



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 18

COMMISSIONI CONGIUNTE

4^a (Difesa) del Senato della Repubblica

e

IV (Difesa) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DELL'AMMIRAGLIO DI DIVISIONE
ENRICO CREDENDINO, *OPERATION COMMANDER*
DELLA MISSIONE EUNAVFOR MED – OPERAZIONE SOPHIA

18^a seduta: giovedì 4 febbraio 2016

Presidenza del presidente della 4^a Commissione del Senato LATORRE

I N D I C E

Audizione dell'ammiraglio di divisione Enrico Credendino, *Operation Commander* della missione EUNAVFOR MED – Operazione SOPHIA

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 14 e <i>passim</i>	* CASTELLANO	Pag. 4
ARTINI (<i>Misto-AL-P</i>), <i>deputato</i>	17	* CREDENDINO	4, 16, 22
BATTISTA (<i>Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE</i>), <i>senatore</i>	18	* GUEGLIO	14
CASINI (<i>AP-(NCD-UDC)</i>), <i>deputato</i>	17		
* GASPARRI (<i>FI-PdL XVII</i>), <i>senatore</i>	19		
SANTANGELO (<i>M5S</i>), <i>senatore</i>	17		
VATTUONE (<i>PD</i>), <i>senatore</i>	21		

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

Segle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Segle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia – Il Popolo della Libertà – Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto- Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) – Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento del Senato e dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, l'ammiraglio di divisione Enrico Credendino, Operation Commander della missione EUNAVFOR MED – Operazione SOPHIA, il generale di divisione Rosario Castellano, capo reparto operazioni del Comando Operativo Interforze e il contrammiraglio Andrea Gueglio, Force Commander della missione EUNAVFOR MED – Operazione SOPHIA.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'ammiraglio di divisione Enrico Credendino, Operation Commander della missione EUNAVFOR MED – Operazione SOPHIA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ammiraglio di divisione Enrico Credendino, comandante dell'operazione EUNAVFOR MED – Operazione SOPHIA.

Sono presenti anche il generale di divisione Rosario Castellano, capo reparto operazioni del Comando Operativo Interforze, il generale Del Col, Vice capo di gabinetto del Ministero della difesa, il capitano di fregata Giuseppe Lai, aiutante di bandiera dell'ammiraglio Credendino. Nel corso dell'audizione ci collegheremo altresì in videoconferenza con la porta aerei Cavour (il contrammiraglio Andrea Gueglio, *Force Commander* della missione EUNAVFOR MED – Operazione Sophia, che si trova sulla portaerei Cavour).

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, della trasmissione radiofonica RAI, del canale satellitare, della *web-tv* del Senato e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Rendo altresì noto che la pubblicità della seduta odierna verrà assicurata anche attraverso la Resocontazione stenografica, che sarà resa disponibile in tempi rapidi. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Insieme al presidente Casini, porgo il mio benvenuto al Presidente e ai membri della Commissione difesa della Camera dei deputati, oggi ospiti in Senato.

Ringrazio molto l'ammiraglio Credendino per la disponibilità ed il tempo che ci sta dedicando. Stiamo svolgendo queste audizioni con l'intento di raccogliere tutti gli elementi sufficienti ad avere il quadro di uno scenario che consideriamo estremamente importante in un momento particolare come questo. Grazie alle audizioni fin qui svolte, abbiamo ac-

quisito importantissimi elementi di valutazione e riteniamo di grandissimo rilievo ed importanza anche quelli che acquisiremo nel corso di questo pomeriggio.

I lavori si svolgeranno secondo le modalità note. Dopo aver ascoltato l'ammiraglio Credendino, i colleghi ed i commissari presenti potranno porre quesiti. Cerchiamo di organizzare i lavori in maniera razionale per consentire a chi dovrà allontanarsi per altri impegni di poterlo fare in tempi ragionevoli.

Prima della relazione dell'ammiraglio Credendino, do la parola al generale Castellano per un intervento introduttivo.

CASTELLANO. Signori Presidenti, onorevoli senatori e deputati, EU-NAVFOR MED rappresenta una delle più significative missioni europee. Tale operazione ricolloca il Mediterraneo al centro della politica europea, verso la quale l'Italia svolge un ruolo chiave di fondamentale importanza.

L'operazione, ridenominata SOPHIA, rappresenta in sintesi lo sforzo dell'Unione europea volto all'interruzione del *network* delle reti criminali associate al traffico di migranti. La decisione di procedere con l'operazione è stata assunta il 18 maggio dell'anno scorso.

L'Italia partecipa alla missione con una consistente ed importante aliquota di uomini, mezzi, piattaforme navali, vettori della terza dimensione ed infrastrutture logistiche quali Sigonella, Augusta, eccetera. Questo impegno colloca l'Italia al primo posto tra i 22 Paesi partecipanti alla missione.

Con il permesso del Presidente, lascio ora la parola all'ammiraglio Credendino, che in questo momento rappresenta senza ombra di dubbio l'orgoglio nazionale.

PRESIDENTE. La ringrazio, generale Castellano.
Prego, ammiraglio Credendino, a lei la parola.

CREDENDINO. Signori Presidenti, onorevoli senatori e deputati, ringrazio per questa opportunità che mi consente di fare un punto di situazione sull'operazione, peraltro alla vigilia del mio intervento presso il Comitato politico e di sicurezza del prossimo 9 febbraio a Bruxelles, in occasione del quale presenterò i primi sei mesi dell'operazione con un accenno a quelle che potrebbero essere le opzioni per il futuro.

Sullo schermo potete vedere l'agenda. Come ricorderete, l'operazione Sophia nasce all'indomani della più grave tragedia occorsa nel Mediterraneo il 18 aprile 2015, quando un peschereccio è affondato a circa 50 miglia a Nord dalle coste libiche con 800 migranti a bordo. La Marina ha già recuperato 169 corpi. Questo gravissimo incidente ha dato una spinta all'Unione europea per compiere uno sforzo comune e promuovere iniziative concrete per evitare ulteriori perdite di vite nel Mediterraneo. Il 20 aprile si è tenuta la riunione straordinaria dei Ministri dell'interno e degli esteri dell'Unione europea, in occasione della quale è stato emanato l'*action plan* sulla migrazione.

L'Unione europea intende affrontare il problema della migrazione secondo la logica del cosiddetto *comprehension approach*.

La sequenza degli eventi delinea un'operazione nuova e anche abbastanza atipica, in quanto mescola una componente militare con una componente di polizia che però si attua con mezzi militari perché in questo momento l'area dove si svolge non consente di operare alle forze di polizia.

L'operazione avrebbe richiesto dai quattro ai sei mesi per essere lanciata, sia perché si tratta di un'operazione complessa, sia per la burocrazia, che richiede un certo numero di passaggi a Bruxelles per arrivare all'approvazione. Io ho invece ricevuto l'incarico il 18 maggio e dopo due settimane ho presentato l'OPLAN, un documento molto complesso ed articolato, composto di 700 pagine, ricevendo 250 commenti molto difficili. A Bruxelles è quindi iniziata una concertazione con tutti gli ambasciatori ed i Paesi membri che, nell'arco di una settimana, ha portato a trovare una sintesi tra 28 anime che sull'argomento erano molto diverse (c'erano i più interventisti, i meno interventisti e chi aveva altri interessi). Dico questo a dimostrazione della volontà politica dei Paesi membri dell'Unione europea di adottare azioni concrete per evitare ulteriori perdite di vite umane. Il lancio è stato deciso il 22 giugno e dopo soli cinque giorni la portaerei Cavour era già in mare. L'operazione è quindi stata pensata e lanciata veramente a tempo di *record*, con la missione di combattere i trafficanti di esseri umani nel Mediterraneo centro-meridionale.

Il soccorso non è parte del mandato, ma chiaramente è un obbligo internazionale: il soccorso è poi un obbligo morale e nessun marinaio lascia mai qualcuno in difficoltà in mare. Finora abbiamo salvato oltre 9.000 vite umane e continueremo a farlo. Chiaramente, se c'è un dubbio, la mia priorità è sempre quella del salvataggio delle vite umane in mare.

La denominazione dell'operazione prende spunto dal nome di una bambina – Sophia, appunto – nata su una fregata tedesca che ha un nome impronunciabile, ma il cui soprannome è Sophia. La mamma ha quindi chiamato la bambina Sophia per ringraziare l'equipaggio tedesco e la Germania. L'Alto rappresentante ha pensato che Sophia fosse il nome giusto perché è di speranza ad una vita nuova e l'aiuto che diamo alle persone è per trovare speranza e vita migliore.

Per quanto riguarda la catena di comando internazionale, l'Unione europea ha cinque comandi permanenti assegnati, di cui due attivi adesso, quello inglese, che comanda la missione antipirateria nell'Oceano indiano, e quello italiano, che comanda l'operazione SOPHIA.

Io rappresento il livello strategico militare; facendo un paragone con la NATO, il mio livello corrisponde a quello di Comando supremo delle potenze alleate in Europa (SHAPE). Alle mie dipendenze in mare c'è poi il comandante della forza aeronavale, l'ammiraglio Gueglio sulla portaerei Cavour (che vedete alle mie spalle), che comanda gli assetti e i mezzi in mare: navi, aerei, basi logistiche e quant'altro.

Oggi alla missione partecipano 22 Paesi membri e questo è un altro *record* di partecipazione europea; a breve se ne aggiungeranno altri due

(l'Austria e il Portogallo), quindi arriveremo a 24 dei 27 Paesi dell'Unione. La Danimarca non prende parte ad operazioni militari, ma la partecipazione di 24 Paesi su 27 rappresenta un impegno davvero molto importante. Il personale assegnato alla missione consta di 1.400 unità, di cui 700 sono italiane. Le navi che oggi sono in mare e che lavorano alle dipendenze dell'ammiraglio Gueglio sono la portaerei Cavour, una fregata spagnola, una corvetta slovena, due navi tedesche (una logistica e una fregata) e una nave inglese; inoltre vi sono aerei da pattugliamento marittimo e un sommergibile, che è fondamentale perché ci consente di avere ottime informazioni di *intelligence*, atteso che, non essendo visto, può stare vicino alle coste libiche.

