

**COMITATO PARLAMENTARE DI CONTROLLO
SULL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO DI SCHENGEN, DI
VIGILANZA SULL'ATTIVITÀ DI EUROPOL, DI CON-
TROLLO E VIGILANZA IN MATERIA DI IMMIGRAZIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

11.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MARZO 2004

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALBERTO DI LUCA

**COMITATO PARLAMENTARE DI CONTROLLO
SULL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO DI SCHENGEN, DI
VIGILANZA SULL'ATTIVITÀ DI EUROPOL, DI CON-
TROLLO E VIGILANZA IN MATERIA DI IMMIGRAZIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

11.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MARZO 2004

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALBERTO DI LUCA

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Di Luca Alberto, <i>Presidente</i>	3
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA GE- STIONE COMUNE DELLE FRONTIERE E SUL CONTRASTO ALL'IMMIGRAZIONE CLANDESTINA IN EUROPA	
Audizione dell'ispettore per i reparti di istru- zione della Guardia di finanza, generale Oswaldo Cucuzza:	
Di Luca Alberto, <i>Presidente</i>	3, 7, 8, 11
Bettamio Giampaolo (FI)	8
Cucuzza Oswaldo, <i>Ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza</i>	3, 8, 9, 11
Di Teodoro Andrea (FI)	9, 11
Magnalbò Luciano (AN)	7

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALBERTO DI LUCA

La seduta comincia alle ore 8,30.

(Il Comitato approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione dell'ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla gestione comune delle frontiere e sul contrasto all'immigrazione clandestina in Europa, l'audizione del generale Osvaldo Cucuzza, ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza.

Il Comitato ritiene che l'audizione odierna del generale Cucuzza — che ringrazio per la sollecitudine con la quale ha accettato il nostro invito — possa costituire l'occasione per acquisire elementi di conoscenza diretta su alcune tematiche sviluppate nel lavoro di ricerca sui traffici migratori illeciti nel Mediterraneo, realizzato dalla Scuola superiore delle economie e delle finanze e dal Centro studi di geopolitica economica sotto la sua direzione.

L'esigenza, diffusamente sentita nell'opinione pubblica, di non subire il feno-

meno dell'immigrazione clandestina, ma di cercare di controllarne le dinamiche per impedire — o almeno ostacolare — il protrarsi dei traffici illeciti attraverso il Mediterraneo, richiede l'adozione di procedure e tecnologie sempre più efficaci, valutando l'impatto sull'opinione pubblica in relazione ai possibili effetti non previsti sui clandestini che si trovano a bordo delle imbarcazioni.

Generale, alla luce degli studi condotti nell'ambito della ricerca da lei diretta, può dirci quale sono, ad oggi, le soluzioni, dal punto di vista tecnologico e diplomatico-politico? Il contrasto al fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare ha visto negli ultimi anni una sempre più efficace e costante cooperazione tra le forze armate e le forze di polizia impegnate in tale attività: quali sono, secondo lei, le linee di sviluppo ed i requisiti operativi che possono contribuire ad ottimizzare tale processo di armonizzazione?

Do la parola al generale Cucuzza per la relazione introduttiva, che, spero, risponda anche a queste domande iniziali.

OSVALDO CUCUZZA, *Ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza.* Signor presidente, desidero innanzitutto esprimere il mio ringraziamento per la convocazione che mi consente di esporre i risultati di una ricerca che ci ha visti impegnati a lungo.

Sono generale della Guardia di finanza, ispettore per i reparti di istruzione, ma oggi mi trovo in quest'aula nella veste di direttore della ricerca svolta e socio fondatore del Centro di geopolitica economica. Quindi, ciò che dirò non avrà nulla a che vedere con la politica ufficiale della Guardia di finanza, che, tra l'altro, non si discosta molto da quella seguita dalle altre forze di polizia

nel campo della repressione e della prevenzione dei traffici illeciti di esseri umani nel Mediterraneo.

La ricerca è stata effettuata per settori. Settore giuridico, politico-diplomatico, operativo e tecnologico; quest'ultimo è stato suddiviso in due parti: la parte dei sensori e delle comunicazioni e quella delle armi non letali.

La relazione finale di questa ricerca consta di quasi 500 pagine, dalle quali — con nostro grande dispiacere — ne sono state estrapolate due pagine e mezzo relative al famoso siluro intelligente. Si tratta di una tecnologia che l'Italia è in grado di realizzare, ma che non è mai entrata in funzione. Qualche giornalista ha pensato bene di parlarne per cercare di ricavarne uno *scoop*, noi però abbiamo precisato che questa tecnologia — che, comunque, dobbiamo conoscere e possedere — va analizzata senza, tra l'altro, dare per scontata la sua applicazione.

