



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 13

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

293^a seduta (antimeridiana): martedì 7 luglio 2015

Presidenza della presidente FINOCCHIARO

I N D I C E

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare

PRESIDENTE	Pag. 3, 14, 17 e <i>passim</i>	* DE GIORGI	3, 13, 14 e <i>passim</i>
CRIMI (M5S)	11		
LO MORO (PD)	12		
MAURO Giovanni (GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV))	11, 15, 17		
MAURO Mario (GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV))	10		
MAZZONI (FI-PdL XVII)	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.

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio Giuseppe De Giorgi.

I lavori hanno inizio alle ore 12.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Capo di Stato maggiore della Marina militare

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui temi dell'immigrazione, sospesa nella seduta del 30 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 Capo di Stato maggiore della Marina militare, ammiraglio De Giorgi, accompagnato dal contrammiraglio assistente Salvatore Vitiello e dal capitano di fregata, aiutante di bandiera Enrico Vignola. A tutti rivolgo il benvenuto e un ringraziamento per essere intervenuti ai nostri lavori.

Le nostre regole, ammiraglio, sono quelle consuete: lei potrà svolgere una relazione cui seguiranno le domande dei colleghi alle quali potrà rispondere adesso o, se riterrà, potrà inviare una risposta scritta. Le cedo quindi la parola per lo svolgimento della sua relazione.

DE GIORGI. Signora Presidente, ringrazio lei e la Commissione per averci invitato.

Sarò lieto di poter rispondere alle domande che mi saranno rivolte in qualunque momento e a questo fine ritengo essenziale una breve introduzione su quali siano i compiti della Marina militare e su come gli stessi possano interagire con la situazione attualmente in atto nel Mediterraneo, sia in relazione al fenomeno dei migranti ed al loro salvataggio in mare, sia in riferimento al contrasto della criminalità organizzata che in tale fenomeno ha trovato una non piccola fonte di proventi illeciti.

I compiti della Marina sono riassumibili innanzitutto nella difesa marittima del territorio nazionale, con particolare riferimento agli 8.000 chilometri di costa che rappresentano attualmente l'ultima frontiera aperta

della Nazione, essendo le frontiere terrestri condivise con Paesi europei amici.

Ulteriore compito consiste nella protezione delle linee di traffico marittime, dei passaggi obbligati e delle rotte di accesso ai porti, del sistema produttivo e di trasporto marittimo nazionale, da cui dipende la sopravvivenza del Paese. Evidenzio l'importanza del controllo delle rotte di accesso ai porti, attività che la Marina conduce con i cacciamine da moltissimi anni e che tuttavia ora assume una maggiore valenza e un'attualità per la preoccupazione circa la possibilità che vengano collocati ordigni esplosivi subacquei anche di fabbricazione artigianale.

La Marina si occupa poi del controllo integrato degli spazi marittimi, indispensabile per essere consapevoli di ciò che avviene nell'ambiente marino.

Svolge anche attività di presenza e di sorveglianza nelle aree d'interesse per assicurare una credibile capacità d'intervento e di tutela dell'uso legittimo del mare, anche in relazione al fenomeno della cosiddetta territorializzazione dell'alto mare; mi riferisco in questo caso all'atteggiamento e alle iniziative che molti dei Paesi rivieraschi mediterranei hanno da tempo messo in atto, per cui, in maniera quasi sempre unilaterale, rivendicano ampi spazi di mare per uso esclusivo. La Libia, del resto, lo aveva fatto per tutta la fascia costiera profonda 60 chilometri e per tutta la lunghezza della propria costa ed, in base a tale decisione, procedeva al sequestro dei pescherecci che operavano in quest'area.

Altri compiti sono poi legati alla partecipazione alle operazioni e alle missioni nell'ambito ONU, NATO, UE e multinazionali, in virtù anche dell'interoperabilità garantita dalle caratteristiche costruttive, procedurali NATO e UE e dalle comuni iniziative multinazionali.

Ulteriori attività sono connesse alla proiezione di capacità militari e umanitarie su terra (ricordo al riguardo l'operazione svolta ad Haiti) e il periplo intorno all'Africa per intervenire in situazioni di crisi, di calamità o di straordinaria necessità ed urgenza.

Garantisce poi la sicurezza dei connazionali all'estero a fronte di minacce recate da attori statuali e non statuali, inclusi quelli che operano a grande distanza dalle frontiere nazionali (dei 4,6 milioni di italiani residenti all'estero, circa l'85 per cento vive in Stati rivieraschi o raggiungibili dal mare).

Opera anche attività di prevenzione dello sfruttamento illegale delle risorse sottomarine e di protezione degli obiettivi strategici, quali le piattaforme *off-shore* e le infrastrutture energetiche d'interesse nazionale, anche nelle acque di Paesi stranieri, in collaborazione con le loro marine militari (questo lo abbiamo fatto in Mozambico in collaborazione con la marina militare di quel Paese). Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione su quest'attività che diventerà sempre più di attualità; basti pensare al Mar Adriatico, dove emergono sempre di più giacimenti molto importanti di idrocarburi e di gas naturale e dove è ormai possibile, grazie alla tecnologia attuale, procedere a trivellazioni diagonali; in tal modo un Paese terzo può o potrebbe avere i mezzi e la tecnologia (oggi diffusa)

per prelevare a nostra insaputa le riserve italiane anche nelle nostre acque territoriali. Da ciò discende l'importanza di sviluppare strumenti navali che consentano di monitorare il fondale.

La Marina militare svolge, ancora, il compito di polizia dell'alto mare, attraverso il contrasto delle attività illecite come la pirateria, il terrorismo, il traffico di armi di distruzione di massa ovvero componenti/materiali necessari per la loro fabbricazione. Il tema della polizia dell'alto mare è estremamente rilevante ai fini del contrasto dell'immigrazione clandestina e, soprattutto, dello sfruttamento di tale fenomeno. La Marina militare, infatti, è l'unica forza ad avere titolo a svolgere in acque internazionali, dove non c'è sovranità di uno Stato, il compito di polizia dell'alto mare, compito che deriva dalla Convenzione di Montego Bay, la quale attribuisce alle sole marine militari, ovvero a navi comandate da un ufficiale iscritto nei ruoli della Marina militare, il compito di polizia dell'alto mare. Quest'attività spesso si confonde con i compiti di polizia generale, che sono invece limitati esclusivamente alle acque territoriali, dove interviene la sovranità nazionale. L'autorità discendente da questo principio ci consente di fermare navi mercantili straniere in alto mare senza con ciò commettere un atto di pirateria o di guerra.