Inizialmente l'operazione è stata pensata in quattro fasi, poi la seconda fase è stata a sua volta suddivisa in due sottofasi. Il passaggio da una fase all'altra richiede una decisione del livello politico; pertanto, quando ci sono le condizioni, io propongo al Comitato politico e di sicurezza di passare da una fase all'altra, dopodiché è il Consiglio affari esteri che stabilisce se è possibile farlo. Allo stesso modo, sono stato io a proporre le regole di ingaggio a Bruxelles, ma poi è stato il Consiglio ad emanarle; per fortuna erano esattamente come volevo che fossero e ciò è stato molto importante.

La prima fase serviva a mettere in mare la missione europea. Pensate che quando si attiva una missione di questo tipo, con navi che provengono da Paesi diversi che in molti casi (a parte l'Italia) non hanno mai svolto questo tipo di operazioni, occorre del tempo per amalgamarle, per farle lavorare insieme. Questa fase, dunque, è servita sia a costruire la forza che ad avere l'*intelligence* sul *modus operandi* dei trafficanti di esseri umani in alto mare. Abbiamo conseguito tale obiettivo in tempi piuttosto brevi, anche grazie all'esperienza accumulata dall'Italia nelle missioni marittime degli ultimi due anni (mi riferisco a Mare Nostrum e a Mare Sicuro); siamo quindi passati rapidamente a quella che è stata denominata «fase 2 alfa», nell'ambito della quale oggi effettuiamo le cosiddette *maritime security operations*, cioè operazioni di sicurezza marittima e di polizia d'alto mare in acque internazionali. La risoluzione dell'ONU n. 2240 ci dà una copertura internazionale. Probabilmente non sarebbe servita, ma in effetti per alcuni Paesi era necessaria per questioni interne; soprattutto, però, è stata molto utile perché ha dato una maggiore sicurezza nei confronti dell'Unione africana, della Lega Araba e dei Paesi del Nord Africa. La risoluzione, cioè, ha dato un riconoscimento internazionale che non era strettamente necessario.

Ci sarà poi quella che è stata denominata «fase 2 bravo», che in sostanza sarà la continuazione di ciò che facciamo oggi, ma all'interno delle acque territoriali libiche. In sostanza, dobbiamo intercettare gli scafisti, ispezionare le barche; se c'è evidenza, dobbiamo sequestrarle e dirottarle verso un porto che viene indicato dalla competente autorità giudiziaria. Se non è possibile fare questo, la barca deve essere affondata perché rappresenta un pericolo per la navigazione: nei protocolli contro l'inquinamento è prevista la causa di forza maggiore che noi applichiamo perché non si

può lasciare una barca di legno di 20 metri alla deriva in mezzo al Mediterraneo, che è un mare molto trafficato, dove rappresenterebbe un gravissimo rischio nei confronti di navigli minori, barche a vela, piccoli traghetti o per gli stessi pescherecci.

La fase 3 sarà la parte finale della missione e sarà quella in cui andremo a contrastare queste reti criminali sul territorio libico. L'area di operazione prevede una *joint operation area* (JOA), dove le navi possono transitare e dove ci sono basi logistiche e anche ospedali: ad esempio, l'ospedale di Catania, a breve ne avremo anche uno in Tunisia e uno in Egitto. L'area di operazione vera e propria, è quella dove le navi lavorano e dove si applicano le regole di ingaggio. È un'area che va dal confine tunisino fin quasi all'Egitto, quindi è molto ampia e trafficata. L'operazione SOPHIA a una sua area specifica, ma ci sono anche l'operazione italiana Mare Sicuro con la vigilanza pesca (quindi ci sono altre cinque o sei navi) e l'operazione Triton, che opera nella parte Nord della nostra area d'operazione e con cui abbiamo un accordo formale di cooperazione: infatti, a bordo ho ufficiali di collegamento di Frontex e viceversa. Poi vi sono le ONG: oggi *Médecins sans frontières* non c'è più, ma fino a poco tempo fa c'era una loro nave e una del *Migrant offshore aid station* (MOAS) che lavoravano vicino alle acque territoriali libiche. In più, ci sono alcuni Paesi che inviano le loro navi in maniera isolata, come l'Irlanda: è appena andata via, ma c'era una nave irlandese che faceva soccorso. Si tratta, quindi di un'area molto trafficata, dove è richiesto un importante coordinamento, che è facilitato tra le due maggiori operazioni perché i due ammiragli in mare sono italiani.

Passando brevemente al tema dei flussi migratori, va detto che sono essenzialmente tre: uno viene dall'Africa subsahariana, uno dal Corno d'Africa e uno dal Medioriente. I mediorientali adesso non riescono più a transitare in Egitto, perché negli ultimi mesi quel Paese è stato molto più efficace nel controllare le proprie frontiere e questo è uno dei motivi per cui è aumentato il flusso da Est, quindi la rotta balcanica. Tutti questi flussi arrivano in Libia perché, come ha detto il ministro Gentiloni, oggi abbiamo quasi una Somalia nel Mediterraneo: non c'è controllo del territorio, le reti criminali di qualunque tipo hanno vita facile e lo *smuggling* è un *business* molto importante; basti pensare che l'anno scorso il profitto di tale attività che è arrivato in Europa è stato di 4 bilioni di euro, quindi una cifra molto alta. Queste sono più o meno le rotte che vengono seguite. Nell'Africa subsahariana sono facilitati durante la prima parte del viaggio perché sono all'interno dell'Economic Community of West African States (ECOWAS), dove c'è libertà di circolazione, quindi ci sono delle vere proprie agenzie di viaggio che accompagnano i migranti ad Agadez in Niger, che è il primo punto di partenza per la tratta successiva; da Agadez vanno in Libia, nell'oasi di Sebha, o in Algeria e poi vanno sempre in Libia. L'oasi di Sebha è il primo punto di raccolta dei migranti in Libia in attesa della tratta successiva, che è quella che li porta in Tripolitania e poi via mare in Europa. Invece, per etiopi, eritrei e somali la cosa è già molto difficile dall'inizio perché vanno in Sudan, a Khartoum, da cui vanno

nella base di Al Kufra in Libia, ma fin dall'inizio devono transitare per un lungo tratto di deserto. È un viaggio che dura mesi, in cui muoiono moltissime persone che sono forse meno visibili di quelle che vediamo morire in mare perché probabilmente è più complicato avere visibilità, ma sono moltissime le persone che muoiono nel deserto. Vi è poi il flusso dei migranti provenienti dal Medioriente, che prima entravano via Il Cairo e transitavano lungo la costa orientale della Libia; adesso anche loro devono andare a Khartoum e da lì vanno verso la Libia. Il viaggio dura da sei fino a 18 mesi. Alcuni migranti hanno i soldi per l'intero viaggio, altri riescono a pagarlo fino ai porti di partenza, mentre una buona parte ha i soldi solo fino alla prima tratta, quindi fino alle oasi di Sebha e di al Kufra, dove si fermano e vengono usati come schiavi per alcuni mesi in attesa di poter ripartire.

In questo contesto, particolarmente difficile è la condizione femminile: l'anno scorso il 14 per cento dei migranti erano donne, che vengono usate veramente come schiave. Loro lo sanno, tanto che la maggior parte, prima di iniziare questo viaggio, prende la pillola perché sa che verrà abusata e che verosimilmente ciò succederà più di una volta durante il viaggio. Quando si fermano in queste oasi sono merce per i trafficanti di qualunque tipo, quindi quella femminile è veramente una condizione terribile.

Vi è poi il problema dei minori non accompagnati, che l'anno scorso hanno rappresentato l'8 per cento dei migranti, in partenza prevalentemente dall'Egitto e dall'Eritrea. Di metà di questi bambini arrivati in Europa si perdono le tracce: alcuni vengono avviati alla prostituzione minore, altri vengono venduti a chi procede alle adozioni in maniera illegale, qualcuno sembra che possa anche essere venduto alle reti che espuntano gli organi.

Quindi, il dato dell'8 per cento di traffico di bambini è per noi fonte di grande preoccupazione e oggi c'è una grande attenzione da parte dell'UNHCR e dell'Egitto, che è consapevole che la maggior parte dei bambini non accompagnati parte da quel Paese.

Passando ora al flusso migratorio, che ci riguarda più da vicino, i dati riportati sullo schermo riguardano la situazione nel 2015. Si può notare che la maggior parte dei migranti – parliamo di una quota pari all'83 per cento – ha scelto la rotta terrestre a Est, che dalla Turchia va ai Balcani. Il 16 per cento dei migranti ha invece scelto la rotta da Sud (i numeri assoluti sono sempre molto alti, in quanto 150.000 persone sono partite dalla Libia verso l'Italia). La rotta Sud è quella più pericolosa, anche se adesso secondo i *media* sembra sia la rotta balcanica quella dove si muore di più, nel piccolo tratto di mare che dalla Turchia va alle isole greche. La rotta più pericolosa è invece quella a Sud. L'anno scorso, partendo dalla Libia, sono morte quasi 3.000 persone, tutte in acque territoriali libiche. La maggior parte delle vittime è morta nelle prime 3, 4 miglia dalla costa libica perché quando il gommone si rovescia i libici non hanno le capacità di intervenire. Noi non siamo in grado di saperlo, perché nessuno ci avvisa; non possiamo lavorare nelle acque territoriali libiche a meno che non ci sia una chiamata di soccorso. In questi casi non c'è e,

quindi, quando il gommone si ribalta le persone annegano. Per questo motivo, sarebbe necessario avere una Guardia costiera ed una Marina libiche in grado di lavorare per evitare queste morti.