Inoltre, va fatta un'analisi costi-benefici perché un siluro intelligente costa un milione di euro, circa 2 miliardi della vecchia lire — secondo le ipotesi di lavoro derivanti da analisi americane — ed è utilizzabile per circa 100 missioni, ognuna delle quali costa 150 mila euro. Quindi, chiunque si può rendere conto che per giungere all'utilizzazione di questa tecnologia la minaccia deve essere gravissima. Inoltre, bloccare i motori delle cosiddette « carrette del mare » potrebbe compromettere la sicurezza dell'imbarcazione e, quindi, la vita dei poveri disgraziati che si trovano a bordo.

Da un lato vi è l'esigenza di tutelare la vita degli immigrati clandestini, dall'altro quella di conoscere questo tipo di tecnologia. A tutt'oggi bloccare l'immigrazione clandestina è pressoché impossibile, ma ciò non toglie che dobbiamo conoscere tecnologie che consentano, senza perdita di vite umane, di bloccare determinati fenomeni, anche terroristici.

Il giornalista che si è occupato della questione è stato querelato, non essendo concepibile che la gente sia male informata su un argomento così importante. Ripeto, è necessario fare un'analisi costi-

benefici prima di utilizzare tale tecnologia; vi sono infatti molti impedimenti all'uso di un siluro di quel tipo.

Un'arma non letale è quella che, paragonata alle armi tradizionali, consente di ridurre notevolmente le perdite: non più dell'1 per cento del totale.

Per quanto riguarda il raggio urticante — detto anche raggio della morte — bisogna dire che non è possibile impiegarlo indiscriminatamente; vanno fatti analisi, studi e sperimentazioni prima di poter parlare dell'utilizzo di queste tecnologie particolari.

In Italia è stata adottata la politica dell'accoglienza, nei limiti in cui si è in grado di garantire determinate condizioni di vita. Il dialogo tra l'Italia e gli altri paesi interessati è fondamentale, così come risulta indispensabile proseguire sulla linea degli accordi di riammissione.

Credo che l'accordo di riammissione sia la base fondamentale per sviluppare una politica che tenga conto delle esigenze economiche nostre e di quelle altrui e, nello stesso tempo, garantisca lo Stato italiano.

Sul piano operativo, ritengo che vadano superate le difficoltà legate alla ratifica da parte dell'Italia della convenzione di Palermo sul crimine transnazionale. L'Europa, se non fa attenzione, modificherà nel tempo le radici del suo diritto. Infatti, la sempre più marcata influenza di tipo anglosassone mal si concilia con il sistema giuridico italiano ed, in genere, con quello europeo. Ad esempio, la *conspiracy*, che è l'equivalente del reato di associazione a delinquere, negli Stati Uniti ed in Inghilterra, viene punita soltanto quando, con l'accordo, dia un esito delinquenziale; in Italia, invece, l'associazione a delinquere prescinde dai reati che ne conseguono ed è sufficiente solo l'accordo per commettere gli stessi. Questi aspetti, se indicati in una convenzione internazionale, creano senza dubbio notevoli problemi.

Analoghe problematiche si riscontrano nell'impiego della forza in alto mare. Non esiste infatti uno strumento internazionale che consenta di bloccare le navi battenti

bandiera di uno Stato estero, laddove non ci sia un accordo bilaterale o una convenzione internazionale comunemente accettata e sottoscritta da tutti i paesi interessati.

Non dobbiamo dimenticarci che l'Europa ha percepito l'immigrazione clandestina come un problema solo molto tardi; inizialmente ha ritenuto che attenesse solo all'Italia, in seguito lo ha riferito alle regioni meridionali europee, per accorgersi, infine, che interessava anche la Francia.

Bisogna sperare che la ratifica della convenzione di Palermo, inclusi i protocolli aggiuntivi per il traffico dei migranti, venga rapidamente approvata, e nei limiti in cui sia possibile venga adeguato il diritto interno alle norme internazionali sottoscritte. Dati i tempi di elaborazione, però, mi sembra evidente che vi siano problemi nella predisposizione dello schema di disegno di legge di ratifica.

Sul piano diplomatico e giuridico in genere, riteniamo che l'accordo di riammissione sia la politica più intelligente da svolgere. Ci sono ampie aperture, ad esempio, con la Tunisia, con Malta (dove addirittura si prevede la possibilità che loro uomini si imbarchino sui nostri mezzi e viceversa) ed anche con la Libia, soprattutto dopo gli ultimi sviluppi della politica di Gheddafi in campo internazionale (teniamo conto che la Libia, ove peraltro sono stati aumentati i controlli, è il paese dal quale giunge la maggior parte dei clandestini provenienti dagli Stati africani).

