

CAMERA DEI DEPUTATI - SENATO DELLA REPUBBLICA
XVI LEGISLATURA

Resoconto stenografico della Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione

Seduta del 28/6/2011

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE IVANO STRIZZOLO

La seduta comincia alle 12.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.
(*Così rimane stabilito*).

Audizione di rappresentanti della Guardia costiera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle nuove politiche europee in materia di immigrazione, l'audizione di rappresentanti della Guardia costiera, designati per l'audizione dal comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammiraglio Marco Brusco. Salutiamo e ringraziamo il capitano di vascello Pietro Vella, assistente del Comandante generale, i capitani di vascello Antonio De Simone, Leopoldo Manna e Piercarlo Di Domenico nonché il capitano di fregata Marco Gionfriddo.

L'odierna audizione ha come oggetto generale la gestione e il funzionamento operativo dei dispositivi di sorveglianza delle frontiere marittime e terrestri limitatamente alle competenze della Guardia costiera. Sarebbe di grande interesse per il Comitato, tenendo conto dei tempi, ahimè, sempre ristretti che abbiamo, che l'odierno approfondimento fosse anche aggiornato alle vicende di queste ultime settimane concernenti l'eccezionale flusso di migranti provenienti dal nord Africa. In particolare, sarebbe interessante apprendere da chi opera sul campo, in questo caso sul mare, quale sia il concreto impatto di questi flussi migratori sul funzionamento dei dispositivi di sorveglianza.

Li ringrazio nuovamente per aver accettato tempestivamente il nostro invito e do la parola agli auditi.

PIETRO VELLA, *assistente del Comandante generale del Corpo della capitaneria di porto.*

Onorevoli parlamentari, nell'accingermi a esporre l'attività svolta dal Corpo, con particolare riferimento al controllo e alla vigilanza delle frontiere marittime, desidero porgere il deferente saluto del Comandante generale, ammiraglio Brusco, che mi ha incaricato di esprimere la sua personale gratitudine e il vivo apprezzamento per l'opportunità che oggi è offerta al Corpo di illustrare le proprie attività funzionali, in particolare per quanto riguarda la vigilanza delle frontiere esterne.

Il Codice della navigazione attribuisce al Corpo compiti e funzioni vasti e variegati in ambito marittimo e portuale, ma soprattutto il ruolo centrale di autorità marittima, da cui discendono competenze di gestione tecnico-operative, di regolamentazione, di vigilanza e controllo, non esclusi, in ragione delle materie incisive, compiti di polizia giudiziaria, legittimati dallo stesso Codice e da altre fonti primarie di natura speciale.

Si richiamano, in particolare, la costante azione di monitoraggio degli spazi marittimi (aspetti pertinenti alla nostra odierna relazione), che si configura quale funzione tipica del Corpo estremamente efficace per il controllo di vaste aree e dei settori che le attraversano, la tutela dell'ambiente marino e costiero, il controllo del traffico marittimo mercantile, la sicurezza della navigazione, il controllo sulla filiera della pesca, la ricerca e soccorso, la più generale funzione di polizia marittima.

Tali profili funzionali, e altri ancora che non si citano per favorire una ponderata sintesi espositiva, consentono di affermare l'intensa presenza della Guardia costiera nelle aree marittime di interesse. Dalle competenze del Corpo nel monitoraggio e controllo del traffico marittimo, previsti dai decreti legislativi 19 agosto 2005, n. 196 e 16 febbraio 2011, n. 18, discende la diretta gestione di sofisticati sistemi di acquisizione di dati non solo cinematici delle navi e delle imbarcazioni in navigazione o che si accingono ad atterrare presso i porti e le coste nazionali.

Tali sistemi, che nel dettaglio, laddove fosse richiesto, saranno illustrati dai miei colleghi, costituiscono un vero e proprio valore aggiunto, che si traduce in un reale moltiplicatore dell'azione di sorveglianza *tout court*, aspetti questi ultimi che valorizzano, rendendo selettiva, la generale azione di controllo svolta dalle unità del Corpo, ma anche dalle altre unità impegnate in servizio di polizia.

Le generali attività di vigilanza e controllo nonché quelle di natura accertativa, anche di violazioni penalmente rilevanti, discendono direttamente dal Codice della navigazione, dalla complessa normativa in materia ambientale, dalle fonti di riferimento nel settore della pesca e nelle materie in cui il Corpo esercita funzioni di vigilanza.