Quando l'operazione SOPHIA è stata lanciata nel giugno scorso il flusso era equamente distribuito tra Sud ed Est: il 50 per cento veniva da sud ed il restante da Est. La migrazione verso Est è dovuta a vari fattori. In primo luogo, il controllo dell'Egitto sulle proprie frontiere è oggi molto, ma molto più efficace. I mediorientali non sono quindi in grado di entrare in Egitto e venire in Libia e, anziché andare in Sudan ed iniziare questo viaggio terrificante, preferiscono prendere la rotta balcanica, che tutto sommato è la più sicura. Un'altra ragione è che la rotta Sud è molto più pericolosa: i migranti lo sanno e chi può sceglie la rotta terrestre. In terzo luogo, ci sono le forze navali che lavorano e, in particolare, l'operazione SOPHIA ha lo scopo di combattere i trafficanti di esseri umani e, quando è possibile, fermarli oggi in acque internazionali.

Concentrandoci sull'area dell'operazione, si osserva che le partenze da Sud avvengono prevalentemente dalla Tripolitania: il 91 per cento delle partenze avviene a Est-Ovest di Tripoli, dal confine tunisino fino a Misurata, mentre il 9 per cento è rappresentato dal flusso egiziano che, però, nelle ultime sei, sette settimane non abbiamo più avvertito. Quindi, di fatto, nelle ultime sei, sette settimane le partenze sono avvenute tutte ed esclusivamente dalla Tripolitania.

Il principale porto di partenza era, fino all'ottobre 2015, Zuwarah (quello più a Est); in seguito, davanti a Zuwarah si è verificato un naufragio con molti morti e la popolazione si è ribellata: 100, 200 persone hanno creato una specie di polizia civile che, in maniera autonoma, dà la caccia agli scafisti. Ciò ha fatto sì che oggi da Zuwarah non parta più nessuno. Chiaramente gli scafisti si sono redistribuiti nelle altre città, ma la vicenda indica che è possibile essere efficaci nella lotta ai trafficanti di essere umani se c'è la volontà.

Per quanto riguarda le imbarcazioni che vengono utilizzate dagli scafisti, fino a qualche settimana fa ad Est di Tripoli venivano usati essenzialmente gommoni. Si tratta di gommoni fatiscenti di fabbricazione cinese, che possono essere usati per un viaggio perché sono molto sottili e, quindi, mediamente affondano da soli dopo il primo viaggio. Sappiamo la strada che fanno: i gommoni vengono comprati in Cina e arrivano in Turchia; dalla Turchia vanno direttamente in Libia, oppure tramite Malta. Purtroppo non possiamo fermarli perché vengono comprati in maniera lecita. Se riuscissimo a stabilire che i gommoni finiscono in mano agli scafisti, ci potrebbe essere una risoluzione dell'ONU che pone un embargo selettivo su di essi. Ho parlato a New York di questo – riprenderò l'argomento in seguito – ma si tratta di una possibilità oggi remota. Un gommone costa circa 8.000 euro ed imbarca fino a 100 persone, con un guadagno netto pari a 75.000-80.000 euro.

La barca di legno è invece la più importante per gli scafisti perché imbarca più persone e, rispetto al gommone, può essere usata con condizioni meteo-marine molto più avverse, fino a mare forza 3 e 4. La barca

di legno costa tutto sommato poco ed il guadagno netto può arrivare a 400.000 euro. Questo è il motivo per cui gli scafisti, quando possono, preferiscono usare le barche di legno.

Come lavoravano gli scafisti prima che passassimo alla cosiddetta «fase 2 alfa» in alto mare? Mediamente gli scafisti si imbarcavano insieme ai migranti ed iniziavano il viaggio cercando di confondersi con loro per arrivare in Europa, oppure scortavano la barca dei migranti a bordo di una barca più piccola con 3, 4 persone armate di *kalashnikov* e, arrivati a circa 20 miglia fuori dalle acque territoriali, facevano la chiamata di soccorso e aspettavano che il soccorso fosse terminato per riprendere la barca di legno e riportarla in Libia.

In Libia non c'è legno e, quindi, le barche arrivano da fuori o vengono comprate dai pescatori. Oggi i pescatori non sono più molto inclini a vendere le loro barche agli scafisti, che quindi sono in numero limitato. Per questo motivo, gli scafisti cercano sempre di riprendere la barca. In passato abbiamo osservato più volte il reimpiego della stessa barca. In alcuni casi la barca galleggia, ma anche quando sta affondando gli scafisti la riportano in Libia e la aggiustano.

Da quando siamo passati alla cosiddetta «fase 2 alfa», questo non è più successo perché oggi li fermiamo. Se gli scafisti escono in acque internazionali, noi li fermiamo. Lavoriamo molto vicino alle 12 miglia dalla costa e quindi li abbiamo costretti a rimanere dentro le acque territoriali. Ciò fa sì che gli scafisti non siano più in grado di riprendere le barche di legno e, in effetti, nelle ultime sei settimane abbiamo notato l'uso di queste barche in due occasioni soltanto. Anche ad Ovest di Tripoli, dove prima venivano usate soltanto barche di legno, oggi si utilizzano i gommoni, che necessitano di condizioni migliori di tempo e il cui introito è inferiore e comunque più complicato da realizzare. Questo è uno degli effetti tangibili che oggi l'operazione SOPHIA sta producendo.

Una delle principali attività condotte direttamente da me, in qualità di comandante strategico-militare dell'operazione, è avere contatti con organizzazioni internazionali e regionali. In effetti, dal 18 maggio ad oggi ho speso il 70 per cento del mio tempo in giro per spiegare cosa è l'operazione SOPHIA, cosa si fa e cosa non si fa. Il primo giro di consultazioni con i Paesi nordafricani, la Lega araba e l'Unione africana è stato molto complicato perché gli interlocutori si sono lamentati del fatto che non erano stati coinvolti nelle discussioni europee che hanno portato al lancio dell'operazione SOPHIA. Inoltre, tutti mi hanno detto che ritenevano che l'avvio di tale operazione fosse un modo per ripetere l'esperienza in Libia del 2011 e una scusa per entrare in quel Paese e fare un blocco del Nord Africa. Ho spiegato loro cosa è l'operazione SOPHIA e qual è il suo scopo, dicendo altresì che noi vogliamo lavorare con loro e che li avrei tenuti costantemente nel *loop*. Nei mesi successivi ho fatto altri due giri che sono stati molto più positivi (mi riferisco soprattutto ai Paesi Nord africani, alla Lega araba e all'Unione africana). Durante l'Assemblea generale dell'ONU dello scorso dicembre a New York ho fatto due interventi e ho avuto un dibattito molto interessante ed utile con la Lega araba

e l'Unione africana, che mi ha consentito di spiegare cosa facciamo e di ascoltare le loro preoccupazioni, tenerli nel *loop* e coinvolgerli.

Parlavo della risoluzione dell'ONU che ci dà il riconoscimento internazionale. Quando è uscita io ero a colloquio con il segretario generale della Lega araba, El Arabi: è arrivata la notizia che era stata approvata la risoluzione dell'ONU, lui ha voluto leggerla e ha detto che oggi le cose sarebbero cambiate e che eravamo tutti più tranquilli. Ciò sta a significare l'importanza di tale risoluzione. Ho avuto diversi incontri al Dipartimento di Stato e al Pentagono con i principali comandanti militari in Africa e nell'Unione europea e devo dire che c'è un grande interesse degli Stati Uniti verso questa missione, c'è una grande volontà di supportarla, se non altro con lo scambio di *intelligence*. Purtroppo oggi ciò è reso molto difficile dal fatto che l'accordo di scambio informativo e militare tra Stati Uniti ed Europa esiste ma non è operativo. Intendo dire che io sto ricevendo molte informazioni dagli americani su ciò che avviene in Libia nella mia veste di italiano, in via bilaterale; purtroppo però non le posso usare perché non sono condivisibili all'interno del mio quartier generale (la mia cellula di *intelligence* è retta da un finlandese, il mio ufficiale di operazioni è uno spagnolo); quindi ho informazioni che non posso utilizzare per pianificare la missione. Da parte degli Stati Uniti e dell'Unione europea c'è l'intenzione di risolvere in tempi rapidi questo problema e speriamo che succeda.

Molto importanti sono stati gli incontri con le varie organizzazioni dell'ONU, in particolare con l'UNHCR e con l'UNICEF, che oggi addestrano gli equipaggi prima che vadano in area di operazioni, cioè fanno addestramenti di due giorni sui diritti umani, sul trattamento dei bambini, sul genere. Ciò è molto rassicurante verso i Paesi africani e arabi. Siamo in contatto con le principali ONG che lavorano nell'area, con cui abbiamo un buon rapporto, e con la NATO con cui, anche in questo caso per questioni di natura squisitamente politica, non possiamo collaborare.

Io e il comandante della componente marittima della NATO siamo stati autorizzati soltanto a una cosiddetta *deconfliction*, che è il livello più basso di coordinamento; pertanto i due comandanti in mare delle operazioni SOPHIA e Active Endeavour (l'operazione della NATO nel Mediterraneo) possono disporre solo di un canale in cui vi è scambio di informazioni, ma non più di questo. Spero che questa missione sia l'occasione per migliorare le relazioni tra NATO e Unione europea, che a livello militare sono ottime, ma a livello politico vengono bloccate da veti incrociati di Turchia, Grecia e Cipro.