Abbiamo verificato, inoltre, l'utilità degli scambi di personale *in loco*. Dall'Egitto, ad esempio, d'intesa con le autorità locali, applicando le norme per la salvaguardia della vita umana in mare, è stato possibile respingere un gran numero di unità che trasportavano clandestini attraverso il Canale di Suez, ove è presente un nostro ufficiale superiore (ricordo che resta aperto un tratto della Siria, del Libano e della Turchia, e non dimentichiamoci della

situazione del Kurdistan turco, dove ci sono pressioni anche da parte dello Sri Lanka).

Risulta necessaria ed urgente un'attività di *intelligence* che si svolga all'estero e che consenta di venire a conoscenza delle forze in campo e dei « giochi » che possono determinarsi, in modo da prevedere gli sviluppi di attività illecite. Non c'è dubbio che quando i clandestini arrivano sul territorio, approfittano di situazioni già precostituite e favorite da organizzazioni nazionali o internazionali che operano in Italia (basta pensare agli albanesi, ai cinesi o ad alcune organizzazioni centro-africane, come i ghanesi).

Per la parte operativa, in passato, si è molto insistito sul disaccordo tra marina, Guardia di finanza e capitanerie di porto: voglio precisare che si tratta solo di leggende metropolitane che tanto piacciono ai nostri giornalisti. In effetti, localmente possono verificarsi contrasti tra uomini, ma non si tratta certo di contrasti tra istituzioni, che — voglio precisare — non ci sono mai stati. Per di più, quando è intervenuto, molto opportunamente, il decreto ministeriale che fissa competenze e modalità di coordinamento, costituendo finalmente un centro di raccolta unica delle informazioni diramate agli organi competenti, quello stesso accordo era già in atto tra i vertici delle amministrazioni; quindi, il capo della polizia, il comandante generale della Guardia di finanza e il comandante generale della capitaneria di porto e della guardia costiera erano già d'accordo sulle modalità di intervento. L'intemperanza di qualcuno non è certo un problema di carattere istituzionale, ma semmai disciplinare.

In questo momento, inoltre, stiamo portando avanti con le Capitanerie di porto un accordo che prevede una base comune informativa: si tratta di un progetto molto ambizioso, basato sul VTS (*Vessel traffic service*), già usato dalle stesse Capitanerie, anche se limitato ai pescherecci di oltre ventiquattro metri e alle navi mercantili che accettano di avere a bordo la *blue box*, una specie di scatola nera che,

a richiesta o in automatico, dà segnali che consentono di individuare esattamente ed in qualunque momento la collocazione delle navi.

Tengo a ribadire che non esiste competizione tra le istituzioni, essendo peraltro i nostri compiti fissati direttamente dalla legge. Siamo gelosissimi delle nostre competenze esclusive in campo economico e finanziario, così come lo sono le capitanerie delle loro attribuzioni sull'applicazione delle norme per il soccorso e la salvaguardia della vita in mare. Nella distinzione delle funzioni assegnate, non abbiamo problemi nell'interagire tra di noi e nel lavorare di concerto. La base di ragionamento comune è quella della conoscenza nel Mediterraneo dei traffici leciti, che, automaticamente, ci dà la possibilità, attraverso la ricognizione aerea e talvolta anche quella satellitare, di individuare lo svolgimento delle attività illecite.

Per la parte info-operativa, avendo, tra l'altro, il decreto interministeriale regolato le nostre competenze, c'è un'assoluta cooperazione con la marina militare. Come già il generale Debidda ha indicato alla Commissione, sono molte le segnalazioni che ci arrivano dal CISNAV, il comando della squadra navale, in seguito alle quali interveniamo immediatamente noi o la Capitaneria, se si tratta di segnalazioni di soccorso. D'altra parte, il decreto stabilisce che quando la Capitaneria di porto interviene per attività di soccorso nei confronti di navi che possono portare migranti, ha l'obbligo di comunicarlo alla Guardia di finanza.

