



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 9

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

1^a COMMISSIONE PERMANENTE (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione)

INDAGINE CONOSCITIVA SUI TEMI DELL'IMMIGRAZIONE

283^a seduta: mercoledì 17 giugno 2015

Presidenza della presidente FINOCCHIARO

I N D I C E

Audizione del comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera

PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 14 e <i>passim</i>	ANGRISANO	Pag. 3, 8, 11 e <i>passim</i>
BISINELLA (<i>Misto-FAL</i>)	15, 18		
BRUNI (<i>CRi</i>)	9		
COLLINA (<i>PD</i>)	15		
CRIMI (<i>M5S</i>)	9, 16, 19		
LO MORO (<i>PD</i>)	16		
MAURO Giovanni (<i>GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)</i>)	8, 11, 15 e <i>passim</i>		
MAURO Mario (<i>GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)</i>)	11, 16		
MAZZONI (<i>FI-PdL XVII</i>)	10, 11		

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: Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori, Riformisti italiani: CRi; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Movimento per le Autonomie, Nuovo PSI, Popolari per l'Italia, Italia dei Valori, Vittime della Giustizia e del Fisco, Federazione dei Verdi): GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Federalismo Autonomie e Libertà: Misto-FAL; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, ammiraglio Felicio Angrisano, accompagnato dal contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, dal capitano di fregata Giuseppe Menna, dal capitano di fregata Fabrizio Giovannone e dal tenente di vascello Marco Genta.

I lavori hanno inizio alle ore 14.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui temi dell'immigrazione, sospesa nella seduta del 10 giugno.

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

Avverto, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il resoconto stenografico. Il ricorso a tale forma di pubblicità è stato autorizzato dal Presidente del Senato, considerato il peculiare rilievo dell'indagine conoscitiva.

È oggi in programma l'audizione del comandante generale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera Felicio Angrisano, accompagnato dal contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, dal capitano di fregata Giuseppe Menna, dal capitano di fregata Fabrizio Giovannone e dal tenente di vascello Marco Genta, che ringrazio per la partecipazione.

Il nostro auditore avrà a disposizione il tempo che ritiene necessario per svolgere la sua relazione (generalmente quindici-venti minuti). Al termine della stessa i colleghi rivolgeranno delle domande a cui potrà rispondere subito o anche successivamente per iscritto.

Cedo subito la parola al comandante generale Angrisano.

ANGRISANO. Signora Presidente, senatori componenti della Commissione, rivolgo a tutti loro il mio deferente saluto e quello degli 11.000 uomini e donne del Corpo delle capitanerie di porto, che ogni giorno vivono e testimoniano sul mare e nei porti l'impegno del Corpo al servizio del Paese.

Ho accolto con piacere e con riconoscenza l'invito rivoltomi, che mi consente di testimoniare sul fenomeno dei flussi migratori, che vede il Corpo delle capitanerie di porto impegnato in prima linea sin dalla lontana

crisi albanese del 1991 per assicurare, pur nella drammaticità di alcuni eventi, la salvaguardia dei diritti, primo tra tutti il diritto alla vita. Da allora, è stato soccorso e salvato oltre mezzo milione di migranti in pericolo di perdersi nel Mediterraneo.

Oggi, a distanza di anni, il fenomeno migratorio ha assunto nel Canale di Sicilia una consistenza senza precedenti.

Il 3 ottobre 2013 vi è stato il naufragio di un'imbarcazione con oltre 500 migranti, al largo di Lampedusa. La tempestività dei soccorsi ha permesso di salvarne 155; un risultato – credetemi – di assoluto rilievo per rapidità ed efficienza della macchina dei soccorsi che, però, ha dovuto scontare il pietoso scenario di 368 bare; non solo morti, ma vittime di omicidi. Questo tragico evento ha rappresentato un vero e proprio spartiacque nel modo di considerare, affrontare e gestire il fenomeno, tanto in Italia quanto poi in Europa. Il naufragio ha spostato l'obiettivo primario dalla sicurezza delle frontiere esterne alla salvaguardia della vita umana in mare.

Difatti le originarie logiche e procedure, frutto di un accordo tecnico interministeriale del 2005, discriminando tra dichiarazione di evento SAR ed immigrazione irregolare, sono risultate limitate, sia per gli aspetti primari di tutela della vita umana, sia perché trasferivano – di fatto – in capo ad amministrazioni non titolate *iure proprio* la competenza nel qualificare la natura giuridica di uno specifico evento.

Quell'impostazione è stata di fatto superata dall'oggettività del fenomeno migratorio, sempre più caratterizzato da imbarcazioni fatiscenti, sovraccariche, prive di equipaggio e senza dotazioni di sicurezza, quindi insicure e per ciò da soccorrere. La missione del Corpo, chiamato per legge anche a leggere determinate dinamiche ed intervenire per tutelare la vita, si è sempre attestata su tale evidente principio. L'analisi di quel sinistro, infatti, ha permesso di appurare come la causa del repentino ribaltamento fosse stato un principio di incendio, innescato dagli stessi occupanti, nel tentativo di segnalare la loro presenza ad altre unità in mare. Il costo di una di quelle vite è stato calcolato del valore di poco superiore a sei centesimi di euro. Sarebbe bastato, infatti, avere a bordo un razzo di segnalazione del costo di 25 euro per evitare il naufragio; 25 euro per 368 vite.

Il 13 ottobre 2013 è la data di avvio della missione militare umanitaria «Mare nostrum». Gli assetti aeronavali della Marina militare e poi quelli della Guardia di finanza, dell'Aeronautica militare e della Polizia di Stato hanno operato costantemente, garantendo l'azione di pattugliamento e anche l'intervento di soccorso in caso di migranti in pericolo. La missione «Mare nostrum» ha permesso di dare assistenza a circa 164.000 migranti, dei quali 82.000 soccorsi dalle unità della Marina militare, circa 40.000 salvati dalla Guardia costiera e circa 38.000 recuperati da navi mercantili che, transitando in quella zona di mare così vasta, sono state inviate in soccorso dalla centrale operativa del comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Il 1° novembre scorso, a seguito delle forti insistenze del Governo italiano, il problema della tutela delle frontiere esterne è diventato un problema europeo. Sotto l'egida di Frontex è ripartita, ampliata, l'operazione

Triton, con l'obiettivo iniziale di controllare le frontiere esterne, con un raggio d'azione previsto intorno alle 30 miglia dalle coste italiane. Nel suo reale dispiegarsi, anche per tale operazione, sulla scia dell'emozione di dover essere capaci di raccogliere quei morti, hanno prevalso le esigenze connesse alle attività di salvataggio della vita umana in mare, motivo per cui, in presenza di condizioni di rischio, gli assetti aeronavali di Triton sono stati impiegati per la salvezza dei migranti.

