



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

4^a COMMISSIONE PERMANENTE (Difesa)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL POSSIBILE CONTRIBUTO
DELLE FORZE ARMATE PER LA PREVENZIONE
ED IL CONTRASTO DEL FENOMENO DELLA PIRATERIA
IN ACQUE INTERNAZIONALI**

209^a seduta (pomeridiana): mercoledì 1° giugno 2011

Presidenza del presidente CANTONI

I N D I C E**Audizione di esponenti della Confederazione italiana armatori (CONFITARMA) e della Federazione nazionale imprese di pesca (FEDERPESCA)**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 8 e <i>passim</i>	<i>D'AMATO</i>	Pag. 13
ALLEGRI (PdL)	12	* <i>D'AMICO</i>	3, 11, 16
* AMATO (PdL)	12	<i>VALSECCHI</i>	5, 9, 10 e <i>passim</i>
* GALLONE (PdL)	11		
* PINOTTI (PD)	10		
* RAMPONI (PdL)	8, 9, 10		
SCANU (PD)	13, 15		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud: CN-Io Sud; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Futuro e Libertà per l'Italia: Misto-FLI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente di CONFITARMA, dottor Paolo D'Amico, accompagnato dal direttore generale, dottor Gennaro Fiore, e il responsabile del segmento tonniere nell'Oceano indiano di FEDERPESCA, dottor Adolfo Valsecchi, accompagnato dal vice direttore, dottor Corrado Peroni.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di esponenti della Confederazione italiana armatori (CONFITARMA) e della Federazione nazionale imprese di pesca (FEDERPESCA)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sul possibile contributo delle Forze armate per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno della pirateria in acque internazionali.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È in programma oggi l'audizione di esponenti della Confederazione italiana armatori (CONFITARMA) e della Federazione nazionale imprese di pesca (FEDERPESCA). Informo di aver scritto ai rispettivi presidenti, lasciando loro la facoltà di delegare altri esponenti delle loro confederazioni. Sono dunque presenti il dottor Paolo D'Amico e il dottor Paolo Fiore, presidente e direttore generale di CONFITARMA, e il dottor Corrado Peroni e il dottor Adolfo Valsecchi, vicedirettore e responsabile del segmento tonniere nell'Oceano indiano di FEDERPESCA. Riteniamo dunque che le posizioni dei nostri auditi verranno espresse a nome delle due confederazioni. Visto che la FEDERPESCA, correttamente, ha delegato ad essere presenti in Commissione il dottor Peroni e il dottor Valsecchi, ritengo che essi rappresentino la federazione nella sua totalità.

Ringrazio dunque gli auditi per la loro disponibilità.

D'AMICO. Permettetemi di fare un minimo di storia: dirò cose che sicuramente già conoscete, ma c'è un filo logico che lega tutti i fatti di cui parlerò. Gli atti di pirateria, originati praticamente dalla costa somala, hanno iniziato ad avere una presenza di una certa importanza nel 2005. All'inizio l'attività criminale di questi pirati era strettamente limitata al Golfo di Aden. Si tratta di uno specchio d'acqua relativamente piccolo, ma con alta intensità di traffico, poiché nel Golfo di Aden c'è sia l'uscita

che l'entrata del Mar Rosso e, di conseguenza, del Canale di Suez. Occorre considerare che nel Canale di Suez ci sono circa 22.000 passaggi di navi all'anno, di cui 2.000 di interesse italiano e almeno 900 o 1.000 di questi riguardanti navi battenti bandiera italiana. Da ciò deriva una media di due o tre navi con bandiera italiana che ogni giorno transitano per il Canale di Suez. Tale numero adesso tenderà ad aumentare, per un motivo che spiegherò in seguito.

All'inizio si pensava, oltretutto giustamente, che mettendo tutte le navi in convoglio e affidando alle marine militari la scorta di tali convogli si sarebbe potuto operare in sicurezza. Così è stato per buona parte del primo periodo. È successo però che con la forte presenza di navi da guerra in uno specchio d'acqua relativamente limitato, i pirati, che in questi anni si sono ulteriormente ingegnati grazie all'esperienza acquisita, hanno iniziato ad utilizzare i pescherecci e le navi mercantili catturate quali navimadre. Ciò ha ampliato enormemente il loro campo operativo, tanto che oggi non si parla più del solo Corno d'Africa, ma dell'intero Oceano indiano. Data la dimensione di questo teatro operativo, è assolutamente impossibile proteggere le navi scortandone i convogli, anche perché a questo punto il loro punto di origine e di destino si è ampliato moltissimo. Prima si parlava solo di navi in entrata e in uscita dal Mar Rosso, mentre adesso – e l'ultima nave attaccata e catturata, la «Rosalia D'Amato», lo dimostra – si parla anche di navi che provengono dal Capo di Buona speranza. Quindi, la tipologia di difesa richiesta cambia.

Noi armatori all'inizio eravamo poco inclini alla presenza di uomini armati a bordo, e per quanto abbiamo potuto, non dico che ci siamo opposti ma ci siamo allineati a tutte le associazioni internazionali che seguivano questa linea di pensiero. Oggi, data l'impossibilità di proteggere in modo differente le navi, la presenza di una scorta armata a bordo, sia essa militare o di *contractor* privati, è assolutamente imperativa. Secondo il mio modo di vedere non è una questione minimamente discutibile, perché non c'è altra possibilità di proteggere le navi. È inutile dire che tutte quelle che erano considerate difese non letali e passive hanno fallito; sono state utilizzate sul campo e i pirati hanno «allegrementemente» catturato le navi. Vorrei dunque invitare la Commissione ad archiviare qualunque cosa venga detta in merito a tale questione, perché tali difese non funzionano. La storia dimostra qual è l'atteggiamento dei pirati: se essi vedono che la nave che attaccano è protetta – e vi assicuro basta sparare un colpo in aria – se ne vanno. Lo hanno sempre fatto fino ad ora.