I rapporti personali sono ottimi, il problema è un altro. Anche risolvendo, perlomeno sul piano teorico, la questione dell'immigrazione clandestina, sarà necessario comunque determinarne la durata; in questo senso la parte della ricerca centrata sulle questioni economiche fornisce elementi di riflessione. Gli studi realizzati dai professori Spinelli e Gronchi, entrambi ordinari dell'università La Sapienza di Roma, mostrano una tendenza di decremento della natalità nei paesi nordafricani più sviluppati, in particolare

in Algeria, Marocco e Tunisia, ma anche in Libia. Nel momento in cui il tasso di natalità dovesse decrescere drasticamente, come sembra avverrà nei prossimi dieci anni, il flusso migratorio dal nord Africa verso l'Europa potrebbe interrompersi. In tal caso la capacità recettiva, la predisposizione alla comprensione ed all'accoglienza dell'Europa non troverà riscontro nei paesi del nord Africa. Non intendo essere catastrofico (lavoriamo soprattutto su dati), ma esiste il rischio in prospettiva di avere conflitti interetnici ed interreligiosi: gli arabi non sono come gli europei ed i musulmani non sono come i cristiani.

Sul piano operativo affrontare la questione dell'immigrazione clandestina non esaurisce il problema. In un mondo globalizzato l'immigrazione è un aspetto della vita nel mondo: essa è sempre esistita ed è indice di un disagio, sia esso economico, politico o religioso. L'eliminazione del disagio non può essere affrontata, come spesso è avvenuto da parte dei paesi occidentali, pagando all'origine con la fornitura di aiuti, perché, come è stato dimostrato, gli aiuti sono finiti nelle mani sbagliate. Le premesse da creare sono altre, legate ad interventi economici più strutturati nell'ambito dei paesi da cui partono i flussi migratori.

Ripeto, risolto il problema dell'immigrazione rimarrà comunque quello della sicurezza delle frontiere. La guerra, diciamo giustamente, ora non esiste, ma abbiamo scoperto che il terrorismo internazionale è in grado di colpire profondamente nei paesi occidentali. Le nostre frontiere dovranno essere controllate con sistemi tecnologici di tipo diverso da quelli attualmente impiegati. Abbiamo già in uso i satelliti radar e nel sistema VTS vi sono aspetti interessanti di tecnologia avanzata, ma la soluzione futura porta a ciò che in gergo tecnico è definito il sistema dei sistemi. Il sistema Italia deve essere compreso nel sistema Europa e questo dovrà fornirsi di una sicurezza, per quanto possibile, completa oltre al monitoraggio continuo del Mediterraneo, che può essere svolto in vari modi. Alcuni hanno ipotizzato l'impiego di aeromobili senza guida

umana, ma bisogna chiedersi se in tempo di pace e in una zona che non è teatro di operazioni possa essere compatibile l'uso di questo mezzo con linee aeree di normale traffico internazionale. La soluzione è rappresentata, secondo me, soprattutto dall'uso dei satelliti. I satelliti radar subiscono poco le interferenze meteorologiche; i satelliti con visori ottici o termo ottici con infrarossi possono subire limitazioni, ma possono contribuire ad avere un quadro chiaro della situazione nel Mediterraneo.

Tutte le operazioni militari o di polizia tendono a muoversi nell'ottica di ciò che è tecnicamente definito *Network centric operations*, cioè operazioni basate su una rete di comando, controllo, osservazione e sorveglianza ed altro. Il centro di questo sistema nel Mediterraneo dovrebbe necessariamente essere situato in Italia, il paese più indicato ad averlo, anche se non saremmo in condizioni di garantire economicamente e finanziariamente l'acquisizione di sistemi di questo livello tecnologico. La soluzione, quindi, deve essere ipotizzata a livello europeo.

Si è pensato ad un'agenzia che permetta un controllo generalizzato delle frontiere: personalmente sono perplesso sullo strumento delle agenzie date le esperienze non sempre positive che ne sono derivate. Le agenzie tendono ad essere indipendenti, e talvolta è indispensabile che lo siano, ma la tutela della sovranità è compito esclusivo del Governo del paese interessato o del sistema di paesi integrati, come l'Unione europea.

Occorrerà probabilmente un intervento diretto, che per essere tale dovrà essere realizzato dai ministeri senza passare attraverso agenzie separate. Vedremo quale sviluppo vi sarà e quali saranno i limiti dell'indipendenza di questi organismi, ma è indubbio che si tratta di un problema europeo e non soltanto italiano perché si tratta di investire centinaia e centinaia di miliardi di euro e l'Italia ora non è in condizioni di sostenere questo sforzo economico. Abbiamo indicato le vie per giungervi. Questa attività (probabilmente il tempo ci darà ragione nel considerarla lo

sbocco futuro) è ad alto contenuto tecnologico con investimenti molto rilevanti. Garantire quanto meno la conoscenza delle minacce che vengono dal Mediterraneo è una scelta politica di livello europeo e servirà per la repressione dei traffici illeciti dei clandestini, della droga, delle armi ed anche per prevenire possibili minacce esterne, che non dobbiamo escludere a priori senza essere eccessivamente imprevedenti.