Il Corpo delle capitanerie di porto, in forza del regolamento n. 662/94 di attuazione della legge n. 147/1989, con cui è stata autorizzata la ratifica della Convenzione di Amburgo del 1979, è titolare esclusivo delle funzioni di coordinamento in materia di ricerca e salvataggio della vita umana in mare nell'ambito della regione di interesse, che si estende ben oltre i confini delle acque territoriali. Con tale provvedimento il soccorso in mare è uscito dalle dimensioni di attività da attuarsi con i mezzi disponibili al momento per evolvere in una fase di attività altamente professionale, svolta da mezzi appositamente allestiti ed equipaggi particolarmente addestrati.

Il predetto regolamento ha provveduto a delineare, inoltre, un nuovo e più funzionale assetto organizzativo del settore stabilendo le rispettive funzioni delle strutture interessate e, in particolare, affidando al Comando generale delle capitanerie di porto il compito di assicurare l'organizzazione e il coordinamento.

Relativamente al tema odierno, il Corpo partecipa al dispositivo di sorveglianza delle frontiere, al monitoraggio dei flussi migratori, sia attraverso il proprio dispositivo aeronavale sia attraverso i propri assetti costituiti da sofisticati sistemi di controllo del traffico. Il decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 e le successive modificazioni costituiscono la norma di riferimento in materia di immigrazione, configurandosi quale testo unico della materia. Questo determina le attività che possono essere esercitate dalle unità navali e aeree impegnate nell'azione di controllo degli specchi acquei di competenza.

Il decreto ministeriale 14 luglio 2003, direttamente discendente dalle fonti citate, in particolare dalla legge n. 189/2002, definisce la struttura organizzativa del dispositivo statale di contrasto ai flussi clandestini e mira a delineare un razionale impiego delle diverse forze impegnate, privilegiando la rispettiva vocazione funzionale. Ai sensi del citato decreto, la Direzione centrale dell'immigrazione, Polizia delle frontiere, come è noto, costituita presso il Ministero dell'interno, ha la funzione di raccordo degli interventi operativi e di raccolta delle informazioni.

Con il decreto interministeriale sono operativamente ripartite le competenze per l'ottimizzazione delle risorse impiegate nel dispositivo di sorveglianza, che vede impegnati nelle acque internazionali e nazionali i mezzi aeronavali della Marina militare, Guardia di finanza e Capitaneria di porto, cui si aggiungono nelle acque territoriali i mezzi delle altre Forze di polizia per gli aspetti di repressione dei reati e di scoperta delle connessioni con organizzazioni malavitose.

Il provvedimento interministeriale, in maniera più precisa, demanda funzioni di sorveglianza e di

coordinamento alle unità della Marina militare al di fuori delle acque patrimoniali; alla Guardia di finanza sono, invece, affidati principalmente poteri di contrasto all'immigrazione illegale nelle acque di giurisdizione e, in genere, ove può applicarsi il diritto interno; al Corpo delle capitanerie di porto è riconosciuto il ruolo proprio di coordinamento delle numerose azioni di ricerca e salvataggio della vita umana in mare.

L'attività SAR, *Search And Rescue*, è espressamente considerata di maggior pregio, atteso il rilevante interesse che sottende, aspetto questo riportato e richiamato da diverse fonti documentali anche dell'Unione europea, che non mancano di affermare il primario ruolo della funzione SAR nel contesto del contrasto all'immigrazione illegale.

Del resto, è a tutti noto che le unità dedite all'immigrazione illegale viaggiano in condizioni di sicurezza disarmante sia per le precarie condizioni delle strutture di bordo, sia per le ridottissime condizioni di galleggiabilità e stabilità. Inoltre, le predette imbarcazioni, pesantemente sovraffollate, spesso navigano in condizioni meteomarine non certo favorevoli. Questo rappresenta l'autentica causa che trasforma ordinaria attività di assistenza o di soccorso in drammatici interventi di salvataggio che impegnano duramente tutti gli equipaggi della Guardia costiera, che però possono contare su unità altamente specializzate per fronteggiare l'emergenza.

L'utilizzo delle motovedette Classe 300 e la possibilità di imbarco a bordo di *rescues swimmers* particolarmente addestrati hanno consentito nelle ultime esperienze operative, con teatro principale nelle acque delle isole Pelagie, enormi successi scanditi in parte dai media nazionali che, sebbene non sempre possano dare completa contezza delle difficoltà dei soccorsi portati a termine, trasmettono comunque le capacità che la nostra organizzazione è in grado di mettere in campo e il fatto che la stessa, al di là dell'efficienza espressa e a tutti ben visibile, rappresenta una nicchia di eccellenza del settore che dà lustro all'intero Paese.

