proprie acque territoriali, l'attuale dispositivo italiano di sorveglianza e soccorso in alto mare.**

Nell'ambito dell'operazione **l'impiego dei mezzi della Marina militare** – iniziato con la nave anfibia San Marco, le fregate Maestrale ed Espero, le corvette Chimera e Urania e il pattugliatore Cigala Fulgosi – **assicura migliori prestazioni rispetto a quelle garantite dai mezzi generalmente preposti alle attività di controllo dell'immigrazione clandestina,** sia in termini di estensione di capacità radar, sia di amplificazione di capacità di intervento, logistica e manutentiva,. La presenza a bordo anche di personale della Polizia di Frontiera, afferente al Dipartimento Pubblica Sicurezza, permette di sveltire le procedure di controllo dei migranti ed assicurare così un maggior monitoraggio dei flussi migratori.

Grazie alle capacità dei propri mezzi, la Marina militare assicura la possibilità di svolgere attività di ricerca e soccorso (SAR) senza limiti di distanza dalle coste italiane: attualmente, l'importanza del ripristino delle

condizioni di sicurezza all'interno del Mediterraneo per tutelare gli interessi nazionali porta, infatti, la Marina a monitorare e mettere a disposizione la propria expertise anche nelle zone SAR di Malta, Libia e Tunisia.

I. Il ruolo della Marina Militare nella sorveglianza marittima

La Marina militare italiana ha tra i suoi compiti militari la difesa marittima del territorio nazionale, delle vie di comunicazione, delle aree di sovranità nazionale, la protezione degli interessi nazionali al di fuori delle acque territoriali e il contrasto ai traffici illeciti. Il comando che costantemente si occupa di garantire questo risultato è il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) situato presso il Quartier Generale della Marina ed attualmente retto dall'Ammiraglio di Squadra Filippo Maria Foffi.

Nella modernissima infrastruttura di Santa Rosa, quindi, il **CINCNAV monitora 24 ore su 24 le attività marittime di interesse nazionale**, generando quella che tecnicamente viene definita "*Maritime Situational Awareness*", ovvero Consapevolezza della Situazione marittima. Tale quadro di sintesi viene costantemente aggiornato attraverso l'analisi dei dati e delle informazioni fornite primariamente dalle unità navali, aeree e dalla rete radar costiera della Marina militare, oltre che dai mezzi messi a disposizione dalle altre Forze Armate e, in particolare, dall'Aeronautica militare. Inoltre, al CINCNAV convergono tutte le segnalazioni relative al traffico marittimo, sia civile che militare, da parte dei Paesi alleati e amici.

Nel concreto, l'organizzazione di CINCNAV preposta alla creazione e gestione della "*Maritime Situational Awareness*" si avvale di tre pedine fortemente interconnesse tra loro: il **Virtual Regional Maritime Traffic Centre (V-RMTC)**, la **Centrale Operativa di Sorveglianza Marittima (COSM)** e la **Centrale operativa aero-navale (COAN)** tutte ospitate in un edificio di recentissima costruzione.

Il Centro virtuale regionale del traffico marittimo (V-RMTC) è un programma di grande successo, avviato su iniziativa della Marina Militare nel 2005, che prevede lo scambio volontario di dati relativi al traffico marittimo commerciale da parte di diverse Marine alleate e amiche. **Ad oggi, il V-RMTC coinvolge trenta Paesi che scambiano diverse tipologie di dati non classificati sulla posizione del traffico marittimo nell'area di loro competenza.** In particolare, uno dei sottoinsiemi di tale programma, il cosiddetto 5+5 è di grande importanza perché permette alla Marina militare di condividere informazioni tra i 5 Paesi della sponda Nord del Mediterraneo (Francia, Italia, Spagna, Portogallo e Malta) e i 5 Paesi della costa Sud (Algeria, Marocco, Mauritania, Tunisia e Libia).

Come detto, le informazioni sono di natura non classificata e assolutamente volontaria, **ma consentono a CINCNAV di disporre di un database grezzo ricchissimo di potenziale informativo.** Il V-RMTC è situato in una sala multimediale dedicata che consente al personale della Marina Militare l'aggiornamento e lo scambio delle informazioni con i Paesi partner in tempo reale.

La Centrale operativa di Sorveglianza Marittima (COSM) è la piattaforma fondamentale di creazione della "*Maritime Situational Awareness*" in quanto genera il quadro completo delle attività navali in corso attingendo ai **dati forniti dal V-RMTC, dai sensori e dalle unità navali della Marina Militare. In particolare la Marina militare si avvale di 11 complessi radar costieri (in gran parte dislocati nel centro sud del Paese) di cui 8 in fase di ammodernamento** con apparati di ultima generazione capaci di tracciare le grandi navi in navigazione nel Mar Mediterraneo fino a 100 miglia nautiche dalle nostre coste.