Ormai hanno capito che le unità italiane non sono protette e, quindi, le hanno targettate. È inutile che vi parli dello stress al quale sono sottoposti i nostri uomini; dopo la «Rosalia D'Amato» abbiamo subito altri tre assalti. Faccio presente che molti assalti non vengono neanche riportati dalla stampa. Le maestranze quindi non vogliono più navigare in quella zona, che per noi è vitale perché lì abbiamo non solo tutto il traffico dell'Oriente verso di noi ed il nostro verso l'Oriente, ma anche tutto il traffico energetico – parlo del petrolio – che esce dal Golfo Persico e viene nel nostro Paese (parlo anche di grosse quantità di carbone che vengono

dall'Indonesia e arrivano per ENEL in Italia). Non stiamo perciò parlando di interessi a noi lontani, ma di linee di traffico estremamente vicine.

Sto affrontando oltretutto un nuovo fenomeno: alcuni armatori hanno intenzione di cambiare bandiera, vista la non disponibilità ad oggi di una protezione effettiva sotto bandiera italiana. Cambiare bandiera ad un nave è un esercizio relativamente facile, ma una volta fatto è difficile tornare indietro. È inutile dire che, cambiando bandiera, dovremo poi seguire come equipaggi le nazionalità delle bandiere che andremo ad assumere, con la conseguente perdita di posti di lavoro. Mi fermo qui perché credo di aver fatto una fotografia molto concisa ed abbastanza completa.

Per quanto riguarda lo stato dell'arte degli attuali ostaggi presi dai pirati somali, lo conoscete quanto me dalle notizie di stampa e non devo darvi altre spiegazioni. È inutile dirvi che là fuori c'è un collettivo di 40.000 persone, che è il mondo marittimo, che vorrebbe sapere cosa il Paese intenda fare.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor D'Amico e cedo la parola al dottor Valsecchi.

VALSECCHI. Signor Presidente, vorrei anzitutto confermare il riassunto che ha fatto il Presidente di CONFITARMA e, quindi, non mi ripeto sulle stesse questioni.

Sottolineo anzitutto una complementarietà importante. Noi abbiamo già cambiato bandiera perché altrimenti saremmo morti, il nostro personale sarebbe stato sicuramente catturato e per noi si sarebbe verificato un tracollo definitivo. Vogliamo però ritornare italiani perché questo progetto è nato in Italia, è nato da teste italiane e ci teniamo ad avere la bandiera italiana. Vogliamo altresì tornare italiani perché questo progetto è il tassello di una visione strategica d'impresa che prevede un'integrazione totale della nostra filiera. Noi abbiamo concepito il nostro modo di fare conserve di tonno – è questo il mio mestiere principale – delocalizzando le industrie sul luogo di pesca, mantenendo le vecchie industrie in Europa come centri di ricerca e di lavorazione di prodotti avanzati; la ricerca del valore aggiunto in Europa è il lavoro di base sul luogo di pesca che assicura una qualità, un'integrità del prodotto e una competitività di prezzo verso i Paesi asiatici che ci permettono di sopravvivere. Abbiamo voluto integrarci a monte pescando noi la materia prima, per poi venire nei nostri mercati di consumo dove abbiamo le nostre aziende, che fanno prodotti di valore aggiunto, a distribuire con marchi credibili un buon prodotto con la nostra forza di vendita. Questa è la visione, che in Italia si chiama «Torre Giulia», peschereccio di proprietà della IAT, fabbrica conserviera, alle Seychelles si chiama *Indian Ocean Tuna*, in *joint venture* con il Governo, e marchio Mare blu in Italia. Il marchio Mare blu è bloccato perché il progetto di unire altre navi a «Torre Giulia» è tenuto in sospenso e, quindi, tutta la filiera di questo progetto italiano, con possibilità di esportazione nei Paesi limitrofi e in tutti i Paesi balcanici, come Malta e i Paesi del

Nord Africa, è ferma: siamo strozzati da questa impossibilità di approvvigionarci della materia prima.

Fatta questa sottolineatura strategica, ci auguriamo che tale situazione possa essere chiarita e si possa sbloccare perché credo faccia male a tutti vedere un buon progetto applicato a compartimento stagno in altri Paesi europei, dove noi siamo operativi, con un grandissimo successo. Perché non deve esserci in Italia con tutte le ricadute positive che il presidente di CONFITARMA ha appena evocato (esportazione, creazione di valore aggiunto, occupazione, impiego, competenza e tecnologia)? È un peccato tenerlo bloccato.

