

**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

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 25 NOVEMBRE 2003

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

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 25 NOVEMBRE 2003

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 del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammi- raglio Eugenio Sicurezza:	
Di Luca Alberto, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 11
Bedin Tino (Mar-DL-U)	6
Bettamio Giampaolo (FI)	7
Di Teodoro Andrea (FI)	7
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	7
Sicurezza Eugenio, <i>Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto</i>	3, 8

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALBERTO DI LUCA

La seduta comincia alle 14,10.

(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 del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammiraglio Eugenio Sicurezza.

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 comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammiraglio Eugenio Sicurezza, che è accompagnato dal capitano di vascello Giovanni Pettorino che ringrazio per la loro presenza e soprattutto per la rapidità con la quale hanno accettato il nostro invito.

Ai sensi delle disposizioni vigenti in materia di attività di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare, il coordinamento per gli interventi di soccorso è stato affidato, in via generale, al Corpo delle capitanerie di porto.

In assenza di esplicita richiesta di soccorso e/o di accertamento diretto, vor-

remmo sapere quali sono i parametri di riferimento per riconoscere lo stato di immediato e concreto pericolo e, quindi, per l'attivazione del vostro intervento.

Dopo lo sbarco delle persone soccorse nel porto più vicino, quali sono le attività svolte dal Corpo delle capitanerie di porto e quali le responsabilità e le modalità di coordinamento con le forze di polizia preposte al contrasto? Quali sono le modalità di intervento, i presupposti normativi e le responsabilità del Corpo delle capitanerie di porto al di fuori delle specifiche aree di competenza SAR individuate dal decreto del Presidente della Repubblica n. 662 del 1994, relativo all'esecuzione della Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979?

Inoltre, diversi paesi del Mediterraneo, dai quali provengono i maggiori flussi di immigrazione clandestina, non hanno ancora aderito alla Convenzione di Amburgo: quali sono state — se vi sono state — le iniziative del Corpo delle capitanerie di porto per la realizzazione di un'effettiva collaborazione con questi paesi al fine del coordinamento delle operazioni di soccorso in mare?

Infine, in che misura l'impegno sempre maggiore del Corpo delle capitanerie di porto, in termini di uomini, mezzi e risorse finanziarie, nello stretto di Sicilia incide sull'efficacia dell'attività SAR nel resto del territorio nazionale?

EUGENIO SICUREZZA, *Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto.* Rivolgo innanzitutto un saluto alla Commissione, che ringrazio per l'occasione che ci offre con l'odierna audizione. Noi, come capitanerie di porto, ci inseriamo nelle realtà istituzionali, previste dal

decreto interministeriale del 19 giugno 2003, per gestire il fenomeno dell'immigrazione clandestina.

Purtroppo, il termine « contrasto » in pratica non esiste, perché per le modalità con cui si svolge l'attività di immigrazione clandestina, in realtà, c'è poco da contrastare: si tratta quasi sempre di mezzi al limite della galleggiabilità, con caratteristiche di costruzione obsolete, ormai rovinate per la vetustà e la mancanza di manutenzione. Quindi, in sostanza, tutto si risolve in un'operazione di soccorso.

Ovviamente, non ci si limita al soccorso perché si tenta di capire se ci sono responsabilità (degli scafisti) o documentazioni in grado di dimostrare il porto di provenienza. Si cerca, insomma, di arrivare a delineare un quadro di eventuali responsabilità da parte di organizzazioni criminali o, al limite, anche da parte di altre entità che potrebbero avere interesse addirittura ad anticipare a queste masse di derelitti il prezzo del passaggio per spedirli in un'Europa che ha tanti pregi ma anche tanti difetti (per esempio, è troppo legata al terreno e non mostra sufficiente considerazione per i valori etici, religiosi e via dicendo).

Qualcuno, insomma, potrebbe avere interesse a far arrivare queste masse che poi, nel tempo, potrebbero costituire un supporto per eventuali interventi dall'interno dell'Unione europea.