Il Corpo, peraltro, ricorrendo talune circostanze spesso riscontrabili nelle operazioni di controllo dei flussi migratori, è legittimato a compiere le attività di polizia giudiziaria in aderenza alle previsioni della legge 189/2002.

In tema di competenze in materia di polizia, si rappresenta che anche il Codice della navigazione attribuisce al Corpo pieni poteri accertativi, contiene in sé una vasta tipologia di fattispecie, che ripercorrono i corrispondenti illeciti previsti in molti casi dal codice penale con riferimento, in maniera più generale, ai reati contro il patrimonio, che il Codice della navigazione definisce reati contro la proprietà della nave.

Per quanto più attiene all'odierna trattazione, ipotesi delittuose poste a tutela della sicurezza della navigazione, le predette tipologie, in particolare, frequentemente costituiscono fattispecie riscontrabili nell'ambito delle operazioni di contrasto all'immigrazione illegale, quali il naufragio e la sommersione, il danneggiamento e l'impossessamento di unità, l'abbandono di comando e altre ipotesi che non si citano. Analoghe funzioni sono svolte dal Corpo in materia ambientale e così pure per quanto riguarda l'accertamento delle violazioni in materia di pesca marittima e acquacoltura.

La sorveglianza marittima, tra cui si ritiene rientri a pieno titolo il controllo delle frontiere, rappresenta la chiave attraverso cui uno Stato esercita la propria sovranità nazionale in mare.

Questa, in concreto, si attua principalmente attraverso il monitoraggio e il controllo del traffico navale, che sono strettamente connessi tra loro e costituiscono gli strumenti attraverso cui a livello europeo è realizzato il pilastro della sorveglianza marittima contenuto nel Libro blu dell'Unione europea.

La sorveglianza consiste nell'ottenere un quadro di situazioni di insieme con riguardo alle attività che esercitano o possono esercitare in mare un impatto sulla sicurezza della navigazione del trasporto marittimo, sull'ambiente marino, sulla pesca, sugli interessi economici e commerciali del Paese, sul controllo delle frontiere nonché sull'applicazione della legge nazionale in generale. Inoltre, l'azione di sorveglianza condotta dalle diverse autorità nazionali supporta, sulla base dei dati forniti dai sistemi di monitoraggio, il processo decisionale atto a prevenire, individuare o reprimere violazioni alle leggi in vigore.

La sorveglianza sulle attività marittime sulle aree di interesse è resa possibile dalle seguenti

prerogative funzionali proprie del Corpo: gestisce *ex lege* il sistema nazionale di monitoraggio e assistenza alla navigazione, VTS; è, altresì, *national competent authority* per l'attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale, nonché *national competent authority* per la gestione del sistema di monitoraggio a lungo raggio, denominato *Long range identification and tracking*; è autorità nazionale per il controllo delle attività di pesca marittima che, in quanto tale, gestisce il Centro nazionale di controllo pesca e il relativo sistema comunitario di monitoraggio e controllo delle unità di pesca, denominato *Vessel monitoring system*; è autorità nazionale di controllo e punto di contatto nazionale per la gestione del sistema comunitario di scambio dati sul traffico, denominato *SafeSeaNet*.

Infine, è accentrata nel comando generale la gestione del sistema automatico di identificazione del traffico marittimo, AIS, *Automatic Identification System*, e sulla base di specifico accordo con l'Agenzia EMSA, il *server* regionale del sistema AIS comunitario per il Mediterraneo.

Tali sistemi nel loro insieme costituiscono già a livello centrale un complesso altamente integrato, denominato Sistema integrato per il monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo e per l'emergenza in mare, capace di effettuare attività di analisi informativa e di supportare, conseguentemente, ogni successivo processo decisionale.

Quanto detto non preclude, evidentemente, che la fase dell'implementazione decisionale nonché dell'attività preventiva e repressiva in mare possa essere svolta da tutte le autorità in forza di competenze dirette previste dall'ordinamento giuridico. Tutti i summenzionati principi sono sviluppati dal CISE, *Common Information Sharing Environment*, che racchiude la *police* attorno alla quale l'Unione europea intende far ruotare la propria politica di sorveglianza marittima.