L'attività di pesca è inoltre ancor più aggravata dal fenomeno della pirateria. Ho portato una relazione presentata in tutti i convegni internazionali dall'Associazione degli armatori francesi. L'attività di pesca al tonno oceanica si svolge 365 giorni all'anno, 24 ore al giorno, in luoghi di pesca che sono sempre gli stessi. La nostra esposizione al rischio è totale. Le navi mercantili attraversano la zona a rischio navigando a 20, 25 o 28 nodi – quindi una media di navigazione abbastanza elevata – e l'esposizione al rischio è di pochi giorni; noi siamo esposti al 100 per cento; quando la nave da pesca cala le reti, per cinque ore almeno è immobilizzata come una roccia. La rete infatti è lunga 2.000 metri, scende ad una profondità di 230 metri e quindi, anche mettendo in conto di perdere la rete (che vale una fortuna, da 700.000 a 1 milione di euro) si impiegano dai 35 ai 60 minuti. Poi la nave si deve mettere in moto e scappare di fronte a *skiff* che viaggiano a 25-30 nodi. Come velocità massima le navi da pesca fanno 15 nodi. È ben più facile quindi rincorrere una nave da pesca che parte da ferma che non mettersi a seguire una nave mercantile che naviga a 20-25 nodi.

Nella cartina della Somalia ho poi messo in evidenza quello che si verificava nel 2008, nella fase iniziale di aumento di queste azioni piratesche. Tutte le azioni erano concentrate all'ingresso del Mar Rosso e poche tra la costa della Somalia e l'arcipelago delle Seychelles, che si articola per 750 miglia Nord-Sud. Nel 2009 la forza Atalanta e le forze NATO si sono organizzate, i convogli hanno cominciato ad essere scortati e i pirati, essendo più difficile attaccare i convogli all'ingresso del Mar Rosso, hanno cominciato ad attaccarli andando incontro alle rotte di navigazione Est-Ovest, quindi andandogli incontro verso Sud-Est e Sud-Ovest. Ecco come la mappa di attacchi si sposta all'interno dei campi di pesca delle Seychelles.

Nel secondo semestre 2009 si sono registrati molti meno attacchi nel Mar Rosso e molti di più dove sono i banchi di pesca delle Seychelles; questi ultimi sono i più ricchi dell'Oceano Indiano e navi di diverse nazionalità e licenze vi pescano. Il tonno, in particolare, segue una rotazione di tipo orario – come si può vedere anche dal grafico presente nella documentazione che consegnerò alla Commissione – e quindi per tutto l'anno i banchi ruotano all'interno di un quadrante, spostandosi a 90 gradi, a 180 gradi, a 270 gradi e infine a 360 gradi. Quindi le navi per la pesca del tonno sono obbligate a ruotare sempre nella stessa zona, dove però ci

sono gli *skiff*, di cui ha parlato il dottor D'Amico, ospitati da piccole navi mascherate da navi cabotaggio. In realtà si tratta di navi-madre che ospitano gli *skiff*: quando i pirati vedono dei *target* appetibili mettono a mare gli *skiff*, che con una velocità di 25-30 nodi orari attaccano i *target*, siano essi navi mercantili o da pesca. Questa è la zona in cui dobbiamo pescare.

Quando si sono intensificati gli attacchi, i francesi hanno presentato, nell'aprile del 2009, una domanda che a giugno è stata accolta. Anche noi abbiamo cercato di parlarne: il senatore Cantoni ha gentilmente presentato un documento di sindacato ispettivo al riguardo, se non erro nell'ottobre del 2009. Abbiamo avuto però l'impressione che le cose non si muovessero: in quell'epoca sono state catturate quattro navi da pesca, con grave rischio per gli equipaggi. Dunque abbiamo deciso di togliere per due mesi la nave da questa zona di pesca e l'abbiamo portata in mari sicuri: però per due mesi non abbiamo pescato niente, perdendo così un sacco di soldi. Arrivati all'esasperazione, a fine novembre abbiamo deciso di cambiare bandiera e abbiamo stipulato un contratto di noleggio a scafo nudo, dando la bandiera ai francesi. Una volta passati di bandiera, i francesi ci hanno offerto la protezione a bordo. La nave sta operando da due anni in questo modo. Come ho detto, questo a noi non va bene, perché blocca il nostro progetto: questo primo tassello, su cui si dovrebbero costruire, come su una piattaforma, i piani superiori, tiene tutto bloccato. Terremmo molto a poter tornare sotto la bandiera italiana e attuare così il nostro programma di sviluppo, che è tra i più interessanti a livello europeo, non solo nel settore delle conserve di tonno, ma nel settore alimentare in generale.

Questo è quanto avevamo intenzione di riferire alla Commissione, seppure per grandi linee. Per il resto, il dottor D'Amico ha illustrato con chiarezza la situazione. Ho cercato di sottolineare alcuni problemi, particolarmente gravi delle navi da pesca, che non sono navi mercantili, ma che operano in condizioni completamente diverse. Vorrei anche sottolineare che in Spagna è possibile utilizzare la sicurezza privata, che opera seguendo delle regole. Abbiamo a disposizione i dispositivi e le delibere del Governo spagnolo, che possiamo far avere alla Commissione, se lo desiderate. La sicurezza privata opera dunque con grande flessibilità, anche logistica; possiamo fare il confronto con la rigidità logistica dei *commandos* dei militari francesi. Se volete, è disponibile la documentazione in merito. Qualunque chiarimento vogliate chiederci o per qualsiasi richiesta di documenti, saremo ben contenti di rispondere in modo esauriente e di consegnarvi il materiale relativo.