Nei mesi invernali, a cavallo tra il 2014 e il 2015, il fenomeno si è acuito e la crudeltà dei mercanti di morte è diventata ancora più cruenta: fra il 31 dicembre 2014 e il 2 gennaio 2015, due navi, Blue Sky ed Eza-deen, sono state abbandonate con circa 1.300 persone a bordo, senza carburante e con il motore bloccato. Solo dall'alto, con l'impegno dei nostri elicotteri e del nostro personale, si è riusciti a governare quelle navi ormai senza governo e a portarle in salvo. Tale prassi, però, che ha interessato circa 15 navi mercantili, è stata fronteggiata e sconfitta grazie alla cooperazione con i Paesi di partenza di quelle navi, in particolare con la Turchia.

Il 18 aprile 2015, al largo delle coste della Libia, si registra una delle più gravi tragedie marittime del Mediterraneo mai accadute prima, che ha determinato la scomparsa e la morte di un numero imprecisato di persone, che si stima essere fra 700 e 900. Le vittime accertate sono state 24 e le persone salvate 28. Tale naufragio ha ulteriormente scosso quelle coscienze europee finora graffiate dalla globalizzazione dell'indifferenza, mortificate dai «a me che importa», la morte della speranza.

Si è intesa consacrare, quindi, l'esistenza di una nuova Nazione, la Nazione dei migranti, dei rifugiati, dei profughi. Uno Stato senza territorio, senza diritti, senza governo, ma composto da persone indebolite, alle quali non possono non riconoscersi pari tutele sociali e il rispetto dei propri diritti essenziali di esseri umani, il primo dei quali è la dignità della persona.

Il Consiglio e il Parlamento europeo, con la dichiarazione del 23 aprile e poi con la risoluzione del successivo 29 aprile, hanno tracciato le linee guida delle politiche europee sulla migrazione, per lo sviluppo coordinato di azioni che pongono tutte in primo piano e prima di tutto la salvezza della vita in mare. Anche l'Agenda europea globale sulla migrazione, presentata il 13 maggio, pone in cima alla scala delle priorità la persona e la vita e coinvolge in maniera coordinata tutti gli attori interessati, al fine di combattere le reti criminali dei trafficanti, accogliere e redistribuire i migranti.

Per far fronte all'esodo, la cooperazione europea, ad oggi, sta consentendo all'organizzazione nazionale SAR, che fa capo al Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, di contare su forti risorse concorrenti: 13 navi e 5 velivoli che partecipano alla missione Triton e 4 navi militari inviate dai Governi inglese, tedesco ed irlandese, che si aggiungono alle navi della Marina militare italiana. Le predette risorse si aggiungono ai mezzi specializzati del Corpo delle capitanerie di porto: 12 unità navali, 2 aerei e 5 elicotteri.

Rifacendomi all'Agenda europea sulla migrazione, sui cui contenuti si sta discutendo anche in questa Commissione, il ruolo delle Capitanerie

di porto è incentrato sul suo primo pilastro, sulla prima azione che la Commissione europea indica come prioritaria, ovvero la salvaguardia della vita umana in mare. La Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo nel 1979, poi recepita e attuata in Italia, individua nel Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'autorità nazionale responsabile dell'attuazione degli obblighi della Convenzione all'interno dell'area di responsabilità SAR italiana. Il coordinamento tecnico dell'organizzazione di soccorso è invece affidato al comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto.

L'area di mare affidata all'Italia, che va da Ventimiglia a Trieste, ampia circa 500.000 chilometri quadrati, è un'area di responsabilità e non di giurisdizione secondo il diritto internazionale, in cui non esiste distinzione – ci tengo a sottolinearlo – tra acque territoriali e alto mare. Si tratta dunque di un'area di responsabilità, in cui l'azione dello Stato assicura a chi è in procinto di perdersi in mare un'organizzazione di risposta all'evento. Ogni area SAR confina, senza soluzione di continuità, con altra area affidata alla responsabilità di altro Stato. Il perimetro del dover agire o del dover fare è determinato dal bisogno di salvare le vite anche al di fuori dell'area di propria responsabilità, in accordo e in ossequio alle regole di Amburgo.

Difatti, l'organizzazione SAR che riceve per prima la richiesta di soccorso – che potrebbe interessare l'area di responsabilità altrui – deve adottare i primi provvedimenti, coordinando l'impiego delle risorse disponibili fino a che l'autorità responsabile per quell'area non ne assuma il coordinamento. Tra le risorse, ai sensi degli articoli 69 e 70 del codice della navigazione, si pongono le navi mercantili, contributo essenziale per quegli eventi che si verificano a distanze ragguardevoli dalle coste nazionali o quando, a causa di più richieste di intervento concomitanti, i mezzi di soccorso siano già impiegati in altre operazioni di soccorso.

Vi porto l'esempio di un navigatore solitario, Matteo Miceli, conosciuto come il navigatore con le galline, che è stato catapultato in mare da un'onda ed è stato salvato da un segnale percepito da un satellite e inviato alla nostra centrale operativa. In tal modo siamo riusciti a salvarlo a 600 miglia dalle coste brasiliane: abbiamo avuto la localizzazione del naufrago e abbiamo individuato la nave più vicina per poterlo soccorrere.

Nell'ultimo anno, le unità mercantili hanno contribuito a soccorrere oltre 56.000 migranti. Alla funzione SAR, che esprime un obbligo di azione, un dover fare, si salda l'ulteriore funzione che la legge attribuisce alle Capitanerie di porto, ovvero la salvaguardia della sicurezza della navigazione, che impone agli appartenenti al Corpo un ulteriore obbligo, un dover sapere, alla luce delle disposizioni della Convenzione SOLAS sulla sicurezza in mare. Quindi, alle unità trasportanti migranti che versano nelle condizioni di inidoneità deve essere impedita la navigazione e, se in mare, devono essere soccorse.

Quegli stessi principi rinnegano ogni margine di diversa valutazione da parte dei soccorritori. Chi concorre può sapere, ma non è tenuto a sapere. In tale chiave, il contenuto della citata Agenda europea mira a svi-

luppate la cooperazione operativa a tutela delle frontiere esterne, intensificando il coordinamento delle funzioni delle guardie costiere, capaci di tradursi in iniziative concrete, magari anche attraverso il ricorso al *forum* europeo dei servizi di guardia costiera, strumento di cooperazione tecnica tra le organizzazioni di guardia costiera dei Paesi europei, che ho avuto il privilegio di presiedere lo scorso anno.