La Marina effettua poi operazioni di sorveglianza ed interventi anti-inquinamento in mare (monitoraggio e bonifica di aree contaminate), di protezione dell'ambiente da danni accidentali, ovvero intenzionali (scarica di rifiuti tossici, scarico in mare di acque inquinate, ecoterrorismo, eccetera), di protezione delle biodiversità marine e delle risorse ittiche, di tutela e sorveglianza dei siti archeologici. Nell'ambito dell'operazione Mare sicuro abbiamo in essere un'attività di protezione delle piattaforme petrolifere, non solo perché esse costituiscono un importante assetto degli interessi nazionali (sono di proprietà dell'ENI), ma anche perché se queste piattaforme dovessero subire un attacco tale da determinare uno sversamento direttamente dalla fonte di prelievo, si verificherebbe qualcosa di simile a quanto tragicamente verificatosi nel Golfo del Messico, che tutti ricorderete, dove un intero tratto di mare è stato per mesi inondato di petrolio. Tali operazioni rientrano pertanto sia nella difesa dell'interesse nazionale che nella difesa dell'ambiente marino, che è uno dei fattori più importanti per la nostra salute e per la nostra prosperità.

Ci occupiamo inoltre della sicurezza della navigazione, attraverso il controllo dei fondali, la produzione e l'aggiornamento della cartografia ed il servizio dei fari e dei segnalamenti marittimi.

Infine, la Marina effettua il controllo dei flussi migratori via mare e attività di prevenzione e contrasto di traffici illeciti di esseri umani.

È importante ricordare che, nell'articolata e complessa distribuzione dei compiti, tra le tante componenti navali di cui l'Italia dispone, la Marina è quella che per legge ha l'autorità del coordinamento delle azioni di controllo e contrasto della immigrazione clandestina quando si opera in alto mare. Concorriamo inoltre alla ricerca e al soccorso in mare, operazioni di cui il Corpo delle capitanerie della Marina militare è l'attore principale in termini di coordinamento.

Tali compiti sono esercitati, sin dal tempo di pace, sia nelle aree di diretto interesse nazionale, sia in quelle dove – a monte degli effetti della globalizzazione sui flussi commerciali ed energetici, della delocalizzazione dei processi produttivi, dell'interdipendenza economica tra Stati produttori e consumatori – insiste una minaccia in grado di arrecare un danno, anche indiretto, al Paese. È cioè evidente che se venisse bloccato l'accesso allo stretto di Bab el-Mandeb, dove il Mar Rosso si unisce all'Oceano Indiano, immediatamente i nostri porti perderebbero di rilevanza per l'Europa, cosa che determinerebbe un crollo importantissimo in termini economici; basti pensare che il porto di Gioia Tauro è lo snodo per i *container* delle navi ad alto pescaggio, ma ciò è possibile finché giungono le navi dal canale di Suez. Nel momento in cui quest'ultimo dovesse diventare non operativo, un intero gruppo di porti (Gioia Tauro, Trieste, Genova, Massa Carrara e Livorno) perderebbe di qualunque rilevanza ai fini dello snodo europeo, rilevanza che a quel punto verrebbe invece riacquisita dai porti del Nord Europa e dai porti africani come quello grandissimo realizzato in Marocco per lo scambio tra navi ad alto pescaggio e quelle a basso pescaggio che si recano nel Mediterraneo, facendo in tal modo concorrenza al porto di Gioia Tauro.

In tale ambito va evidenziato come lo strumento marittimo possieda peculiari caratteristiche di prontezza operativa, autosufficienza logistica protratta nel tempo, elevate capacità di comando e controllo e libertà di movimento grazie al regime dell'alto mare. Le navi possono infatti dislocarsi liberamente nei tratti di mare prospicienti un'area d'intervento, rimanendo al di fuori delle acque territoriali. Questa è una peculiarità che abbiamo utilizzato ampiamente nel contrasto dell'immigrazione clandestina. Alcuni dei nostri successi principali ottenuti con Mare nostrum, per esempio, sono dovuti ad interventi fatti a ben 400 miglia dall'Italia quando, grazie ad un sommergibile, abbiamo seguito per un paio di giorni una nave madre che rimorchiava una nave carica di migranti. Abbiamo potuto registrare ed inviare al magistrato, il dottor Salvi della procura di Catania, le immagini relative non solo al rimorchio, ma anche al trasbordo degli scafisti aguzzini che si affacciavano da una nave all'altra e che cambiavano durante il viaggio e, infine, degli aguzzini che sono rientrati sulla nave madre che ha abbandonato al suo destino la nave carico. A questo punto, grazie alla nostra funzione di polizia dell'alto mare, benché in acque internazionali, abbiamo legittimamente catturato, con l'uso della forza, l'imbarcazione egiziana con a bordo 16 scafisti. La legittimità di questa operazione è stata confermata dal fatto che gli scafisti sono stati portati a processo; quindi, il magistrato ha potuto disporre di tutte le evidenze necessarie per sostenere l'accusa.

Questa capacità, che – ripeto – è propria unicamente delle marine militari, è importantissima quando parliamo proprio di contrasto dell'immigrazione. La Marina militare, infatti, effettua la gran parte dei soccorsi in mare non solo perché è quella che per sua natura dispone di un maggior numero di navi, più grandi e più presenti in mare, ma anche perché ha la

capacità operativa e legale di cui vi ho riferito: il comandante, infatti, è ufficiale di polizia giudiziaria.

Le navi hanno inoltre un'intrinseca capacità duale: tutte le nostre navi, cioè, hanno in sé la capacità di effettuare soccorso in mare. Abbiamo deciso di operare una scelta di questo tipo, ritenendo che una nave dedicata esclusivamente al soccorso sia più costosa, dal punto di vista complessivo del sistema, di navi polivalenti che svolgono pattugliamento marittimo militare avendo comunque in sé anche capacità di soccorso; basti pensare alla disponibilità di visori ad infrarossi che nascono per motivi militari ma che sono perfettamente idonei alla individuazione della testa di un uomo che sporge dalle acque.

Con riferimento all'area del Mediterraneo centrale, che costituisce la frontiera marittima meridionale dell'Italia e dell'Europa, dal 2004 la Marina ha dato avvio all'operazione *Constant vigilance* per il controllo dei flussi migratori, discendente dal quadro normativo nazionale sviluppatosi a valle del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, e successive modificazioni, della legge 30 luglio 2002, n. 189 e del discendente decreto interministeriale del 19 giugno 2003. Secondo tale decreto, la pianificazione della sorveglianza dell'alto mare è affidata alla Marina militare, in cooperazione con i comandi generali della Guardia di finanza e delle Capitanerie di porto, così come il coordinamento operativo in presenza di più mezzi operanti nella medesima scena d'azione è affidato alla Marina militare.