In particolare, per il funzionamento del sistema di sorveglianza marittima, lo stesso CISE prevede un adeguato scambio di informazioni rilevanti tra agenzie attraverso l'integrazione dei sistemi di sorveglianza marittima esistenti e futuri, evitando inutili sprechi con la previsione di un archivio di un'architettura federata e non gerarchica, in perfetta sintonia con i principi già statuiti con le comunicazioni della Commissione europea.

Le attività e le funzioni sopra richiamate forniscono un quadro d'insieme sulla natura degli organi preposti alla vigilanza in mare e, in particolare, sul ruolo del Corpo delle capitanerie di porto, Guardia costiera, che contribuisce allo sforzo comune di tutte le forze in campo, in un rapporto di viva cooperazione e collaborazione che rileva quale indice di efficacia ed efficienza dello Stato in questo delicato settore.

PRESIDENTE. Grazie al capitano di vascello Pietro Vella per aver illustrato gli argomenti in tempi rapidissimi. Gli atti e i documenti di questa audizione saranno acquisiti alla Commissione e fatti pervenire a tutti i colleghi che purtroppo oggi non sono presenti.

Mi scuso se oggi, purtroppo, siamo a ranghi ultraridotti: infatti, dopo aver programmato quest'audizione, sono subentrati impegni parlamentari che non consentono ad altri colleghi di essere presenti. Forse ci raggiungerà qualcuno, lo stesso presidente Boniver è assente per impegni sopravvenuti.

Siccome ogni tanto emerge una difficoltà-polemica tra il nostro Governo e il Governo di Malta sui soccorsi, sulla definizione esatta delle acque territoriali di competenza, vorrei chiedere - anche se sono le autorità governative a tenere i rapporti internazionali - che indicazioni ci sono in questo campo, come vi muovete quando non è chiaro in quali acque territoriali si trovano imbarcazioni che lanciano l'SOS.

PIETRO VELLA, *assistente del Comandante generale del Corpo della capitaneria di porto*. Accanto a me è seduto il comandante Manna, capo della centrale operativa e spesso soggetto coordinatore delle attività alle quali lei ha fatto riferimento, che può perciò parlarne in modo competente.

LEOPOLDO MANNA, *Capitano di vascello*. Intanto, ringrazio per l'occasione che mi è offerta. Sono il capo della centrale operativa del Comando generale delle capitanerie di porto, l'organismo in Italia responsabile del soccorso in mare nell'intera area di responsabilità nazionale parzialmente illustrata dalla cartina proiettata in aula.

Immaginavo che potessero esserci domande riferite al canale di Sicilia e al sud della Sicilia, alla proiezione italiana verso le aree di crisi nord africana, e cioè l'isola di Lampedusa così come l'arcipelago maltese.

Credo che sia interessante notare, intanto, come le distanze relative verso la Libia e verso Tripoli e la particolare posizione geografica configurino l'Italia come un ponte avanzato verso il territorio nordafricano. Ben lo sanno i disperati che, provenendo dal sub-Sahara, dalla Tunisia o per scappare dal regime dalla Libia, o per accedere a un'area europea dalla quale possano tentare un avvicinamento alle famiglie o semplicemente una vita migliore, cercano di venire verso l'Italia, verso Lampedusa.

Malta, dal punto di vista socio-politico, ha una determinata posizione intanto in termini di convenzioni internazionali. Quelle che vedete sono le aree riconosciute internazionalmente perché fissate dalla Convenzione di Amburgo del 1979 sulla ricerca e sul soccorso marittimo, che prevede che tutti gli Stati aderenti si diano un'organizzazione interna e riconoscano delle aree di responsabilità in mare convenute e condivise con gli Stati frontisti.

L'Italia, dopo un lungo lavoro con Francia, Spagna, Croazia a nord est dell'Italia, ha convenuto un'area individuata dalle strisce bianche della cartina. Il flusso migratorio si dirige verso Lampedusa semplicemente perché è l'area che ricopre le acque territoriali italiane - come vediamo bene, siamo nel territorio italiano - o a sud dell'area, che qui è dipendente dalla Sicilia orientale. Le aree italiane sono quelle bianche, registrate all'IMO (*International Maritime Organization*), riconosciute internazionalmente.

Malta, con la sua quasi unilateralmente - proverò a spiegarmi meglio - autodichiarata area di responsabilità SAR (evidenziata in rosso) ha con l'area italiana una sovrapposizione. L'arcipelago maltese, per storiche vicinanze con la Gran Bretagna, ha a suo tempo dichiarato - ai fini della Convenzione di Amburgo del 1979 sul soccorso in mare - la coincidenza della propria area di responsabilità SAR, che, come vediamo, è enorme, con quella che in epoche di dominazione britannica era la cosiddetta area di sorveglianza aerea, la FIR, *Flight Information Region*.