Ho iniziato i primi contatti con i libici a Tunisi, dove c'è la delegazione dell'Unione europea per la Libia, che è presieduta dall'ambasciatrice Apostolova, quindi io sono stato due volte in Libia e ci tornerò spesso. Ho iniziato i primi contatti con i libici, con l'ambasciatore Kobler e il generale Serra, per vedere come affrontare le successive fasi dell'operazione e per la prima volta abbiamo organizzato un *meeting* nel Mediterraneo. Nell'Oceano indiano tre volte l'anno si svolge un incontro che si chiama SHADE (*Shared awareness and deconfliction*), dove si riuniscono tutti i

soggetti che si occupano di antipirateria; è presieduto dalle tre principali operazioni (NATO, Unione europea e quella multinazionale) per trattare le questioni connesse al contrasto della pirateria. Pertanto abbiamo riprodotto qui in Italia a Roma questo *meeting* che ha raccolto un'adesione eccezionale, perché hanno partecipato 39 organizzazioni e Paesi. È stato il primo, mentre il secondo sarà presieduto dalla Marina italiana e si terrà ad aprile a Roma. Tutto ciò però rientra nell'attività di *outreach*, che è essenziale per andare avanti con le operazioni.

Prima di passare la parola all'ammiraglio Gueglio, vorrei affrontare il tema delle prospettive future. Intanto l'operazione SOPHIA è parte dell'approccio globale dell'Unione europea sulla questione migratoria, che deve combatterne le cause nei Paesi di origine, mentre io mi limito più che altro a curare i sintomi; infatti, se il *comprehensive approach* non funziona nel suo insieme, SOPHIA non può produrre risultati concreti. È necessario risolvere il problema della Libia per stabilizzarla ed evitare di avere una seconda Somalia nel Mediterraneo, ma è necessario avere un interlocutore libico che ci inviti a fare le due fasi, cioè la «fase 2 bravo» nelle acque territoriali e la fase 3 sul territorio libico.

Le prospettive future sono intanto di continuare questa attività di colloqui internazionali anche per andare avanti e riuscire a ottenere la risoluzione dell'ONU. Non ho detto che un incontro molto importante è stato quello svolto con il rappresentante permanente russo a New York, quello del cartellino rosso per la futura risoluzione dell'ONU. L'ho incontrato due volte: il primo è stato un incontro molto duro, invece nel secondo a dicembre ci ha sostanzialmente dato il suo appoggio fintanto che resteremo in mare. Ritengo quindi che avremo l'appoggio russo per andare nelle acque territoriali. In ogni caso è stato un incontro molto più positivo del primo.

Passando ad esaminare gli aspetti legali, bisognerà consolidare ed ampliare il quadro giuridico che oggi ci consente di operare. Oggi noi applichiamo la legge del mare delle Nazioni Unite ed il protocollo di Palermo contro lo *smuggling* dell'emigrazione. Abbiamo due risoluzioni dell'ONU: una dedicata a SOPHIA e quella che ha riconosciuto (o che riconoscerà) il nuovo governo libico, in cui ci sono aperture nei confronti di SOPHIA. Abbiamo un'eccellente cooperazione con la Direzione nazionale antimafia (presso la cui sede mi trovo poco fa per andare avanti con questa cooperazione); inoltre abbiamo un *board* ufficiale di collegamento di Frontex, che sono dei consiglieri dei comandanti per i rapporti con le autorità giudiziarie.

Oggi tutte le persone che prendiamo in alto mare (migranti e scafisti) le consegniamo all'Italia (questa è stata la decisione presa dal Consiglio dell'Unione europea quando ha lanciato l'operazione), quindi lavoriamo con il Ministero dell'interno. L'Italia è l'unico Paese che ha accettato e che intende arrestare e mandare a giudizio gli scafisti e che applica in maniera piena il principio del non respingimento. Abbiamo un accordo di cooperazione con Frontex, con Eurojust e con Europol, che sono essenziali. Con loro stiamo costruendo il *puzzle* degli scafisti: abbiamo già al-

cuni nomi, alcune relazioni, alcune conoscenze sui flussi finanziari. Pertanto, questo tipo di cooperazione è dunque essenziale per andare avanti nel capire come funziona il fenomeno. Lo stesso è stato fatto nella missione antipirateria Atalanta, che in cinque anni è riuscita a costruire in maniera molto puntuale tutto il modello di *business* della pirateria in Somalia. Non potremo più applicarlo quando andremo a lavorare nelle acque territoriali libiche, perché lì saremo comunque in un territorio sovrano, quindi non potremo arrestare gli scafisti. Quello che potremo fare sarà soltanto rilasciarli se li troveremo. Chiaramente ciò non mi consente oggi di proporre il passaggio alla «fase 2 bravo», perché renderebbe inefficace l'operazione. Ci sono quattro possibili opzioni per risolvere questa *empasse*: la prima è avere un accordo di trasferimento tra l'Unione europea e la Libia, che mi consentirebbe di dare gli scafisti ai libici una volta arrestati. Questa strada è molto complicata perché in Libia le prigionie e il trattamento dei prigionieri non sono conformi ai diritti umani, ai nostri *standard*, quindi credo certamente che sia una strada in salita. So che l'Alto rappresentante per la politica estera non è d'accordo, ma anche molti Paesi membri si sono detti contrari a perseguire questa strada fin tanto che non ci sarà un sistema giudiziario funzionante, con un sistema carcerario efficace e che abbia gli *standard* previsti. Si può quindi trovare un accordo bilaterale tra un Paese membro e la Libia: ad esempio oggi l'Italia arresta gli scafisti in acque internazionali e, se avessimo la volontà di continuare a farlo anche nelle acque territoriali libiche, quella potrebbe essere una delle soluzioni; essa però richiede, a parte la volontà italiana di farlo, anche quella libica e oggi è difficile immaginare che un governo debole, come quello libico che sta nascendo, voglia cedere sovranità indebolendosi ulteriormente. Si può quindi attivare un modello come quello della missione antipirateria Atalanta, in cui i pirati vengono arrestati e consegnati a Stati terzi come Seychelles, Kenya, Mauritius. Anche in questo caso occorre la volontà libica di procedere a cessioni di sovranità, ma in questo caso è più semplice perché l'idea è comunque di lasciarli in un Paese nordafricano e l'Unione africana mi ha detto che questa strada è più percorribile rispetto ad altre soluzioni. L'opzione migliore, però, è che i libici abbiano loro la capacità di arrestare gli scafisti e quindi che abbiano una Marina e una Guardia costiera funzionanti, che possano quindi arrestare gli scafisti.

Questo ragionamento mi consente di allacciarmi alla terza delle prospettive future. Oggi c'è necessità di addestrare e di ricreare, oltre a tutte le istituzioni e alla polizia, anche la Marina e la Guardia costiera libiche. Oggi la Marina non esiste, c'è una minimale Guardia costiera militare, ma dispone di un rimorchiatore e di quattro gommoni, quindi può fare veramente molto poco. Vi è quindi una richiesta di procedere anche con questo addestramento. Peraltro, avere una Guardia costiera e una Marina efficaci e funzionanti è parte della *exit strategy* di SOPHIA, perché nel mandato iniziale si afferma chiaramente che io devo fare *l'handover* dell'operazione ai libici (quando i libici saranno pronti), quindi è chiaro che per fare *l'handover* serve qualcuno a cui farlo, che in questo caso non possono

essere altro che la Guardia costiera e la Marina. Chiaramente ci sono delle precondizioni per fare questo: serve un governo riconosciuto che inviti un'organizzazione internazionale a farlo e che selezioni il personale da addestrare. Io ritengo che tale addestramento potrebbe essere affidato a SOPHIA, perché noi siamo già in quell'area ed è inutile attivare una seconda missione con costi aggiuntivi. Abbiamo i mezzi per farlo. Questo ci consentirebbe di cominciare a lavorare con i libici in vista di condurre insieme a loro la terza fase della missione e superare anche l'*empasse* legale, perché noi potremmo essere invitati a lavorare nelle loro acque territoriali, facendo arrestare a loro gli scafisti. In questo modo, essendo i libici ad arrestare gli scafisti, la questione diventerebbe un problema interno libico. Questo è il contenuto della proposta che avanza il prossimo 9 febbraio al Comitato politico e di sicurezza. Vedremo poi il dibattito e se ci sarà la volontà politica di aggiungere questo compito alla missione SOPHIA. Oggi non è previsto, ma la sua previsione richiede, non già un cambio del mandato, ma semplicemente l'aggiunta di un incarico nuovo. Sarà poi necessario cooperare con le altre missioni internazionali in Libia che si stanno pianificando.

PRESIDENTE. La ringrazio, ammiraglio Credendino.

Do ora la parola al contrammiraglio Andrea Gueglio, *Force Commander* della missione EUNAVFOR MED – Operazione SOPHIA, a cui rivolgiamo un saluto chiedendogli di estenderlo a tutti i nostri soldati che sono con lui.

GUEGLIO. Signor Presidente, onorevoli senatori e deputati, vi ringrazio e ricambio il saluto a nome degli oltre 500 uomini e donne che sono in mare insieme a me a bordo della nave ammiraglia Cavour.

Vi fornirò con piacere un aggiornamento di livello tattico, cercando di centrare il mio intervento sul lavoro svolto fin dal lancio dell'operazione SOPHIA, con un *focus* particolare sull'attuale fase, che, come ha detto il comandante dell'operazione, è denominata «fase 2-alto mare». Come detto, l'operazione ha preso avvio oltre sette mesi fa ed ha visto un estensivo impiego degli assetti assegnati dagli Stati membri. Infatti, fin dai primissimi giorni i nostri aerei ed elicotteri hanno operato in attività giornaliere di sorveglianza lungo il limite delle acque territoriali libiche, a partire dalla mattina presto, fino a notte fonda. Abbiamo cercato di centrare le nostre azioni di sorveglianza esattamente nei momenti in cui sapevamo che gli *smuggler* stavano ponendo in essere le loro azioni in mare e abbiamo garantito un costante pattugliamento a carico delle unità navali che hanno permesso un'*operation* a tempo, ovvero un raggio di disponibilità in mare del 77 per cento, con una media di giorni in mare per ogni nave pari ad oltre 23 giorni al mese.

