

**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

40.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 AGOSTO 2015

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **LAURA RAVETTO**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Ravetto Laura, <i>presidente</i> ....	2, 3, 5, 7, 8, 9, 10
Ravetto Laura, <i>Presidente</i> .....	2	12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24	
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SUI FLUSSI MI- GRATORI IN EUROPA ATTRAVERSO L'ITALIA, NELLA PROSPETTIVA DELLA RIFORMA DEL SISTEMA EUROPEO CO- MUNE D'ASILO E DELLA REVISIONE DEI MODELLI DI ACCOGLIENZA</b>		Arrigoni Paolo (LN-Aut) .....	11, 14, 21
<b>Audizione di rappresentanti del Consiglio Intermedio di Rappresentanza delle Capi- tanerie di Porto (Co.I.R.CP) (Svolgimento e conclusione):</b>		Artini Massimo (MISTO) .....	11, 16, 23
		Brandolin Giorgio (PD) .....	15, 21, 23
		Ciavarelli Antonio, <i>Primo Maresciallo, rap- presentante Co.I.R.CP</i> .....	5, 12, 13, 19
		Gadda Maria Chiara (PD) ....	10, 16, 19, 20, 23, 24
		Mangione Roberto, <i>Primo Maresciallo, rap- presentante Co.I.R.CP</i> .....	7, 8, 9, 13, 14, 15, 17 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24
		Tallone Paolo, <i>Capitano di fregata, vicepre- sidente Co.I.R.CP</i> .....	3, 4, 16, 19, 24

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
LAURA RAVETTO

**La seduta comincia alle 8.35.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione di rappresentanti del Consiglio Intermedio di Rappresentanza delle Capitanerie di Porto (Co.I.R.CP).**

PRESIDENTE. Saluto i rappresentanti del Consiglio intermedio di rappresentanza delle capitanerie di porto, il cosiddetto Co.I.R.CP. Abbiamo chiesto la loro presenza, poi da settembre, considerato che questa è l'ultima seduta pre vacanze, sentiremo le sigle delle altre forze impegnate nelle operazioni di *search and rescue* sui nostri mari e di controllo delle nostre frontiere.

La vostra presenza è per noi particolarmente importante. Come sapete, il Comitato Schengen è un Comitato bicamerale che si occupa di flussi migratori. Abbiamo avviato un'indagine conoscitiva che ha affrontato varie tematiche, in particolare tutta la questione delle coste e della *search and rescue* in mare, con specifico riferimento all'operazione prima denominata Mare Nostrum e poi Tritone.

Abbiamo ascoltato tutte le rappresentanze, anche della Guardia costiera; abbiamo sentito generali delle diverse Forze Armate, ministri e tutti gli operatori. Con

voi oggi vorremmo affrontare delle tematiche che magari abbiamo già discusso, ma su cui sono rimasti dei quesiti aperti, naturalmente riservandoci di riascoltare le vostre dirigenze e chiedendovi un'opinione nell'ambito delle vostre competenze, con nessun tipo di intento polemico, perché questo Comitato ha una finalità sempre propositiva e vuole essere un raccordo tra Parlamento e Governo, per dare suggerimenti, o comunque sviscerare situazioni in maniera costruttiva, in modo che tutti i parlamentari possano contribuire a migliorare, ove possibile, la situazione e la qualità del vostro lavoro.

Leggo una traccia velocissima, poi lascerò a voi la possibilità di intervenire, di questo vi ringraziamo anticipatamente, e infine i colleghi vi porgeranno delle domande.

La prima questione su cui vorrei una vostra opinione è quella relativa alla modalità di utilizzo del personale della Guardia costiera. Risulta al Comitato che, a fronte del gravoso impegno richiesto alle unità di soccorso per la situazione che si è creata nel Canale di Sicilia, il Consiglio intermedio di rappresentanza delle Capitanerie di porto abbia richiesto, con delibera del 15 aprile 2015, di valutare la possibilità di un aumento del personale, degli organici tabellari del corpo e di una integrazione delle risorse economiche a vostra disposizione. Vi chiediamo quindi, per quanto di vostra competenza, di riferire in ordine a questo e di fornirci dettagliate informazioni in merito.

Un'altra questione sulla quale il Comitato si è soffermato, e su cui ha avuto già parziali risposte – devo dire che è stata anche oggetto di interrogazioni al Ministro dell'interno in Aula, però naturalmente vogliamo sentire l'opinione di tutti perché

alcune parti non sono ancora chiarissime, a mio avviso — riguarda le regole di ingaggio del personale della Guardia costiera nei confronti delle cosiddette « azioni armate » da parte degli scafisti. Ci riferiamo in particolare almeno a due occasioni, una del 16 febbraio e l'altra del 14 aprile 2015, dove alcuni scafisti avrebbero esploso dei colpi di arma da fuoco, per tenere a distanza i soccorritori italiani e islandesi, nell'ambito di operazioni Frontex al largo della Libia, e si sarebbero reimpossessati delle imbarcazioni da cui erano stati tratti in salvo centinaia di migranti.