Sottolineo, come ha detto il dottor D'Amico, che le nostre navi da pesca hanno ricevuto oltre 65 tentativi di attacco, tutti respinti utilizzando delle regole di ingaggio che sono assolutamente le stesse. A 1.000 metri di distanza la sicurezza spara una raffica sull'acqua e a 800 metri spara sugli scafi. Non hanno mai dovuto sparare agli scafi perché, come ha detto il dottor D'Amico, in quei casi i pirati hanno fatto una bella inversione ad «U» e sono tornati indietro. Non c'è una statistica, né ufficiale né ufficioso, di pirati feriti o di pirati macellati: non ci sono evidenze umanitarie, ma c'è un sistema di sicurezza collaudato da due anni, che ha funzionato

benissimo. Saremo contentissimi di fornirvi tutte le pezze d'appoggio relative all'esperienza dei Governi che hanno ascoltato le deposizioni dei pirati avendoli ospitati temporaneamente nelle loro carceri, salvo poi, per una carenza delle leggi internazionali, rilasciarli dopo poche settimane o pochi mesi, e rimetterli in libertà a riprendere la loro «bella» attività.

Bisogna poi considerare l'enorme problema umano relativo agli ostaggi. Tra i «poveri pirati» nessuno ha mai subito danni, mentre gli ostaggi sono ufficialmente 530. Il Governo delle Seychelles – che credo sia il più qualificato in materia, perché quel Paese costituisce un vero e proprio crocevia – sostiene che gli ostaggi ad oggi detenuti a bordo delle navi sequestrate e delle navi civetta che ospitano gli *skiff* sono in realtà 730. Quello della sicurezza di tutti i membri dell'equipaggio, siano essi italiani o di qualunque altra nazionalità, è dunque un problema umano relevantissimo, di cui dobbiamo farci carico. La protezione è importante, siamo d'accordo, ma è anche importante che le navi operino in termini decenti di equilibrio economico e non siano penalizzate, costrette a chiudere bottega e aprire questo settore economico, così importante per l'Europa, ai cinesi o a non so a chi altri.

PRESIDENTE. Siamo convinti di quanto lei ha detto, tant'è vero che già nel 2009 abbiamo effettuato una richiesta, sia attraverso una relazione, sia tramite due incontri che ho avuto con il Ministro competente e con il Capo di Stato maggiore della Marina. Il problema è stato pesantemente sottoposto all'attenzione degli organi competenti, ma bisogna tenere conto del fatto che ci sono aspetti di carattere giuridico internazionale, che frenano la decisione delle nostre autorità ministeriali. Con la riunione odierna, con le altre audizioni e, soprattutto, con l'impegno della Commissione, cercheremo di darvi il nostro appoggio, che non è solamente dovuto ma è doveroso, anche per il fatto che gli ostaggi sono parte importante di un problema, così come parte importante è la protezione del patrimonio e dell'attività dei nostri lavoratori e dei nostri armatori, che producono una parte importante del Prodotto interno lordo del nostro Paese.

RAMPONI (*PdL*). Desidero innanzitutto scusarmi per il fatto di non aver potuto ascoltare l'intervento del dottor D'Amico, se non nel suo ultimo accenno, riferito alla decisione, al desiderio o alla costrizione, di cambiare bandiera. Quindi non sono pronto a fare domande in ordine alla sua esposizione, ma gli elementi di curiosità sono comunque molti. Debbo dire intanto che dall'illustrazione fatta dai nostri auditi emerge che non vi è una reale conoscenza in ambito nazionale dell'ammontare dei rischi e degli incidenti e non vi è contezza da parte della società della vastità del fenomeno. Ogni tanto veniamo a sapere che una nave è stata catturata e che una formazione navale della NATO o una formazione europea svolgono attività di controllo. Sino ad oggi, ritenevo che il problema fosse episodico e raro. Il dottor Vasecchi ha invece parlato di ben 67 attacchi, se ricordo esattamente. A tal proposito vorrei sapere se tali attacchi sono stati fatti a vostre navi.

VALSECCHI. Sono stati fatti a tutte le navi che pescano il tonno nell'Oceano indiano, battenti bandiera italiana, spagnola e delle Seychelles.

RAMPONI (Pdl). Subito dopo il nostro auditto ha parlato delle regole di ingaggio, del respingimento dei pirati e del limite per la sicurezza dei 1.000 e degli 800 metri. A quanti attacchi fa riferimento?

VALSECCHI. Questo discorso si riferisce a tutti gli attacchi.

RAMPONI (Pdl). Allora non sarebbe stato catturato nessuno.

VALSECCHI. Le nostre navi sono state attaccate, ma gli attacchi sono stati respinti e non sono stati fatti prigionieri. I prigionieri sono stati fatti da navi dell'operazione Atalanta ed in altre operazioni, ma non in attacchi alle navi da pesca.

Per quanto riguarda i pescherecci italiani, solo il «Torre Giulia» è stato costretto da due anni a cambiare bandiera. Ho detto poi che abbiamo in programma di costruire tre navi per potenziare l'attività dello stabilimento alle Seychelles, ma il programma è rimasto congelato.

RAMPONI (Pdl). Ci sono stati quindi 67 attacchi nel complesso e dei nostri pescherecci uno è stato catturato?

VALSECCHI. Nessun peschereccio italiano è stato preso, perché prima è stato allontanato dalla zona a rischio e poi ha messo la bandiera francese, ottenendo quindi protezione.

RAMPONI (Pdl). Non sono stati presi perché hanno avuto la protezione francese. Il cambio di bandiera e la protezione francese costano?

VALSECCHI. Il problema non è relativo alle tariffe, bensì al fatto che la protezione francese costa e costa anche in termini di rigidità perché rispetto alla sicurezza privata la protezione dell'esercito francese abbassa molto l'efficienza operativa delle navi, obbligandole a pescare in coppia, con tutta una serie di altre rigidità. Tutto ciò ha fatto diminuire la produttività media del 40 per cento e pregiudicato il risultato economico.