In conseguenza dello straordinario incremento del fenomeno migratorio registrato dalla seconda metà del 2013 e del tragico naufragio che si è verificato nelle acque antistanti l'isola di Lampedusa il 3 ottobre 2013, a partire dal 18 ottobre di quell'anno il Governo ha dato avvio all'operazione *Mare nostrum*, potenziando l'impegno della Marina in tale settore; siamo passati così dalla presenza media di una nave alla presenza media continuativa di cinque navi. Il compito era quello di incrementare la cornice complessiva di sicurezza marittima, contrastando nel Mediterraneo centrale le attività illecite via mare, con particolare riferimento ai traffici di esseri umani. Altro compito consisteva nel rispondere all'emergenza in atto nel Mediterraneo centrale, assicurando un presidio navale d'altura per la salvaguardia della vita umana in mare e l'assistenza umanitaria. Sulle nostre navi era presente un *team* del Ministero della salute, oltre che personale di varie ONLUS, tra cui la Fondazione «Francesca Rava», il Corpo delle infermiere volontarie della Croce Rossa e l'Ordine di Malta; erano presenti inoltre la polizia scientifica della Polizia di Stato e la Polizia dell'immigrazione e delle frontiere. Un ulteriore compito era anche quello di costituire un presidio sanitario avanzato che consentisse di effettuare il controllo medico sui migranti prima del loro sbarco sul territorio nazionale.

Le capacità tecniche e logistiche proprie delle unità navali, incluse quelle medico-sanitarie, hanno consentito di far fronte all'emergenza umanitaria e di prestare soccorso ad un ingente numero di persone. I comandanti delle navi sono intervenuti per catturare le navi madre e per fermare

i trafficanti di esseri umani, nell'esercizio delle specifiche prerogative di polizia dell'alto mare.

La presenza di una significativa parte della flotta, con imbarcati anche funzionari del Ministero dell'interno, ha assicurato un'attenta sorveglianza verso possibili infiltrazioni di cellule terroristiche o eversive; infatti il *team* della Polizia di Stato che era a bordo della nave anfibia era collegato via satellite con il *computer* del Viminale. In tale modo, era possibile verificare in tempo reale chi si confondeva tra i migranti e se questi avevano dei precedenti penali.

I medici del Ministero della salute e delle organizzazioni di volontariato inviati a bordo hanno garantito le visite *in loco* dei migranti e, all'occorrenza, iniziato le cure del caso durante la navigazione, prima di toccare terra, classificando gli stessi in modo da poterli inviare, al momento dello sbarco, presso gli ospedali. Quanto sopra si è realizzato attraverso il costante pattugliamento aeronavale, con cinque unità navali – come ho già specificato – ed aeromobili.

Il 31 ottobre 2014 il Governo ha disposto il termine dell'operazione Mare nostrum. In 379 giorni di attività i migranti assistiti nell'ambito di 439 eventi sono stati 156.362, con punte di circa 9.300 migranti a settimana. I presunti scafisti, fermati e consegnati all'autorità giudiziaria, grazie anche alla cooperazione con le procure interessate, sono stati 366 e cinque le navi madre sequestrate. Per la raccolta degli elementi probatori sono stati efficacemente usati dei sommergibili che hanno documentato in maniera occulta le attività criminali.

Dal 1° novembre 2014 l'Unione europea ha dato avvio all'operazione multinazionale di polizia delle frontiere per la prevenzione e il contrasto dell'immigrazione clandestina Triton che ha sostituito le operazioni Frontex (Hermes ed Aeneas) già attive dal 2010 nel Mediterraneo centrale. Dall'avvio dell'operazione la Marina ha partecipato all'operazione Triton con un pattugliatore d'altura fino al 24 marzo e con una media di quattro motovedette della nostra Capitaneria. Contestualmente, allo scopo di mantenere un'adeguata presenza nel Mediterraneo centrale e nello stretto di Sicilia, è stato attivato un dispositivo navale di sorveglianza e sicurezza marittima che è rimasto operativo dal 1° novembre fino al 31 dicembre 2014, volto a consentire il raggiungimento della piena operatività dell'operazione Triton. Tale dispositivo è rimasto operativo per 61 giorni ed i migranti assistiti nell'ambito di 38 eventi sono stati 13.668.

Il giorno 15 febbraio, al termine di un soccorso su un barcone con 247 migranti, la motovedetta della Capitaneria di porto CP 319 è stata avvicinata da un piccolo scafo veloce con persone armate a bordo che, intimando all'unità di allontanarsi dal barcone ormai vuoto, hanno esploso raffiche di colpi di arma da fuoco nelle vicinanze dell'unità soccorritrice. I trafficanti procedevano al recupero del barcone impiegato dai migranti, allontanandosi dall'area. In conseguenza di tale evento, scaturiva la necessità di garantire una cornice di sicurezza ai mezzi nazionali impiegati in eventi SAR.

A seguito dell'aggravarsi della crisi libica, dal 12 marzo 2015 è stato schierato in mare il dispositivo aeronavale Mare sicuro, con la missione di svolgere, in applicazione della legislazione nazionale e di accordi internazionali vigenti, attività di presenza, sorveglianza e sicurezza marittima nel Mediterraneo centrale, al fine di assicurare la tutela degli interessi nazionali, in particolare esercitando funzioni di sorveglianza e di eventuale protezione delle piattaforme petrolifere in concessione all'ENI, garantendo la protezione dei mezzi nazionali della Capitaneria di porto e conducendo attività di deterrenza e contrasto delle organizzazioni criminali.

Il giorno 13 aprile un'altra imbarcazione a chiglia rigida, battente bandiera libica, con personale in uniforme a bordo, si è avvicinata al barcone oggetto dell'operazione di salvataggio condotta dalla motonave Asso 21. Anche in questo caso l'imbarcazione libica ha esplosi alcuni colpi di arma da fuoco che hanno costretto l'Asso 21 ad allontanarsi. Nelle vicinanze vi era la motonave islandese Tyr, appartenente alla missione Frontex. I libici riuscivano comunque ad impossessarsi del barcone vuoto.

Il giorno 17 aprile 2015 il motopesca Airone, battente bandiera italiana, in navigazione all'interno della zona di protezione della pesca auto-proclamata dalla Libia, a 20 miglia dal limite esterno delle acque territoriali, è stato sequestrato dal rimorchiatore Al Mergheb della Guardia costiera libica. Il comandante del gruppo navale Ribuffo disponeva l'intervento della nave Bergamini che, in coordinamento con la procura di Catania, acquisiva il controllo del peschereccio impiegando un *team* di incursori della Marina.

Nella notte tra il 18 ed il 19 aprile, durante le operazioni di salvataggio condotte dalla motonave King Jacob (battente bandiera portoghese), un barcone carico di migranti è affondato. Sulla scena dell'azione sono intervenuti la nave Orione, gli elicotteri della nave San Giusto e la nave Bergamini, che hanno lanciato in mare zattere di salvataggio ed effettuato la ricerca di naufraghi. Inoltre, sono stati dirottati sulla scena dell'affondamento tutti i pescherecci italiani presenti in area che complessivamente hanno recuperato 28 naufraghi e 24 salme.

