



CONTRAMMIRAGLIO Stefano Costantino, 52 anni, è il comandante operativo dell'operazione Aspides

Fausto Biloslavo
dalla nave Caio Duilio

■ Veterano delle missioni in mare dallo Stretto di Hormuz al Mediterraneo, il contrammiraglio Stefano Costantino, 52 anni, è il comandante operativo dell'operazione Aspides. A bordo di Nave Duilio risponde in esclusiva alle domande del *Giornale*.

A un mese dall'avvio della missione Aspides, può fare il punto?

«Il nostro impegno è progressivamente aumentato in termini di salvaguardia della libertà di navigazione e protezione del traffico marittimo. Oltre a Nave Duilio, sede del comando tattico in mare, fanno parte della Forza marittima dell'Ue altre unità navali di Francia, Germania e Grecia. A fronte di un incremento della richiesta di supporto da parte delle compagnie, a oggi, abbiamo garantito la protezione ravvicinata a 38 mercantili».

Sono previsti contributi di mezzi diversi da quelli navali?

«Si prospetta il contributo anche di mezzi aerei basati a terra, a integrazione di quelli imbarcati, che potranno contribuire al monitoraggio e alla sorveglianza dell'area di operazione».

Dal 19 novembre al 15

«Per fermare gli Houthi pronti anche gli aerei Ma supereremo la crisi»

Il comandante della missione Aspides: «I velivoli per monitorare l'escalation basati pure a terra»

marzo ci sono stati 117 attacchi, ma di diversa intensità. Può spiegare quanti e come sono andati a segno?

«Il primo evento quattro mesi fa è stato il sequestro del mercantile Galaxy Leader. Gli attacchi sono stati condotti con missili, droni e mezzi navali. A oggi 11 mercantili sono stati colpiti, tra questi recentemente il Ruby-mar, ormai affondato nel mezzo dello stretto di Bab el Mandeb e il True Confidence colpito da un missile che ha provocato per la prima volta vittime tra i marittimi».

L'escalation è avvenuta negli ultimi tempi. È un segnale?

«Abbiamo registrato un'intensificarsi dell'attività in termini di droni e missili lanciati dal territorio controllato

dagli Houthi, non solo nel Mar Rosso, ma anche nel Golfo di Aden. Gli ultimi drammatici eventi occorsi confermano un aumento della minaccia».

Come proteggete le navi?

«Oltre alla condivisione delle informazioni utili e il fornire consigli sulle procedure da adottare per mitigare il livello di rischio, pattugliamo in prossimità delle vie di comunicazioni marittime più critiche. Quando è necessario navighiamo a fianco dei mercantili garantendo un ombrello di protezione con i nostri sistemi di difesa».

I barchini usati in quest'area, normalmente per la pesca, possono essere un pericolo?

«Prestiamo attenzione

non solo ai droni che volano a bassa quota per colpire le navi, ma anche alle imbarcazioni, pescherecci o di altro genere, che tengono un comportamento inusuale e potrebbero informare gli Houthi in merito ai mercantili in quanto possibili bersagli».

Il Duilio ha abbattuto tre droni. È la prima azione di combattimento della Marina dalla seconda guerra mondiale. Non saranno gli ultimi.

«La missione è di sicurezza marittima a carattere difensivo e de-escalatorio. Siamo fiduciosi sulla possibilità che la crisi, con il tempo, si dissolva tornando alla normalità».

Oltre ai droni quali sono le potenzialità belliche degli Houthi?

MINACCE CRESCENTI

Si registrano attacchi sempre più intensi con droni e missili anche nel Golfo di Aden

CONTROLLI

Monitoriamo imbarcazioni e pescherecci che potrebbero dare informazioni sui bersagli

LA POSTA IN PALIO

Abbiamo fornito protezione ravvicinata a 38 mercantili. In gioco il nostro import-export

«La capacità missilistica, che come gittata può variare da un centinaio a oltre mille chilometri. Diversi missili hanno impattato in mare vicino a mercantili in navigazione anche molto distanti dalle coste yemenite».

Qual è l'importanza della libertà di navigazione attraverso Suez?

«Per l'Ue e in modo preminente per i Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo, il canale di Suez è un passaggio nevralgico del commercio trans-regionale e strategico per l'economia in generale. Per questo motivo siamo particolarmente sensibili alla diminuzione del traffico attraverso il canale. La navigazione dall'estremo Oriente fino all'Europa può durare in media 26 giorni passando per Suez. Se i mercantili devono transitare a Sud dell'Africa occorrono dieci giorni in più. Adottando questa rotta, oltre all'aumento dei costi per il trasporto di merci, si intensificherà il traffico verso il Nord Europa rispetto ai porti mediterranei. La diminuzione dei passaggi per Suez è quasi del 50% rispetto lo stesso periodo dello scorso anno. Il riflesso è una significativa riduzione della capacità dell'import-export via mare dei Paesi mediterranei, tra cui l'Italia».