Per tali motivi, ritengo che i vantaggi delle analisi e delle iniziative tecniche che matureranno nell'ambito del *forum* delle organizzazioni e dei servizi di guardia costiera potranno fungere da strumento al servizio delle valutazioni e delle decisioni politiche dell'Unione europea, tenendo bene in considerazione che, nell'ambito del fenomeno dei flussi migratori via mare, vengono in rilievo non solo i servizi di guardia costiera come la tutela della vita umana in mare e la sicurezza della navigazione, ma anche il monitoraggio del traffico marittimo al fine di migliorare l'efficienza della risposta SAR e di salvaguardare gli interessi commerciali del trasporto via mare, la protezione dell'ambiente marino minacciato dalle conseguenze di naufragi e sinistri, la sicurezza intesa – nell'accezione del regolamento europeo n. 725 del 2004 – come *security* del naviglio di bandiera e quindi dei porti nazionali. Tutte queste funzioni vengono attribuite, per legge, al Corpo delle capitanerie di porto, quale espressione del vecchio Ministero della marina mercantile che, avendo tra le sue competenze anche la pesca e l'ambiente, oggi è rappresentato da due Ministeri, che si interfacciano con le responsabilità del dover fare e del dover agire.

Il vero valore aggiunto che emerge dal processo europeo di cooperazione che l'Italia ha sollecitato e che l'Agenda europea indica tra i pilastri della politica migratoria è rappresentato dalla concreta messa a disposizione di risorse e assetti navali. Tale strategia di cooperazione risulta vincente per due ordini di motivi: essa migliora l'efficacia degli interventi di soccorso, quindi consente di salvare più vite umane, e salvaguarda la sovranità degli Stati membri e, al loro interno, l'integrità delle funzioni attribuite per legge ai competenti organismi, secondo la riserva assoluta di legge garantita dalla Costituzione. L'impianto dell'Agenda europea dello scorso 13 maggio, infatti, nella sua articolazione per pilastri, ribadisce chiaramente la necessità di una reale e concreta cooperazione tra gli Stati europei e tra l'Europa e i Paesi terzi, secondo un processo che faccia salva l'integrità delle funzioni e la responsabilità di ciascuno.

L'obiettivo è quello di creare le condizioni politiche, giuridiche, sociali ed anche economiche affinché si possano eliminare a monte le cause di un fenomeno che spinge persone disperate a fuggire dai propri Paesi di origine, spinte a cercare la vita e un futuro migliore al di là del mare, pronte a salire senza esitazioni su vecchie carrette, affidate a criminali senza scrupoli né morale. Si tratta di omicidi, non di morti. I numeri spaventano, mortificano, ma esaltano noi operatori di vita. La stessa coscienza che spinge a considerare quei natanti in stato di imminente pericolo impone di soccorrere quelle fatiscenti imbarcazioni e di salvarne gli occupanti, con operazioni compiute con professionalità, generosità, umanità e sprezzo del pericolo. Un dovere che il personale del Corpo

sente come proprio, avendo fatto di tale nobile missione e del valore che rappresenta la propria ragion d'essere, perseguita con ogni energia e risorsa, senza mai rassegnarsi alla sconfitta di dover operare, per *pietas*, al recupero di corpi esanimi.

Permettetemi di concludere citando una frase che riesce ancora a commuovermi: «Io ho ammirazione per voi, lo dico, mi sento piccolo davvero di fronte al lavoro che fate rischiando la vita e vi ringrazio di cuore per questo». Sono le parole di Papa Francesco che lo scorso 17 febbraio ha ricevuto una delegazione del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera – che il 20 luglio prossimo si appresta a celebrare il suo 150° anno di storia – guidata dal signor Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il 6 marzo, nel Giardino dei giusti del Mediterraneo, sul Monte Stella a Milano, in un'iniziativa promossa dal Parlamento europeo per rendere omaggio a coloro che si prodigano non da eroi ma per il bene delle persone perseguitate per motivi razziali, religiosi o politici, è stato piantumato un albero. La Guardia costiera è tra i giusti del mondo. La motivazione ne sorregge il riconoscimento: «Gli uomini e le donne della Guardia costiera che rischiano la vita, ciascuno con grande coraggio e abnegazione, da Lampedusa a tutte le coste italiane, per salvare i naufraghi in fuga da fame e violenze».

PRESIDENTE. Comandante Angrisano, la ringrazio per la sua relazione.

La vostra centrale operativa è quindi uno strumento essenziale. Avrei la curiosità, se fosse possibile, di venire *in loco* a capire come nasce, come funziona e come opera; penso che anche da parte dei colleghi ci possa essere un analogo interesse.

ANGRISANO. Per noi sarebbe un privilegio e un motivo di orgoglio.

PRESIDENTE. In questo caso, ci accorderemo sui tempi e sulle modalità con cui svolgere questa visita e prego i colleghi interessati a parteciparvi di comunicarlo in anticipo.

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Signor ammiraglio, se il nostro amato Papa ha avuto parole di commozione per voi, da parte nostra sicuramente ci sono motivi di orgoglio per il Corpo che lei rappresenta.

Vorrei porle alcune domande specifiche. Poiché una nave è considerata territorio di uno Stato e qualunque nave sulla quale dovessero salire dei migranti diventa un approdo presso lo Stato di appartenenza la cui bandiera su quella nave viene battuta, per quale motivo una nave di nazionalità inglese, francese o olandese può accogliere i migranti ma non cadere nei rigori degli accordi di Dublino I, II o III, nelle varie versioni, e quindi esimersi dal censire direttamente i migranti che accoglie? Questa è la domanda di fondo.

Vorrei poi capire, dal punto di vista operativo, come vi ponete rispetto a questi problemi di diritto internazionale e quindi di regole di ingaggio, se ne avete di specifiche rispetto a questa iniziativa.

Vorrei inoltre sapere se è vero che nell'operazione Triton, condotta da Frontex, era previsto, oltre al salvataggio delle vite umane, anche il contrasto all'immigrazione; un contrasto che – come lei ci ha egregiamente ricordato – è un problema più di carattere politico che non di carattere militare ed operativo di azione sul campo. Le chiedo se le operazioni Triton e Mare nostrum differiscono sotto il profilo delle regole di ingaggio e quindi anche delle relazioni con le Marine degli altri Paesi con cui sicuramente vi imatterete nel corso delle vostre operazioni.

BRUNI (*CRi*). Signor ammiraglio, vorrei porle una domanda relativa al sistema di monitoraggio e quindi alla possibilità di prevedere un determinato flusso di singole o più imbarcazioni, com'è successo nel corso di questi anni. Voi utilizzate sicuramente degli strumenti tecnologici all'avanguardia, come ad esempio il *vessel traffic service* (VTS), ma quello che vorrei chiederle nello specifico è quanto sia decisivo, oltre al sistema VTS o a sistemi di monitoraggio di questo tipo, conoscere in anticipo il momento della partenza delle imbarcazioni.

Vorrei fare un'analogia, ricordando il suo trascorso alla guida della sezione tecnica ed operativa della Capitaneria di Porto di Brindisi, tra quanto era difficile operare nelle prime fasi, quando non si aveva un interlocutore sulle sponde albanesi, e quanto è stato più semplice quando è stato possibile, sotto l'egida della Capitaneria, ma anche con i mezzi della Guardia di finanza e della Marina militare, dislocare un distaccamento sull'isolotto albanese di Saseno ed in altri porti dell'Albania, riuscendo così a sapere in tempo reale quello che stava avvenendo e quindi quanto sia stato più facile operare anche in un tratto di mare più stretto come quello del Canale di Otranto.