Il giorno 4 maggio la nave Bettica ha sventato un nuovo tentativo di sequestro ai danni del motopesca italiano Regina da parte del rimorchiatore libico armato Al Mergheb.

Il giorno 7 maggio, su richiesta della procura di Catania, un cacciamine della Marina ha localizzato il relitto affondato nella notte tra il 18 ed il 19 aprile a circa 370 metri di profondità. I filmati sono all'esame dell'autorità giudiziaria.

Domenica 21 giugno, la motonave Dignity 1 (una unità di Medici senza frontiere) ha soccorso due gommoni con migranti in prossimità delle acque territoriali libiche. Su uno di questi è stato rinvenuto un migrante ucciso ed uno ferito al polpaccio con arma da fuoco. L'uccisione ed il ferimento sarebbero avvenuti la sera prima, quando un gruppo di facilitatori dediti al traffico di migranti sarebbe giunto presso il luogo di imbarco ed avrebbe richiesto ai migranti ulteriori somme di denaro per consentire la partenza. Al rifiuto sarebbero stati esplosi alcuni colpi di arma da fuoco.

Al termine del recupero dei migranti, alla Dignity si è avvicinato, sul luogo del soccorso, un mezzo veloce della sedicente polizia libica, che ha recuperato il gommone prendendone possesso. L'elicottero della nave Bettica è intervenuto prendendo a bordo il migrante ferito ed evacuandolo verso Lampedusa.

Nell'operazione Mare sicuro vengono impiegate in media quattro, cinque navi. Dall'inizio dell'operazione si sono verificati 166 eventi SAR, nel corso dei quali sono stati salvati 23.018 migranti, arrestati 72 scafisti e catturata una nave madre.

Ritengo di grande importanza il sequestro e l'affondamento dei barconi. Dall'inizio delle operazioni ne abbiamo affondati circa 250, mentre 311 sono stati i gommoni neutralizzati.

Oltre all'operazione Triton, il recente lancio dell'operazione navale dell'Unione europea denominata EUNAVFOR Med attesta la rinnovata attenzione degli Stati membri per la grave situazione che investe il Mediterraneo. Paesi come la Germania e il Regno Unito hanno reso disponibili proprie unità navali e altri Stati hanno inviato proprio personale specializzato negli *staff* che conducono l'operazione, in attesa di rendere disponibili, a seguito di approvazione politica, ulteriori assetti aeronavali.

Al momento, l'operazione ha il compito di monitorare e raccogliere informazioni sulle attività illegali dei trafficanti. Seguiranno poi ulteriori fasi che verranno avallate dalle decisioni politiche. Il previsto sviluppo della missione la porterà ad assumere un ruolo più incisivo appena le Nazioni Unite ne daranno mandato.

Sono a disposizione per le eventuali domande che i commissari intendono porre.

MAURO Mario (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Ringrazio l'ammiraglio De Giorgi per la relazione e per la sua disponibilità.

Innanzitutto, chiedo all'ammiraglio una propria valutazione tecnica in merito all'impianto di EUNAVFOR Med. Vorrei comprendere, infatti, se dal suo punto di vista ci sono le condizioni perché questo strumento, messo a punto forse della buona volontà delle istituzioni europee, possa essere esaustivo rispetto anche alla domanda di sicurezza che ha accompagnato quest'ultima fase del dibattito. Lei stesso ha citato una serie di operazioni della Marina militare in cui si è fatto anche uso della forza. Vorrei quindi sapere se EUNAVFOR Med è orientata a procedere con identica metodologia e se, al fine di ottenere risultati utili anche per le inchieste dell'autorità giudiziaria, può sviluppare iniziative idonee a questo scopo.

Vorrei poi porre una domanda sul rapporto tra sicurezza ed interventi di carattere umanitario. Vorrei cioè sapere se il nuovo assetto che si è ridisegnato dopo la fine dell'operazione Mare nostrum offre alla Marina militare italiana maggiori o minori possibilità di intervento ai fini della sicurezza. A tal proposito, può riferirci ulteriori informazioni in merito alla distruzione dei barconi sulle coste libiche?

CRIMI (*M5S*). Ringrazio l'ammiraglio De Giorgi, al quale pongo una sola domanda, molto diretta.

Lei ha descritto una serie di operazioni in cui la Marina militare è stata coinvolta e che ovviamente hanno comportato azioni che sono andate al di là del mero soccorso: si è trattato infatti di azioni militari, alcune delle quali si sono concluse con il sequestro dei barconi, mentre altre hanno fronteggiato anche l'intervento di una sedicente polizia libica. Sono state, in sintesi, attività abbastanza complesse anche dal punto di vista del diritto internazionale.

Vorrei sapere se, a suo avviso, l'attuale quadro normativo-regolamentare, nazionale ed internazionale, relativo anche alle regole d'ingaggio ed alla gestione del comando delle operazioni, sia sufficiente per soddisfare tutte le esigenze che si sono manifestate nelle situazioni che la Marina militare si è trovata ad affrontare in questi anni o se sia opportuno adottare alcuni accorgimenti in modo da rendere più semplice o meno rischioso l'utilizzo delle navi della Marina militare italiana.

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Presidente, titolerei la mia domanda «Marina militare/Guardia costiera». Vorrei infatti sapere, ammiraglio, non solo come si articolano le competenze della Marina militare e della Guardia costiera, ma anche se nel periodo in cui la Marina militare è stata impegnata in questo tipo di operazioni lei ha potuto quantificarne i costi.

Le chiedo poi se non ritenga che le stesse operazioni condotte dalla Guardia costiera all'interno delle acque territoriali italiane (immagino che la differenza di competenze tra Marina militare e Guardia costiera riguardi l'ambito degli interventi) avrebbero potuto pesare molto meno sotto il profilo economico se fossero state effettuate dalla Marina.

Dalle audizioni finora svolte abbiamo potuto comprendere che il fenomeno delle migrazioni, ben lungi dall'essere emergenziale, sta diventando strutturale, anche se magari non lo diventerà nelle dimensioni e nei numeri che lei ha elencato con molta dovizia. Ad ogni modo, si tratta di un fenomeno in ordine al quale dovremmo chiarire in maniera netta la compatibilità delle azioni da intraprendere non solo con il dettato normativo, quanto anche con la necessità che abbiamo di contenere le spese. Questo anche in virtù delle dichiarazioni che lei ha reso in varie sedi, e non solo quelle parlamentari, nelle quali ha prospettato un nuovo assetto della Marina militare.

Poiché ci troviamo in una fase di studio finalizzata alla definizione delle azioni che il nostro Stato deve intraprendere in questo campo, sarebbe molto utile conoscere le sue valutazioni in merito.

MAZZONI (*FI-PdL XVII*). Ringrazio l'ammiraglio De Giorgi per il suo intervento.