RAMPONI (Pdl). La presenza dei militari francesi è pagata dal Governo?

VALSECCHI. La presenza dei militari francesi è pagata per il costo di base dal Governo e per tutti i costi aggiuntivi dagli armatori. C'è poi un'iniziativa dello Stato francese che, di concerto con la Comunità, sta considerando di dare agli armatori francesi un indennizzo per eventi di forza maggiore. Il compensativo è stato attuato invece dagli spagnoli, che già pagano un contributo.

RAMPONI (*PdL*). La difesa privata e non per parte dello Stato costa di più o di meno?

VALSECCHI. Costa leggermente di meno, un 20 per cento di meno.

RAMPONI (*PdL*). Voi quindi non vi ponete la questione se è meglio l'una o l'altra?

VALSECCHI. Noi, come armatori delle navi da pesca, ne facciamo una questione di *security* privata, la quale ha sottoscritto tutti gli impegni internazionali di rispettare le norme che vengono richieste dai Governi e ha maggiore elasticità nel cambio di squadre, che si susseguono, e di logistica. Abbiamo visto che i nostri concorrenti spagnoli hanno lo stesso livello efficiente di difesa e di protezione a bordo e lo stesso tipo di rispetto per i pirati. Le navi da pesca sono tutte simili e facciamo il cosiddetto *benchmark* di produttività delle navi; le navi della flotta spagnola sono più produttive delle nostre e, quando dico «nostre», intendo le navi italiane e francesi.

RAMPONI (*PdL*). Grazie per queste informazioni estremamente utili dal momento che la consulta del PdL sta presentando un disegno di legge al riguardo.

PINOTTI (*PD*). Signor Presidente, credo che questa audizione sia stata preziosa. In realtà, in Senato, fin dall'inizio della legislatura abbiamo cominciato ad affrontare il tema, di cui avevamo percepito l'urgenza, con mozioni in Aula, interrogazioni ed altri atti ispettivi in Commissione difesa.

Non c'è dubbio che fino ad oggi – come avete sottolineato – è stato individuato il problema, ma non le soluzioni. In questa Commissione, su proposta del Presidente – e mi pare con un atteggiamento unanime da questo punto di vista – c'è l'intenzione di arrivare quanto prima a dare indicazioni al Governo su cosa fare per rispondere ai problemi esistenti. Ovviamente noi stiamo analizzando le due soluzioni, quella che ha utilizzato la Francia e l'altra utilizzata dalla Spagna. Nel frattempo è iniziato un percorso alla Camera, ma sapete che i disegni di legge possono avere anche dei tempi lunghi. Credo però che ci sia un messaggio chiarissimo: in tempi rapidi va data una risposta da parte dell'Italia per non penalizzare il lavoro e l'economia del settore.

Molte delle questioni che avete sollevato erano conosciute; abbiamo infatti parlato ampiamente dell'entità del fenomeno e di come si è sviluppato. Ci avete trasmesso in più l'urgenza di chi lavora su queste cose, che ci dà la misura di quanti sono i rischi connessi al fatto di lasciare questa soluzione sfilacciata.

Approfondiremo in particolare la questione legata alla possibilità di utilizzo di militari; ricordo infatti che è prevista l'audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina. Penso siano molto interessanti i dati che

ci avete portato di confronto dell'una e dell'altra soluzione, mettendone in evidenza le diversità, perché credo che effettivamente ci permetteranno di dare indicazioni al Governo e di trovare un accordo unitario. Esistono infatti ancora problemi di armonizzazione, relativi non solo alla questione di cosa fare dei pirati (che voi ci avete raccontato vengono liberati e tornano a fare i pirati); si tratta infatti di un problema che non possiamo risolvere totalmente da soli. È una situazione nuova; sappiamo che ci sono regole d'ingaggio della missione Atalanta, ma finora non è mai successo che personale delle Forze armate italiane sia stato impiegato in nave. Ci sono state quindi anche lentezze rispetto alla soluzione esistendo delle rigidità dovute al fatto che si tratta di una problematica nuova.

Anche la Marina militare ha studiato la situazione. Penso che potremo dare delle indicazioni al Governo e spero si riesca a trovare un veicolo legislativo che sia il più rapido possibile. Possiamo perciò immaginare che se si troverà una soluzione non ci sarà bisogno di aspettare il disegno di legge, ma si potrebbe fare ricorso alla decretazione, posto che si tratta di una questione di emergenza totale.

La volontà della Commissione, anche nei tempi in cui sta cercando di mettere a punto le audizioni e gli incontri con gli uffici del Ministero della difesa e del Ministero degli affari esteri, è comunque quella di procedere a ritmi serrati.

Vi ringrazio ancora per averci descritto direttamente le difficoltà che esistono e che cosa «bruciamo» se non interveniamo direttamente con una risposta. Questo credo renda più consapevoli tutti i commissari del fatto che dobbiamo fornire una soluzione al problema.

GALLONE (*PdL*). Il senatore Ramponi e la senatrice Pinotti hanno ben sintetizzato il pensiero della Commissione. Quella della pirateria è una questione ormai all'ordine del giorno e il Governo italiano non può esimersi dall'intervenire in tempi brevi. Sentir dire che armatori ed imprenditori, che lavorano e producono ricchezza per l'Italia, sono costretti a cambiare bandiera, è una cosa che non ci fa piacere.