Volevo chiederle quanto è difficile, in questa fase, per quanto riguarda il traffico nel Canale di Sicilia, riuscire a sapere in tempo reale o con una certa facilità di prognosi, quello che sta avvenendo, anche per evidenziare la difficoltà del lavoro dei vostri equipaggi e per evitare quelle tragedie che lei ha voluto ricordare.

CRIMI (*M5S*). Desidero ringraziare innanzitutto l'ammiraglio per il lavoro assolutamente lodevole, sotto tutti i punti di vista, che svolge il Corpo che egli rappresenta.

Vorrei porre tre domande abbastanza specifiche. La prima riguarda in particolare i rapporti con i servizi di *intelligence* in merito alla prevenzione ed alla individuazione – anche ricollegandomi alla domanda posta dal senatore Bruni – delle partenze e delle rotte ed al coordinamento in questo ambito. È un aspetto che mi interessa anche per le attività che svolgo presso il Copasir, per capire se ci può essere un'attività di prevenzione.

Per la seconda domanda mi riallaccio a quanto chiedeva il senatore Mauro circa le operazioni Triton e Mare nostrum. Vorrei sapere se è

vero che con l'operazione Mare nostrum veniva svolta una prima identificazione o comunque una valutazione già a bordo delle navi italiane, con un lavoro di preparazione prima dello sbarco, che metteva in grado i porti dove venivano sbarcati gli immigrati di capire che tipo di emergenza si sarebbero trovati di fronte. Le chiedo se è vero che ciò avveniva attraverso quell'operazione, se continua ad avvenire ancora oggi ed in che termini. Vorrei sapere cosa è cambiato rispetto a questo meccanismo con l'operazione Triton e che tipo di approccio hanno le navi straniere, per capire se è utile o se è semplicemente un dispendio inutile di denaro, che può essere utilizzato in altro modo. Piuttosto dateci i soldi, aumentiamo le nostre imbarcazioni e continuiamo ad operare da soli, avendo la capacità e la volontà di affrontare queste situazioni.

La terza domanda riguarda l'attività di coordinamento delle forze in campo, che svolgete nell'ambito delle attività di soccorso in mare, quando viene individuata un'imbarcazione. Vorrei capire, anche in termini pratici, come avviene questo coordinamento, quali sono le linee di comando, chi dà indicazioni a chi. Magari poi, nel corso della visita alla centrale operativa di cui parlavamo, avremo modo di verificare direttamente il funzionamento di tale meccanismo, con particolare riferimento alla destinazione delle navi che hanno soccorso in mare le imbarcazioni. Mi riferisco al porto in cui vengono portate, per comprendere come funziona e quale sia la catena di comando, politica, amministrativa, militare.

MAZZONI (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, desidero ringraziare il nostro audito e rivolgergli alcune domande specifiche.

Rifacendomi anche alla domanda posta in precedenza dal senatore Mauro, voglio ricordare la polemica emersa nelle ultime ore a proposito della nave tedesca, che ha soccorso più di 400 migranti e li ha trasferiti sulle coste calabresi. A tal proposito sono state date molte interpretazioni e chiedo quindi al nostro audito di spiegarci la situazione tecnicamente. A me risulta che il diritto del mare imponga a una nave di portare i migranti o gli aventi diritto al soccorso nel porto più sicuro, oltre che più vicino. Chiedo dunque al nostro audito di confermarci se tali polemiche sono fondate o meno. Si è anche detto che una nave battente bandiera di un certo Paese è identificata come parte del territorio di tale Stato e quindi il comandante avrebbe il dovere di procedere all'identificazione e applicare il regolamento Dublino III.

Desidero rivolgere una seconda domanda al nostro audito. Il 14 febbraio scorso alcuni scafisti spararono in aria di fronte ad una vostra imbarcazione: vorrei conoscere quali sono le regole di ingaggio dei suoi uomini in questi casi.

Infine, ricordo che l'Agenda europea, tra le altre cose, prevede la distruzione dei barconi. Vorrei sapere dunque dal nostro audito se, tecnicamente, si tratta di una soluzione giusta e adottabile. Mi pare che in una precedente audizione l'ammiraglio Angrisano abbia detto che ci sono anche problemi di tipo ambientale per l'affondamento dei barconi e che occorre capire dove e come vadano affondati.

MAURO Mario (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*) Ringrazio l'ammiraglio Angrisano per la sua relazione, ma soprattutto per lo sforzo profuso dall'istituzione che presiede.

La mia domanda intende tornare su tutte le questioni poste dai colleghi prima di me, chiedendo un'ulteriore precisazione nel dettaglio. Vorrei sapere, infatti, quale nesso ci sia tra il tema della raccolta in mare dei profughi, richiedenti asilo o comunque migranti, fatta da navi che non battono bandiera italiana, ed i recentissimi risultati dell'ultimo Consiglio europeo, nel quale per l'appunto il Governo italiano sembra aver fatto una negoziazione per cui finalmente i Paesi europei si sarebbero schierati al nostro fianco per la raccolta in mare delle persone, ma nel quale sembra anche avere accordato una deroga a tali Paesi – come citato dal *premier* britannico Cameron – in base alla quale questi profughi possono essere accompagnati in Italia. Chiedo dunque se tutto quello che sta avvenendo accade perché siamo d'accordo, perché abbiamo stipulato un accordo che va in questo senso, e dunque se, pur essendoci il diritto del mare, non possiamo far altro che rispettare il contenuto dell'accordo che abbiamo stipulato.

MAZZONI (*FI-PdL XVII*). Vorrei porre un'altra questione. Si parla spesso di blocco navale: dal punto di vista del diritto del mare e del diritto internazionale è un'operazione possibile o si tratta di un'azione di guerra, che ha bisogno di una risoluzione ONU o, comunque, dell'accordo del Paese di fronte al quale si vuole effettuare il blocco navale?

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Desidero chiedere al nostro audito se può darci delle notizie sulle Capitanerie di porto siciliane, specialmente a proposito del loro organico: mi sta particolarmente a cuore quella di Pozzallo, che è stressata dal fenomeno degli sbarchi in maniera superiore alle altre.

ANGRISANO. Devo fare una premessa, per non deludere le aspettative di qualche componente della Commissione, che mi ha fatto delle domande che esulano dall'ambito delle mie conoscenze e delle mie attribuzioni. Lo dico perché credo che la conoscenza dei propri limiti giuridici e dei propri limiti quanto a prerogative, in un Paese che rappresenta la culla del diritto, sia essenziale per evitare sovrapposizioni, duplicazioni e false rappresentazioni della verità.