Da lei vorrei prima di tutto un chiarimento. Il ministro Gentiloni, in audizione davanti alle Commissioni affari esteri congiunte di Camera e Senato lo scorso 7 maggio, ha dichiarato che per procedere all'affonda-

mento dei barconi sarebbe stata necessaria una risoluzione del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Lei però poc'anzi ha fatto cenno all'affondamento di 250 barconi. Vorrei sapere in quale quadro normativo internazionale sono state effettuate queste operazioni e, a questo punto, vorrei capire l'utilità di una risoluzione del Consiglio di sicurezza dell'ONU.

Lei ha poi affermato che la Marina militare è l'unica ad avere compiti di polizia dell'alto mare nel Mediterraneo, così come in tutto il mondo. Vorrei sapere se anche le unità delle marine militari degli altri Paesi che operano nel Mediterraneo hanno i vostri stessi compiti e le vostre stesse prerogative. È una domanda che scaturisce dalla grande polemica, alimentata da vari partiti politici, relativa al fatto che le navi militari degli altri Stati raccolgono in mare centinaia di migranti ma, invece di portarli nei propri Paesi, li trasbordano tutti nei porti italiani. Ritengo che questo possa essere giustificato da norme di diritto internazionale, in base alle quali i migranti devono essere trasferiti nei porti più sicuri e più vicini al luogo del soccorso. Se però è lei ad affermarlo, allora questa spiegazione assume un altro valore.

In ultimo, tra i luoghi comuni cui si ricorre per indicare come fermare l'immigrazione clandestina c'è sempre il riferimento al blocco navale. Le chiedo di spiegarci per quali ragioni non è possibile ricorrervi e per quale motivo un blocco navale si configurerebbe come atto di guerra.

LO MORO (PD). La ringrazio anch'io, ammiraglio, per la sua relazione piuttosto corposa e ricca di dettagli.

La sua audizione mi è sembrata un po' diversa dalle altre svolte finora dalla Commissione: forse dipenderà anche da un fattore caratteriale, tuttavia è la prima volta che non assistiamo a una relazione affannata. Lei infatti, ammiraglio, mi è sembrato piuttosto tranquillo nella sua esposizione, come se per la Marina militare, attrezzata per far fronte a qualsiasi circostanza, l'espletamento di un compito piuttosto che di un altro sposti poco l'attenzione: la Marina, cioè, è attenta sempre e comunque.

Vorrei quindi capire se questa mia impressione, che già avevo e che lei ha confermato con il suo intervento, corrisponde al vero; vorrei cioè sapere se la Marina militare italiana, che comunque svolge un compito per il quale sono richiesti lavoro e attenzione quotidiani, prestati anche in assenza di gravi necessità da affrontare, davanti a questa emergenza (che purtroppo non è più tale) dispiega le sue energie in maniera più efficace di quanto possano farlo altri Corpi dello Stato.

Il collega Mauro ha affrontato il problema dei costi e sicuramente la sua risposta, ammiraglio, sarà di grande utilità per noi. Accanto a questo elemento, però, io vorrei porre anche quello dell'efficacia dell'azione. Il problema, infatti, non è tanto capire, di fronte alla necessità di un intervento fuori dalle acque territoriali, qual è il comparto in cui si spende di più e quello in cui si spende di meno, ma spendere con la maggiore efficacia, dal momento che è proprio il rapporto tra costi ed efficacia che va misurato.

Lei poi ha fatto riferimento al sistema portuale, al traffico nel canale di Suez ed alle ripercussioni che potrebbe avere una ipotetica chiusura di quel passaggio, affermazioni che mi hanno molto preoccupato. Approfitto della sua presenza per chiederle quale relazione può esistere tra una eventuale riduzione dei flussi di traffico mercantile in quella specifica area ed il sistema portuale del Mediterraneo e se tale relazione prescinde dai flussi migratori.

Infine, lei ha fatto riferimento a tutti i porti dell'area mediterranea, lasciando forse intendere che sarebbe opportuno garantire l'esistenza di un sistema integrato tra le diverse portualità del Mar Mediterraneo, senza privilegiare un porto piuttosto che un altro. Le chiedo se può chiarire questo passaggio. Mi scuso per questa domanda poco attinente al tema dell'immigrazione, ma abbiamo la fortuna di ascoltare persone esperte come lei che possono farci comprendere meglio le varie dinamiche politiche ed economiche di determinate aree geografiche.

DE GIORGI. Il senatore Mario Mauro ha chiesto una valutazione tecnica in merito ad EUNAVFOR Med quale strumento esaustivo anche per la sicurezza. Per quanto riguarda le navi militari italiane, EUNAVFOR Med mantiene la capacità dettata dalla legge italiana che riconosce e incorpora la Convenzione di Montego Bay, attribuendo ai comandanti il compito di polizia giudiziaria dell'alto mare, quindi polizia giudiziaria in generale, in virtù dell'applicazione della legge nazionale laddove questa può essere applicata; infatti, in acque internazionali, dove non c'è sovranità, la legge italiana si applica limitatamente alla nave da guerra ed al suo equipaggio; in tutti gli altri casi si applica il principio del diritto-dovere delle navi da guerra di contrastare crimini particolari quali la schiavitù, il contrabbando di armi o il loro traffico in presenza di un *embargo* o, ancora, la proibizione di trasmissioni radio o televisive non autorizzate verso un Paese terzo e crimini anche minori ma simili. Il comandante della nave, quindi, può ispezionare una nave mercantile di un Paese terzo senza interpellare lo Stato di appartenenza. Pertanto, se vede passare una nave battente bandiera liberiana, può a buon diritto imporle il fermo, salire a bordo, ispezionarla e controllare il carico. Questo principio è stato accolto da tutti i Paesi firmatari della Convenzione, ma è applicabile solo con riferimento alle navi da guerra ed esclude quelle di polizia; queste ultime, infatti, hanno compiti simili solo limitatamente alle acque territoriali.

EUNAVFOR Med, quindi, con riferimento alle nostre navi, può sicuramente ritenersi uno strumento efficace per la magistratura italiana.

Le marine militari degli altri Stati si basano, ovviamente su ordinamenti diversi. Ad esempio, le relazioni tra la marina militare tedesca e la magistratura sono più limitate rispetto a quelle che caratterizzano il rapporto tra la Marina e i magistrati italiani: infatti, ogni volta che una nostra nave effettua un'operazione in mare il suo comandante ha un contatto diretto con la procura competente. Da quanto ho capito, i tedeschi non pre-

vedono questa possibilità, pur rimanendo fermo il riconoscimento dell'attività di polizia dell'alto mare.