Risulterebbe al Comitato che il Consiglio intermedio di rappresentanza delle capitanerie di porto abbia richiesto, con delibera del 25 febbraio 2015, il pieno riconoscimento dello *status* di forza di polizia per gli operatori della Guardia costiera, in quanto tale posizione comporterebbe una maggiore tutela fisica e giuridica per il personale.

Su questo devo dire che l'ammiraglio Angrisano, Comandante del corpo delle capitanerie di porto — Guardia costiera, che è stato audito dal Comitato — e lo ringraziamo ancora — il 7 maggio scorso, avrebbe riferito che la Guardia costiera non ha lo *status* di forza di polizia, ma che ogni sua unità ha dotazioni di armi di reparto e che, secondo la missione, il personale viene armato adeguatamente.

Inoltre, le unità della Guardia costiera, in occasione di operazioni di soccorso sotto una certa latitudine, disporrebbero di una copertura della Marina militare. In proposito, l'ammiraglio De Giorgi, Capo di stato maggiore della Marina militare, nell'audizione presso il Comitato del 12 maggio scorso, ha riferito che nell'ambito dell'operazione Mare Sicuro, l'accordo è che la Marina militare fornisca alla Guardia costiera la sicurezza militare.

Quindi, vorremmo conoscere la vostra opinione in tal senso. Come ripeto, abbiamo già ricevuto delle risposte che ci paiono esaustive, però vogliamo sentire il vostro parere, oltre a incontrare di nuovo la Marina.

Abbiamo ricevuto dalla Guardia costiera una nota di approfondimento sui barconi; devo dire che è pervenuta poco prima di questa audizione e dunque non ho avuto ancora la possibilità di vederla, ma la leggerò e la distribuirò ai colleghi. Da settembre, con l'aiuto dei Commissari, vorrei sviscerare questo tema. Che cosa succede ai barconi utilizzati dagli scafisti? Infatti, oltre alla giustissima discussione in ordine alla possibilità di levare lo strumento allo scafista prima che parta dalle coste libiche, quando si opera il cosiddetto sequestro che se ne fa? Diventano oggetto di sequestro del tribunale? Chi ha le numeriche? Riusciamo a individuarli? Riusciamo a fare un conteggio? Vengono identificati?

Ad avviso del Comitato questo è un tema importante. Abbiamo anche chiesto al Ministro dell'ambiente se c'erano delle procedure di distruzione di questi barconi, considerato che ci sono dei problemi di compatibilità con la normativa ambientale, quindi se avete dei dati in merito vi chiediamo di chiarirci che cosa succede effettivamente.

PAOLO TALLONE, *Capitano di fregata, vicepresidente Co.I.R.CP.* Buongiorno a tutti. Sono il capitano di fregata Paolo Tallone, in servizio alla Capitaneria di porto di Genova, e presidente del *Co.I.R.*, che sarebbe il Consiglio chiamato intermedio, ma intermedio non è perché è il massimo che ha il corpo in questo momento.

Il corpo delle Capitanerie di porto, non dipendendo funzionalmente dalla Marina, ha solo un Consiglio intermedio come organizzazione militare. Funzionalmente dipende dal Ministero delle infrastrutture e trasporti — MIT e siamo in lotta, da decenni ormai, per avere un nostro *Co.Ce.R.*, ma questo è tutto un altro discorso.

Ci occupiamo di problematiche a largo raggio, a 360 gradi, per tutta l'Italia...

PRESIDENTE. Capitano, scusi se la interrompo. Ribadisco che la seduta è pubblica, perché trasmessa sulla web tv della Camera, ma per qualunque dichia-

razione che ritenesse dover essere secretata basta che lo dica e io levo la pubblicità dei lavori.

PAOLO TALLONE, *Capitano di fregata, vicepresidente Co.I.R.CP.* Grazie.

Come dicevo, è una nostra « battaglia » che portiamo avanti da anni e che fa parte di un altro progetto.

In questo contesto, siamo qui perché in effetti ci sono state delle delibere, datate aprile o comunque i primi mesi dell'anno, che segnalavano alcune criticità per quello che riguarda il nostro lavoro. Mi ero preparato un discorso, ma vedo che è inutile perdere tempo. Ho un documento che vi lascerò, ma entriamo nel merito delle questioni senza perderci in dichiarazioni che magari già conoscete.