Dunque, la premessa fondamentale che intendo fare è la seguente: per noi chi va per mare ed è in difficoltà va salvato. Lo dico perché il colore della pelle, lo *status* di rifugiato, di clandestino o di immigrato, di fronte a questa esigenza, rappresentano elementi di secondo piano. Allo stesso modo, diventa di secondo piano l'episodio avvenuto il 14 febbraio scorso e voglio spiegarne il motivo. In quella data un nostro mezzo navale, un'imbarcazione di 17 o 18 metri, con mare forza 9, mentre gli altri mezzi sono rientrati nei porti, ha impiegato 20 ore per soccorrere un barcone e 40 ore per tornare indietro. Gli altri mezzi, lo ribadisco, non sono usciti in mare. Immaginate questa barca, con 140 migranti a bordo e, a distanza di

qualche metro, questi delinquenti che hanno preteso la restituzione dell'imbarcazione. Gestire una situazione del genere non è facile. Capisco che sia antipatico rispondere ad una domanda con un'altra domanda, ma se avessimo risposto al fuoco e avessimo ripreso il barcone, ma fosse rimasto ferito qualcuno dei migranti, quale sarebbe stata la posizione? Non è solo una questione di coscienza. Se un giorno dovessi trovarmi a decidere tra una pistola e un salvagente, essendoci posto in nave per uno solo di questi oggetti, opterei certamente per tenere il salvagente, anche perché, al di sotto di una fascia di mare, abbiamo la copertura assicurata dalla Marina militare, della quale con orgoglio faccio parte; quindi, questa copertura ci offre una garanzia.

È vero: l'operazione Mare nostrum ha dato tanto e se oggi mi chiedessero se, per noi, lo scorso 31 ottobre, quando essa si è conclusa, c'è stato un momento di preoccupazione, risponderci di sì, perché avere in mare cinque navi della Marina, con a bordo funzionari del Ministero dell'interno e un'organizzazione sanitaria, rappresentava una maggiore garanzia per offrire il meglio a chi ne aveva bisogno. Però abbiamo valutato e rispettato le scelte che sono state compiute ed abbiamo adeguato i nostri comportamenti alle esigenze di ogni giorno. Abbiamo l'obbligo all'impegno e alla diligenza, che osserviamo sempre.

Per quanto riguarda gli accordi di Dublino, il principio fondamentale sul quale regge l'attività di soccorso in mare è quello di far cessare quanto prima sia possibile lo stato di pericolo. Se un peschereccio è destinato – ed è certificato – al trasporto di quattro membri di equipaggio e ha quattro salvagenti a bordo, nel momento stesso in cui raccoglie e soccorre dei naufraghi, il fatto stesso che quelle persone siano a bordo costituisce di per sé un elemento di pericolo per la navigazione. Si deve far sì, quindi, che quello stato di pericolo legato all'aumento del numero dei passeggeri a bordo ed alla trasgressione delle norme di sicurezza sulla capacità di portare peso del natante cessi il prima possibile e che esso arrivi nel porto più vicino.

La delusione deriva dal fatto che su tutto ciò che attiene agli aspetti di un'altra amministrazione, che è quella del Ministero dell'interno, potrei esclusivamente fare del «gossip», che risulterebbe solo dannoso. Ribadisco che non intendo entrare nel merito delle polemiche, ma posso solo dire che il 15 agosto 2013 al Comitato nazionale dell'ordine e della sicurezza pubblica, quando si cominciò a parlare dei migranti, rispondendo al Ministro dell'interno che diceva che il problema dei migranti era un problema di accoglienza e di sicurezza per la Nazione, anteposi a questo aspetto il discorso del mare. Il compito più facile, ma più difficile nell'esecuzione tecnica e nautica, è quello che il Corpo deve svolgere. Noi non abbiamo remore ed abbiamo un solo obiettivo, per il quale siamo allenati: salvare vite umane. Lo dico senza mezzi termini, perché non posso sentirmi la coscienza graffiata solo di fronte alle bare. Quando qualcuno muore in mare, a cento miglia, la nostra coscienza è distratta, ma quando poi si vedono le bare, soprattutto quelle piccole bare bianche, ci sentiamo tutti quanti mortificati.

Avere la responsabilità di questa missione è senz'altro un privilegio, ma mi preoccupa per l'entità dei numeri, perché non riguarda solo i migranti: mentre salviamo i migranti a Siracusa o li portiamo poi a Pozzallo, salviamo anche il diportista a Ventimiglia, il pescatore a Terracina o il subacqueo ad Ancona. Tutto ciò che accade in quell'area del Mediterraneo oggi viene gestito dal nostro Corpo con un coordinamento europeo, ma noi abbiamo delle risorse importanti. Benché il nostro Corpo non sia stato creato per sopportare una tale crisi, in questa crisi è quello che per primo cerca di dare ristoro rispetto alle esigenze del momento.

Per rispondere alla domanda sul sistema di monitoraggio VTS, ricordo che questo sistema ha la finalità di monitorare il traffico per evitare collisioni in mare e inquinamento. Secondo la migliore concezione di offrire dati al comparto privato circa lo sviluppo dell'economia, abbiamo messo a disposizione del mondo dell'economia del mare i dati che rileviamo da questo sistema. Come forse saprete, uno dei limiti dei nostri porti è la lunghezza dei tempi di permanenza delle merci negli spazi portuali. Ebbene, da un anno – lo dico veramente con soddisfazione – riusciamo a sdoganare le merci, insieme all'Agenzia delle dogane e dei monopoli, tre giorni prima che la nave arrivi in porto. In un articolo apparso su un quotidiano si diceva che, invariato il numero dei metri quadrati in concessione, con questo sistema si era duplicato il numero dei *container*. Questo significa che qualsiasi sistema che funzioni per un determinato fine può sicuramente servire, gestito da chi è titolare della funzione, anche per altri fini e questa per noi è una risorsa.

Devo dire anche che molto spesso siamo investiti da molte notizie che poi vanno filtrate e calibrate, ma la forza della nostra conoscenza sta nelle telefonate dei familiari. I telefoni satellitari che sono a bordo sono la nostra vera fonte di individuazione. La localizzazione del punto da cui è partita la telefonata arriva da una stazione negli Emirati Arabi, per cui nel giro di qualche ora, già con i nostri mezzi in mare, riusciamo ad individuare il punto di soccorso. Poi certamente la complessità delle operazioni dipende dalle condizioni del mare, dal fatto che sia giorno o notte, dallo stato dei migranti, che tra l'altro si dividono in diverse categorie: quelli di rango più elevato, come i siriani, e quelli che non appena vedono l'acqua muoiono, come i migranti di origine subsahariana. Abbiamo recuperato perfino dei migranti morti con il giubbotto di salvataggio indosso. Si tratta quindi di arrivare per primi e quanto prima possibile sul luogo della tragedia.

Venendo al problema sanitario, certamente nell'ambito dell'operazione Mare nostrum veniva svolto un *triage* sanitario attento già a bordo delle imbarcazioni che si avvicinavano per raccogliere i migranti in mare; oggi abbiamo delle tutele sanitarie, ma dobbiamo decidere se prenderli o fare delle analisi, e non abbiamo questa possibilità. Siamo ad un punto in cui possiamo solo permetterci di tutelare la nostra salute.