Naturalmente EUNAVFOR Med permette di avvalersi di una dovizia di mezzi superiore rispetto alla dotazione nazionale e a costi molto inferiori; ogni Paese, infatti, mette a disposizione una o due navi, assicurando in tal modo una presenza navale molto significativa che, a mio giudizio, deve operare, soprattutto nel Mar Mediterraneo, in forma allargata, in modo da poter intercettare i barconi prima che questi entrino nella disponibilità degli scafisti; ciò comporta la necessità di intercettare tutto il traffico costiero che si sviluppa agli estremi meridionali del Mediterraneo. Non è certo, infatti, che la Libia abbia sufficienti capacità di costruire autonomamente i barconi, e questo è dimostrato dalla forza con cui gli scafisti cercano di recuperarli dopo averli utilizzati per il loro traffico. Se fossero in grado di produrne in abbondanza, non sarebbero costretti a impossessarsene nuovamente una volta fatti naufragare i migranti; invece, il tentativo di recuperarli indica che per loro la perdita di questi barconi rappresenta un grande problema.

Circa la libertà d'azione nei confronti dei barconi, tutte le marine militari procedono alla loro distruzione. Voglio precisare che i barconi sono quasi sempre in stato di marcescenza e non è quindi necessario fare chissà cosa per affondarli: di fatto è più o meno sufficiente verificare che siano già sulla via delle profondità marine. Non sono barche in grado di navigare o di pescare, ma sono solo destinate alla demolizione. Lo fa la Marina italiana e lo fanno quelle degli altri Stati sulla base di due Convenzioni, quella di Barcellona del 1976 per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento e quella di Londra del 1972 sulla prevenzione dell'inquinamento marino, in virtù delle quali è possibile procedere all'affondamento di imbarcazioni di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate se queste non sono in condizione di sicurezza e costituiscono potenziale pericolo per la navigazione altrui.

PRESIDENTE. Sono quindi queste le basi giuridiche.

DE GIORGI. Sì.

È questa una prassi che seguiamo da sempre quando ci si imbatte in una barca alla deriva in condizioni fatiscenti che non può essere condotta in porto, atteso che essa può costituire un pericolo letale per un'imbarcazione in navigazione; basti pensare ad un aliscafo che viaggia a 50 nodi e che impatta in uno di questi battelli alla deriva: potrebbe verificarsi un disastro navale. Lo stesso vale per le imbarcazioni minori.

Quindi, l'azione contemplata in questi trattati è basata sul buon senso: è chiaro, infatti, che non affonderemo mai una nave di 1.000 tonnellate, ma ageveremo di certo l'affondamento di una barca di legno o di un barcone di piccole dimensioni piuttosto che lasciarli come *iceberg* alla deriva.

Le regole d'ingaggio dell'operazione EUROMARFOR, poi, verranno definite in sede europea. Ritengo che potranno essere robuste, così come

lo sono state quelle applicate nell'operazione Atalanta, nella quale le navi sotto comando europeo hanno avuto ampia e adeguata possibilità di azione nei confronti dei pirati.

Le decisioni assunte a livello nazionale non prevedono interventi a terra. Ad ogni modo, tali interventi dovranno essere oggetto di ulteriori approfondimenti ed autorizzazioni per la parte EUNAVFOR Med che attualmente ha dato il via alla prima fase, quella del cosiddetto *shaping*, cioè l'acquisizione del controllo positivo (il *sea control*, il controllo marittimo) di ciò che va e viene per mare. Ulteriori fasi verranno poi decise in sede europea ma, come è stato riferito dal ministro Gentiloni, richiederanno per alcuni passaggi e per alcune attività addirittura una risoluzione ONU. Quelle che ho illustrato sono comunque fasi intermedie e comporteranno la cattura degli scafisti in mare e altre azioni similari.

Senatore Crimi, abbiamo potuto constatare che il quadro normativo, sia nazionale che internazionale, è per noi sufficiente, tant'è vero che l'uso della forza da parte nostra è avvenuto in coordinamento con la procura ed ha resistito al successivo vaglio del magistrato.

Le regole d'ingaggio che abbiamo ricevuto per l'operazione Mare sicuro sono adeguate ai nostri compiti. Non abbiamo riscontrato alcun problema sotto questo profilo. Peraltro, siamo abituati ad operare in acque internazionali ed i nostri comandanti si trovano a proprio agio sia con la legislazione internazionale che con la normativa nazionale; allo stesso tempo, hanno molta familiarità nel rapporto con il magistrato e in tal modo riescono ad essere tempestivi. Per il momento, si sono dimostrati all'altezza della situazione.

Senatore Giovanni Mauro, per quanto riguarda le competenze delle Capitanerie di porto, bisogna premettere che queste non fanno parte di un corpo separato dalla Marina militare ma ne sono parte integrante.

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*). Io mi riferivo alla Guardia costiera.

DE GIORGI. È la stessa cosa. La Guardia costiera non esiste in quanto tale, ma è la componente d'altura delle Capitanerie di porto. Esiste una dipendenza funzionale delle Capitanerie di porto dal Ministero delle infrastrutture, ma – ripeto – le Capitanerie fanno parte della Marina militare. Questo è un passaggio molto importante che voglio sottolineare. Gli ufficiali, i sottufficiali e i marinai delle Capitanerie sono a tutti gli effetti dei marinai, degli ufficiali e dei sottufficiali della Marina militare; ne è prova il fatto che io sono il capo di corpo del comando generale delle Capitanerie e sono il presidente della commissione di avanzamento degli ammiragli delle Capitanerie, così come di tutte le commissioni di avanzamento degli ufficiali appartenenti agli altri corpi della Marina militare. Quindi, le Capitanerie di porto non sono parte – lo ribadisco – di un corpo indipendente, né lo sono mai state, anche se nella vulgata di chi non conosce questi dettagli passa l'idea che esista una Guardia costiera all'americana, cioè un corpo separato che dipende integralmente dal Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti. In Italia però non è così, come non lo è in Francia e nella maggioranza degli altri Paesi europei.

Alle Capitanerie della Marina militare sono affidati sia compiti militari – come il mantenimento della sicurezza delle basi o altre attività che svolgono per la Marina – sia compiti civili. Per questi ultimi dipendono funzionalmente (ma non organicamente, né disciplinarmente) dal Ministero dei trasporti, dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero delle politiche agricole, non diversamente da quanto accade per i Carabinieri.