Noi siamo stati — giustamente — inseriti in questo decreto perché, quando si va per mare, bisogna valorizzare tutte le forze esistenti. È inutile affermare che, da un lato, vi è il compito del « contrasto » in alto mare, svolto dalla marina militare e poi dalle forze di polizia (in particolare, dalla Guardia di finanza, la quale vanta il miglior dispositivo aeronavale e svolge le indagini di polizia giudiziaria) e, dall'altro, vi è poi la fase del soccorso, per cui interviene la capitaneria di porto o la Guardia costiera, perché questo è un tracciato teorico! Di fatto, il mare è talmente grande che non è detto che, in un certo momento, possano essere presenti elementi delle tre diverse componenti, ciascuna in grado di fare la propria parte.

Per questo motivo, giustamente, nel decreto ministeriale si riscontra una certa duttilità per la quale si afferma che, quando il mezzo di Stato è presente da solo e non ci sono né il tempo, né le condizioni meteorologiche per rimanere ad aspettare le altre componenti, è bene che ci si muova comunque, cercando di fare tutto ciò che è possibile (adempiendo, quindi, sia al dovere di soccorso, sia alla componente relativa all'indagine di polizia giudiziaria). Dico ciò sempre con l'idea che si debba restare, in premessa, responsabilmente nell'ambito dei limiti assegnati dalla legge alla struttura di cui sono modestamente a capo. La struttura tecnico-amministrativa e operativa di guardia costiera esiste cioè per espletare funzioni di polizia marittima (fatto meramente tecnico) nei confronti degli usi civili del mare.

Tuttavia, quale paese si può permettere il lusso di non tenere presente che, per mare, lungo le coste in particolare, ci sono circa 450 mezzi navali e una ventina tra aerei ed elicotteri che si possono utilizzare? Continuo a dire che dobbiamo cercare di fare un « sistema Italia » per cui, ogni volta che per mare noi, come Corpo delle capitanerie di porto, rileviamo qualcosa che non va, anche dal punto di vista esterno alle nostre competenze, facendo parte dell'apparato statale, riteniamo di dovere comunque vedere e constatare ciò che succede, raccogliendo elementi, per riferire poi prontamente alla magistratura e alle forze di polizia laddove necessario.

Penso di aver risposto alla prima domanda relativa al soccorso. Da quando è operativo il decreto interministeriale, noi ci siamo comportati in questa maniera: chi è arrivato prima, ha visto che tipo di situazione aveva davanti e ha operato conseguentemente (che si trattasse della Guardia di finanza o della Capitaneria di porto).

Talvolta, la direzione generale sull'immigrazione, diretta dal prefetto Pansa, ha pregato la capitaneria di porto, magari arrivata per prima, di attendere l'arrivo dell'unità della forza di polizia, in particolare della Guardia di finanza, per consentire un miglior riscontro di polizia

giudiziaria. Quindi, è stata portata avanti questa situazione di attesa, ma ad un certo punto è arrivato un avviso di burrasca e stava arrivando notte. Dopo un certo numero di ore il comandante della motovedetta della Capitaneria di porto ha giustamente chiesto di poter operare e lo abbiamo riferito alla direzione generale, che ci ha dato il via libera. Come vedete, c'è una sorta di intreccio trasversale tra queste tre istituzioni, che diventano quattro perché esiste il coordinamento della direzione generale, che si occupa dell'immigrazione clandestina.

Per quel che riguarda la seconda domanda, ossia la cooperazione con le forze di polizia, siamo ufficiali di polizia giudiziaria ai sensi del Codice della navigazione e quindi una prima indagine viene condotta da noi. Quando si arriva in porto, si fa il punto della situazione e si passa la questione alle forze dell'ordine per il risvolto relativo al controllo di frontiera e all'ordine pubblico, di competenza del Ministero dell'interno.

Per quel che riguarda la terza domanda, relativa a cosa facciamo al di fuori delle nostre aree SAR, l'area di competenza dell'Italia, ai sensi della Convenzione di Amburgo del 1979, è stata ben definita dal punto di vista internazionale. Essa ha una superficie di circa 500 mila chilometri quadrati e l'Italia si adopera perché non ci siano perdite di vite umane all'interno di questa superficie. Il responsabile politico è il ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il responsabile tecnico è il comandante generale della Capitaneria di porto e della guardia costiera.

Con un po' di fortuna possiamo dire che ce la caviamo abbastanza bene. Pensiamo ad esempio al caso della *Moby Magic*, che ha colpito uno scoglio al largo della Sardegna: sono state recuperate 165 persone con una certa facilità, facendo giungere subito sul posto un pattugliatore e delle motovedette piccole per fare la spola fra il traghetto e il pattugliatore.