Per quanto riguarda i porti di destinazione, sempre nell'ottica di limitare quanto più possibile la durata dello stato di pericolo a bordo, è il Ministero dell'interno a decidere dove sbarcare i migranti.

PRESIDENTE. Voi comunicate al Ministero dell'interno che avete avviato un'operazione di recupero ed il Ministero vi indica il porto di destinazione?

ANGRISANO. Esattamente.

Con le navi mercantili c'era anche un problema economico; l'anno scorso qualcuno ci ha chiesto anche il risarcimento dei danni economici. Quando si tratta di dirottare una nave commerciale per salvare le persone, nessun equipaggio si tira indietro; il problema è che poi, una volta recuperati i migranti, quella nave perde tre o quattro giorni di navigazione per portarli nei porti indicati, spesso complessi da raggiungere, e lì si determina il vero danno economico.

È stato chiesto come avviene il coordinamento. Nel 90 per cento dei casi, riceviamo in maniera diretta la notizia di un'imbarcazione che chiede soccorso, ovvero ci telefonano e ci avvertono che stanno naufragando. Nel momento in cui riceviamo la chiamata di soccorso presso la centrale operativa, ci colleghiamo con il sistema Thuraya, negli Emirati Arabi, e nel giro di qualche ora conosciamo la giusta localizzazione. Intanto i nostri mezzi sono usciti e abbiamo la copertura aerea, che ci permette eventualmente di localizzare l'imbarcazione.

A proposito dell'enormità del problema rispetto alla situazione in Albania, ricordo che la zona di mare ha un'estensione di circa 2 milioni e 200.000 chilometri quadrati e poi – come sapete – inizialmente gli albanesi sono arrivati direttamente nei porti. Ci sono stati giorni in cui abbiamo ricevuto 26 richieste di soccorso da parte di naufraghi, che non erano certo raggruppati in un solo punto. Ecco che si pone allora il problema del tempo, sia dal punto di vista meteorologico, sia dal punto di vista della rapidità dell'intervento, che deve consentirci di arrivare a prevenire possibili incidenti. Su questo aspetto tutti devono dare una mano e nessuno si può trincerare dietro funzioni diverse – e non accade – andando così ad allungare il periodo di disagio e di insicurezza in mare.

Quindi, concludendo, riceviamo la richiesta, individuiamo sulla carta il punto in cui si trova l'imbarcazione, con qualche difficoltà, sempre che esso non ci venga segnalato, dopodiché ci dirigiamo in zona. L'imbarcazione più grande rimane a distanza di sicurezza, per evitare gli incidenti avvenuti in passato, e i mezzi più piccoli raccolgono i naufraghi. Uno dei pericoli più grandi è costituito dal fatto che, quando i naufraghi vedono le imbarcazioni di soccorso, si portano verso il lato della loro barca. Per questo ormai lavoriamo con due imbarcazioni, che si sistemano una da una parte e una dall'altra della barca. Lo possiamo fare però solo con dei mezzi specializzati, in particolare gommoni, che permettono di affiancarsi bene alla barca da soccorrere e di andare a bordo. C'è, in questo senso, una letteratura nautica che scientificamente si è dimostrata valida e che viene applicata.

Oggi siamo preoccupati del fenomeno. Qualcuno chiedeva del blocco navale o della distruzione delle barche. La domanda da porsi, a mio avviso, è un'altra, anche se non ho le capacità per dare una risposta: occorre

capire infatti se si vuole risolvere il problema partendo dalla causa o solo limitarne gli effetti. Se distruggiamo le imbarcazioni, magari non ne verranno altre, ma il disagio della realtà africana rimarrà.

Il senatore Bruni faceva riferimento a quanto accaduto in Albania e all'importanza di avere degli interlocutori. Mi dispiace dire che, dopo 25 anni, oggi siamo noi italiani ad andare a chiedere lavoro in Albania. Lì però c'era uno Stato e qualcuno con cui poter dialogare: ricordo anzi che, all'inizio, noi del Sud abbiamo commesso qualche leggerezza nel mandare in Albania non certo il fior fiore, ma il crisantemo dell'economia.

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Sono interessato ad ottenere la risposta dell'ammiraglio sulla questione della territorialità della nave che riceve i profughi. Quando il migrante è salito su una nave battente ad esempio bandiera olandese, che si avvicina ad un porto italiano, come si comporta la Capitaneria di porto? Tutti sappiamo infatti che la Capitaneria svolge un ruolo specifico per ciò che riguarda il porto. Dunque, una volta che sia arrivata una nave battente bandiera olandese, con dei migranti a bordo, che cosa dirà la Capitaneria? Chiederà che tipo di carico ha a bordo la nave e che tipo di operazioni di riconoscimento ha effettuato a bordo? In quel momento il migrante è considerato di competenza dello Stato olandese o della Nazione del porto in cui arriva a sbarcare? Dunque, si applica l'accordo di Dublino I o di Dublino III o qualche altra normativa?

BISINELLA (*Misto-FAL*). Anch'io desidero ricollegarmi al discorso della competenza e della giurisdizione sugli interventi in mare, perché questo tema ci sfugge.

Chiedo inoltre una precisazione: il nostro auditore ha detto che, quando arriva la segnalazione di un naufragio, nel giro di poche ore avete una precisa localizzazione tramite gli Emirati Arabi. Come mai la centrale operativa è situata lì?

COLLINA (*PD*). Mi limito ad un ringraziamento del nostro auditore, perché credo che la funzione dell'audizione odierna fosse quella di renderci edotti dei compiti del Corpo della capitaneria di porto e quindi di farci conoscere secondo quali linee guida vi muovete, con la consapevolezza che il vostro Corpo si attiene ai principi fondamentali della legge, rispetto ai quali non transige. Noi siamo i decisori e abbiamo il compito di stabilire le politiche, e quindi dobbiamo tener conto di questo aspetto. Il fatto che il nostro auditore abbia chiarito quale sia la funzione del Corpo delle capitanerie di porto è assolutamente importante e decisivo, mentre in queste ore si registrano le dichiarazioni di alcuni personaggi politici che si chiedono quanti profughi siano in Vaticano o parlano di una Capitale invasa da topi e clandestini.

Noi cerchiamo invece di farci carico del problema, con tutte le difficoltà che pure esistono nei rapporti tra i vari Paesi europei, di fronte a questioni veramente importanti e significative, legate ad azioni che proba-

bilmente – come ricordava il nostro audito – vanno affrontate agendo sull'altra sponda del Mediterraneo, pur non essendo facile, neanche in questo caso, trovare delle soluzioni. Credo dunque che l'audizione odierna sia stata molto importante, perché spesso la composizione delle sottoazioni che determinano la complessiva azione di uno Stato, in risposta a problemi così ampi, va effettivamente indagata e conosciuta con precisione.