Le criticità sono dovute al fatto che effettivamente in quel periodo era tutto abbastanza aleatorio, quindi andavamo a soccorrere le barche, ma era finita l'operazione Mare Nostrum e ci siamo trovati da soli in mare con tutta una serie di problematiche. Abbiamo ricevuto delle segnalazioni che ci chiedevano un intervento per potenziare la possibilità di difendersi da parte degli equipaggi delle nostre imbarcazioni, che sono costituiti da quattro o cinque persone. Le nostre non sono navi e non sono neanche di ferro, per cui la difesa con cento o centocinquanta migranti a bordo è molto difficoltosa.

Pertanto, abbiamo chiesto protezione, perché non eravamo sicuri del fatto che a bordo ci fosse armamento o meno. Non sappiamo tutto, non ci dicono tutto. Peraltro, l'armamento a bordo lo decide il comandante dell'unità e il comando di appartenenza. È Lampedusa, su ordine del Comando generale, che decide l'armamento a bordo delle unità navali, dunque ci sembra necessario intervenire in quel senso.

Da quella data sono cambiate molte cose, perché è intervenuta una nuova missione, ci sono navi di ogni nazionalità e di ogni tipo — è presente il capo Mangione che sarà più preciso di me su questi aspetti — e si è provveduto a migliorare la situazione, soprattutto in riferimento alla copertura che danno a tutte queste navi.

Ci tenevamo a sottolineare che facciamo questo servizio non solo nel Canale di Sicilia, ma in tutta Italia. Siamo piccoli, però specializzati. Nell'ottica del salvataggio e del soccorso, non dobbiamo imparare niente da nessuno e costiamo pochissimo.

Tutte le missioni internazionali vanno bene — per carità, paga l'Europa, ma qualcuno paga sempre — ma noi svolgiamo il servizio con cento persone dedicate in tutto che, tra personale e gasolio, a spanne, costano non più di 30.000 euro al mese. Parliamo delle motovedette che stanno a Lampedusa, quelle che fanno il soccorso più grosso. Se a questa somma ci aggiungiamo il costo di un pattugliatore, arriviamo a 150.000 euro al mese, che è un costo irrisorio rispetto a quello di altre organizzazioni e di altre amministrazioni. A titolo di esempio, a quanto si legge, il costo giornaliero di una portaerei è il doppio, quindi noi in un mese spendiamo la stessa cifra che spende una portaerei in navigazione.

Come dicevo, siamo altamente specializzati e abbiamo i mezzi per poter fare questa operazione al meglio. Abbiamo imbarcazioni piccole, ma questo è un vantaggio perché riescono ad affiancarsi meglio ai gommoni, fanno meno danni, soccorrono meglio le persone. Abbiamo gommoni, non imbarcazioni di ferro. Quando le navi da guerra, o le altre navi, vanno a soccorrere i migranti, mettono in acqua i mezzi da sbarco, che sono mezzi militari di ferro. È vero che poi cercano in tutti i modi di fare da tramite, ma sono sempre trasbordi e trasbordare questa gente che non sa nuotare, con donne e bambini, è sempre rischioso. Quindi, da parte nostra, abbiamo l'organizzazione per fare al meglio questo di tipo di attività.

Quanto allo *status* di polizia, è necessario perché ci dà la legittimazione giuridica ad effettuare alcune azioni. Oggi non siamo una forza di polizia, né una forza dell'ordine. Se andiamo a ben vedere, in mare non possiamo neanche arrestare le persone, gli scafisti. Non possiamo intervenire come fa una forza di polizia, o

fanno le forze dell'ordine, nella lotta ai reati comuni e la nostra è una lotta ai reati comuni, al di là della difesa dell'installazione con le dotazioni di reparto, come vengono definite, quindi i fucili e via dicendo.

È molto importante e noi ci stiamo battendo per avere lo *status* di polizia, quantomeno per chi effettua queste operazioni, perché consente in mare la legittimazione giuridica all'azione di polizia. Quando dobbiamo difenderci a bordo e arrestare, bloccare le persone siamo sempre in una condizione di rischio. Non abbiamo le manette, né gli sfollagente, quindi gli equipaggi sono in difficoltà.

Non è certo una rivendicazione per aumentare i costi dell'amministrazione dello Stato, ma solamente per poter procedere al meglio. Vedo che i militari dell'operazione Strade Sicure hanno la pistola e il manganello. Sono armati e hanno anche le manette ultimamente; probabilmente perché gli è stato riconosciuto dal prefetto — non lo so, ma lo immagino — un certo *status*. Prima erano accompagnati dai Carabinieri e ora vanno da soli armati. Ciò vuol dire che è stato riconosciuto loro un certo *status* per quel tipo di attività e di situazione. Riteniamo che per i nostri equipaggi si debba fare la stessa cosa.