Ci adoperiamo perché la nostra area SAR sia controllata e custodita. Possiamo dire che siamo i migliori nel Mediterraneo da questo punto di vista, come organiz-

zazione, ma non ci fermiamo a quest'area. Ogni volta che abbiamo segnalazioni all'esterno di quest'area, il *Maritime Rescue Coordination Center* di Roma, che è la nostra centrale operativa di Roma sud, si mette in contatto con il competente organismo dell'altro paese. Per fare un esempio, se parliamo dello stretto di Sicilia, la nostra centrale operativa chiama il corrispondente organo a Malta e segnala un incidente invitandoli ad intervenire perché di loro competenza. Dopodiché, se Malta è in difficoltà e se altre zone, come ad esempio Tolone, o il Pireo, hanno unità disponibili, esse intervengono.

La situazione che riguarda i paesi della costa meridionale del Mediterraneo è più delicata. Si tratta di paesi che si stanno avvicinando adesso ai concetti di ricerca e soccorso in mare e molti di essi hanno da poco tempo sottoscritto la Convenzione di Amburgo.

Bisogna portare avanti un discorso comune tra la centrale di Roma ed organismi analoghi nei vari paesi. È un nostro dovere informarli di determinate situazioni e, se essi non hanno mezzi adeguati, siamo disposti anche a dare il nostro supporto sul posto. Nel fare questo, però, dobbiamo ricordarci che si tratta di paesi che, pur avendo oggettive difficoltà organizzative ed economiche, sono abbastanza suscettibili, per cui dobbiamo adottare un certo garbo nei loro confronti.

Interveniamo anche al di fuori delle nostre aree SAR. Posso dire che, sistematicamente, nello stretto di Sicilia, a sud di Pantelleria e di Lampedusa, quando interveniamo, o interveniamo nell'area SAR maltese, oppure nelle non meglio precisate aree SAR tunisina e libica.

Per quel che riguarda l'iniziativa per la cooperazione con paesi terzi, lascerò un breve appunto, di circa sette pagine, nel quale è riportato tutto il lavoro che stiamo facendo, sotto la regia del Ministero degli esteri, per arrivare a coinvolgere i paesi che sono nostri confinanti di mare a risultati positivi nel campo della cura comune del mare, dell'attenzione comune alla salvaguardia delle vite umane in mare e della sicurezza nella navigazione.

Con la Conferenza di Ancona del 2000 abbiamo sottoscritto ben 14 accordi a contenuto marittimo in quell'area, con paesi come la Croazia, la Slovenia e l'Albania, la Serbia-Montenegro e la Grecia. Abbiamo studiato con la Slovenia e la Croazia un regime di separazione di rotte nel medio e alto Adriatico, per dare, in una zona interessata da forte traffico di petroliere, minori possibilità di abbordi in mare. Se si costringono le petroliere ad utilizzare determinate rotte si evitano contrasti o incroci pericolosi. Sono in corso negoziati con Malta, la Libia, l'Algeria e la Tunisia (e al riguardo penso che sia opportuno leggere nel dettaglio la mia relazione per vedere quali sono le iniziative che come struttura tecnica proponiamo al Ministero degli esteri).

L'ultima domanda riguarda l'incidenza dell'attività che portiamo avanti nell'area dello stretto di Sicilia sull'attività SAR nazionale. Siamo costretti a concentrare sulle isole minori della Sicilia unità che a turno vengono distolte da altre zone italiane. Abbiamo, sempre in quella zona, un'unità maggiore di una classe 900 di 52 metri di lunghezza, perché queste unità sono studiate appositamente per controllare i traffici marittimi in alto mare.

Siamo costretti inoltre a tenere di fatto a Lampedusa una squadriglia disomogenea, perché composta da unità di diverse classi (2000, da 25 metri, 200, da 18 metri, 2 classi 800 da 12 metri) per cercare di raggrupparle. Abbiamo formalizzato la nomina di un caposquadriglia della VII squadriglia, nella persona del tenente di vascello che è titolare dell'ufficio locale marittimo, il tenente Gnosi: essa è composta di unità che vengono allontanate a turno da altre località, quali Genova, Trieste ed Ancona, e vanno a lavorare per tre mesi nelle isole Pelagie. Quindi c'è effettivamente un condizionamento.