Grazie a tutta questa attività di presenza e sorveglianza abbiamo acquisito una precisa ed approfondita conoscenza del modo di operare in mare dei trafficanti e anche di come questo *modus operandi* si sia sviluppato ed evoluto dall'inizio dell'operazione, anche in conseguenza della no-

stra presenza in area. Infatti, sappiamo quali sono i sorgitori di partenza (alcuni li ha già richiamati il comandante dell'operazione), le tipologie di imbarcazioni che escono dai vari sorgitori e le tappe che vengono seguite in mare.

Come già detto, all'inizio dell'operazione abbiamo osservato l'uso di imbarcazioni in legno, assimilabili a piccoli pescherecci, che partivano principalmente dai porti ad Ovest di Tripoli (Sabratha e Zuwarah) e venivano generalmente scortate, anche ben oltre il limite delle acque territoriali, da piccole imbarcazioni. I trafficanti non avevano solo una funzione di scorta ed attivazione del meccanismo di soccorso ma, come ha accennato l'ammiraglio Credendino, essi cercavano anche di recuperare le imbarcazioni lasciate alla deriva.

Come detto, da Est di Tripoli (principalmente dal sorgitore di Garabulli, che per tutta l'epoca di Gheddafi è stata una zona turistica, con villaggi turistici che ora si prestano bene alla raccolta dei migranti più o meno in aree verdi) partivano invece essenzialmente i gommoni.

Negli ultimi tre mesi questo *standard* si è sostanzialmente evoluto e da due mesi a questa parte vediamo in mare soltanto gommoni sia ad Est, che ad Ovest di Tripoli, con partenze che talvolta non vengono nemmeno segnalate e quindi complicano non poco la nostra responsabilità di sorveglianza, ricerca, localizzazione, intervento e soccorso.

Ogni qualvolta le nostre unità sono state direttamente coinvolte in operazioni di salvataggio dei migranti abbiamo comunque potuto sfruttare questa attività di soccorso quale opportunità per incrementare le nostre conoscenze attraverso l'effettuazione di interviste dirette ai migranti che, una volta rifocillati e curati in caso di esigenze particolari, hanno avuto modo di parlare con i nostri interpreti, dandoci informazioni dettagliate sui movimenti da loro compiuti all'interno del continente africano e sulle dinamiche prima di prendere direttamente il mare.

Anche grazie a queste interviste abbiamo appreso che il *modus operandi* dei trafficanti si è radicalmente evoluto anche in conseguenza della nostra presenza e dell'incisività della nostra azione dall'inizio della fase 2. Di conseguenza, abbiamo rivisto e riadattato il nostro schema di impiego tattico dei mezzi al fine di mantenere il vantaggio operativo.

Il nostro obiettivo nell'attuale fase (che, come è stato detto, si svolge in alto mare) è quello di limitare la libertà di movimento dei trafficanti e perseverare nell'azione di deterrenza e nello smantellamento del loro schema di manovra, negando la capacità di acquisire la situazione tattica (cioè la conoscenza dei nostri movimenti e delle nostre posizioni), così rendendo inutilizzabili, in modo assolutamente sistematico, le imbarcazioni una volta che sono svuotate dai migranti, prevenendone ogni possibile reimpiego.

Guardando al futuro, in vista della prossima stagione primaverile, è sicuramente prevedibile un consistente aumento delle partenze di imbarcazioni dalle coste libiche. In tale prospettiva, massimo sarà il nostro sforzo nell'impiego degli assetti aerei, degli elicotteri e delle navi al fine di continuare a localizzare, intercettare e bloccare ogni movimento dei sospetti

trafficienti, rimanendo sempre pronti a portare immediato soccorso in caso di situazioni di emergenza, e quindi, di effettivo pericolo per la vita umana in mare.

Ho così terminato il mio breve intervento e anche io rimango a disposizione per eventuali domande da parte degli onorevoli senatori e deputati.

CREDENDINO. L'operazione SOPHIA ha anzitutto dato una dimostrazione dell'effettiva volontà dei Paesi membri di agire in maniera concreta nel contrastare le reti criminali.

Ricordo il lancio dell'operazione in un tempo veramente minimo, con la presenza di 24 Paesi membri, che a breve diventeranno 27. Si tratta, quindi, di un *record* per le operazioni europee. C'è stato un grande coinvolgimento di attori regionali ed internazionali e quindi oggi l'Unione africana, la Lega araba, i Paesi del Nord Africa e gli Stati Uniti conoscono molto bene l'operazione e in qualche modo la sostengono e supportano. Ricordo altresì che vi è l'intento di iniziare uno scambio informativo anche con Egitto, Tunisia ed Algeria. C'è un supporto che inizialmente non esisteva. Abbiamo un'idea chiara di come lavorano i trafficanti di esseri umani nei porti di partenza ed in mare e stiamo cominciando a costruire il modello di *business* anche a terra.

Facciamo parte della campagna strategica dell'Unione europea per dare messaggi che scoraggino i trafficanti di esseri umani a continuare. Ciò richiederà naturalmente tempi molto lunghi, ma l'effetto più importante che oggi produciamo è di deterrenza contro gli scafisti. Ad oggi gli scafisti non hanno più la libertà di manovra e movimento in alto mare che avevano prima dell'inizio della «fase 2 alfa» dell'operazione. Essi sono costretti a rimanere dentro le acque territoriali, stanno perdendo tutte le barche di legno e hanno difficoltà a lavorare. Fino ad oggi abbiamo proceduto ad arresti e collaborato all'arresto di 48 persone, neutralizzato 76 barche e salvato oltre 9.000 persone. Se non ci fossimo stati, la maggior parte di queste persone sarebbe comunque stata salvata da mercantili ed altre operazioni, ma quasi 2.000 persone sarebbero probabilmente morte perché le abbiamo salvate una volta che il gommone era già affondato e non c'era nessun altro a parte noi.

Abbiamo una capacità di scoperta avanzata unica oggi e siamo quindi in grado di intervenire quando vediamo che la situazione è tragica. Il problema di evitare morti nelle acque territoriali libiche si risolverà quando ci sarà una Marina libica in grado di lavorare.

Ho così concluso e ringrazio per l'attenzione che mi è stata riservata.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio Credendino ed il controammiraglio Gueglio per le relazioni.

Prima di dare la parola ai colleghi per la formulazione delle domande, invitandoli alla sinteticità a causa del poco tempo a disposizione, saluto il presidente Casini, che purtroppo ci deve lasciare per partecipare ai lavori di una concomitante Commissione.

CASINI (*AP-(NCD-UDC)*). Mi scuso con i nostri ospiti, ma a causa della convocazione delle Commissioni riunite giustizia e affari esteri devo allontanarmi.

PRESIDENTE. Procediamo con le domande dei commissari.

ARTINI (*Misto-AL-P*). Signor Presidente, l'ammiraglio ha già risposto ad alcune delle domande che intendevo porgli, tuttavia ho un quesito che riguarda la parte della missione dedicata al contrasto agli scafisti. Vorrei cioè sapere se, da quando è intervenuto il cambio di missione, è stata fatta una valutazione rispetto ai mezzi: se c'è stato un miglioramento dei mezzi o se la loro qualità è peggiorata, non solo con riferimento agli scafi, ma alla motorizzazione e ad altri aspetti. Vorrei sapere se ci sono delle variazioni significative, per comprendere che tipo di approccio vogliono adottare gli scafisti nel prossimo anno.

Mi interessa inoltre comprendere la fase successiva. Se dovessero scattare la fase 2 bravo e la fase 3, l'attuale dispositivo è sufficiente (non solo al livello italiano ma anche dell'Unione europea) a sostenere l'eventuale carico di controllo oppure occorre fare una rivalutazione anche sui dispositivi navali? Per quanto riguarda la fase 3 c'è già una valutazione rispetto all'eventuale operatività a livello terrestre e non solo sulla parte marittima, oppure è esclusivamente limitata a quest'ultima?

Infine, mi ha molto colpito il fatto che la fase autorizzativa è uno dei problemi maggiori che ha l'Europa nella definizione delle missioni internazionali. Gli articoli 44 e 46 del Trattato di Lisbona definiscono un quadro legale ben diverso rispetto quello di EUNAVFOR MED. Le chiedo quindi se era stata svolta una discussione circa l'autorizzazione attraverso quel tipo di copertura legale oppure se si è lavorato, come per la missione Atalanta, con un dispositivo già conosciuto e se c'è la volontà di dargli quel tipo di copertura.

SANTANGELO (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio i presenti e l'ammiraglio Credendino per la sua relazione molto interessante.

Il motivo di queste audizioni che stiamo svolgendo su tutte le missioni nelle quali l'Italia è impegnata è quello di cominciare a pensare ad un modello di difesa alternativo e anche sostenibile rispetto a quello che si è fatto negli anni precedenti. Entrando nel merito della missione, le dico subito qual è il dubbio che affligge me e tanti altri in Parlamento. Questa missione nasce per contrastare il traffico di essere umani, ma dal punto di vista delle azioni messe in atto probabilmente l'utilizzo della portaerei Cavour ci fa pensare ad una prova di muscoli nel Mediterraneo nei confronti dei Paesi del Sud. Visto che lei con dovizia di particolari ci ha esposto la parte relativa all'azione diplomatica, che è fondamentale per questo tipo di attività, mi chiedo se non sarebbe stato più efficace partire con operazioni reali di *intelligence* e diplomatiche molto più forti e più fitte, utilizzando l'approccio che l'Italia stessa ha nei confronti della Libia. Non crede che qualcosa andasse fatto in maniera diversa, in considera-

zione del fatto che questa missione nasce inizialmente con tre fasi? È chiaro che senza l'autorizzazione libica non si possa procedere alle altre fasi, quindi la missione andrà modificata rispetto al progetto iniziale e potrebbe anche essere monca, potrebbe cioè anche trasformarsi rispetto all'idea iniziale, considerando quello che sta avvenendo proprio in questi giorni sul territorio libico. Le chiedo quindi se lei ha già avuto indicazioni di natura diversa in questo senso.