La ricerca, sul cui contenuto ho effettuato una panoramica generale e che si chiude con raccomandazioni analoghe a quelle ora esposte, non ha assolutamente alcuna pretesa di essere esaustiva e rimane aperta a qualsiasi contributo. Per alcune circostanze non è ancora stata presentata formalmente con un seminario che potrebbe consentire uno sviluppo più dettagliato delle argomentazioni condotte dai ricercatori. Essa è in parte datata risalendo al luglio 2003, ma non vi sono stati sviluppi diversi nel frattempo. Si continua ad operare nel campo degli accordi di riammissione ed il Ministero dell'interno si sta giustamente muovendo nel campo delle attività congiunte con forze di polizia di altri paesi, pattugliamento misto, marina militare, Guardia di finanza, guardia costiera, ognuno all'interno delle proprie competenze con scambi di unità navali. Se si arriverà a ciò, sarà un grosso passo in avanti anche sul piano operativo delle attività nel canale di Sicilia.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi per le domande che intendano porre al generale Cucuzza, che ringrazio per il suo intervento.

LUCIANO MAGNALBÒ. Ringrazio il generale Cucuzza e mi complimento per la pubblicazione che esamineremo con attenzione. Dal suo intervento emerge la particolare attenzione che deve essere rivolta al sistema informativo, il quale dovrebbe far capo a quello che lei ha definito il sistema dei sistemi, cioè il sistema italiano integrato con quello europeo per monitorare i movimenti del Mediterraneo.

Le chiedo, quale organizzazione esiste in Italia rispetto all'*intelligence* attuale? Da quale organo vengono coordinate queste attività? A chi riferiscono gli agenti che operano in questo settore? Esiste una tempestività nei collegamenti, tenuto conto che l'opera di *intelligence* va raccordata anche con l'attività svolta da Europol?

Desidero che lei risponda a queste mie domande perché qualche volta si è riscontrata una non perfetta connessione tra l'attività di *intelligence* ed il susseguente profilo operativo.

GIAMPAOLO BETTAMIO. Generale Cucuzza, la ringrazio per tutto ciò che ci ha riferito, soprattutto riguardo allo studio effettuato dal professor Gronchi sul problema dei flussi migratori. Se è vero che l'immigrazione costituisce sempre un indice di disagio sociale, è altrettanto vero che lo è anche la grande natalità: i due fenomeni sono strettamente connessi. Purtroppo, ci ostiniamo a promuovere conferenze in ambito ONU che non risolvono il problema perché si limitano a contrapporre i paesi sviluppati a quelli in via di sviluppo. Non si possono spendere miliardi di euro per aiutare ed agevolare le popolazioni in difficoltà, bisogna cercare di invertire questo tipo di logica investendo diversamente il denaro.

Non ho capito bene se la strategia italiana — relativamente alla Guardia di finanza — è collegata all'agire europeo. Vorrei perciò sapere se l'attività della Guardia di finanza in Italia è paragonabile all'attività svolta da paesi quali, ad esempio, la Francia, la Spagna, la Grecia e il Portogallo: vi è una strategia comune o un coordinamento di diverse strategie?

Dal punto di vista della Guardia di finanza, come funzionano gli accordi bilaterali conclusi con paesi come Algeria, Marocco e Tunisia, dai quali importiamo manodopera?

Premettendo che conosco bene la differenza tra Guardia di finanza e capitaneria di porto e che sono a conoscenza dell'operatività a Malta di una capitaneria di porto italiana, le chiedo se sia possibile immaginare un distaccamento generaliz-

zato delle nostre capitanerie nei paesi che ho citato in precedenza.

PRESIDENTE. Do la parola al generale Cucuzza per permettergli di rispondere immediatamente alle domande dei senatori Magnalbò e Bettamio, che tra pochi minuti debbono lasciarci per partecipare ai lavori del Senato. Successivamente, darò la parola all'onorevole Di Teodoro.

OSVALDO CUCUZZA, *Ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza.* Cercherò di essere breve e chiaro allo stesso tempo.

Per ciò che concerne l'*intelligence* si sa che, tendenzialmente, all'estero opera il SISMI. Tutte le notizie che ci arrivano vengono filtrate attraverso la centrale del Ministero dell'interno, la quale poi le dirama. Le notizie di carattere più generale sono di competenza di Europol; probabilmente — non ne sono sicuro perché non mi occupo di servizi segreti — vi saranno contatti diretti con i corrispondenti esteri per notizie che possono riguardare la Germania e concernenti, ad esempio, eventuali infiltrazioni dall'est europeo.