Questo permette allo Stato maltese di ricavare delle *royalties* dai sorvoli aerei nella propria area. L'arcipelago si basa molto sul turismo e per questioni di politica fiscale anche le flotte mercantili si appoggiano molto alla bandiera maltese.

Malta, quindi, piccolissimo Stato, potenzialmente di capacità politiche e strategiche ridotte, ha, in realtà, una grande flotta mercantile che le si appoggia, una vicinanza alla Gran Bretagna e a qualche altro Paese europeo e rivendica la propria sovranità sull'area indicata in rosso sulla cartina, di responsabilità SAR in mare.

In realtà, però, non ha la capacità di gestire, coordinare e sorvegliare con gli adeguati sistemi di telecomunicazione l'area della quale è responsabile: sistemi di comunicazione che, invece, lo Stato italiano e la Guardia costiera posseggono. Malta non possiede neanche i mezzi tecnici, motovedette, aerei, per intervenire non solo in tutta l'area, ma anche solo in uno di questi punti, ad esempio, verso la Libia, dove gli scafi si avvicinano o sono avvistati o, grazie ai telefonini, lanciano richieste di allarme. Prima ancora che di eventi di immigrazione clandestina, si tratta di circostanze umanitarie che richiedono il soccorso in mare.

Spesso siamo costretti a interfacciarci con Malta. Ho parlato personalmente in numerose occasioni con i corrispondenti colleghi maltesi e abbiamo passato la mano perché internazionalmente abbiamo quest'obbligo. Abbiamo passato loro le informazioni che, grazie ai nostri sistemi, ci erano pervenute e delle quali essi non disponevano. In presenza di scafi a 60 miglia a sud est di Lampedusa, abbiamo sollecitato l'intervento delle forze maltesi, in quanto si trattava della loro area di responsabilità SAR. Ci è stato spesso risposto che ci avrebbero dato informazioni di lì a 6 ore, che forse di lì a 10 ore sarebbe arrivato il loro mezzo: spesso c'è invece la necessità di intervenire

immediatamente - passatemi la franchezza, sono un uomo operativo - per evitare tragici epiloghi, come purtroppo in qualche occasione è successo.

Numerosi tavoli stanno ora esaminando questo problema, grazie all'ammiraglio Mitropoulos, l'attuale capo, peraltro cedente, dell'*International Maritime Organization* di Londra, uomo che si è fatto portavoce di un tavolo tripartito tra Italia, Spagna e Malta, per addivenire a una ridefinizione, infine, delle aree di responsabilità maltesi. Per l'Italia diventerebbe molto più semplice assumersi la responsabilità con riconoscimento condiviso di quest'area o aprire un corridoio verso la Libia, come sarebbe forse auspicabile in modo da avere una vicinanza maggiore anche con quello che sarà il futuro Stato libico e poter esercitare polizia, sorveglianza, soccorso in mare in modo più sereno, più condiviso.

PRESIDENTE. La ringrazio. Sono argomenti interessanti e voi disponete, appunto, di informazioni dal momento che siete operativi lungo delle coste del nostro Paese, soprattutto in quest'area così tormentata per la drammatica vicenda dei flussi migratori.

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MASSIMO LIVI BACCI. Grazie, presidente. Grazie, comandante, della vostra esposizione così precisa. Più che domande, io avrei delle curiosità da soddisfare. La situazione attuale è veramente drammatica. I siti specializzati censiscono nelle vicinanze 2.000 morti all'inizio del 2011 in affondamenti in mare. Questo è veramente uno degli aspetti più tragici.

In primo luogo, va a voi il mio apprezzamento per quanto fatto. Sull'operato della Guardia costiera credo di non aver mai sentito o letto un appunto dalle varie forze politiche o dai vari gruppi interessati, quindi un enorme apprezzamento va all'opera che svolgete e credo che tutta la società italiana abbia molta gratitudine verso di voi.

Quanto alle curiosità, vorrei sapere se considerate le vostre dotazioni tecniche, imbarcazioni, uomini, adeguate al vostro compito e se nell'attuale circostanza, soprattutto, esistono problemi di mancanza di risorse adeguate per affrontare l'enorme problema che fronteggiate; in quale direzione un eventuale rafforzamento dovrebbe andare; uomini, tecnologie, quali altri tipi di risorse?