Gli interventi di assistenza e soccorso in mare realizzati nel corso del 2002 hanno riguardato circa 20.500 persone assistite e spesso salvate in mare, di cui 14.700 circa extra comunitari tratti in salvo nelle acque a sud della Sicilia e della Calabria. Per fortuna, sino ad oggi, siamo

riusciti a fronteggiare questa situazione senza grossi problemi in altre zone d'Italia, come quando alla vigilia di Ferragosto una barca di pesca turismo con 41 persone a bordo, che avevano abbondantemente mangiato e bevuto, ha avuto problemi di mantenimento a galla a 4 miglia al largo da Cesenatico con mare forza 4. Siamo stati fortunati a salvarli tutti nottetempo, grazie ad un lavoro congiunto di mezzi pubblici e privati.

L'impegno è elevato. Per questo motivo mi sto adoperando per conservare all'interno della tabella A del Ministero delle infrastrutture dei trasporti le risorse previste per la trasformazione di un quarto della forza del Corpo delle capitanerie di porto, circa 2.500 persone, da personale di leva a professionisti. Al termine del 2004 verrà posto termine al servizio di leva e, se non riusciremo a compiere questa trasformazione, non potremo portare avanti il programma di realizzazione del VTS (*vessel traffic service*), che consentirebbe di controllare il mare dalle stazioni di terra, vedere i « bersagli » come si muovono e verificare la regolarità della navigazione; avremmo anche difficoltà a riaprire i 107 uffici marittimi minori, di fatto chiusi, ed a far funzionare validamente l'intera struttura delle Capitanerie di porto. Chiedo quindi ai membri del Comitato di non distogliere, durante l'esame del disegno di legge finanziaria, quelle risorse che, in maniera fortunosa, sono riuscito a far sì che fossero assegnate nella tabella A del Ministero, per non ridurre il Corpo da 10.600 a 7.700 unità.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ammiraglio per il suo intervento. Do ora la parola ai colleghi per eventuali domande che intendono porre.

TINO BEDIN. In primo luogo ringrazio l'ammiraglio per l'ospitalità fornita a Lampedusa durante la visita del Comitato.

Circa quattro settimane fa ho letto il « grido d'allarme » lanciato da lei, comandante, relativamente al numero di addetti della guardia costiera nel caso di anticipata conclusione della leva: vorrei sapere

se le risorse siano sufficienti e se, soprattutto in relazione al tempo a disposizione, si riuscirà a formare il personale. A tal riguardo, un anno è sufficiente per creare professionisti della guardia costiera?

Inoltre, mi riallaccio ad un'affermazione fatta all'inizio dell'intervento, cioè che tra gli immigrati diretti in Europa potrebbe verificarsi un fenomeno di « invasione ideologica » pilotata. Non entro nel merito, anche se nella precedente audizione il rappresentante della Caritas italiana ha affermato che il 55 per cento degli immigrati è di religione cristiana. Comunque, il coordinamento delle forze da lei citate riguarda anche una funzione di *intelligence*? Inoltre, al di là dell'origine geografica, negli ultimi tempi gli uomini della guardia costiera hanno verificato cambiamenti nella « qualità » delle persone che giungono in Europa? Detto più chiaramente, l'intensificarsi della guerra in Iraq sta provocando un cambiamento anche nell'immigrazione?

GIORGIO PASETTO. Penso che il valore dell'audizione sia estremamente elevato per l'arricchimento del bagaglio di informazioni e notizie in possesso del Comitato e per questo la ringrazio sentitamente; apprezziamo lo sforzo delle Capitanerie e terremo presente quanto da lei detto per quanto riguarda le risorse finanziarie.

Mi sembra inevitabile che l'approccio delle Capitanerie sia inerente alla « filosofia del soccorso ». Ciò avviene in uno schema di « flessibilità » e in mare non si può fare altrimenti, dati i tempi ristretti necessari per i salvataggi.

Lei, ammiraglio, ha affermato che voi non realizzate azioni di contrasto all'immigrazione clandestina, mentre la marina militare è, in qualche modo, demandata a ciò e, quando è stato necessario (non formulo in questa sede giudizi di valore), lo ha fatto. Ritenete sufficiente il decreto interministeriale? Sulla base dell'esperienza realizzata, avete indicazioni aggiuntive da fornire?