Per quanto riguarda i costi, ricordo che l'operazione Mare nostrum è nata quando 300 migranti morirono a due miglia da Lampedusa, mentre era già attiva una organizzazione di soccorso nazionale. Il Governo dell'epoca si rese conto che l'organizzazione, l'assetto, le forze in gioco non erano sufficienti e quindi non ha potuto fare altro che impiegare per questo tipo di operazioni anche l'altro comparto della Marina militare, quello che normalmente è operativo in alto mare. Per una nave della Marina, infatti, svolgere attività di soccorso è molto semplice. In primo luogo, dispone di sistemi di comando e di controllo nettamente più avanzati rispetto a quelli a disposizione di chiunque altro operi in mare; né avrebbe senso fornire la Capitaneria di porto (che per sua natura ha compiti costieri) di questi stessi strumenti di comando e di controllo che la Marina, viceversa, ha da sempre a disposizione per motivi di difesa. Inoltre, la gente non lo sa, ma le navi della Marina, per una certa quota, sono sempre in mare, e allora tanto vale che queste navi, che comunque si trovano in mare per svolgere specifiche attività ordinarie, vengano sfruttate anche per le operazioni di soccorso. In ogni caso, quando si manifestò l'esigenza di attivare Mare nostrum, il numero di migranti era tale che le motovedette delle Capitanerie di porto da sole non erano assolutamente sufficienti.

Nella fase operativa, poi, il coordinamento da terra avviene nel centro di soccorso, e in questo caso spetta alla Capitaneria di porto; in mare, invece, il comando della scena dell'azione è attribuito all'unità che ha le maggiori capacità di comando e di controllo e, quindi, in mare, di norma, è la Marina militare che dirige le operazioni, così come è avvenuto nel caso della Norman Atlantic.

È evidente quindi che operano due componenti della stessa Forza armata e sempre più ritengo che non possa che essere così; non credo che l'Italia si possa permettere marine parallele. Il futuro delle nostre navi è, quindi, duale: noi, cioè, stiamo ottimizzando l'utilizzo delle nostre navi per andare oltre le innate capacità polivalenti di una unità navale. I nuovi pattugliatori d'altura, ad esempio, avranno un amplissimo spazio sotto il ponte di volo, condizionato, dotato di fognature e di tutte le attrezzature necessarie per attivare, all'occorrenza, un sistema di accoglienza oppure per predisporre una centrale operativa, un collegamento alla cablatura della nave o qualunque altra apparecchiatura che richieda energia ed alimentazione elettrica.

Non è pensabile, quindi, un'alternativa *tout court* in cui la Capitaneria possa essere impiegata indipendentemente dalla casa madre della Marina militare, a meno che non si voglia investire risorse finanziarie in navi

specializzate nella sola attività di soccorso le quali, quindi, non potrebbero concorrere alla sorveglianza generale ai fini della sicurezza.

Attualmente non potrebbe neanche essere concepibile aspettare i migranti nelle acque territoriali, posto che, peraltro, la nostra responsabilità va oltre i limiti di tali acque.

Inoltre, anche in questo periodo si pone un problema di sensibilità nazionale: il sistema costituito da Capitanerie di porto, Guardia di finanza e Marina militare raccoglie i migranti anche a 30 miglia dalla costa libica, quindi ben lontano dall'Italia. Ora sarebbe ancora meno possibile affidare alle sole Capitanerie di porto questo compito dati gli attacchi che hanno subito e che le Capitanerie non sono attrezzate a respingere.

Personalmente, quindi, non riesco a vedere una dicotomia tra la Marina militare e uno dei suoi corpi.

MAURO Giovanni (*GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV)*).
Ammiraglio De Giorgi, lei ha focalizzato quello che mi interessa.

Il Parlamento cerca di programmare le azioni future e di sostenerle con il proprio supporto. Se quindi si pone l'esigenza di una maggiore capacità operativa, *de iure condendo* vorrei conoscere la sua opinione su un aspetto. Per la Guardia costiera e per la Marina militare sono previsti due centri di costo differenti. La dipendenza funzionale dal Ministero delle infrastrutture fa sì che sia questo Ministero a garantirne l'operatività. Un diverso centro di costo è poi costituito dalla Marina militare.

Nella scelta da compiere circa un eventuale potenziamento del Corpo e una ottimale organizzazione, secondo lei non sarebbe preferibile centralizzare i vari comparti e inglobare la Guardia costiera a tutti gli effetti nella Marina militare, trasferendo così le dipendenze funzionali dal Ministero delle infrastrutture a quello della difesa? Anche perché, se dobbiamo operare degli investimenti nel settore navale, dobbiamo anche capire come procedere. Esiste un interessante piano di spesa per la Marina la quale, peraltro, rispetto alle altre Forze armate, si trova in una posizione privilegiata in quanto, anche in virtù delle situazioni emergenziali che deve affrontare, non è subordinata alle linee guida del Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa cui fanno invece riferimento tutte le altre spese militari.

Dobbiamo però intenderci: lo Stato è unico e le articolazioni possono essere varie, ma, alla fine della fiera, il centro di costo per la collettività è uno solo e l'operatività e l'efficacia dell'azione delle Forze armate (cui accennava la senatrice Lo Moro) stanno a cuore a tutti. Quindi, dal momento che l'indagine conoscitiva che stiamo conducendo è finalizzata a mettere il Parlamento nelle condizioni di legiferare nel miglior modo possibile, le chiedo quale possa essere l'assetto ottimale dell'intero comparto.

PRESIDENTE. Senatore Mauro, la sua domanda ovviamente implica una presa di posizione su indirizzi di politica legislativa.

Per non mettere in difficoltà il nostro ospite, chiedo all'ammiraglio di rispondere esclusivamente in riferimento al profilo organizzativo di cui ha esperienza diretta.

DE GIORGI. Senatore Mauro, la Marina militare «contiene» la Capitaneria. La scelta di concentrare tutte le competenze in un solo ente, quale debba essere tale ente e quali le modalità con cui questo dovrebbe operare è squisitamente governativa. A tal proposito, i Carabinieri rappresentano un esempio di grande efficacia: l'Arma, infatti, mantiene una forte unità e una coesione di indirizzo pur essendo al servizio di diversi Ministeri.

Io sono tecnicamente contrario alla proliferazione delle centrali operative marittime il cui accorpamento, a mio avviso, dovrebbe essere uno dei primi *step* da compiere; ma sono tanti gli interventi che si potrebbero fare in questo settore. Nel caso delle Capitanerie, però, si fa riferimento anche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e si va dunque oltre le competenze che io mi sento di poter affrontare pubblicamente oggi. Ritengo, comunque, che i tempi siano maturi per procedere ad un riordino complessivo del settore.

Ho già risposto al senatore Mazzoni che chiedeva se la polizia dell'alto mare fosse prerogativa solo italiana o anche di altre marine, ma vorrei fare alcune precisazioni. La Marina militare italiana svolge il compito di polizia dell'alto mare innanzitutto in base alla Convenzione di Montego Bay, sottoscritta da molti Stati della comunità internazionale. Tale Convenzione regola una prassi navale molto antica secondo la quale le navi militari, di fatto, imponevano un uso legittimo del mare e, soprattutto, tutelavano la libertà di navigazione. Con tale Convenzione si è stabilito che una nave militare (e solo militare) di un Paese firmatario non commette atto di guerra se, trovandosi in acque internazionali, chiede alla nave di un altro Paese di salire a bordo (e lo fa) avendo il sospetto che questa svolga attività illecite (si tratta di un numero molto ridotto). Naturalmente, le variabili sono molteplici; ad esempio, se su una nave mercantile vengono trovate delle armi (i mercantili non possono trasportarle) potrebbe anche configurarsi il reato di pirateria; altro reato si commette se la nave viene trovata in possesso di armi, in presenza di un *embargo* nei confronti di un determinato Stato. In casi come questi, la Convenzione prevede il sequestro della nave ed il suo accompagnamento verso un porto nel quale poi si procede con le azioni successive che le varie fattispecie richiedono.