La seconda curiosità riguarda il coordinamento con la Guardia di finanza, che mi pare di capire abbia un ruolo molto importante nel contrasto all'immigrazione clandestina. Vi dividete le responsabilità, ma questa divisione ha qualche punto critico o è ottimale? Secondo il vostro giudizio, in quale direzione potrebbe essere migliorata pur senza nessuna considerazione circa la validità del funzionamento della Guardia di finanza o della Guardia costiera?

L'ultima curiosità riguarda l'accenno del comandante Manna a un corridoio verso la Libia.

Innanzitutto, apprezzo la franca e chiara spiegazione del perché Malta insiste a mantenere una SAR così estesa. Certamente, ci sono degli interessi economici che sovrastano e sono incongrui rispetto alle capacità operative di Malta, ma questo canale come potrebbe operare? Ci avvicinerrebbe alla costa libica e permetterebbe di intervenire più a ridosso delle acque territoriali libiche? Come vedono loro l'estensione? Si tratterebbe di un'estensione della nostra area di intervento, della SAR italiana: che problemi e che opportunità pone?

PIETRO VELLA, *assistente del Comandante generale del Corpo della capitaneria di porto*. Se possibile, in relazione alle nostre specifiche competenze, forniremo delle risposte congiunte. In questo modo si consente di valorizzare le rispettive conoscenze.

Si parla del nostro assetto relativo al servizio SAR, *search and rescue*. Vorrei premettere che le aree di nostra competenza sono vastissime, circa 500.000 chilometri quadrati, quindi almeno il doppio di tutto il territorio nazionale. L'attività di coordinamento della ricerca e salvataggio della vita umana in mare è gestita dal Corpo delle capitanerie di porto, che è dotato di numerosissimi mezzi navali, la maggior parte dei quali sono mezzi speciali, realizzati per operare questo tipo di interventi.

Il nostro comando generale ha scelto di utilizzare i grandissimi gommoni denominati Classe 300, che abbiamo potuto vedere nel filmato proiettato poco fa, adatti in ogni condizione di tempo ad

operazioni di salvataggio, non soltanto perché arrivano a una distanza enorme, ma perché nella fase dell'affiancamento non causano danni a unità sovraffollate e in precaria condizione di stabilità che, se toccate minimamente, possono capovolgersi.

LEOPOLDO MANNA, *capitano di vascello*. Chiedo perdono per l'interruzione. Eventi del genere, che nascono dalla Libia e nel corso dei quali si deve attraversare un braccio di mare che si aggira intorno alle 200 miglia, una volta noti, rappresentano per definizione degli eventi di natura SAR. Comincio a rispondere in parte alla domanda del senatore; se il collega vorrà, risponderemo poi in modo sistematico. In realtà, operativamente parlando, un barcone con talvolta 900, talvolta 800, insomma centinaia di persone a bordo, che deve attraversare un braccio di mare di circa 150 miglia, 250 chilometri, è un evento di emergenza, di *search and rescue*, perlomeno, di soccorso in mare. Quegli scafi sono, infatti, fatiscenti nella costruzione, quanto meno vecchi, sovraccarichi, hanno quello che si chiama «bordo libero», distanza dal trincarino (la superficie da dove potrebbe cominciare a entrare l'acqua) verso il mare bassissima, pochi centimetri, e leggeri rollii dovuti al cattivo tempo, che in quel braccio di mare c'è sempre, possono con una facilità estrema causare la tragedia.

Allora, purtroppo, il capovolgimento e l'affondamento in qualche occasione si sono verificati. Temiamo che in molti altri non ce ne sia stata probabilmente nemmeno notizia. Questi disgraziati si avventurano e magari ne abbiamo soltanto notizie dai familiari, che ci chiedono che fine abbiano fatto questi scafi perché i loro parenti non sono arrivati.

PIETRO VELLA, *assistente del Comandante generale del Corpo della capitaneria di porto*.

Completo la risposta, poi magari lascio nuovamente la parola al collega.

Noi abbiamo dei dispositivi, come dicevo nella relazione, dislocati lungo le coste e i porti nazionali. In tutti i porti, anche in quelli più piccoli, abbiamo degli assetti pronti all'intervento in funzione di salvataggio.