Lascio la parola ai colleghi. Grazie.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Presidente, gentili parlamentari, grazie per l'invito. Per noi è molto importante la sensibilità che oggi ci dimostrate, perché è un segno tangibile di vicinanza al personale dalla Guardia costiera.

Tale considerazione acquista un maggiore rilievo perché, nonostante le Capitanerie abbiano una rappresentanza a livello nazionale, non vi è ancora il riconoscimento a livello centrale di rappresentanza; condizione rappresentativa grave, tenuto conto del fatto che solo marginalmente dipendiamo dal Ministero della difesa.

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, però in questo Comitato, al di là delle

vostre situazioni interne che rispettiamo, dobbiamo entrare nel merito. La ringrazio, ma qua le polemiche sindacali...

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Come dicevo, il personale del corpo dipende funzionalmente dal Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Prima di entrare nello specifico dell'argomento da trattare, è d'obbligo una premessa. La Guardia costiera, nonostante i suoi centocinquanta anni, è un'istituzione dall'animo giovane e in costante crescita. È dunque in una prospettiva di sviluppo professionale che il personale chiede da anni, attraverso le rappresentanze a tutti i livelli, il riconoscimento dello *status* di pubblica sicurezza, con le tutele fisiche e giuridiche che ne conseguono.

Tale riconoscimento in particolare sarebbe un vantaggio per gli italiani, perché avrebbero una nazione più sicura con undicimila operatori di polizia in più, senza spese di concorso, assunzioni e corsi di formazione. Così si potrebbe portare una riduzione delle forze di polizia in mare, da cinque o sei, a due: la Guardia costiera per gli aspetti di polizia giudiziaria e la Guardia di Finanza per gli aspetti economici e finanziari.

Se l'Italia oggettivamente ha la migliore Guardia costiera europea e del Mediterraneo, perché non valorizzarla e farla crescere? In tal senso, è da sottolineare non solo la gran mole di lavoro di amministrazione dei porti che consente uno sviluppo dell'economia nazionale, ma anche tutta l'attività che svolge durante l'anno sotto questo profilo, con centinaia di migliaia di controlli in ambito di pesca, demanio e lotta all'inquinamento. Queste sono date in via esclusiva al corpo dalle leggi e non c'è nessun'altra istituzione che svolga questi compiti con tali risultati e con spese così basse.

Tutto ciò non va solo a sostegno delle legittime aspettative del personale di vedersi riconosciuta l'attività svolta, ma soprattutto per dimostrare che ormai è insostenibile la tesi che il corpo sia duplicazione o sovrapposizione da eliminare.



Infatti, come il Comandante generale ha detto alla festa del corpo, il 20 luglio scorso: «Non si può tacere per dignità l'incomprensione di iniziative legislative tese a confinare la storia delle Capitaneerie».

Quindi, se per il riconoscimento dello *status* di pubblica sicurezza ci può essere una comprensiva, paternalistica prudenza e non condivisione da parte del Comando generale, possiamo dire che siamo tutti uniti nell'affermare la grande professionalità che il corpo negli ultimi anni sta esprimendo e di cui l'Italia non può fare a meno.

Nel contesto di cui stiamo parlando oggi, è da sottolineare che il compito più nobile che il corpo svolge, affidato dalla convenzione di Amburgo, è quello della salvaguardia delle vite umane in mare, e ciò vale anche per l'alto mare per le aree di propria competenza. Per il personale, l'essere umano che ha bisogno è da soccorrere senza distinzioni, da Ventimiglia a sud di Lampedusa. Sempre come diceva alla festa del corpo l'ammiraglio Angrisano: «Il bisogno in mare non può attendere ritardi».

L'attività sopra espressa viene assicurata 365 giorni l'anno, con forti risparmi della spesa che si riesce a contenere entro i 60 milioni di euro l'anno. Si pensi a quanto altro si potrebbe fare con poche risorse in più. Le rappresentanze chiedono un aumento del personale a costo zero, derivante dagli esuberanti della Marina militare, che andrebbero in mobilità nelle altre amministrazioni, in seguito alle riduzioni disposte dalla legge Di Paola.

Inoltre, ad esempio, cento volontari in ferma annuale costerebbero poco più di un milione di euro netti. Sempre in termini di costi ridotti, basta pensare che una motovedetta Classe 300, che citava prima il comandante Tallone, è inaffondabile, è capace di caricare anche centocinquanta naufraghi, di affiancarsi a mezzi in difficoltà e costa circa 2 milioni di euro; mentre un pattugliatore da 50 metri, 15 milioni.