Nel caso dell'immigrazione clandestina, il procuratore Salvi, assumendo come base giuridica il diritto di visita sancito dalla Convenzione, equiparando il traffico dei migranti alla tratta degli schiavi (*human smuggling*) e considerando che tale reato produce effetti sul territorio nazionale, ha sviluppato un tipo di procedimento penale che ha potuto resistere alle tesi difensive degli scafisti. L'azione del procuratore Salvi ci ha permesso di disporre di un elemento ulteriore a sostegno dei nostri interventi.

Non tutte le marine militari hanno questa peculiarità e, soprattutto, non tutte possono avvalersi di un rapporto con il magistrato del tipo di

cui vi ho già riferito. Infatti, la differenza quasi esclusiva esistente tra la Marina militare italiana e le marine degli altri Stati non riguarda tanto i compiti di polizia dell'alto mare, in generale riconosciuti a tutte, quanto la particolarità che il comandante di una nave militare italiana è ufficiale di polizia giudiziaria a tutti gli effetti e questa prerogativa, che gli consente di operare sotto le direttive di un magistrato, gli conferisce una capacità e un'ampiezza di azione maggiori, rivelatesi estremamente attuali nelle condizioni in cui operiamo adesso.

Rispondendo alla senatrice Lo Moro, posso dire che la Marina considera molto semplici le operazioni che sta conducendo in questi mesi. Infatti, le attrezzature e le strumentazioni di cui disponiamo, sia delle navi che della catena di comando e di controllo, sono state studiate per condurre operazioni più complesse: basti pensare alla lotta antisommergibili. Inoltre, le attrezzature dei nostri elicotteri si rivelano estremamente utili e adatte al soccorso in mare; ad esempio, gli elicotteri dispongono del sistema di comunicazione *datalink* Link-11, che trasferisce continuamente e in tempo reale alle altre navi militari ed al centro di comando di Roma tutti i dati e le informazioni acquisiti dal pilota tramite sensori. Inoltre, i nostri elicotteri dispongono anche del sistema di guerra elettronica con il quale possono intercettare comunicazioni *radar* rimanendo in silenzio e sono equipaggiati con tecnologia FLIR (*forward looking infrared*) di grande portata: si tratta di torrette ottiche di grande capacità (televive diurne, a bassa intensità e infrarosse) progettate addirittura per la ricerca con periscopio. Con questo equipaggiamento, ad esempio, siamo riusciti a salvare un migrante che era finito sotto un mercantile, preso dalla sua scia: infatti, solo grazie all'utilizzo della torretta montata sui nostri elicotteri H101 abbiamo potuto scorgere nella notte la testa dell'uomo che emergeva dall'acqua; diversamente, il migrante sarebbe morto.

Questo risultato, però, si ottiene in modo per così dire gratuito, nel senso che i nostri piloti, essendo stati addestrati per anni ad operare con i visori NVG, ad effettuare il volo tattico, a praticare la caccia antisomala, a lanciare missili, considerano molto semplici le operazioni del tipo che vi ho prima descritto ed è questa una capacità che possiamo definire «di ricaduta». La Marina militare, cioè, contiene in sé tale capacità che non richiede una particolare crescita professionale. Pertanto, l'addestramento di un pilota finalizzato a fargli compiere solo questo tipo di azioni è molto impegnativo e costoso; sarebbe un lusso e, non a caso, gli Stati Uniti sono uno dei Paesi più estremi sotto questo profilo. Il nostro Paese, però, è l'Italia e la dualità della Forza armata è un *benefit* che sempre più il Paese sfrutterà in futuro, volenti o nolenti.

La questione degli accessi al Mediterraneo è fondamentale. Ricordo che durante il picco del fenomeno della pirateria, qualche anno fa, i mercantili sequestrati erano in media, costantemente, più di 30 e il rischio di sequestro da parte dei pirati era talmente alto che il traffico marittimo attraverso il canale di Suez diminuì del 16 per cento; a tale diminuzione corrispose un aumento del transito delle navi attraverso il capo di Buona Speranza: gli armatori, infatti, per pagare un premio assicurativo più

basso, preferivano che le proprie navi compissero la circumnavigazione dell'Africa piuttosto che attraversare il canale di Suez; preferivano cioè perdere otto e più giorni di navigazione e pagare per un consumo maggiore di carburante piuttosto che sottostare al rischio di un attacco dei pirati.

Per bloccare l'accesso al canale di Suez sarebbe sufficiente minare lo stretto di Bab el-Mandeb, operazione semplicissima che è possibile effettuare anche con un semplice peschereccio che rimorchia una mina, così come è stato fatto ai tempi della guerra Iran-Iraq, quando l'Iran, con sistemi di fortuna, minò estensivamente il Golfo Persico per impedire l'arrivo e la partenza delle petroliere irachene. Durante la guerra dello Yom Kippur fu minato proprio il canale di Suez e furono i cacciamine della Marina a sminarlo subito dopo.

Chiaramente, quindi, un'eventuale interruzione del passaggio attraverso il canale di Suez comporterebbe conseguenze pesanti su tutto il sistema portuale del Mediterraneo, inficiando soprattutto il traffico delle grandi navi portacontainer che sono ad alto pescaggio. Queste navi oggi possono utilizzare il porto di Gioia Tauro, uno dei pochi nel Mediterraneo ad avere un elevato pescaggio, ma di fronte ad un blocco del canale di Suez potrebbero utilizzare i porti del Marocco, usufruendo poi del servizio di navi a basso pescaggio, che si occuperebbero della distribuzione delle merci.

L'Italia, inoltre, dispone di due altri accessi fondamentali per l'Europa: il porto di Trieste sull'Adriatico, che serve l'area più o meno corrispondente all'ex impero austro-ungarico, quindi l'Europa centro-orientale, ed il porto di Genova con l'intero sistema portuale ligure, che serve l'area centro-occidentale dell'Europa. Faccio peraltro presente che l'indotto che si è sviluppato intorno alla portualità italiana è altissimo.

PRESIDENTE. Ammiraglio, quella di oggi è stata davvero un'audizione molto interessante e penso che i colleghi convengano con me.

La ringraziamo per la sua disponibilità. Qualora avessimo ancora bisogno di lei, non esiteremo a convocarla nuovamente.

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

I lavori terminano alle ore 13,05.