Avrei una domanda da porre, a cui però è stata già data parzialmente risposta, relativa alla differenza tra una protezione di tipo militare ed una protezione di tipo privato. Ho sentito che, da un lato, c'è un sistema più rigido e complesso e, dall'altro, un sistema più flessibile. Mi piacerebbe entrare più nel merito della questione, anche per comprendere che tipo di indirizzo cominciare a dare. Ringrazio dunque il dottor Valsecchi per la sua disponibilità a farci avere la documentazione, relativa al *modus operandi* degli altri Stati. È chiaro che le navi italiane non possono rimanere abbandonate; i pirati sanno bene che le navi italiane di fatto non sono protette, se non – forse – da un sistema ad acqua.

D'AMICO. Sono protette dagli idranti.

GALLONE (*PdL*). L'idrante non è certo un deterrente: i pirati conoscono questa situazione e si avvicinano immediatamente alle navi. Mi fa

inoltre piacere che questo argomento venga affrontato in maniera trasversale, perché non c'è una divisione a livello politico, ma c'è la volontà di risolvere il problema.

Per quel che riguarda i tempi, è assolutamente necessario bypassare, in un primo momento, lo strumento del disegno di legge e, una volta raccolta la documentazione e trovato un indirizzo condiviso, ricorrere ad un decreto-legge. È infatti davvero poco tollerabile che le nostre navi finiscano sotto un'altra bandiera.

AMATO (PdL). Voglio ringraziare i nostri auditi per le loro relazioni, con cui ci hanno fornito delle informazioni, hanno esposto il punto di vista degli armatori e degli imprenditori di FEDERPESCA e ci hanno confortato sul lavoro che sta portando avanti la nostra Commissione. Noi non abbiamo aspettato che il problema della pirateria diventasse *à la page*, ma ci siamo mossi immediatamente, perché abbiamo capito che la gravità del problema sarebbe cresciuta in modo esponenziale.

Ora, come diceva la senatrice Gallone, stiamo lavorando su un atto di indirizzo al Governo e puntiamo all'emanazione di un decreto-legge. Vorremo infatti che la Commissione concludesse i propri lavori con una risoluzione unitaria, che darebbe all'Esecutivo la possibilità di intervenire molto rapidamente. Voglio dunque chiedere ai nostri auditi – come hanno già fatto anche altri colleghi – la loro opinione sulla flessibilità del modello spagnolo affidato ai *contractor* e su quella che è stata definita la rigidità del modello francese, affidato ai militari. Vorrei approfondire un po' meglio le vostre esperienze in questo campo, anche perché la linea su cui stiamo lavorando è quella di prevedere la possibilità della presenza a bordo di militari e/o agenzie private.

Credo che affrontare la questione della sicurezza a bordo sia ineludibile, ma dobbiamo essere aperti anche ad altre considerazioni. Vorrei sapere dunque se un sistema del genere, che chiamiamo del «doppio binario» o del «doppio regime», potrebbe andare bene. In che modo, secondo voi, questo sistema si porrebbe nei confronti delle possibilità accordate agli armatori e agli imprenditori della pesca negli altri Paesi che sono nostri concorrenti dal punto di vista economico, come la Francia e la Spagna? Queste sono le domande che intendo porre ai nostri auditi. Per il resto li ringrazio nuovamente e li rassicuro sul fatto che questa Commissione, anche per l'interessamento del presidente Cantoni, è molto attenta a questa vicenda e intende fornire delle risposte concrete.

ALLEGRI (PdL). Ringrazio i nostri auditi, il dottor Valsecchi e il dottor D'Amico. Sono già state dette molte delle cose che avevo intenzione di chiedere. Vorrei però conoscere dal dottor D'Amico, che in precedenza non si è espresso in proposito, la sua valutazione sul confronto tra il servizio prestato dai privati e l'attività di sicurezza svolta dalla nostra Marina e dalle Forze armate. Gli addetti coinvolti sono tantissimi – il dottor D'Amico li ha quantificati in 40.000 – e il dottor Valsecchi ci ha descritto la gravità della situazione. Quindi vorrei sapere se esiste uno studio

approfondito, dal punto di vista del diritto internazionale, su come sono state affrontate le situazioni critiche – se si sono verificate – da parte della vigilanza privata. Vorrei sapere che cosa accade quando i militari partecipano a situazioni di conflitto o di contrasto e cosa accade invece quando vi partecipano i privati. Probabilmente la situazione ha una complessità e una soluzione diverse.

Desidero rivolgere una domanda anche al Presidente, per sapere se ha un'idea, una volta formulato uno specifico atto di indirizzo, di quali siano i tempi verosimili per chiedere al Governo di emanare un decreto-legge e quale forma stringente si può utilizzare a tal fine. Mi sembra che il tempo sia un elemento determinante, soprattutto alla luce del fatto che chi ha cambiato bandiera vuole al più presto tornare ad essere totalmente italiano.

SCANU (PD). Le domande che intendevo rivolgere sono state assorbite da quelle rivolte dai colleghi.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la domanda appena posta dalla senatrice Allegrini, auspichiamo di poter votare, entro la fine di giugno, una risoluzione che sarà immediatamente inviata al Ministro della difesa, e al Capo di Stato maggiore della Marina, che come è già stato detto sarà audito dalla Commissione il prossimo 15 giugno. Sarà probabilmente un atto di indirizzo *bipartisan* e ci fa molto piacere che ci sia una condivisione tra i vari Gruppi, come è già avvenuto in questa Commissione anche per altre questioni.