Riguardo a quanto oggi si discute e alle richieste del personale pervenute tramite

le rappresentanze militari, non ci sarebbe niente di strano se a bordo ci fossero almeno due nostri guardiacoste adeguatamente armati, alla stessa stregua di quanto avviene davanti alle ambasciate, o agli obiettivi sensibili con l'operazione Strade Sicure. Infatti, troverebbero a bordo una normale collocazione, unitamente ai medici e ai soccorritori.

Per ciò che riguarda l'affondamento dei barconi, già da tempo avveniva il sabotaggio degli stessi. Infatti, l'evento dalla motovedetta a cui è stato sparato a febbraio scorso dagli scafisti, da quanto appreso direttamente dagli interessati che erano a bordo, avvenne perché i colleghi stavano mettendo fuori uso il barcone. Si salvarono grazie alla capacità di manovra del maresciallo comandante Giuseppe Palmisano, ma se in quella circostanza invece di sparare a scopo intimidatorio in acqua gli scafisti avessero sparato diritto ai naufraghi, o ai colleghi, che cosa sarebbe successo?

Per ciò che riguarda la cornice di sicurezza, la stessa non potrà mai essere immediata e tempestiva, visto che il mare è immensamente grande e che una nave da guerra non è sempre così vicina.

Quanto all'attività di *intelligence* per contrastare il traffico di esseri umani, invece, il corpo, attraverso la diretta attività di polizia giudiziaria info-investigativa, ha già acquisito informazioni sulla tratta di esseri umani via mare Libia-Italia, procedendo a diversi arresti direttamente e sotto il coordinamento della direzione distrettuale antimafia — DDA di Roma. È ormai pubblico il processo che si sta celebrando nei confronti di organizzazioni di trafficanti di esseri umani, di cui un cosiddetto «caporale» è stato seguito più giorni dagli uomini del Nucleo speciale di intervento della Guardia costiera, mentre si confondeva fra i naufraghi presenti sulla nave Fasan della Marina militare, dal primo al quattro agosto 2014. Tale Seifu Haile, questa cellula, trafficante di uomini, era sulla nave militare e si coordinava con gli altri, confuso fra i naufraghi; per questo processo, ci sarà il 5 ottobre l'audizione dei nostri in tribunale.

Seifu Haile è stato arrestato in un secondo momento, dopo lo sbarco dalla nave Fasan e la fuga da Taranto, unitamente agli altri componenti dell'organizzazione e in questo senso il lavoro continua.

A fronte di tutta questa mole di lavoro di eccellente qualità, chi si sovrappone?

È stato approvato il finanziamento alla missione EUNAVFOR Med che costa 26 milioni per soli tre mesi. Da quanto appreso dai mezzi di comunicazione, con due navi militari, quattro aeromobili e oltre mille militari si svolgerebbe la stessa attività già svolta con ridottissimi costi dalla Guardia costiera. Non riteniamo di avere una soluzione in tasca, ma nel caso specifico, l'attività del personale è eccezionale sia con il soccorso, che con la sua discreta ma certa presenza non incentiva canali di fuga, e sia con l'attività investigativa e di polizia, con la quale si bloccano le organizzazioni internazionali dei trafficanti di uomini.

Per ciò che riguarda l'identificazione e l'arresto dei presunti scafisti, cioè coloro che conducono i barconi, questa avveniva già; mentre per il sabotaggio, o la messa fuori uso dei barconi, basterebbe un membro dell'equipaggio dalla motovedetta. Bastava bruciarla o sabotarla.

Poi tocca alla politica, a livello nazionale e internazionale, assumersi le proprie responsabilità e valutare l'eventuale presenza militare in Libia alla stessa stregua di quanto avvenne in Albania circa vent'anni fa.

Mi consenta di ringraziare il vertice del corpo e soprattutto il nostro personale militare che svolge nel silenzio quotidiano questi atti di eroismo. La Guardia costiera italiana è la migliore d'Europa e del Mediterraneo e questo è sempre più patrimonio di tutti gli italiani.

**PRESIDENTE.** Grazie. Infatti anche noi ringraziamo moltissimo la Guardia costiera. Naturalmente la ringraziamo per gli elementi di merito, mentre per le considerazioni sull'operazione anti-scafisti sentiremo anche i rappresentanti della Marina militare.

Non conosco la situazione dei costi, chiaramente la valorizzazione della Guardia costiera è importante, ma questo non significa sminuire altri corpi; quindi sicuramente ascolteremo tutti.