Evidentemente, quello attuale è un momento particolare, quindi abbiamo dovuto far fronte a un'emergenza vera e propria. In questo caso le risorse non sono sempre disponibili al massimo livello. In questi contesti occorrerebbe un maggiore afflusso di mezzi aeronavali e di personale specializzato. Tuttavia, va anche detto che, nel contesto generale dell'attività di ricerca e salvataggio, il Corpo si può dotare di tutte le unità che sono in transito in mare perché ha la capacità, attraverso i sistemi che elencavo prima noiosamente, di individuare tutti i mezzi in mare e dirottarli con precisione millimetrica - è il collega a farlo - verso coloro che hanno bisogno di essere soccorsi anche attraverso dispositivi automatici che si chiamano GMDSS, *Global Maritime Distress Safety System*.

Questi aspetti, assieme ai sistemi che gestiamo, sono un vero e proprio valore aggiunto all'intervento. Naturalmente, quanto più efficiente vogliamo il sistema, tanto più è necessario avere maggiori risorse, soprattutto di uomini: quelle motovedette famose, che sono quasi tutti gommoni, hanno equipaggi doppi e tripli perché devono essere 24 ore su 24 pronti a intervenire per il salvataggio.

Quanto ai rapporti tra Guardia di finanza e Guardia costiera, in tempi non sospetti ebbi a dire, guardando la situazione a Lampedusa, dove sono stato anch'io qualche volta, che non ho visto mai rapporti così buoni come da quando abbiamo questa sorta di dualismo, forse solo apparente, con la Guardia di finanza. Sono ottimi, ma lo sono anche con le altre forze.

Le competenze che abbiamo rispetto alla Guardia di finanza sono, sostanzialmente, diverse: laddove noi abbiamo delle competenze primarie, la Guardia di finanza interviene in funzione di concorso. Anche le unità della Guardia di finanza possono essere dirottate dalle nostre centrali operative per svolgere interventi di salvataggio, così come noi, per quanto riguarda l'azione di polizia, abbiamo delle funzioni che sono concorrenti rispetto a quelle principali esercitate dalle forze di polizia in questa materia perché, come ho detto nella relazione, a mare si applica il Codice della navigazione che, per la parte penale, rappresenta il codice penale. Quando si parla di Codice della navigazione si

parla di competenza del Corpo in maniera primaria, così come ci sono anche le altre forze che agiscono.

MASSIMO LIVI BACCI. La ringrazio per le risposte sicuramente esaurienti.

Mi resta una curiosità. Si dice che oramai la guida di questi barconi spesso sia affidata agli stessi passeggeri, o comunque si diano molti casi in cui questo è avvenuto: vorrei una conferma dalla vostra esperienza.

La seconda curiosità è la seguente: è ovvio che tutti gli intercettati siano stati avviati verso Lampedusa, o quasi tutti da quanto risulta, se non mi sfugge qualcosa: questo avviene sempre perché Lampedusa è l'attracco più vicino, e quindi è più funzionale e sicuro far affluire questi barconi con gli irregolari a Lampedusa o c'è anche una scelta di diverso tipo, per cui molte imbarcazioni in migliori condizioni potrebbero essere avviate a porti siciliani più lontani?

LEOPOLDO MANNA, *capitano di vascello*. È controverso. Lampedusa è l'apprestamento con un minimo di presidio ospedaliero più vicino agli scenari operativi dove questi eventi si verificano. Oltretutto, c'è una importante base avanzata di motovedette della Guardia costiera, per cui con l'avvio dell'evento emergenziale che ho cercato di descrivere, una volta che la motovedetta è «taskata» dalla centrale operativa, viene inviata sul posto, raccoglie un gruppo cospicuo di persone, tra le quali ad esempio donne incinte o altre persone in cattive condizioni per aver avuto storie difficili alle spalle, in ipotermia, disidratate, affamate, bambini, anziani, persone a disagio. Diventa ben difficile, sia in termini di coscienza umanitaria, ma soprattutto in termini di rigore giuridico, argomentare la possibilità che queste persone possano essere portate altrove. Questi ragionamenti diventano ancora più complicati quando ci si deve interfacciare con le autorità maltesi, che a loro volta si trincerano proprio dietro a questi argomenti. In teoria, l'area di Lampedusa è il luogo sicuro più vicino a molti degli eventi che, per le questioni politico-geografiche che ho cercato di citarvi, si verificano nella zona di responsabilità maltese. Anche qui intervengono, tuttavia, gli italiani: qualche volta, quando abbiamo proposto a Malta di collaborare con noi, ci è stato risposto che i migranti si trovavano più vicini a noi. I naufraghi vanno portati nel luogo più vicino in cui possono trovare un soccorso e un'immediata attenzione alle loro condizioni sanitarie.