A tale capacità si aggiungono i dati provenienti dalle unità della Marina militare in navigazione e quelli dei velivoli da pattugliamento e degli elicotteri imbarcati o impiegati da basi avanzate a terra. A completare il quadro

di riferimento convergono poi i dati messi a disposizione dalla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera e dagli Alleati NATO e UE.

Come si può immaginare, la COSM gestisce una mole enorme di tracce radar e di informazioni relative al traffico marittimo, non solo nell'area mediterranea, che, mediamente, raggiunge la cifra di 50.000 contatti al giorno e proviene dai sensori più diversi. Al fine di creare una *Maritime Situational Awareness* il più possibile completa e accurata, la Marina Militare ha ideato e sviluppato un sistema di "data fusion" (SMART) in grado di rappresentare il traffico mercantile¹ e peschereccio² evidenziando, tramite un applicativo (Smart Agent), le informazioni incoerenti (comportamenti anomali dei contatti rispetto ai parametri dichiarati in termini di rotta, porti di destinazione, registrazione ecc.).

Il quadro della situazione generato dalla COSM viene condiviso con la Centrale Operativa AeroNavale (COAN), che rappresenta il fiore all'occhiello del Comando in Capo della Squadra navale a Santa Rosa (essendo dotata di allestimenti tecnologici all'avanguardia) e consente al Comandante in Capo di esercitare il controllo operativo dello strumento aeromarittimo della Marina Militare gestendo e coordinando qualunque tipo di attività operativa. La COAN, infatti, dispone di molteplici postazioni multifunzionali che permettono di mantenere costantemente il contatto con le unità della Marina Militare impegnate in attività operative ed è dotata di maxi schermi per l'immediata rappresentazione degli aggiornamenti di situazione.

Come evidenziato, la Marina Militare attualmente è dotata della più completa capacità di rilevazione e controllo del traffico marittimo a livello nazionale forte della propria vasta rete di sistemi radar e piattaforme navali e dei contributi delle altre Forze Armate e dei Paesi alleati (NATO e UE in primis) e amici. Inoltre, **la Marina dispone dell'expertise di gestione e dell'adeguata infrastruttura tecnica per trattare le informazioni a diverso grado di segretezza tra differenti attori istituzionali grazie a più di 60 anni di esperienza in ambito NATO e internazionale.** Tali considerazioni, portarono nel 2007, all'elaborazione di un progetto che aveva lo scopo di rendere più efficace l'azione complessiva dello Stato in ambiente marittimo attraverso la gestione e la condivisione di tutte le informazioni in possesso delle diverse amministrazioni e la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'impiego delle risorse. Questo progetto prese il nome di **Dispositivo interministeriale integrato di sorveglianza marittima (DIISM).**

II. II DIISM

Il progetto per la costituzione del Dispositivo Interministeriale Integrato di Sorveglianza Marittima (DIISM) è stato sviluppato a partire dal 19 Luglio 2007. In tale data, l'allora **Nucleo politica militare (NPM)** della Presidenza del Consiglio ha approvato la "Missione del DIISM" sulla base della constatazione, tuttora valida, che **ogni amministrazione dello Stato attiva sul mare produce un set di informazioni settoriale e adatto alle proprie esigenze, che dev'essere condiviso e armonizzato in ambito intergovernativo al fine di creare la *Maritime Situational Awareness Nazionale.***

Nello stesso contesto è stato affidato allo Stato Maggiore della Marina militare (su delega dello Stato Maggiore Difesa) il compito di delineare capacità e funzioni, attraverso un apposito tavolo tecnico interministeriale, della **nuova Centrale nazionale interministeriale di sorveglianza marittima - CNISM – (braccio operativo del DIISM) da realizzare presso il Comando in capo della Squadra navale nella sede di Santa Rosa.** Le risultanze di tale

¹ Nazionale e internazionale.

² Solo nazionale.

studio sono state approvate il 3 luglio 2008 con una nuova delega alla Marina Militare affinché procedesse alla costituzione di un secondo tavolo interministeriale dedicato agli aspetti tecnici.

A giugno 2009, quindi, è stata presentata la “Proposta di attuazione del Progetto DIISM” che ha previsto un sistema in cui, senza modificare né limitare le competenze dei singoli dicasteri, la **Centrale nazionale interministeriale di sorveglianza marittima (CNISM)**, alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio, raccolga e renda fruibili tutti i dati raccolti dalle seguenti strutture dello Stato:

- Centro operativo della Marina militare (CINCOMNAV),
- Sala crisi della Presidenza del Consiglio dei Ministri,
- Unità di crisi del Ministero degli affari esteri,
- Sala operativa del Dipartimento della protezione civile,
- Sala Crisi e centrale anti-immigrazione del Ministero dell’Interno,
- Centrale operativa del comando Generale delle Capitanerie, per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,
- Centrale del Comando generale della Guardia di Finanza e Centrale dell’Agenzia delle dogane in ambito Ministero dell’economia e delle finanze,
- Centrali operative dei Carabinieri e della Polizia di Stato,
- Sale situazioni dell’Agenzia per la sicurezza esterna (AISE) e di quella per la sicurezza interna (AISI).