Mi rivolgo anche ai suoi colleghi nel dire che mi raccomando, perché questo è un Comitato di tecnici, quindi a noi interessa molto il merito e i numeri relativi alle questioni in esame; infatti la ringraziamo e prenderemo nota di quanto detto.

Non so se interverranno altri colleghi, ma chiedo sempre di entrare nel merito degli argomenti in oggetto. Naturalmente, il plauso alla Guardia costiera questo Comitato lo ha già fatto, lo continuerà sempre a fare e vi ringraziamo per tutto quello che fate quotidianamente.

**ROBERTO MANGIONE, Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.** Buon giorno a tutti, sono il primo maresciallo Roberto Mangione. Sono tornato da due giorni dal teatro operativo di Lampedusa, dove ho lavorato per tre mesi di fila, quotidianamente, per l'emergenza migranti.

Sono il comandante di una delle vedette che citavano i miei colleghi, che ha come caratteristiche particolari quella di intervenire in tempi rapidissimi e soprattutto di garantire, in qualunque condizione meteo, anche se particolarmente disagiate, la possibilità di prestare soccorso. Questa circostanza viene posta in essere soprattutto nelle attività in cui abbiamo piccoli mezzi da soccorre, ad esempio i gommoni, che spesso portano anche centodieci o centoventi persone. Parliamo di 10, 12 o 13 metri di gommone, con un'infinità di difficoltà in termini di reattività, perché il pericolo più grande che si corre in queste condizioni è quando il mezzo, essendo di grandi proporzioni, con le dimensioni di chi vai a soccorrere, può incidere sulla stessa dinamica della bontà del soccorso e tali mezzi hanno questa caratteristica principale.

Lo stesso dicasi per le condizioni dei barconi. Mi è capitato, con i miei colleghi, di vedere una *escalation* impressionante in termini di recidiva negli ultimi giorni. A

proposito del merito — tanto per darvi dati oggettivi — in novanta giorni, solo con la mia unità che è di 19 metri, ho recuperato 3.200 migranti.

Ad ogni modo, il dato oggettivo che voglio dare all'Assemblea è che negli ultimi venti giorni, dal 10 al 30, di queste 3.200 persone ne ho recuperate 2.100, per dare il senso. In novanta giorni, il numero complessivo è di 3.200 unità, ma negli ultimi venti ne ho recuperati 2.100, solo con la mia unità. *L'escalation* dell'ultimo periodo è impressionante.

Un altro aspetto che ritengo utile attenzionare, se è possibile, è il fatto di lavorare a quelle latitudini; arriviamo anche a 10 miglia dalle coste libiche. Sono stato in mare ventisette ore di fila con i miei colleghi, per fare oltre 410 miglia nautiche e gli ultimi interventi hanno comportato delle difficoltà impressionanti, in funzione della recidiva così stretta relativa ai barconi che avevano oltre cinquecento migranti a bordo. Vi farei vedere delle fotografie che rendano effettivamente l'idea.

Immaginate un peschereccio, senza tutte le sovrastrutture, con in coperta 300 persone. Sotto — questa è la cosa macroscopica — dove voi vedete soltanto un paiolato di coperta, ci sono tre piccoli fori, che saranno 30 per 30, al cui interno, in tre punti dislocati di questo scafo, che sarà circa 19 metri, quanto la mia unità, si trovano altre duecento persone in condizioni indicibili. Immaginate di prendere da là dentro cinquanta o sessanta neonati e portarli via. Ci saranno oltre 55 gradi. Noi lavoriamo intorno ai 43-44 gradi a quelle latitudini e penso che laggiù, quando li prendiamo, i 50 gradi siano sicuramente superati.

Lavorare con le tute, con i DPI (dispositivi di protezione individuale), con i mezzi di protezione necessari comporta un dispendio di energie fisiche e mentali indicibile. Ringrazio il cielo per le modalità, e soprattutto per l'amore con cui — lo dico con orgoglio — tutto il corpo si prodiga, con tutti i ragazzi, senza soluzione di continuità.

A proposito delle dimensioni, stare ventisei ore a mare, con una unità di 19 metri diventa però indispensabile, perché questa modulazione di intervento permette di fare intervento e rientro.

Vi è un problema, a cui faccio solo un accenno, poi fate le vostre giuste valutazioni. Negli ultimissimi giorni, si stanno utilizzando i cosiddetti POS (punto operativo di soccorso), per cui al termine dell'attività alle volte rientriamo su Lampedusa e altre volte andiamo a sopperire, per il numero dei migranti, sulle unità di più grande tonnellaggio che permettono di dislocarli presso le varie sedi, però più lontano diventa il punto di sbarco — e questo è il POS assegnato — più diventa nevralgica l'attività.