Circa lo sfruttamento delle informazioni, attraverso il sistema *Marlin* — che stiamo elaborando assieme alle capitanerie di porto — si dovrebbe conoscere in tempo reale la situazione su tutto il Mediterraneo.

È in atto un'operazione contro l'immigrazione clandestina che prevede l'intervento della marina militare oltre le 24 miglia marine. Se la marina militare si trova in difficoltà interviene a supporto la Guardia di finanza e in sott'ordine la capitaneria di porto. Vi è, quindi, un coordinamento che va al di là del mero dettato normativo e si basa sulla conoscenza personale dei vari operatori.

La Guardia di finanza, innanzitutto, è inquadrata nel sistema delineato dal decreto interministeriale ed è competenza del Ministero dell'interno passare la trattazione di determinate questioni ad Europol. I nostri rapporti con Europol riguardano prevalentemente la parte economico-finanziaria, è il Ministero dell'interno che si occupa della questione in oggetto.

Anche se vi sono collegamenti tra l'Italia e il resto d'Europa, debbo dire che non esiste un grande scambio informativo perché, purtroppo, i flussi principali arrivano da noi. Una volta qualcuno sostenne che il nostro paese non aveva bisogno di portaerei perché l'Italia stessa è una portaerei; sono d'accordo con questa definizione anche se nell'ambito del Mediterraneo il nostro paese è un facile punto d'approdo.

Il compito della Guardia di finanza consiste nel fermare il flusso di clandestini e assisterli quando ciò si rivela necessario, quindi la competenza circa la conclusione di accordi bilaterali è del Ministero dell'interno.

Per quanto riguarda la dislocazione di capitanerie di porto italiane all'estero, teniamo sempre presente che la presenza di forze armate in territorio straniero, in un modo o in un altro, è spesso vista come una riduzione di sovranità, quindi questo tipo di soluzione mi vede abbastanza scettico.

Ci sono accordi bilaterali in piedi, ma si può, per esempio, pensare anche attività intermedie, come lo scambio a bordo, senza creare strutture particolari. Con Malta, che è il punto di raccordo fondamentale dei traffici provenienti da tutto il centro Africa ed in particolare dalla Libia, si arriverà probabilmente ad avere un interscambio di uomini a bordo delle unità navali. Non ritengo possibile che, come qualcuno ha ipotizzato, vi siano due bandiere a bordo della stessa unità navale, essendo la bandiera « unità da guerra » quella dello Stato cui si appartiene. Non vi sono invece problemi e risulta utile, come è stato già sperimentato in Albania, che, in base ad accordi bilaterali, siano presenti a bordo funzionari di Stati diversi da quello cui l'unità navale appartiene. Nel Mediterraneo, i più presenti sono i tunisini, i quali da sempre hanno dedicato particolare attenzione alla pesca, e sono dotati di unità veloci e d'altura abbastanza agguerrite. Con la Libia, invece, incontriamo ancora difficoltà nell'applicazione di accordi a causa delle vecchie sanzioni che dovrebbero presto essere eliminate. Questi

paesi cercano quindi mezzi, essendo enormi i costi per investimenti di questo genere a causa della loro situazione economica.

Non avremmo nulla da dire se questi paesi fossero disposti a unirsi a noi in un unico centro. Ricordo l'esperienza, durata diversi anni, in Spagna, prima a Malaga, poi a Cartagena, dove era locato un centro di coordinamento internazionale per la lotta alla droga, presso il quale abbiamo operato senza alcun problema insieme al Portogallo, all'Inghilterra, alle isole del Canale ed alla Francia. Si tratta quindi di ipotesi che non escludo ma che, forse, dovrebbero coinvolgere paesi già integrati in ambito europeo.

ANDREA DI TEODORO. Sono rimasto affascinato, generale, dal suo richiamo ai siluri intelligenti, del quale confesso di non aver mai sentito parlare. Vorrei avere delucidazioni maggiori sul loro utilizzo, anche perché le loro possibilità di applicazione potrebbero risultare particolarmente stimolanti.

OSVALDO CUCUZZA, *Ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza*. Faccio presente che nella ricerca il siluro intelligente occupa, su un totale di 450 pagine, solo due pagine e mezzo. Questo per dimostrare l'importanza del problema.