La caratteristica peculiare della CNISM, però, è la particolare configurazione tecnica che permette di effettuare il “data fusion” delle informazioni provenienti dalle diverse amministrazioni (aggregando i dati attraverso appositi algoritmi e rendendoli nuovamente disponibili agli stessi contribuenti). La considerazione delle informazioni in ingresso nella CNISM come “certificate”³, consente, l’automatica validazione degli output frutto della fusione. Altresì, la disseminazione delle informazioni generate nella CNISM verso l’esterno avviene attraverso operatori di ogni singola amministrazione distaccati presso la centrale, situazione questa, che garantisce la massima tempestività e precisione nel flusso informativo.

Nel 2010, il Ministero della Difesa, in attesa di un accordo definitivo, ha provveduto, con fondi propri, a realizzare il software di gestione e la CNISM nel comprensorio di Santa Rosa. Al momento, **gli unici fruitori - oltre al personale della Marina Militare - sono gli operatori delle Capitanerie di Porto e della Guardia di Finanza, in attesa della formalizzazione del “Decreto Interministeriale sulla organizzazione nazionale per la Sorveglianza marittima integrata”**.

Tale situazione, oltre a vanificare un investimento del valore superiore ai 10 milioni di euro (costo di realizzazione della CNISM) priva il Paese di una fondamentale capacità strategica derivante dalla disponibilità di una *Maritime Situational Awareness Nazionale* integrata e omnicomprensiva.

³ Gli INPUT sono validati da ogni singola amministrazione.



Figura 1 Dettaglio Tavolo Principale Sala CNISM



Figura 2 Panoramica delle postazioni degli operatori Sala CNISM

Conclusioni

La disponibilità di una *Maritime Situational Awareness* nazionale assume sempre maggior rilevanza nel contesto di attuale persistente instabilità del bacino Mediterraneo. Il Progetto DIISM sviluppato a partire dal 2007 va nella giusta direzione di fornire al Decisore politico un quadro della situazione il più possibile completo derivante dalla fusione dei dati provenienti da tutte le amministrazioni statali competenti sul comparto marittimo generando informazioni effettivamente sfruttabili ai fini della Sicurezza Nazionale. **Anche la collocazione**

gerarchica del nuovo Dispositivo, alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri, garantisce il mantenimento dello status quo in termini di competenze e attribuzioni.

Una volta a regime, **il DIISM garantirà un più efficace coordinamento delle unità navali e aeree delle varie amministrazioni in zona di operazioni evitando duplicazioni e generando un utilizzo più efficiente delle risorse a disposizione anche da un punto di vista economico.** A questo proposito, un ulteriore esempio su cui, a parere del Ce.S.I., è opportuna una riflessione è quello relativo alle reti radar di sorveglianza costiera.

Attualmente infatti, **Marina militare, Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza, sono impegnate in tre distinti programmi nel settore.** Se il DIISM fosse attivo sarebbe possibile individuare delle sinergie nel comparto evitando la situazione assurda (che si sta per verificare) di avere tre diverse tipologie di sensori installate negli stessi siti, per monitorare gli stessi tratti di costa, ma per conto di differenti amministrazioni statali. Va infatti rimarcato come la sola condivisione del database di tracce radar della Marina militare con le altre amministrazioni consentirebbe alle stesse di avere la possibilità di analizzare circa **50.000 contatti al giorno.** Tale mole di informazioni è di gran lunga superiore a quanto attualmente disponibile, basandosi esclusivamente sulle proprie risorse, ad ognuna delle amministrazioni statali attive nel comparto marittimo.

Un ulteriore aspetto fondamentale derivante dall'implementazione del DIISM è quello relativo al ruolo del nostro Paese nei confronti dei progetti di sorveglianza del Mediterraneo sviluppati in ambito europeo (vedi Allegato I). La presenza del DIISM consentirebbe infatti al nostro Paese di partecipare a tutti i tavoli di discussione da una posizione di forza, disponendo di un nodo nazionale dedicato alla Maritime Situational Awareness già implementato, unitamente ad una esperienza specifica nel settore.