Del resto, le navi diventano come una mamma che può recepire tutto ed eventualmente sopperire per rientrare dopo in quel teatro, però se si arriva alla Sardegna, per esempio, le unità mancano per una settimana e diventa difficile coprire quell'immenso mare con poche unità e con i numeri che stanno diventando veramente impressionanti. Per riuscire ad avere il cambio si arriva a delle situazioni veramente difficili dal punto di vista operativo. Quindi, se i POS non sono troppo lontani, l'attività diventa più pratica e facile dal punto di vista concreto.

**PRESIDENTE.** Maresciallo, ci può dire qualche cosa sull'intervento delle navi straniere?

**ROBERTO MANGIONE, Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.** Certo. Nel dispositivo in questo momento in atto la collaborazione è massima e piena, perché a seconda di quanti sono i cosiddetti *target* sul momento, le nostre unità svolgono un intervento mirato e rapido. Talvolta, proprio per la vastità, intervengono anche navi con l'ausilio di mezzi più piccoli, posto che le condizioni meteo — questo è importantissimo — lo permettano. Un battello che esce in ausilio da una nave di 90 metri, infatti, può operare solo se le condizioni meteo lo permettono, mentre le nostre unità hanno una caratteristica particolare di inaffondabilità.



Pensate che per l'intervento di cui ho detto, per cinquecento migranti, abbiamo caricato sulla mia unità di 19 metri 262 persone, perché sarebbero finite a mare senza possibilità di sorta. Quindi, condizioni meteo permettendo, i piccoli battelli di cui dispongono le unità Frontex vanno in mare, svolgono l'intervento e poi fanno la spola piano piano, perché possono prendere dieci o quindici persone alla volta, i mezzi da sbarco eventualmente trenta, ma non riescono a fare quello che si compie con queste unità, perché hanno determinate caratteristiche.

Come ho detto, la collaborazione è piena e massima, ma quando questi mezzi hanno il dispositivo di fare lo scarico a terra dei migranti, devono allontanarsi per due o tre giorni, che adesso possono diventare anche sette, otto o dieci; più lontano è e più il rientro avviene in difficoltà. Quindi, in funzione di numeri oggettivi...

PRESIDENTE. Scusi l'ignoranza. Che cosa ci sta dicendo? Che voi vi avvicinate molto alla Libia, che avreste altri punti di approdo lì, ma dovete arrivare fino alle coste...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, l'intervento si svolge spessissimo a 10, 30 o 40 miglia dalla Libia, perché la chiamata di soccorso arriva subito, è prossimale. Non scatta quando si è arrivati ormai su Lampedusa, ma sulla parte iniziale, perché i migranti, nelle difficoltà in cui si trovano, effettuano la chiamata di soccorso praticamente una volta usciti dalle acque territoriali.

Del resto, partono con barche faticanti, con numeri straordinari e in situazioni operative assurde e tu, una volta arrivato là, vedendoli che stanno affondando, non puoi certo dirgli di fare altre dieci ore di navigazione, perché li troveresti praticante morti. Non si discute.

Dicevo invece che se i numeri consentono il nostro rientro per la disponibilità del centro di accoglienza di Lampedusa, si può fare la tratta di rientro. Diversamente,

quando in mare vi sono queste piattaforme di ausilio, si lasciano duecento migranti a una, duecento migranti a un'altra e centocinquanta a un'altra ancora. Quando poi le stesse arrivano alla capienza massima, fanno rientro presso il dispositivo, che viene dato di POS da parte del Ministero degli interni, dove devono essere sbarcati.

Facevo questa considerazione in funzione della tempistica, per cui più lontano è il punto dove viene assegnato e maggiore sarà la scopertura del teatro operativo; cosa che sta diventando nell'ultimissimo periodo un grosso problema, perché a quel punto non esiste veramente soluzione di continuità. Non abbiamo neanche il tempo di mangiare. Rientriamo dopo aver passato venticinque ore a mare e dopo cinque, sette, otto, dieci ore siamo tenuti nuovamente ad affrontare il mare perché...

PRESIDENTE. Soluzioni?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Le soluzioni potrebbero essere innanzitutto che i POS non siano così distanti e trovare una via di mezzo, che potrebbe essere la Calabria o altri punti di sbarco in Sicilia, dove ce ne sono tre o quattro, come Pozzallo, Augusta, Messina.

Ultimamente, si sta dando qualche altro POS in Sardegna, ma se immaginate...

PRESIDENTE. Parliamo dei gioielli del turismo italiano. Ci saranno delle considerazioni varie e vale anche per Lampedusa.