In passato lei è stato anche comandante della missione Atalanta, quindi vorrei sapere che differenze ci sono rispetto a questa missione. Ritengo infatti che siano completamente diverse, anche se per certi aspetti vengono accostate.

Vi è poi un punto che mi ha lasciato davvero molto perplesso. Un dato eccezionale che contraddistingue l'Italia è quello di aver salvato un numero enorme di vite e sicuramente questo ci rende tutti orgogliosi per il lavoro che fate giornalmente. Tuttavia lei ha parlato del fatto di non poter più utilizzare dei mezzi navali in legno, che sono sicuramente più sicuri, e probabilmente ciò determina un problema maggiore per gli immigrati che si trovano a dover attraversare un tratto di mare con mezzi assolutamente non idonei (ammesso e non concesso che un peschereccio con 300 o 400 persone a bordo possa esserlo). Credo quindi che questo dato da lei descritto sia necessariamente negativo e debba far riflettere tutti.

Ritengo peraltro che la sua considerazione circa il fatto che non abbiamo contezza di ciò che accade entro le 12 miglia libiche (vista la nostra non presenza) debba far riflettere tutti quanti per trovare immediatamente soluzioni alternative che possano far assumere alla nostra azione un carattere più umanitario, anche con l'utilizzo di mezzi navali più adeguati rispetto alle navi militari come la portaerei Cavour.

Le darò copia delle domande per darle maggiori possibilità di rispondere anche in un secondo momento. La pregherei inoltre di aprirsi in questo sforzo che la Commissione sta facendo per cercare di portarci avanti e pensare a soluzioni alternative rispetto a quelle odierne.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, anche io mi associo ai ringraziamenti per l'eccellente lavoro che svolge la nostra Marina militare nelle operazioni di soccorso in mare. Lei ha iniziato il suo intervento dicendo che quella in corso è un'operazione di polizia svolta su mezzi militari, le chiedo quindi se avviene l'identificazione dei migranti, se sa darmi qualche informazione in più sulle procedure o se tali operazioni vengono rimandate alla fase in cui i migranti arrivano a terra. Vorrei inoltre qualche ulteriore dettaglio sulle regole di ingaggio, per sapere quali criticità sono emerse (se sono emerse) durante il corso delle operazioni, oppure se finora la missione è andata secondo le sue aspettative.

Lei ha accennato più volte all'istituzione di una cosiddetta Guardia costiera libica. Al riguardo ricordo che durante la presente legislatura abbiamo stanziato dei finanziamenti per la formazione della Guardia costiera

libica operata dal personale della Guardia di finanza, quindi abbiamo dato dei mezzi e c'è una formazione.

Non so se lei ne ha contezza, ma noi non abbiamo mai saputo se i mezzi sono stati dispersi o se il personale si è dedicato ad altro. Intendo dire che, anche rispetto a questa fase di addestramento in cui le nostre forze militari si distinguono in modo particolare, sarebbe interessante per noi capire che tempi ci potrebbero essere per la costituzione di una guardia costiera libica, visto che tale fase comporta del tempo. Vorrei conoscere la durata di questa missione.

Vorrei anche chiederle ulteriori informazioni circa il rapporto tra la Marina militare e la guardia costiera italiane, per sapere se in quest'operazione c'è personale della guardia costiera. Mi sembra che ci sia perché vedo che ci sono ancora dei soccorsi fatti in prima persona dalla guardia costiera italiana; vorrei quindi sapere se in queste operazioni siete voi ad appoggiarvi alla guardia costiera o se sono fatte autonomamente da loro. Mi chiedo come avvenga il coordinamento, visto che esiste una dipendenza funzionale della guardia costiera che non è legata al Ministero della difesa.

Infine, se non ho capito male, la fase 3 può iniziare solo una volta decise le modalità per l'eventuale arresto dei trafficanti. È corretto? In caso contrario, ci sarebbe il solo effetto della deterrenza in quanto i migranti sanno che questa operazione non può portare all'arresto.

La ringrazio per i chiarimenti che vorrà darmi.

GASPARRI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, a causa dei lavori di una concomitante Commissione bicamerale ho potuto ascoltare solo la seconda parte delle relazioni e mi scuso con gli auditi.

Ho sollecitato ed auspicato questa audizione, che avviene nell'ambito di una serie di incontri riguardanti le nostre missioni internazionali. Ovviamente esaminerò con particolare attenzione quanto ci è stato riferito, soprattutto con riferimento alla parte che non ho avuto modo di ascoltare.

Mi sia consentita una preliminare breve considerazione. Vorrei chiarire che il Gruppo di cui faccio parte apprezza moltissimo l'impegno della nostra Marina. Noi abbiamo sempre sostenuto tutte le missioni internazionali, sia quando siamo stati maggioranza, sia ora che siamo opposizione, distinguendo la nostra valutazione sui vari Governi dal voto di sostegno alle missioni internazionali, di cui condividiamo le finalità, e dal sostegno alle Forze armate, che da parte nostra è pieno.

Con riferimento alla missione in oggetto, abbiamo più volte presentato emendamenti ed ordini del giorno, rilevando che non vi è alcuna colpa da parte di coloro impegnati nella missione, i quali in fondo eseguono degli ordini e le decisioni che il Parlamento, a volte con la nostra critica, ha avallato. Non voglio che le mie parole vengano considerate una valutazione critica nei confronti di coloro che rischiano la vita in contesti complessi e a maggior ragione di coloro che si trovano in mezzo al mare. Nei confronti di queste persone noi nutriamo assoluto apprezzamento.

La mia valutazione è più rivolta alla politica e, quindi, a noi stessi. Pur non essendo questa la sede per compiere un approfondimento, va ri-

levato che la situazione libica si presenta ad oggi complicata, con un susseguirsi di Governi, a volte costituiti anche da 32 membri. Noi ci lamentiamo delle nostre fiducie e sfiducie, ma in Libia la situazione è molto più complicata. Non so più nemmeno cosa stia esattamente succedendo, perché mi pare che il Governo di 32 membri fu sfiduciato occorrendone uno più snello, ma Haftar non era d'accordo.

Si tratta di problemi che ricadono tutti su questa missione, la quale doveva avere tre fasi, la terza delle quali – è stato detto – prevede un intervento del Governo libico, che però non c'è. Per questo motivo, abbiamo chiesto e continuiamo a chiedere che si rifletta su questa missione perché missioni di tipo umanitario, sia nazionali che internazionali, sono state già varate (penso alle operazioni Mare Nostrum e poi Frontex).

Vorrei esprimere un'altra considerazione critica a nome del mio Gruppo. Per carità, il soccorso è un dovere, però il Governo Renzi ha finito quasi per alimentare l'attività degli scafisti, i quali sanno che c'è un soccorso e che ora è più facile riceverlo perché navi italiane e ed internazionali sono in mare. Sappiamo che gli scafisti ricevono dei soldi e abbiamo quantificato l'entità dei loro proventi nel solo 2015 in 6 miliardi.

Avevamo proposto che entro la fine dell'anno si compisse una verifica, ma siamo ora alla fine di gennaio. Qualche giorno fa c'era stata una speranza, in quanto anche io ho visto la foto dei 32 ministri libici, ma si vede che erano troppi. La situazione resta complicata e non so se il quadro internazionale comporterà interventi di altra natura. La situazione evolve e, prima o poi, ci sarà un'intesa operativa.

Siamo dubbiosi sul fatto che questa missione possa assolvere alla sua finalità per mancanza delle condizioni di base, che non dipendono né da voi, né da coloro che in questo momento si trovano in mare. Ci chiediamo se essa debba proseguire. Si potrà dire che il Governo fosse prossimo ad ottenere il risultato, che però non è stato realizzato.

La domanda che intendo porre è la seguente: quanta gente è stata trasportata? Mi pare che lei, ammiraglio Credendino, abbia parlato di 9.000 persone. Il soccorso e l'aspetto umanitario non mi sfuggono, però le sue navi dovrebbero combattere gli scafisti. Lei ci ha fornito degli elementi di analisi che approfondiremo per capire il risultato. Le navi si trovano in mare insieme ad altri natanti; lei ha detto che ci sarebbero state anche navi mercantili, ma noi utilizziamo dei mezzi militari e questa operazione è diversa dalle altre perché le varie fasi – la terza, soprattutto – dovevano, dovrebbero o dovranno (non so che verbo usare) contrastare gli scafisti. Rimaniamo molto dubbiosi sulle condizioni e, quindi, sull'utilità di proseguire una missione che potrebbe anche essere sospesa in attesa che si realizzino le condizioni di una terza fase, le quali non dipendono né da voi, né da noi. Si rischia l'eterogeneità dei fini, utilizzando cioè le navi per un altro scopo aggiungendole a quelle che svolgono altre operazioni umanitarie, che pure sono necessarie. Si vedano tutte le discussioni legate alle risorse finanziarie, alla Turchia, all'Italia, magari scontandoli dal *deficit*-PIL, e qui mi fermo. Seguono i casi di Svezia, che vuole rimandare indietro i clandestini, e dell'Inghilterra, che si rivolge all'Unione europea di-

cendo che rimarrà al suo interno a condizione che non venga obbligata ad utilizzare le risorse destinate al *welfare* per i migranti. Voi vi state muovendo in questo contesto.