Assumendo come dato che gran parte dell'immigrazione che vi riguarda avviene

via mare ed è concentrata su Lampedusa e Pantelleria, il punto più scoperto e nevralgico, e che il grosso delle forze è concentrato a Lampedusa per le caratteristiche dell'isola, l'unità presente a Lampedusa sovrintende anche agli sbarchi sulle coste di Pantelleria e su quelle siciliane?

L'indagine conoscitiva riguarda anche i problemi derivanti dall'ingresso nell'Unione europea di altri paesi, tra cui Malta. Che informazioni potete fornire su Malta? Lei, ammiraglio, ha fatto cenno a piccole imbarcazioni e alla scarsità di strutture in mare e il presidente ha giustamente posto l'attenzione sul fatto che ciò potrà facilitare l'immigrazione, quando questo paese sarà divenuto parte della Comunità europea.

GIAMPAOLO BETTAMIO. Avete nominato sette od otto volte Malta. Debbo complimentarmi con voi, perché so che a Malta avete inviato un capitano di prim'ordine e, quindi, sicuramente avremo un buon riscontro.

Pongo due domande.

Lei, ammiraglio Sicurezza, ha citato l'esempio di un'unità che si trova di fronte ad un'emergenza. Non toccherebbe a tale unità agire, ma le circostanze fanno sì che essa lanci l'allarme alla capitaneria di porto, la quale interpella un altro soggetto (non ho ben capito tale passaggio), ed infine arriva l'ordine di operare. Fra la richiesta e l'ordine di operare quanto tempo intercorre? Si può agire in tempi brevi o no?

La seconda domanda riguarda la guardia costiera europea. Come si profila, a vostro parere, l'organizzazione di tale coordinamento a livello di Unione europea, prospettato già qualche mese fa?

ANDREA DI TEODORO. Anch'io mi unisco ai ringraziamenti, sia per le interessanti notizie forniteci, sia per l'ospitalità ricevuta nell'isola di Lampedusa, quando ho partecipato alla missione del Comitato.

Vorrei porre due domande. La prima: nell'agenda della Presidenza di turno ita-

liana dell'Unione europea ritorna il tema della gestione comune europea delle frontiere, anche di quelle marine. Siamo pronti ad un orizzonte — ovviamente, di prospettiva, non immediato ma spero non troppo lontano — in cui vi siano un'intercambiabilità ed un'interoperabilità tra le diverse forze dei paesi membri, in modo da concorrere unitariamente alla difesa delle frontiere marittime dell'Unione? Ad esempio, immagino che, in futuro, unità della guardia costiera francese o spagnola operino al limite delle acque territoriali italiane e, viceversa, mezzi italiani operino al limite delle acque di frontiera spagnole o francesi.

La seconda domanda è relativa alla questione del contrasto in mare dell'immigrazione clandestina. So che vi sono limiti, dettati anche dal diritto internazionale; tuttavia, la possibilità del respingimento in mare può essere attuata operativamente — per ciò che vi riguarda — al limite delle acque territoriali dei paesi di provenienza, spingendo il pattugliamento oltre le acque internazionali (come, ad esempio, a tutta la fascia costiera dell'Africa del nord), in modo tale da bloccare, sin dall'inizio, il sorgere del fenomeno?

PRESIDENTE. Ammiraglio, giacché al vertice delle questioni si è collocata quella di Malta, mi permetterei di porre anch'io due brevi domande.

Lei è a conoscenza di iniziative che possano contribuire ad accelerare il processo di adesione alla Convenzione di Amburgo da parte di Malta?

Mi sembra, inoltre, che — lei, eventualmente, potrà darne conferma o smentita — siete stati richiesti per operazioni di SAR a centocinquanta miglia dalle nostre coste, in acque di prevista copertura SAR di Malta. Come mai si presenta tale area di debolezza maltese? Essa è dovuta a mezzi tecnici o si può ipotizzare una volontà politica?

Le do la parola per la replica.

EUGENIO SICUREZZA, Comandante generale del Corpo delle capitanerie di

porto. Inizio a rispondere dalle ultime domande.