D'AMATO. Innanzitutto vorrei sgombrare il campo da alcuni dubbi: ho sentito parlare di costi e dunque vorrei fare dei chiarimenti in proposito. Il programma stabilito con la Marina militare comporta che gli oneri siano a carico degli armatori. Ci troviamo dunque di fronte a una situazione neutrale: è infatti ovvio che anche i *contractor* siano pagati da noi.

Per quanto riguarda la Marina mercantile, l'utilizzo dei marò del reggimento «San Marco» può essere valido solo su un numero limitato di tipologie di navi, ovvero nel caso delle navi *container*, che transitano con una certa frequenza e toccano sempre gli stessi porti, sia all'andata che al ritorno: ciò consente infatti di costruire un sistema logistico su cui far ruotare i marò. Mi sento dunque di dire che per tutte le altre tipologie, come le petroliere o le navi portarinfuse secche, che hanno provenienza e destini svariati e non fissi e che dunque non sono pre-schedulate, abbiamo bisogno dei *contractor*. Perché i *contractor*? Perché costoro, essendo sostanzialmente imprese private che ormai operano da vari anni su questo teatro dal momento che le altre bandiere li stanno autorizzando, hanno stipulato con vari Paesi i permessi di passaggio di uomini e armi. Abbiamo infatti anche il problema di far passare uomini armati in Paesi terzi, aspetto non così banale, ma abbastanza complicato. È ovvio che laddove lo Stato italiano chiederà il passaggio dei propri marò, è difficile, se lo Stato è amico, che gli venga risposto di no; il sistema dei *contractors* è oggi però notevolmente più avanzato.

Un altro motivo per cui per noi è assolutamente necessaria la possibilità di utilizzo dei *contractors* è che, mediamente, abbiamo tre passaggi al giorno e i tempi di copertura per una nave sono dai dieci ai dodici giorni; quindi le navi devono essere mediamente protette intorno ai dodici giorni a passaggio. Non basterebbe l'intero battaglione San Marco per fare un lavoro di questo tipo. Per forza di cose abbiamo quindi la necessità dei *contractors*.

VALSECCHI. Confermo che i *contractors* sono più flessibili. Sottolineo che in due anni di esperienza, su 40 navi da pesca protette in Oceano Indiano (levando le 12 protette dai francesi), sulle 28 protette da *contractors* non è successo alcun incidente. Si può certo andare a cercare il caso limite, che non si è ancora verificato, ma le statistiche bisogna interpretarle. Non è stato verbalizzato il minimo elemento di preoccupazione e di allarme dalle autorità civili e militari dei porti di sbarco.

Anche per noi la flessibilità dei *contractors* è importante. Per quanto riguarda la rigidità dell'esperienza dei militari francesi, come ho già detto, vi è l'obbligo di far pescare le navi due a due e altre regole teoriche imparate probabilmente in qualche accademia militare peggiore di Livorno. Infatti, una nave ha la rete in mare e l'altra si tiene libera, come in una staffetta, con i *commandos* a bordo, per proteggerla in caso di incursione e attacco. I pirati sono ben addestrati, risulta che siano addestrati da *ex mercenari* che hanno operato in Africa; la nave si mette a ridosso sotto bordo della nave da pesca con la rete in mare, i *commandos* dell'altra sparano e rischiano col fuoco amico di fare del male ai membri dell'equipaggio di una delle nostre due navi. Ne stiamo continuando a parlare con i francesi e forse arriveremo ad una soluzione. Se però sono necessari anni per scoprire che l'acqua bagna, proviamo a capirlo da soli.

Vi ho poi fatto vedere che i banchi di pesca hanno un diametro di 800 miglia Nord-Sud-Est-Ovest. Quindi le navi vanno a sbarcare nel porto più vicino al luogo di pesca. Ogni tanto sbarcano sulla punta del Madagascar, a Diego Suarez, ogni tanto trasbordano a Mombasa o ad Aram Saram, a Mauritius o alle Seychelles. I militari francesi hanno imposto un punto di cambio equipaggio rigido alle Seychelles. Quindi, quando la nave è nella zona di pesca più a Sud, deve perdere quattro giorni di trasporto a vuoto per andare ad imbarcare la nuova squadra di *commandos* e ritornare nel luogo di pesca. Quattro giorni a venire, due giorni di formalità e altri quattro ad andare giù. Se invece il *contractor*, che è più flessibile, è disponibile nel porto di sbarco, mentre la nave sbarca fa tutte le pratiche e si guadagnano 10 giorni su 35.

La nave per contratto degli equipaggi sta in pesca 45 giorni, ma ogni esercito ha le sue regole di avvicendamento e per i *commandos* sono 35 giorni; quindi una nostra nave trova magari una buona opportunità di pesca, ma al 33° giorno deve smettere per andare a terra e prendere l'altro gruppo. Questa è vita vissuta.