Ci sono, poi, diverse tipologie, se così si può dire, di pressione migratoria sul Mediterraneo, e quindi verso l'Europa. Secondo le notizie di *intelligence* che ci giungono, è vero che per gli scafi che provengono dalle aree del nord Africa - è validissimo oggi per la Libia e qualche mese fa anche per la Tunisia - chi organizza prenderebbe la sua paga per aver fornito un'imbarcazione, aver organizzato l'arrivo e la partenza dalla spiaggia. Qui ho puntato il porto di Tripoli, ma in realtà la spiaggia o le spiagge più vicine sono nella zona di Zuara, al confine tra la Libia e la Tunisia. Queste sono le aree da cui più frequentemente partono gli scafi: a questi, talvolta con il timone legato, talvolta semplicemente messi in mare con l'aleatorietà che questo può significare, viene fornita un'indicazione, generica, un «andate di là», col senso che questa indicazione generica può avere in mare, e provano ad andare verso nord.

Negli ultimi due o tre mesi abbiamo recuperato molte migliaia di persone dovunque in quest'area. Qualcuno, inavvertito perché i dispositivi non li hanno potuti rilevare tutti, è arrivato, attraversando sia i dispositivi italiani sia quelli molto più striminziti maltesi, addirittura verso la zona del sud della Sicilia.

È vero che spesso non vi sono scafisti. Nella stragrande maggioranza dei casi infatti pilotano gli stessi poveretti, ai quali è dato solo un minimo di informazioni nautiche, che non servono praticamente a nulla e rappresentano una delle concause delle emergenze che si verificano in mare. Passatemi la franchezza, ma più o meno è così. Si tratta nella stragrande maggioranza di imbarcazioni a perdere, ci sono delle foto che riprendono il porto di Lampedusa in cui si vede chiaramente. Adesso in Italia c'è una ulteriore emergenza nell'emergenza.

Ho solo una precisazione *flash*, se mi è permesso farla, sui numeri. Lascero un atto, ma anticipo il rigoroso inserimento di questi eventi nella categoria degli eventi di immigrazione. Alla fine, infatti,

si tratta di eventi che si concludono con l'ingresso nel territorio di persone extracomunitarie, che avvengono, da quello che stiamo vedendo, assolutamente in alto mare, che si tratti di area SAR maltese, che si tratti di area SAR italiana. Stiamo parlando, per intenderci, di acque internazionali, al di fuori delle acque territoriali italiane. Sono, dunque, eventi, che avvengono in luoghi dove la competenza, l'intervento, il ragionamento, il potere decisionale, imbarazzi e complicatezze di coordinamento tra gli organismi dello Stato sono di competenza internazionale.

L'area di responsabilità in materia di soccorso è dello Stato italiano in quanto sottoscrittore della Convenzione di Amburgo: la Guardia costiera è orgogliosa di portare la responsabilità del soccorso alla vita umana in mare poiché questi eventi sono prima di tutto eventi di soccorso alla vita umana. I numeri poi ci dicono che dall'inizio dell'anno al 16 giugno, 44.000 persone sono state oggetto di eventi di soccorso. Oggi, infatti, al di là dell'applicazione della Legge «Bossi-Fini» e delle 24 miglia del cosiddetto accordo tecnico-operativo per Guardia di finanza e Guardia costiera, se è in questione un evento di soccorso (che abbiamo faticato per distinguere come tale), la responsabilità è della Guardia costiera.

Ci sono competenze assolutamente chiare, diverse, distinte a seconda del tipo di evento: gli eventi di immigrazione si verificano in quei rari casi in cui lo scafo si trova in mare assolutamente piatto, non è sovraccarico di persone, le condizioni di navigabilità sono tali che si ha ragionevole certezza che possa proseguire la navigazione e arrivare in salvezza a Lampedusa. Diversamente invece, si tratta evidentemente, come cerco di spiegare, di un evento di soccorso.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome del senatore Livi Bacci, la rappresentanza del Corpo delle capitanerie di porto oggi intervenuta per la preziosa e difficile attività umanitaria che sta svolgendo in condizioni non sempre agevoli.

Acquisiamo agli atti della Commissione la documentazione che gentilmente ci lasciate e che farà parte degli atti parlamentari, oltre a essere distribuita ai colleghi che oggi non sono intervenuti.

La seduta termina alle 13.