Per quanto riguarda la SAR, noi effettuiamo ricerca e soccorso anche oltre la nostra zona di competenza, quando riceviamo segnalazioni di situazioni di emergenza e quando in zona non vi siano mezzi idonei a fornire soccorso.

Malta ha già aderito alla Convenzione di Amburgo del 1979 ed ha una sua zona SAR di competenza, che si sviluppa prevalentemente per parallelo, inserendosi in maniera compatta fra la Sicilia e l'Africa settentrionale. In tale zona, però, Malta non riesce ad operare sufficientemente.

Ultimamente, nell'ambito della cooperazione internazionale, si è avuta la presenza di istituzioni e di personale italiano a Malta. Come Corpo, nell'ambito di una struttura della difesa, abbiamo fornito un aiuto ai maltesi per realizzare una centrale di coordinamento del soccorso in mare. Vi è, comunque, una gran differenza tra un paese che inizia ad operare in tale settore e paesi che già hanno una grande tradizione nel medesimo ambito, quali la Grecia o l'Italia.

Malta, pertanto, non sempre dà utili risposte in tal senso, anche perché ha oggettivamente interesse a far scivolare i flussi di disperati verso sponde più settentrionali. Come, infatti, sostengono — leggendo i loro discorsi sopra le righe — i colleghi maltesi, anche quando si tratta di piccoli numeri (ad esempio, 150 o 300 persone) in relazione alla superficie ed alla popolazione dell'isola di Malta, sono pur sempre cifre significative.

Per quanto riguarda la domanda posta dall'onorevole Di Teodoro circa il respingimento in mare, noi, ogni tanto, siamo fortunati e troviamo cooperazione da analoghe forze dei paesi posti sull'altra sponda del Mediterraneo.

Ciò è avvenuto, di recente, con la Tunisia. Motovedette tunisine, su nostra segnalazione, hanno preso in consegna, in prossimità dei limiti delle loro acque territoriali, imbarcazioni con a bordo clandestini e le hanno condotte nei loro porti.

Dunque, ogni volta che possiamo raggiungere un risultato positivo in tal senso, senza mettere a repentaglio la vita delle persone, cerchiamo di ottenerlo.

Diverso è il caso del porsi a 12 miglia dalle acque territoriali di un altro paese per operare il respingimento. Si tratterebbe di un gesto molto male interpretato da qualsiasi altro paese. La Libia, per citare il caso di un paese abbastanza sensibile al problema, non accetterebbe mai una situazione del genere. Non si tratta perciò, di una strada percorribile, anche perché ci troveremmo a notevole distanza dalle acque metropolitane: poco meno di 200 miglia da Lampedusa, che è la propaggine più meridionale dell'Unione europea.

Per quanto riguarda la gestione comune delle frontiere nell'ambito dell'Unione europea, alcune attività possono nascere facilmente, poiché vi è un'omogeneità tra i diversi servizi ed istituzioni dell'Unione europea: ad esempio difesa, marina, forze di polizia ed amministrazioni dell'interno.

Quando ci si riferisce ad un settore come quello della guardia costiera, invece, non si riscontra omogeneità. Sono abbastanza omogenee la guardia costiera greca e quella italiana, ma tale Corpo non esiste, di fatto, in Francia. In Spagna le sue funzioni sono polverizzate tra quattro o cinque istituzioni diverse.

L'Italia ha una situazione particolare: vi è un Corpo che, in sinergia con tre diverse amministrazioni centrali — infrastrutture e trasporti, politiche agricole e forestali (per la pesca marittima) ed ambiente e tutela del territorio (per l'ambiente marino) — presenta una struttura unica lungo tutte le sue coste. Si tratta di circa 350 uffici marittimi che, come sportello unico del mare, coprono le competenze pubbliche statali in materia. In altri paesi, come detto, ciò non avviene.

Da colloqui avuti con la Vicepresidente della Commissione dell'Unione europea, nonché Commissario ai trasporti ed alle politiche energetiche, Loyola de Palacio, posso affermare che il nostro modello suscita interesse.

Il commissario Loyola de Palacio, oltre ad avermi promesso di venire a visitare la nostra centrale operativa, ha espresso apprezzamento per una struttura — la cui realizzazione auspica anche a livello europeo — pronta ad intervenire lungo la periferia marittima e in mare con un solo organismo per una pluralità di interventi (diporto nautico, pesca, tutela dell'ambiente marino, controllo del traffico marittimo, sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare). Quando si verifica un sinistro in mare, la nostra centrale operativa lo gestisce nella sua interezza, senza doversi confrontare con altre centrali, per un intero ventaglio di aspetti (inquinamento, salvaguardia delle merci, recupero della nave e così via).