MAURO Mario (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Intervengo solo per riformulare ancora più sinteticamente la domanda che avevo posto in precedenza. Fermo restando che il diritto del mare stabilisce che se una nave della Marina militare di un altro Paese incontra dei profughi, migranti o richiedenti asilo, coloro che salgono sulla nave stanno entrando nel Paese a cui la nave appartiene, chiedo se le navi delle Marine militari di mezza Europa, che stanno operando nel braccio Sud del Mediterraneo, stanno procedendo in deroga a questo principio, sulla base di accordi contratti e stipulati dal nostro Governo nell'Unione europea. Ciò è il frutto dell'accordo recentemente stipulato a margine del Consiglio europeo con la Commissione europea, per cui il *premier* Cameron ha potuto dire che faranno salire i naufraghi a bordo delle loro navi ma poi li scaricheranno tutti in Italia? Credo che si tratti di una domanda precisa.

CRIMI (*M5S*). Vorrei ribadire la domanda che ho rivolto in precedenza al nostro audito sul rapporto di collaborazione e di scambio informativo con i servizi di *intelligence*.

A proposito del coordinamento, l'ammiraglio Angrisano ci ha detto che gli interventi vengono compiuti con navi specializzate e con le cautele che ci sono state raccontate: vorrei sapere però chi interviene, visto che l'operazione è ampia e ci possono essere anche 26 richieste di intervento contemporaneamente, se è la Capitaneria di porto a coordinare l'intervento di tutte le altre forze in mare oppure se interviene solo la Guardia costiera.

Vorrei sapere inoltre qualcosa sulla fase della scelta del porto di approdo della nave che ha effettuato il soccorso.

LO MORO (*PD*). Signor ammiraglio, mi associo ai ringraziamenti. Vorrei capire se ho ben compreso un punto, per quello che abbiamo visto negli ultimi tempi. Se ci si trova nel mare italiano, oppure ovviamente anche in acque internazionali limitrofe, ed è in corso un'operazione di salvataggio ed è prevista la presenza di più imbarcazioni, per quanto mi riguarda non conta se in quel momento interviene una nave italiana o una nave di passaggio, ovvero a chi viene affidato il salvataggio, ma qual è il soggetto che coordina il salvataggio, e quindi l'Italia, così come se ciò si verificasse in Francia tale compito spetterebbe ai francesi. Questo è quello che ho capito. Siccome mi sembrano molto suggestive le domande dei miei colleghi che addirittura prospettano la possibilità che ci sia stato un *Premier* che è andato in Europa per «mercanteggiare alla rovescia», vorrei capire di cosa stiamo parlando.

PRESIDENTE. Mi pare chiaro che l'ammiraglio può rispondere solo a domande tecniche, che cioè riguardino non solo l'ambito delle sue competenze, ma anche le modalità operative con le quali queste competenze vengono esercitate. Non mettiamolo in difficoltà.

ANGRISANO. Vorrei iniziare con il rispondere alla domanda posta dal senatore Mario Mauro, anche per un fatto di appartenenza agli aspetti militari del Corpo, avendo il senatore ricoperto il ruolo di Ministro della difesa; proprio questo vincolo di dipendenza mi permette di essere molto più aperto. Vorrei ringraziare la Presidente perché ha detto, in maniera molto più brillante di quanto non abbia potuto fare io, che la conoscenza dei miei limiti, oltre che di quelli culturali e personali, di quelli imposti dall'ordinamento, mi permetterà di rispondere esclusivamente a quelle domande su cui posso disporre di una risposta.

Il concetto di extraterritorialità della nave riguarda aspetti ed ambiti completamente diversi da quelli che si possono assumere in un'operazione di soccorso. Se poi esistono accordi, non credo di poter dare una risposta in questo senso, perché si tratta – lo ripeto – di ambiti completamente diversi rispetto ai principi fondamentali cui mira il soccorso.

Il porto di destinazione viene scelto secondo le indicazioni del Ministero dell'interno, perché attiene alla fase dell'accoglienza e della sicurezza.

Per quanto riguarda i soggetti chiamati ad intervenire, è chiaro che, essendo il coordinamento in capo al nostro Corpo, abbiamo la capacità di indicare qual è l'unità che sia in grado di prestare l'intervento nel miglior modo possibile e nel minor tempo possibile. Se ci fosse una barca a remi a cento metri da un'imbarcazione che porta mille naufraghi, chiaramente sarebbe inutile mandarla. Il criterio che adottiamo è quindi quello della razionalità, dell'efficacia, dell'efficienza e della tempestività del soccorso.

Per rispondere alla domanda del senatore Crimi, il nostro Corpo viene attivato dall'*intelligence* quando ci sono delle situazioni particolari, per cui abbiamo notizie della catena di protezione che ci viene assicurata dalla Marina militare. Certamente per i grandi eventi anche il nostro Corpo viene investito, ma quasi sempre la comunicazione avviene direttamente dalla nave. La preoccupazione francamente è che, anche sapendo che un'imbarcazione è partita da un porto della Libia, non possiamo recarci nel porto libico a prendere l'imbarcazione, quindi riceviamo queste comunicazioni quando l'imbarcazione si trova ad una ventina di miglia dalle coste libiche, anche perché il Comitato interministeriale di sicurezza marittima (CISM) ha individuato una soglia entro la quale le navi mercantili nazionali, per poter entrare in quella fascia di mare, devono adottare misure di sicurezza ulteriori, che noi facciamo applicare. Con l'*intelligence* quindi siamo in contatto e veniamo avvertiti dei casi in cui esistono dei fattori di preoccupazione o molto spesso noi verifichiamo con loro la fondatezza di alcuni elementi.

Quanto alla domanda sulla differenza tra Mare nostrum e Triton in merito alle regole di ingaggio, l'operazione Triton ha una struttura completamente diversa dall'operazione Mare nostrum, che aveva una missione

limitata nello spazio e nel tempo e ha offerto un'organizzazione, d'accordo con il Ministero dell'interno, per gli aspetti legati al riconoscimento dei migranti e, d'accordo con il Ministero della salute, e anche un *triage* sanitario. Questo oggi non avviene. Sui nostri mezzi è presente il personale medico e paramedico del Corpo italiano di soccorso dell'ordine di Malta (CISOM), che ci dà la possibilità di intervenire laddove il naufrago avesse bisogno di soccorsi immediati; poi molto spesso siamo costretti a prelevare il naufrago e a portarlo in ospedale con mezzi aerei.