Tale circostanza ci permetterebbe di parlare con una voce sola e di rappresentare *provider* di informazioni di qualità mantenendo la sovranità nazionale sulle stesse. Al contrario, l'attuale situazione di frammentazione delle strategie nel settore a livello di singola amministrazione comporta **il rischio di una perdita di massa critica a livello UE che favorisca la creazione di centri di comando e controllo tali e quali al DIISM a livello sovranazionale.**

Per concludere, il Ce.S.I. auspica un intervento di natura politica che, in un contesto di immediate e pressanti esigenze di carattere operativo, ponga fine ai veti e alle resistenze interne ai singoli dicasteri che stanno impedendo l'inizio delle attività del DIISM e della Centrale interministeriale di sicurezza marittima da circa 3 anni. In tal modo si porterebbero a frutto gli ingenti investimenti economici fin qui effettuati e si doterebbe il Paese di uno strumento di comando, controllo e coordinamento all'avanguardia. Infine, l'implementazione del DIISM segnerebbe, anche a livello nazionale, la condivisione di quella logica di "pooling and sharing" delle risorse esistenti, attualmente tanto sponsorizzata in ambito europeo in tale frangente di difficoltà economiche e conseguente scarsità di risorse disponibili.

BLUEMASSMED (*Blue Maritime Surveillance System Med*)

Progetto pilota biennale europeo per lo **sviluppo di una Politica marittima integrata**. Lanciato il 15 gennaio 2010, ha visto la partecipazione di **Francia, Grecia, Italia, Malta, Spagna e Portogallo** per concorrere alla realizzazione di un'architettura europea di Sorveglianza Marittima, formata dallo scambio informativo tra i diversi attori coinvolti. **La definizione di un modello di scambio delle informazioni è funzionale alla creazione di una *picture* marittima comune e condivisa (SBCMP)**. L'Italia, che è stata co-leader dell'iniziativa con l'Agenzia spaziale italiana, in ambito di BLUEMASSMED ha realizzato per la prima volta un nodo interministeriale, il Nodo Primario, in grado di ottimizzare le informazioni raccolte dai diversi attori coinvolti nell'iniziativa – Ministero dell'Interno (SIA), Agenzia Spaziale Italiana, Guardia di Finanza (con sistema C4I) e Marina Militare Italiana – e presentarsi come interfaccia nazionale per il dialogo con i partner europei.

CISE (*Common Information Sharing Environment for the EU Maritime Domain*)

Progetto lanciato dalla Commissione europea nel 2009 per l'integrazione della sorveglianza marittima. L'esperienza maturata nell'ambito di BLUEMASSMED e il risultato degli studi nel progetto di cooperazione tra le Agenzie europee competenti in materia marittima, attualmente in corso, saranno concretizzati con il POV (*Pre-Operational Validation*) CISE, a partire dal 2014. Dato il successo della proposta italiana per il modello esecutivo del progetto, l'Italia dovrebbe avere un ruolo leader nell'iniziativa, che coinvolgerebbe più di 20 nazioni. Se ne fosse confermata la fattibilità, l'implementazione del CISE dovrebbe iniziare nel 2015.

MARSUR (*Maritime Surveillance*)

Progetto lanciato dall'EDA (European Defence Agency) nel settembre 2006, allo scopo di creare un network di scambio di informazioni operative (identificazione delle imbarcazioni, rotta prevista, posizione) in ambito marittimo per ottimizzare l'attività di Sorveglianza Marittima attraverso **la condivisione dei sistemi informativi militari dei diciotto Paesi membri**. Nell'ottobre 2012, tredici di essi hanno firmato il **Project Arrangement**, programma di "Categoria B" destinato allo sviluppo della tecnologia necessaria per il miglioramento del livello di informatizzazione e riservatezza della rete.

FRONTEX (*European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of The Member States of The European Union*)

E' l'**Agenzia europea deputata** al coordinamento delle attività di controllo delle frontiere esterne dell'Unione Europea, siano esse marittime, terrestri o aeree. Istituita dal decreto del Consiglio Europeo 2007/2004, ha sede a Varsavia. Si occupa di ricerca, raccolta e analisi di informazioni utili a creare un quadro di situazione utile alle Forze di sicurezza frontaliere, di attività di addestramento comune e di pianificazione, coordinamento e implementazione di operazioni congiunte da realizzarsi con gli uomini e i mezzi messi a disposizione dai Paesi membri.

EMSA (*European Maritime Safety Agency*)

Istituita nel 2003, è l'**Agenzia preposta all'implementazione della giurisprudenza europea in materia di sicurezza, tutela e salvaguardia marittima**. Con sede a Lisbona, ha competenze anche in ambito di monitoraggio delle rotte e identificazione a lungo raggio delle imbarcazioni in transito.

Le opinioni riportate nel presente dossier sono riferibili esclusivamente all'Istituto autore della ricerca.

Coordinamento redazionale a cura di:

Camera dei deputati
SERVIZIO STUDI
DIPARTIMENTO AFFARI ESTERI
Tel. 06.67604939
e-mail: st_affari_esteri@camera.it
<http://www.parlamento.it/osservatoriointernazionale>