Si tratta di misure tecnico-marittime che, in maniera unitaria, con priorità che il caso suggerisce, vengono adottate da una sola autorità con interventi coordinati. Quindi, non ritengo che nell'attuale fase europea, nel campo dell'autorità marittima e della sicurezza della navigazione, possa avvenire una gestione comune delle frontiere, anche perché la funzione di controllo non spetta a noi ma pertiene alla Polizia di Stato nell'ambito dell'amministrazione degli interni.

Quanto al tempo intercorrente tra segnalazione e intervento, sottolineo la costante prontezza dei nostri mezzi ad agire. Siamo estremamente attivi e disponiamo della migliore catena SAR del Mediterraneo: abbiamo in dotazione 90 unità inaffondabili che, seppur di piccole dimensioni (circa 12 metri), nel breve raggio sono in grado di intervenire entro le ventiquattr'ore. Nelle ore diurne l'intervento è addirittura immediato (si tratta di minuti), mentre il tempo impiegato è superiore nelle ore notturne. Siamo pronti ad uscire appena giunge la segnalazione; ovviamente, se questa si riferisce ad un episodio che avviene in alto mare, ad esempio a 100 miglia di distanza dalla costa, allora i tempi si dilateranno; quanto agli interventi, questi avverranno con il coordinamento del sotto centro di soccorso di Palermo, che chiederà al peschereccio di turno — o in ogni caso all'autore della

segnalazione —, in relazione alle situazioni di mare, di piantonare la zona, e di essere presente, in attesa del mezzo del quale si comunicherà la previsioni d'arrivo (l'ETA). Quindi, c'è una struttura che, nella sub-area di competenza per i fini SAR, dirama le indicazioni e coordina al meglio le iniziative, sempre con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare.

Venendo alla domanda, molto difficile, postami dall'onorevole Pasetto circa la sufficienza dell'intervento a livello interministeriale, rispondo che dovremmo preoccuparci, piuttosto, delle situazioni di diritto internazionale marittimo, a partire dalla Convenzione per la sicurezza della navigazione (SOLAS), e da quella sul diritto del mare (la Montego Bay, che individua i casi in cui ad una unità militare di un paese è consentito di intervenire su unità mercantili di altra bandiera in alto mare). Infine, coltiviamo la speranza della Convenzione di Palermo del 2000. Infatti, le stesse attività di contrasto in mare non possono prescindere dall'osservanza delle regole comuni del diritto internazionale. Quindi, fintanto che la Convenzione di Palermo non diventerà norma comune, essendo stata approvata da quel numero previsto di paesi della comunità internazionale, non potremo svolgere indagini su una nave in alto mare, come suggerisce l'*International maritime organization*, in una sua circolare (sollecitata da un'indicazione italiana della fine degli anni novanta), ai fini della sicurezza della navigazione.

Per agire, occorre, ripeto, una norma di diritto internazionale. Diversamente, al massimo, siamo nelle condizioni di poterci avvicinare e chiedere se i soggetti interessati abbisognino di aiuto ai fini della sicurezza della navigazione, ci è invece precluso di sindacare una nave di altra bandiera a proposito delle relative attività marittime. Certo, vi è stata un'evoluzione del diritto internazionale, per cui, se la nave è in condizione di offendere direttamente le comunità costiere del nostro paese, si pensi al caso di petroliere in perdita, ci è data legittimazione ad intervenire anche coattivamente per ridurre il pericolo. In ogni caso, questo potrà essere fatto solo dopo aver

salvaguardato la vita umana dell'equipaggio e informato il paese di bandiera. Adempiuto a ciò, potremo anche arrivare a bombardare o incendiare la nave per impedire che i prodotti inquinanti vengano a devastare le nostre coste, nel rispetto preliminare di alcune norme di condotta stabilite dal diritto internazionale.