Vi ringrazio per il vostro impegno. I dati ci serviranno a capire l'utilità politica della missione, che prescinde dall'impegno dei singoli. Spero che ciò sia chiarissimo e lo ribadisco. I nostri dubbi potrebbero anche rafforzarsi sulla base di questi dati e delle circostanze esterne (libiche, in particolare).

VATTUONE (PD). Signor Presidente, non me ne vorrà l'ammiraglio Credendino, ma vorrei rivolgere un saluto particolare al contrammiraglio Gueglio, con il quale condivido le radici essendo entrambi di Sestri Levante. Noi liguri siamo particolarmente orgogliosi del fatto che un nostro concittadino abbia conquistato una così importante posizione di comando in una missione che, a differenza di quanto appena detto, noi consideriamo, al di là delle esposizioni di oggi ed anche in relazione agli incontri che abbiamo avuto in precedenza, una missione di successo ed una risposta europea importante ad una richiesta italiana. Come è stato infatti detto, a questa missione aderiscono 24 dei 27 Paesi membri dell'Unione europea ed essa dà sicuramente una speranza, anche in vista della realizzazione di obiettivi futuri in sede europea.

Condividiamo – lo voglio testimoniare in questa sede – il dovere morale di salvataggio delle vite umane che la Marina ci pone di fronte e che riteniamo corretto anche sul piano politico, in quanto non rinunceremo mai a salvare delle vite umane qualora ve ne fosse la necessità. Su questo aspetto il nostro sostegno è pieno.

Ritengo che anche nell'ambito della fase che avete descritto siano stati esercitati degli effetti di deterrenza molto importanti, che vanno oltre lo scenario europeo. Ad ogni modo, non mi dilungo sul tema, che ho però ritenuto opportuno affrontare brevemente viste le considerazioni che sono state fatte prima del mio intervento.

Passo ora alla formulazione delle domande. Anche io sono incuriosito dal fatto che se entriamo nelle acque territoriali, per effetto delle normative attuali, non riusciamo ad arrestare gli scafisti (magari non abbiamo ben capito quali sono le condizioni per cui non si può procedere all'arresto).

È stato fatto un breve cenno ai meritevoli colloqui internazionali che sono stati fatti. Infatti, se stiamo raggiungendo risultati è anche grazie ai colloqui che state facendo con l'Unione africana ed altri soggetti.

Proprio due giorni fa si è svolto un incontro con l'ambasciatore russo e, a domanda diretta, sempre con la premessa del diritto internazionale e del fatto che non lo ritengono un loro problema, vi è stato un atteggiamento che mi è parso diverso. Infatti, l'ambasciatore avrebbe sottolineato l'approvazione della risoluzione ONU. Questo è importante perché la Russia fa parte del Consiglio di sicurezza. Le chiedo allora se può confermare che da parte della Russia c'è un'attenzione diversa rispetto al passato sulla missione e, in generale, sulla Libia.

CREDENDINO. Signor Presidente, la prima domanda fatta attiene alla qualità dei mezzi dopo i nostri interventi. Cosa succede se sottraiamo le barche di legno? In effetti, non c'è stato un cambio dei mezzi, in quanto si sta semplicemente perdendo la possibilità di usare quelli di legno. Quanto ai gommoni, sono rimasti quelli del passato. Sappiamo dove vengono costruiti i gommoni e i loro motori. Le barche di legno sono spesso fatiscenti e versano in condizioni peggiori dei gommoni. Infatti, i gommoni riescono a fare una tratta, mentre molte delle barche di legno sono in disfacimento e disuso ed affondano da sole. Alcune – mi riferisco a quelle vendute dai pescatori – sono un po' più resistenti, ma è chiaro che l'unico modo per evitare che le partenze continuino è sottrarre le imbarcazioni. In caso contrario, si continuerà a partire.

Possono usare gommoni solo quando il mare è calmo e non riescono a farlo se le sue condizioni superano il grado due, che comporta un'onda comunque molto bassa. Per queste ragioni sottrarre le imbarcazioni è necessario ed è utile per togliere materiale agli scafisti.

Per la «fase 2 bravo» noi avremo a disposizione molti più mezzi di quanti ne abbiamo oggi: oltre alla portaerei, sono previste nove fregate e una nave anfibia (che è pronta). Si tratta, quindi, di una forza molto più consistente, che aumenterà ulteriormente quando passeremo alla fase 3, in cui avremo forze speciali ed anfibe pronte in grado di intervenire sul territorio libico per fare quello che occorre. Oggi è piuttosto chiaro che la fase 3 andrà condotta insieme ai libici.

Il 50 per cento del PIL delle città della Tripolitania deriva dallo *smuggling*, quindi se vogliamo che la Libia ci inviti (che è la condizione necessaria per andare avanti) è indispensabile trovare qualcosa da dare in cambio e lavorare con loro, ma occorre la volontà libica perché questo fenomeno si interrompa. È per questo che noi, peraltro addestrando la marina e la guardia costiera, potremmo iniziare a conoscerci, lavorare insieme, fare *confidence building*, in vista di fare insieme a loro la fase 3, di cui dobbiamo ancora decidere con esattezza le modalità. La si potrebbe fare insieme o a supporto addirittura dei libici, questo lo stiamo ancora valutando. Certamente non è pensabile immaginare obiettivi puramente militari da bombardare, a parte alcune aree di stoccaggio dei gommoni. È per questo che tale attività va svolta insieme ai libici, perché tutti gli obiettivi sono *dual use*, cioè sono usati per la maggior parte dai pescatori, dal mondo civile, ma anche degli scafisti. Ricordo soltanto che nel 2009, quando Gheddafi decise di interrompere la migrazione dalla Libia, in una notte furono arrestati 500 scafisti e dal giorno dopo non ci furono più partenze finché Gheddafi non decise di rimandarci i migranti quale forma di ricatto; quindi, se c'è la volontà libica, questo fenomeno si interrompe, ma va fatto insieme a loro. Immagino peraltro che loro sappiano perfettamente chi sono i capi degli scafisti. Ci sono infatti tre diversi livelli: i capi sono libici, il secondo livello (quello operativo) è composto da libici, tunisini ed egiziani sul territorio, poi c'è la manovalanza, fatta di persone di livello un po' più basso provenienti dai Paesi dell'Africa subsahariana, dal Marocco e dalla Tunisia; sono quelle che vanno in mare e che a volte condividono la sorte dei mi-

granti in quanto muoiono anche loro quando ci sono i naufragi. Per queste ragioni tale fase va svolta insieme a loro.

I mezzi e le regole d'ingaggio sono esattamente quelle che io volevo. Anche a questo riguardo c'è stata una consistente attività di concertazione a Bruxelles con gli ambasciatori che ho incontrato tutti, uno per uno; sono andato a Parigi, a Berlino e a Londra e alla fine ho ottenuto le regole di ingaggio che servono a me e all'ammiraglio Gueglio in mare per essere in grado, da un lato, di tutelare il nostro equipaggio e, dall'altro, di agire. Sono regole di ingaggio robuste che consentono quindi di andare sulle barche degli scafisti, di fare ispezione, di sequestrarle, ma anche di rispondere ad eventuali azioni di qualunque altra natura. Soprattutto, quando andremo a lavorare nelle acque territoriali noi saremo in prima linea, cioè in un territorio che, tutto sommato, non si conosce totalmente, con una minaccia possibile. Chiunque in Libia ha un sistema da difesa aerea spalleggiabile (MANPAD), abbiamo visto che hanno affondato una nave egiziana con un'arma anticarro, quindi è chiaro che, andando avanti, i rischi e le minacce militari aumenteranno ed è per questo che per svolgere questo tipo di operazione serve una forza militare, che è sì di polizia, ma anche prettamente militare, con regole di ingaggio che consentano di tutelare i nostri equipaggi e che saranno ancora più forti quando andremo avanti nelle fasi successive.

Per quanto riguarda la prova di forza, intanto va detto che il Mediterraneo è una zona molto pericolosa, piena di rischi e di minacce che si riverberano direttamente sul nostro territorio e sull'Europa. Per questo è in atto l'operazione Mare Sicuro, che l'Italia ha avuto la lungimiranza di lanciare a marzo come missione di sicurezza marittima volta a tutelare i nostri interessi nell'area, cioè le piattaforme in mare, ma anche per avere una forza pronta. Oggi per la prima volta in assoluto abbiamo una forza navale con bandiera europea nel Mediterraneo, che peraltro è molto apprezzata dagli americani, perché consente loro di non dover intervenire. Pertanto, avere per la prima volta una forza europea significa avere uno strumento estremamente flessibile, che oggi ha questo mandato di caccia agli scafisti, ma che potenzialmente è in grado di fare qualunque attività in tutto lo spettro di missioni, quindi dal *low end* all'*high end*.