SCANU (PD). Signor Presidente, vorrei rivolgere una domanda al dottor Valsecchi, che vale ovviamente anche per il dottor D'amico. Lei mi

sembra fortemente orientato, anzi per usare un linguaggio proprio del suo mondo, fortemente «ancorato» all'utilizzazione dei *contractors*. Dottor Valsecchi non ha necessità che nel contesto di un'audizione le venga suggerito quale potrebbe essere l'approccio, però ciascuno di noi ha un proprio punto di vista. La lettura che io do delle sue dichiarazioni mi induce a ritenere che lei sarebbe decisamente contrario all'utilizzo dei militari perché ritiene che gli italiani supinamente siano portati a fare ciò che fanno i francesi. Mi pare cioè che non la sfiori minimamente il sospetto che gli italiani possano favorire quella che lei chiama flessibilità, eliminando costi aggiuntivi o diseconomie per garantire una economicità, una qualità del servizio che sia aderente al tipo di sicurezza e di tutela che voi chiedete. Le formulo allora meglio la domanda, rivolgendomi ovviamente anche al dottor D'amico. Con un protocollo che sia, per ovvie ragioni, il frutto di un incontro fra le esigenze vostre e quelle che l'amministrazione dello Stato intende perseguire e difendere, voi ritenete di dover scartare a priori l'eventualità che si possa approdare ad una soluzione tutta pubblicistica?

Vorrei altresì sapere cosa pensate di una soluzione mista, della quale ha parlato molto bene sia la collega Pinotti che il collega Amato, magari declinata con un *board* di persone che siano sotto la responsabilità dei militari e che veda la presenza di *contractors* che implementino in qualche modo il lavoro che viene svolto dai militari stessi.

Vorrei esaminare anche questo aspetto perché se dovesse finire adesso la riunione porterei con me l'idea che voi – soprattutto lei, dottor Valsecchi – siete decisamente portati a chiedere i *contractors*; cosa che personalmente, per quel poco che la cosa può valere, vedo in maniera assolutamente diversa.

VALSECCHI. Lei ha ragione; sono un imprenditore, un pescivendolo e, per carattere, sono abituato a parlare chiaramente. Ovviamente ho cercato di trasmettere la mia convinzione e non certo di imporla alla Commissione. La ringrazio dunque della domanda, perché se ha interpretato il mio intervento come un tentativo di forzatura, mi offre la possibilità di chiarire.

SCANU (PD). Non l'ho considerato tale.

VALSECCHI. Non sono «ancorato» a nessuna ipotesi, perché il mio mestiere è quello di navigare e di pescare, senza rimanere fermo e senza farmi trascinare. Va benissimo essere dinamicamente aperti all'interazione, ma voglio chiarire un punto: ho avuto la sfortuna, o l'opportunità, di vivere sulla mia pelle i due sistemi, me ne sono fatto un'idea e quindi, forse con troppa veemenza o con troppo entusiasmo, ho raccomandato le mie conclusioni relative a questi due metodi. Il primo metodo l'ho vissuto direttamente, dopo aver cambiato bandiera, e ciò mi ha dato la possibilità di conoscere bene le modalità di lavoro: a tal proposito, spero abbiate apprezzato il fatto che ho citato dei dettagli non cervelotici, ma derivanti dalla vita vissuta. Per quel che riguarda il secondo metodo, nel nostro settore siamo una sorta di famiglia integrata, come accade un po' in tutti i settori: dunque ci vediamo abitualmente e regolarmente con gli armatori

spagnoli e ho a disposizione tutta la documentazione che mi è stata fornita dalle loro associazioni. Conosco dunque la loro flessibilità, come l'abbiamo definita, e ho fatto semplicemente un raffronto.

Voglio venire alle questioni più concrete: quel che ho detto costituisce solo un preambolo per chiarire che non è assolutamente mia intenzione fare una forzatura. Forse ho espresso con troppa chiarezza la mia posizione. Certamente il dialogo è ben accetto e comunque uscire dalla situazione attuale è molto meglio che rimanere fermi. Ho sottolineato la mia preferenza, ma qualunque nuova situazione è migliore di quella attuale. Sottolineo però che la sicurezza privata, come ha detto il presidente D'Amico, è totalmente a carico nostro, mentre nel modello francese una parte dei costi è a carico dello Stato. Se non si prevede l'utilizzo dei militari, la vostra decisione sarebbe a costo zero per lo Stato.

Come diceva anche il presidente Cantoni, bisogna fare presto, se potete. Cerchiamo di evitare che qualche armatore italiano si faccia venire in mente altre idee. Vi confesso che anch'io ho avuto questa tentazione, perché mi è stato suggerito di dare delle armi alle persone a bordo della mia nave. C'ho pensato per qualche giorno e poi ho scartato questa idea. Preghiamo che non ci sia qualche armatore italiano, magari piccolo, che dia le armi all'equipaggio. Se succedesse qualcosa, sarebbe quanto di peggio si potrebbe verificare.

PRESIDENTE. La ringrazio per la bella risposta.

D'AMICO. Per quanto riguarda la Marina mercantile, l'utilizzo dei militari è ipotizzabile su sistemi ripetibili e metodici, in cui ci sono frequenze e porti fissi e su cui si può costruire un modello logistico. In secondo luogo, vorrei sottolineare che il numero dei militari delle Forze armate non è sufficiente per coprire l'intera necessità. In terzo luogo – ed è la cosa più importante – vorrei ricordare alla Commissione che la CONFITARMA ha lavorato con la Marina militare al suo stesso progetto. Lo ripeto: il progetto della Marina militare è stato fatto insieme a noi e dunque ne conosciamo tutte le rigidità. Ci abbiamo lavorato per più di un anno e per questo siamo assolutamente coscienti dei suoi limiti. Non sto dicendo che è inutile, ma che è limitato e non risolve il problema.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare nuovamente i nostri auditi: grazie alla loro esposizione abbiamo ora maggiore conoscenza del problema e maggiore determinazione nell'andare avanti e nel concludere il lavoro più presto possibile. Pertanto manterremo dei contatti stretti per compiere, con soddisfazione, questo nostro dovere.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.