Quanto alla questione del « soccorso e non contrasto », ciò che in questa sede può essere rilevato è che sostanzialmente, al di là delle declamazioni, finiamo massimamente per svolgere un'attività di soccorso. In ogni caso, le forze di polizia di cui disponiamo, molto capaci, espletano al meglio l'attività di ricerca, di indagine e individuazione delle responsabilità.

Il senatore Bedin parlava di attività di *intelligence* per capire chi e con quali intenzioni arriva (considerando lo spaccato dei diversi gruppi etnici che si avvicinano all'Italia) e comprendere se veramente vi è l'ipotesi di invasione ideologica pilotata. Non vi è dubbio, comunque, che la vera carta di contrasto all'immigrazione clandestina venga giocata su due campi, uno dei quali è, appunto, quello dell'*intelligence*, tesa a scoprire, a distanza, l'identità di chi si muove in mare e per quali motivi, avendo spesso presenza sul territorio di paesi terzi (Ucraina, Turchia o altri paesi dell'area africana e mediorientale).

L'altro importantissimo filone di contrasto è quello degli accordi internazionali tra i diversi paesi, che possono consentire a due Stati di accordarsi per portare avanti un programma di interesse comune, ottenendo, ad esempio che uno di essi non faccia transitare da un proprio canale evidenti carrette del mare stracariche di clandestini. Non sta a me parlare del problema — che pure ho sfiorato precedentemente — sulla natura ideologica del fenomeno in esame, non essendo di mia competenza parlarne. Un fatto è certo: da tutte le analisi viene fuori che, per transitare dalla Somalia o dal Kurdistan verso l'Italia, attraverso il Mediterraneo, ciascuno dei clandestini paga il viaggio con una quantità di denaro pari ad almeno dieci volte il reddito pro capite dei loro paesi di origine.

Mi sembra poco probabile che così tante persone — le quali, nella maggior parte dei casi, quando raggiungono le nostre coste, sono al limite della disperazione e della sopravvivenza — riescano autonomamente, con loro risorse, nel paese di origine, a mettere insieme tali cifre. Al riguardo, ricordo come, quando ero piccolo, durante la guerra, la mia famiglia, me compreso, emigrasse, da Casino fino a raggiungere la Calabria, senza poter disporre di tali somme. Si trattava di un'immigrazione senza copertura economica: procedevamo allo sbaraglio. Ed eravamo una normale famiglia italiana, con ancora qualcosa su cui contare; ma questi vengono proprio dalla disperazione (mi riferisco, in particolare, ai somali).

Venendo all'ultima domanda del senatore Bedin egli, giustamente rappresentata la necessità di trasformare la leva obbligatoria in professionale e fa presente le esigenze della formazione per la quale, invero, va programmata una durata media, e non breve; analogamente deve dirsi dell'acquisizione del personale, che non può avvenire tutta nello stesso tempo, in una struttura piramidale e gerarchizzata come la nostra. Essa deve, invece, necessariamente essere scaglionata in un numero limitato ma accettabile di anni, evitando di creare una classe di operatori che invecchi tutta insieme. Soprattutto, la formazione non si ottiene in meno di due o tre anni; torno perciò a rivolgere la mia raccomandazione al Parlamento affinché vengano stanziati, con la legge finanziaria per il 2004, in Tabella A (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), le necessarie risorse.

PRESIDENTE. Comandante, sono rimasto alquanto impressionato da quanto ci ha riferito a proposito dell'interesse che Malta avrebbe a deviare i flussi e a sospingerli verso le nostre coste.

Ebbene, un po' per le sue parole — che sembrano confermare sensazioni diffuse —, un po' per la richiesta di una verifica della vicenda avanzata da molti commissari, l'ufficio di presidenza potrebbe autorizzare, nell'ambito di questa indagine conoscitiva, una missione a Malta. In tale evenienza, atteso che, sul posto, disponete di personale di elevata qualità, le chiederemo un aiuto organizzativo per cercare di capire meglio come trovare soluzioni appropriate, anche tenuto conto che, tra pochi mesi, Malta entrerà a far parte dell'Unione europea. A breve, quindi, potrebbero chiederci, in quanto membri dell'Unione allargata, di non dover più esibire i documenti per spostarsi in ambito europeo.

Ringrazio ancora l'ammiraglio Eugenio Sicurezza ed il capitano di vascello Giovanni Pettorino.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 19 dicembre 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,26

Stampato su carta riciclata ecologica



14STC0010150