La portaerei è presente sin dall'inizio perché è stata indispensabile in quanto chi vuole avere la *leadership* della missione deve mettere a disposizione una nave grande, con grandi capacità di comando e di controllo. Il vantaggio della portaerei è l'imbarcazione dalle migliori capacità di comando e di controllo, indispensabili per comandare la forza e relazionarsi con tutte le altre missioni a cui ho fatto riferimento nell'area operazioni. Con me ho una centrale operativa (sono in contatto quotidiano con l'ammiraglio Gueglio) e sulla portaerei noi imbarchiamo il *Role 2*, senza il quale non si può fare questa missione. Quando passeremo alla «fase 2 bravo» avremo bisogno di un secondo *Role 2* (che probabilmente dovrà essere offerto da un altro Paese) perché ci potranno essere azioni cinetiche. Oggi sulla portaerei c'è il sistema di comando e controllo, un *Role 2*, la capacità di imbarcare uno *staff* che arriverà a 120 persone, che equivale all'equipag-

gio di una fregata (non entra in nessun'altra nave). La Garibaldi, per esempio, non ha il *Role 2*, riesce imbarcare lo *staff*, ha il sistema di comando e di controllo e in più la portaerei può imbarcare i velivoli AV-8B, che sono indispensabili ed essenziali per difendere la forza navale in maniera immediata, in quanto possono essere pronti in cinque minuti e in quel lasso di tempo, se c'è bisogno, sono anche sull'obiettivo; inoltre ha gli elicotteri che, insieme agli AV-8B, costituiscono un elemento essenziale di *intelligence*, di acquisizione di informazioni, insieme ai pochi pattugliatori aerei che abbiamo. La portaerei riunisce quindi quattro navi in una ed è per questo che abbiamo deciso di adoperarla. Da un altro lato ci ha consentito di assumere il comando delle operazioni maniera credibile, in quanto nessun altro aveva un simile tipo di nave; dall'altro ci ha consentito di avere una nave che dall'inizio ci ha consentito efficacemente di disporre di un apparato di *intelligence*, ma anche di un ospedale pronto (abbiamo fatto interventi a favore dei migranti grazie anche alla portaerei); è poi uno strumento flessibile, con bandiera europea, pronto ad essere usato per la prima volta dall'Unione europea nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda le differenze con la missione Atalanta, devo dire che per me quell'esperienza è stata essenziale, insieme alle precedenti. Essendo stato a capo delle operazioni di strategia marittima della Marina, ho parificato Mare Nostrum e Mare Sicuro, quindi questa esperienza mi è servita per accelerare il lancio dell'operazione e per costruirla. La differenza fondamentale è che la pirateria è un crimine internazionale, quindi tutti i Paesi che hanno aderito alla Convenzione sulla pirateria la riconoscono e nel loro ordinamento interno adottano le stesse misure: è per questo che i pirati possono essere arrestati a prescindere dalla loro nazionalità e non c'è bisogno, se si fa l'ispezione di bandiera, di avere il consenso del Paese di bandiera. Lo *smuggling* è invece un crimine transnazionale, quindi, perché gli scafisti possano essere arrestati, deve avere un impatto su un certo territorio e da ciò deriva il fatto che l'Italia arresta gli scafisti che hanno un collegamento diretto con il nostro territorio. Tuttavia, ciò non avviene per altri Paesi, quindi oggi ci sono Stati che possono arrestare gli scafisti in alto mare solo grazie alla risoluzione dell'ONU: ad esempio, il Regno Unito e la Germania non erano in grado di fare operazioni di *law enforcement*. Questa è la principale differenza ed è ciò che complica il quadro legale man mano che andiamo avanti con l'operazione, perché sia in acque territoriali che sul territorio libico oggi non c'è uno strumento legale che ci consente di arrestare gli scafisti, perché siamo su un territorio sovrano e possiamo arrestarli solo se c'è una cessione di sovranità da parte dei libici. Quindi loro devono accettare di consegnare queste persone, che poi verranno portate a giudizio in un altro Paese, e per questo occorre un accordo bilaterale tra i libici e l'Unione europea o un Paese terzo, altrimenti non c'è uno strumento legale. L'unico è avere un'operazione di guerra. Se ci fosse un'operazione di guerra, in quel caso si potrebbe fare; la nostra però non è una missione di guerra, ma una delle cosiddette operazioni di *peace keeping* delle Nazioni Unite e dell'Unione europea e ovviamente non siamo in guerra con la Libia. Come ho già detto, questa è

un'operazione di sicurezza marittima e nelle fasi successive, quando si andranno a distruggere insieme ai libici le infrastrutture logistiche usate dagli *smugglers*, serviranno mezzi militari che però siano anche in grado di proteggersi in maniera efficace quando si andrà a lavorare dentro le acque territoriali. Mi riferisco a mezzi militari che, così come fa la missione Atalanta, svolgono anche un'operazione di polizia, perché anche il contrasto alla pirateria è tutto sommato un'operazione di polizia in alto mare e non è un'operazione militare in senso stretto. Le marine servono a questo; in alto mare svolgono operazioni di polizia perché hanno gli strumenti per farle, atteso che nella maggior parte dei Paesi i comandanti delle navi sono ufficiali di polizia giudiziaria nell'espletamento delle proprie funzioni in alto mare.

Le sei motovedette della Guardia di finanza che dovevano essere consegnate nel 2011 esistono, sono nuove e si trovano a Biserta, in Tunisia, da cui dovevano poi essere portate in Libia. Tra l'altro la settimana scorsa abbiamo fatto una *survey* e risultano perfettamente efficienti.

Adesso occorre dare inizio all'attività di addestramento della Guardia costiera libica, che – lo ricordo – si compone di una Guardia costiera militare e di una civile. Quella militare lavora da 1 fino a 12 miglia dalla costa, mentre quella civile è più una polizia marittima di frontiera che lavora dentro i porti e che sarà addestrata nell'ambito della missione civile europea EUBAM o della UNSMIL. Noi ci occuperemo della parte militare se i Paesi membri così decideranno.

Il piano per l'addestramento della Guardia costiera e della Marina è già pronto – a noi militari piace molto fare i piani, ne abbiamo per ogni cosa – e prevede un pacchetto di 16 settimane da passare su una nave grande (tipo le navi San Giusto e Mistral) che possa imbarcare fino a 100 persone, tra cui alcuni *training team* ed interpreti. Possiamo iniziare questa attività di *training* in acque internazionali (la nave scuola lo consente), ossia già in questa fase. Questo è il valore aggiunto di poter procedere con l'operazione SOPHIA. Su questo sono stato fortemente appoggiato dalla Germania, un Paese le cui leggi prevedono un passaggio parlamentare per operare nelle acque territoriali di un altro Stato e per cui è complicato andare avanti. La Germania, ma anche il Regno Unito e molti altri Paesi sono dell'idea che, allorquando ci sarà un Governo che lo chiederà e selezionerà il personale da addestrare, spetterà a noi agire, iniziando a farlo in acque internazionali.

Quanto ai rapporti tra guardia costiera e Marina, io oggi ho il berretto europeo e, quindi, la domanda va rivolta alla Marina italiana. Come Comandante europeo, lavoro con la Guardia costiera italiana. Tutte le operazioni di soccorso vengono svolte sotto il coordinamento del Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo e, quindi, della guardia costiera italiana, con cui siamo costantemente in contatto. Nel mio *staff* sono presenti degli ufficiali della guardia costiera italiana: anch'essi hanno ovviamente il berretto europeo, ma – ripeto – appartengono alla Guardia costiera italiana. L'ammiraglio Gueglio è in contatto costante e quotidiano con la centrale operativa della guardia costiera per gestire insieme i soccorsi che – ri-

peto – ricadono tutti sotto il coordinamento della Guardia costiera italiana (in rarissimi casi di Malta, in quanto è sempre l'Italia a farsi carico).

Quanto alla durata, è previsto che la missione duri un anno a partire dalla data in cui ha conseguito la piena capacità operativa: il 27 luglio 2016 terminerà quindi il mandato annuale e spetterà ai Paesi membri decidere se rinnovarlo oppure no. Ricordo che la missione Atalanta era nata per durare un anno, mentre oggi è al settimo anno. Come Comandante dell'operazione, mi sembra difficile immaginare che un problema di proporzioni bibliche come questo possa essere risolto nel giro di un anno, ma chiaramente dipende dalla volontà politica dei Paesi membri. L'operazione è stata finora autorizzata a lavorare soltanto in acque internazionali e, quindi, il suo successo va misurato sulla base di quello che è stata autorizzata a fare. Ritengo che la deterrenza che oggi attuiamo e, quindi, l'impossibilità che gli scafisti hanno di lavorare in alto mare siano un successo tangibile e concreto. Nel momento in cui andremo via, gli scafisti torneranno a lavorare in alto mare: è un dato di fatto. Ancora una volta, spetterà ai Paesi membri decidere se vale la pena continuare oppure no.

Quanto al *pool factor*, cioè al fatto che, in qualche modo, noi contribuiamo ad attirare i migranti, faccio presente che ogni giorno nell'area circa 20-22 mercantili vanno e vengono dalla Libia e decine e decine di mercantili vi circolano. Pertanto, se non ci fossero le navi militari i migranti verrebbero comunque salvati da altre imbarcazioni, anche se noi probabilmente riusciamo a salvare qualcuno che altrimenti non ce la farebbe: delle 9.000 persone che abbiamo salvato, probabilmente 1.500-2.000 sarebbero morte se non fossimo stati presenti. I migranti sanno che saranno salvati da qualcuno, in particolare dai numerosi mercantili – sono tantissimi – che incrociano quelle acque tutti i giorni.

PRESIDENTE. Una serie di questioni sottese alle domande fatte hanno una rilevanza più politica e dovrebbero essere rivolte prevalentemente al Governo, a noi e a chi è protagonista di queste scelte.

Ammiraglio Credendino, credo che le precisazioni e gli elementi che ci ha fornito siano più che sufficienti per rendere chiaro il grandissimo e straordinario lavoro che state facendo, per il quale ringrazio lei ed anche il contrammiraglio Gueglio, cui anticipo che la nostra Commissione, come già fatto dai nostri colleghi della Camera dei deputati, si appresta a chiedere di poter inviare una delegazione per un incontro sulla nave Cavour.

Nel ringraziare gli intervenuti per il prezioso contributo offerto e la collaborazione, dichiaro conclusa l'audizione in titolo.

I lavori terminano alle ore 16.