PRESIDENTE. Vorrei dire che il senatore Crimi solleva una questione reale: è ovvio che quando la missione era gestita dall'Italia, con *Mare nostrum*, le attività si svolgevano con determinate modalità, ma ora che la missione è stata rafforzata, probabilmente – così come si dice nell'Agenda europea – che bisogna pervenire ad un protocollo di riconoscimento ed identificazione che sia identico in tutti i luoghi europei nei quali si applica, si potrebbe chiedere che uno dei momenti di omologazione negli interventi sia la buona prassi italiana di *Mare nostrum* sulle navi di tutta Europa che si trovino a soccorrere i migranti. La cosa importante, al di là ovviamente della sicurezza dei migranti che vengono accolti a bordo, che vengono assistiti e che possano ricevere a bordo le prime cure, è che in questo modo si agevolerebbe di molto il lavoro al momento dello sbarco sulla terraferma.

BISINELLA (*Misto-FAL*). Io chiedo solo un chiarimento, che più che altro era una curiosità, sul riferimento alla stazione situata negli Emirati Arabi.

ANGRISANO. Mi riferivo al concessionario del servizio di comunicazione telefonica satellitare che ha sede negli Emirati Arabi.

Partendo dalla letteratura del soccorso, il nostro Corpo si rifà a delle regole scritte che sono frutto della capacità, dell'esperienza, del dialogo e del confronto con gli altri *partner*, che è quasi quotidiano.

Le regole d'ingaggio per la tutela del nostro personale non le dettano noi, ma le detta la Difesa e con la Difesa abbiamo una protezione, quando operiamo sotto un certo parallelo, in quanto abbiamo una copertura da parte della Marina militare.

Quando una di queste navi arriva nei porti, se questa è una nave commerciale, vi sono tutta una serie di regole, a partire da quelle del codice di navigazione fino alle nostre ordinanze (i costi per entrare nei porti). È un mezzo al quale l'Italia ha chiesto di prestare soccorso. Noi chiediamo dunque di andare a salvare queste persone.

Voglio dire inoltre che i servizi tecnico-nautici, che sono tanto vituperati perché si dice facciano lievitare di molto i costi dei nostri porti, in questi casi svolgono l'attività a costo zero.

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). E la nave inglese arrivata al porto di Augusta?

ANGRISANO. La nave inglese è stata mandata da noi per una missione umanitaria di soccorso. Quando la nave arriva nel porto, avvisiamo il prefetto, il questore, il commissario di pubblica sicurezza, i piloti, gli ormeggiatori, i rimorchiatori e lì avvengono tutte le fasi successive dell'accoglienza.

MAURO Giovanni (GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)). Nel famoso caso della nave inglese, dunque, essa agiva su mandato dello Stato italiano e quindi la territorialità inglese di quella nave non era conclamata. È questo quello che ci sta dicendo?

ANGRISANO. Non ho capito il riferimento alla territorialità, ma è di certo per mia incapacità.

PRESIDENTE. Scusate colleghi, non vorrei che ci fosse un equivoco. Ovviamente c'è una certa preoccupazione circa il fatto che navi battenti bandiera di un altro Paese europeo raccolgano profughi, ma da ciò non derivano le «conseguenze» che il migrante che viene salvato da una nave battente bandiera olandese piuttosto che britannica abbia una relazione di riconoscimento e di accoglienza con lo Stato corrispondente a quella bandiera.

Non vorrei sbagliare, ma secondo il diritto del mare, al di là delle operazioni di coordinamento degli sbarchi, necessarie quando il flusso è così ampio, chiunque raccolga in mare qualcuno – ad esempio un peschereccio di Mazara del Vallo che raccoglie un velista – lo deve portare nel porto più vicino e più sicuro.

CRIMI (M5S). Vorrei porre una domanda tecnica e credo che nessuno meglio dell'ammiraglio Angrisano possa darci una risposta.

Si dice – e vorrei capire se è vero o meno – che da quando è iniziata l'operazione Mare nostrum e successivamente l'operazione Triton sia cambiata la tipologia di imbarcazione che parte dai territori libici. Prima partivano grandi navi sicure, che tornavano nel porto libico dopo aver portato i migranti a una distanza di sicurezza, per sbarcarli sulle cosiddette carrette del mare, che arrivavano nelle condizioni che conosciamo, ma in prossimità delle nostre coste. Si dice invece che ora i migranti partano già sulle carrette del mare, perché i trafficanti hanno la consapevolezza che, appena oltrepassate le venti miglia, ovvero la linea stabilita per l'intervento, si possono far individuare attraverso i telefoni cellulari e il sistema Thuraya, semplicemente accendendo i telefoni nel momento opportuno: prima questa operazione veniva effettuata dopo lo sbarco. Non abbiamo modo di verificare che sia effettivamente così, ma il nostro auditò può confermarlo o meno, conoscendo le imbarcazioni che soccorre.

Dunque, si dice che, da quel momento, in poi sia cambiata la tipologia di imbarcazioni usate e si sono in qualche modo facilitate le operazioni, che prima erano più complesse ed erano fatte con imbarcazioni più sicure, che dovevano tornare in porto, dopo aver spostato i migranti sulle carrette del

mare, per affrontare l'ultima parte del percorso. Ora invece si parte già con delle navi che, per intenderci, possiamo definire «usa e getta».

ANGRISANO. Le navi utilizzate sono tutte carrette: lo dico francamente. C'è stato un periodo, com'è accaduto tra settembre e dicembre, in cui è cambiata la metodologia di intervento. Devo dire che, anche grazie all'operazione fatta nel tempo dalla Marina militare che ha sequestrato alcune navi madre, vediamo arrivare solo imbarcazioni scadenti e addirittura dei gommoni con un solo tubolare. La causa non è da cercare nelle operazioni Mare nostrum o Triton, ma nel tentativo di lucrare quanto più possibile sul traffico di migranti.

Inoltre sono state sequestrate delle navi, 15 delle quali si trovano ancora nei nostri porti e non riusciamo a demolirle, perché si pone un problema di inquinamento ambientale. Ad esempio, il porto di Corigliano ha dovuto rinunciare all'approdo di due navi passeggeri perché lo spazio della banchina è occupato da una di queste navi. Esse vengono sequestrate e se queste carrette fatiscenti venissero anche confiscate, lo Stato ne diventerebbe armatore e il costo della distruzione sarebbe a suo carico.

C'è stato un momento in cui si è registrato quel fenomeno. Diverse navi madre sono state catturate dalla Marina militare e quindi questo fenomeno si è diluito, così come il fenomeno dell'arrivo delle navi durante il periodo invernale.

Il problema è dunque che non appena si trova una strada per arricchirsi, se questa strada viene intercettata, si pensa ad un'altra strada per cercare di raggiungere sempre lo stesso fine. Si dovrebbe avere la capacità di capire se si può arrivare in Libia e fare qualcosa lì, non solo per sottrarre il bene «carretta del mare», ma per stabilizzare il territorio, permettendo a chi ci vive di non fuggire più da guerre e disperazione.

PRESIDENTE. Ringraziamo il nostro audito per il contributo che ha fornito ai lavori della Commissione.

Comunico che la memoria depositata dal comandante generale sarà resa disponibile per la pubblica consultazione.

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

I lavori terminano alle ore 15,30.