Il siluro intelligente è un vettore subacqueo derivato da un siluro tradizionale, con la differenza che non ha una testa esplosiva ma contiene determinati artifici; è filo-guidato e può essere guidato da terra, quindi da un ambito portuale, da un aereo o da un elicottero. Le sue modalità operative si basano sul filo che dirige il siluro verso una sorgente di rumore, cioè verso il natante che sta scappando. È opportuno utilizzare questo siluro secondo la tattica che, in arte militare marittima, si definisce a T, ossia il mezzo-bersaglio si muove ortogonalmente alla direzione del siluro stesso oppure in senso opposto, in linea con la sua rotta. Giunto in vicinanza delle eliche, il siluro si attiva e lancia corde di

nylon molto resistenti che si attorcigliano intorno alle eliche in modo da bloccare la nave.

Noi per primi diciamo di fare attenzione all'impiego di questi siluri, perché l'equilibrio di molte carrette del mare si basa sul funzionamento dei motori e, quando su una barca, che può trasportare cinquanta persone, se ne caricano duecentocinquanta, è logico che l'equilibrio della stessa divenga assolutamente instabile. Per cui, se si bloccano i motori, che sono quelli che danno equilibrio all'andamento dello scafo, c'è il caso che lo scafo si cappotti e si provoca una tragedia, nel momento in cui invece si vogliono salvare vite umane.

La ricerca sui siluri intelligenti, terminata nel luglio scorso, durava da circa un anno. Si era ipotizzato di utilizzarli sugli scafisti provenienti dall'Albania, ma solo quando questi tornavano a destinazione, in quanto il gommone oceanico, che essi utilizzavano, era sicuro per due o tre persone a bordo. Questa è certamente l'ottica giusta dell'impiego di questi mezzi, ma pensiamo, ad esempio, anche al caso in cui arrivi in porto un barchino pieno di esplosivo. C'è infatti da aspettarsi di tutto, quando si giunge a buttare giù le torri gemelle dimostrando una capacità operativa estremamente raffinata. Non serve certo provocare morti ma è utile riuscire a bloccare lo scafista in modo da evitare che si commettano ancora atti criminali di tal genere.

A questa tecnologia, che riteniamo assolutamente utile, sono però state mosse alcune critiche, talvolta anche offensive nei confronti miei, del generale Jean e di tutti coloro che hanno partecipato alla ricerca su tali mezzi. Qualcuno ha sostenuto che avevamo tratto ispirazione da *Topolino*. Vorrei darvi lettura di una lettera inviata da Finmeccanica a noi e all'amministratore delegato della società che produce siluri in Italia. « Oggetto: sistema siluro non letale. A nome mio personale e del gruppo Finmeccanica, desidero esprimere, caro generale Jean, il più profondo rammarico e disappunto con cui abbiamo appreso della polemica che ha

coinvolto il rapporto elaborato dal centro studi di politica economica e dalla scuola superiore dell'economia e delle finanze. L'autorevolezza degli esperti coinvolti, nella ricerca di carattere istituzionale della stessa, meritava senza dubbio maggiore attenzione e una migliore accuratezza nell'informazione da parte di chi, pur legittimamente, » - e ben vengano le critiche - « ha voluto aprire un dibattito sui contenuti della ricerca stessa. Mi rammarica constatare come tale accuratezza sia del tutto mancata. In particolare, lungi dal poter bollare il riferimento ai siluri non letali come fantasioso o addirittura cartoonistico, mi preme informarla dell'esistenza di altri ed autorevoli studi sulla praticabilità dell'impiego di questo o di altri sistemi d'arma cosiddetti non letali. Nella fattispecie, un rapporto del 2003, curato dal *Committee for an assessment of non-lethal weapons science and technology*, dal titolo *An assessment of non-lethal weapons science and technology*, riporta più volte riferimenti espliciti sull'esistenza di programmi di ricerca, sviluppo e dimostrazione del sistema siluro non letale da parte della marina militare statunitense.

Il rapporto è reperibile nella sua integrità su Internet (ed è riportato in calce negli allegati alla ricerca). Pertanto sarebbe auspicabile che la nostra azienda esplori la tematica e preveda possibili attività di ricerca, sviluppo e dimostrazioni su tali sistemi.

Ho letto integralmente la lettera per dimostrare che questo sistema non può essere definito « cartoonistico ». Bisogna sempre distinguere lo *scoop* giornalistico da quanto si intende ottenere. Si tratta di una tecnologia che deve essere conosciuta e, possibilmente, acquisita. Il buon senso porterà al giusto impiego dello strumento, altrimenti sarebbe come dire che non bisognerebbe produrre siluri, perché procurano danni. Se siamo a tutti i costi per una visione pacifista, possiamo anche non utilizzare più siluri, ma in questo caso dovremmo « chiudere » la marina militare, e se non vorremo utilizzare più le armi, dovremo disarmare anche la polizia.

La conoscenza di una tecnologia rappresenta sempre un passo avanti per un sistema paese. Ciò non toglie che essa dovrà essere impiegata secondo i principi dell'ordinamento giuridico, ma soprattutto secondo lo spirito con cui è stato posto in essere l'ordinamento giuridico. L'Italia non è un paese guerrafondaio, dove la gente considera la vita umana priva di valore. Abbiamo portato un contributo di conoscenza di una tecnologia esistente nell'ambito delle armi non letali.

Siamo critici verso questa tipologia di armi. Esistono armi non letali che invalidano a tal punto che è preferibile essere uccisi. Abbiamo preso in considerazione anche un raggio urticante, di cui deve essere studiata l'intensità, il tasso di penetrazione nella pelle e gli effetti che potrebbe causare sugli occhi qualora fossero colpiti. L'invalidazione che tali strumenti possono determinare deve essere temporanea.

Fra le armi non letali una opera nel senso di rendere scivolosa la superficie della barca per provocare la caduta delle persone. Dobbiamo ricordare che alcuni gommoni usati per il traffico di clandestini viaggiano alla considerevole velocità di 50 nodi, cento chilometri sull'acqua. Le tecnologie non letali devono essere prese in considerazione con particolare cautela; dobbiamo comunque, prima, conoscerle.

Le persone che hanno partecipato alla ricerca nel settore tecnico sono i professori Caglioti, un esperto nel campo chimico, Pierantoni, che è anche docente nel progetto per i reattori nucleari a basso impatto in Italia, ed Apparo, esperto di armi non letali.

ANDREA DI TEODORO. Vorrei sapere se la tecnologia sia già stata adottata in qualche paese e, in caso affermativo, quali risultati abbia dato.

OSVALDO CUCUZZA, *Ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza*. In America dalla *Coast Guard*. Sappiamo che è in funzione ed anche che Finmeccanica sta lavorando alacremente con sperimentazioni.

PRESIDENTE. Non per difendere la categoria dei giornalisti, generale, ma capisco che si sia parlato di *scoop*. Probabilmente è il termine siluro che li ha attirati. Se si fosse parlato di sistema teleguidato blocca eliche, la ricerca non avrebbe certamente suscitato tanto scalpore. Lei, generale — e la ringraziamo di ciò —, ha ben chiarito che non si tratta di un siluro ma di un mezzo subacqueo finalizzato al raggiungimento di un bersaglio per bloccare le eliche e non per determinare i danni tipici provocati dai siluri.

OSVALDO CUCUZZA, *Ispettore per i reparti di istruzione della Guardia di finanza*. Nella denominazione è stata enfatizzata la forma del mezzo.

PRESIDENTE. La ringrazio, generale, per le informazioni fornite su alcune nuove tecnologie disponibili. Come lei ha giustamente detto, per fare delle scelte è necessario prima conoscere.

Secondo lei, il sistema teleguidato blocca eliche (preferisco definirlo così per evitare di alimentare possibili polemiche) non sarebbe adatto ad essere utilizzato nel contrasto all'immigrazione clandestina, perché bloccando i motori di un'imbarcazione carica di disperati potremmo determinare danni e perdite di vite umane, però potrebbe essere preso in considerazione contro eventuali attentati terroristici.

Ad una settimana di distanza dall'audizione del dottor Vigna, anche lei, generale, ha ricordato quanto già detto dal procuratore nazionale antimafia, cioè che all'interno del traffico dei clandestini si possono celare terroristi. È giusto mantenere uno stato di allarme che deve essere supportato con la conoscenza di quanto la tecnologia moderna rende disponibile.

Lei ha posto una domanda chiedendo se si ritenga interessante questo studio e se debba essere considerato datato. Personalmente rispondo negativamente alla seconda domanda. Forse potranno essere superati taluni dati in quanto relativi ad un determinato periodo, ma lo studio è particolarmente interessante ed affascinante, anche

perché ci conduce non soltanto a considerare l'immigrazione nella sua parte positiva (quando si afferma di far entrare nel nostro paese tutti coloro che devono giustamente essere accolti, purché abbiano un lavoro ed una casa), ma a ritenere necessaria la realizzazione del massimo sforzo possibile allo scopo di contrastare l'immigrazione clandestina. Gli immigrati clandestini possono essere costretti a commettere atti criminosi anche soltanto per sopravvivere. Lo studio non mostra soltanto i « soliti » aspetti politici della questione né quelli affascinanti della tecnologia, ma anche quelli umani e per questo merita grande attenzione.

La ringrazio ancora, generale Cucuzza, per la completezza del suo intervento e dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle 9,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

DOT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 22 marzo 2004.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