Senta che ne è degli altri presidi? Non so, faccio una domanda stupida, forse, ma Malta?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Non è mai successo di operare dentro Malta per lasciare un migrante, almeno a noi.

Questi sono accordi più alti che dovrebbero essere valutati, anche perché in termini di distanze — l'approccio che lei ha detto è sicuramente valido — con due

ore e mezza di navigazione, rispetto a tre giorni e mezzo, si avrebbe un ulteriore approdo.

Sempre in funzione di dati macroscopici e oggettivi, l'anno scorso il numero complessivo dei salvataggi è stato di circa 180.000 unità, sempre coordinati dal Comando generale delle Capitanerie di Porto, nei dodici mesi; adesso siamo — sempre dati ufficiali — a 96.000, al mese di luglio. Quindi, in proiezione, supereremo i 200.000.

Il *trend* degli ultimi venti giorni è spaventoso, se si pensa che abbiamo avuto una *escalation* impressionante nell'ultimo periodo e non sta assolutamente scemando. Mentre stiamo parlando, si sta operando ancora adesso, perché sono in contatto con i colleghi.

Sento il dovere, un po' fuori dalle righe, di fare una considerazione personale. Ho sentito nominare più volte Strade Sicure. Devo dirvi che, lavorando per tre mesi là, ogni giorno, stando per venticinque ore su un'unità, come fanno tutti i colleghi e come chiunque va per mare, e dover pensare a mangiare un pezzo di pane, mentre vi sono neonati, donne e bambini da soccorrere, la cui vita dipende dal tuo operato, dalla tua celerità, dalla tua prontezza operativa e da come svolgi il lavoro, la parte psicofisica è impressionante, per non parlare delle temperature.

Per un criterio equitativo, mi raffronto con i colleghi sulla base del mero stipendio mensile. Ebbene, da quel punto di vista, non cambia assolutamente nulla tra lo svolgere il servizio presso una vedetta, prestando soccorso per trenta ore consecutive e salvando migliaia di vite e lo stare in ufficio a svolgere una pratica.

Esistono Strade Sicure, ma potremmo valutare anche l'opportunità che in quel teatro ci sia Mare Sicuro, con delle regole di ingaggio specifiche. Su quel territorio, su quella straordinarietà di intervento, dovremmo avere la possibilità per 20 o 30 euro in più di valorizzare una certa attività. Quando c'è un contrappeso come quello legato a questi fatti, credo che sarebbe corretto pensare ad un intervento equitativo di questo tipo.

**PRESIDENTE.** Grazie maresciallo, soprattutto per quello che fa in mare.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**MARIA CHIARA GADDA.** Desidero ringraziarvi per la vostra presenza oggi, ma soprattutto per il lavoro che svolgete giornalmente e che ho potuto vedere e constatare, non in questo Comitato, ma con la Commissione d'inchiesta sui centri migranti che ha visitato l'isola di Lampedusa, assieme agli altri centri, alla fine del mese di giugno.

Ho avuto la possibilità di assistere alle operazioni di sbarco con ciò che comportano, quindi mi riferisco a quello che ho visto in occasione di quella visita e faccio delle domande molto semplici e concrete.

La prima è legata all'isola di Lampedusa. In occasione della visita di cui dicevo, ci è stata segnalata una carenza infrastrutturale legata al molo di approdo dei mezzi e dei natanti. Volevo dunque sapere se è stata sanata e condividere con i colleghi la difficoltà legata a quell'infrastruttura. Inoltre, vorrei sapere se quelle problematiche sono state segnalate formalmente alla Regione Sicilia che ha la competenza in materia.

L'altra domanda riguarda l'assistenza medica. Ci raccontava delle distanze, dei tempi di percorrenza, delle condizioni meteo e anche delle condizioni delle persone che magari arrivano dopo mesi di viaggio nel deserto, in situazioni precarie, e con violenze di ogni tipo, soprattutto legate alla loro permanenza in Libia. Ebbene, date queste distanze così ravvicinate con la Libia e i tempi di percorrenza lunghi, è possibile, se lo è, prestare un'assistenza medica, oppure si possono trovare delle proposte da fare in merito?

Immagino che sui vostri mezzi non abbiate la possibilità di gestire situazioni di emergenza. Questo vale per il periodo estivo, dove i numeri sono molto grandi, ma penso che sia lo stesso anche per la stagione invernale, quando gli arrivi ci sono comunque e le condizioni legate al freddo sono difficilmente gestibili, quando sono necessarie molte ore di percorrenza.

L'ultima domanda è legata alle vittime di tratta, con riferimento soprattutto alle nigeriane, perché anche nelle operazioni di sbarco si vede fisicamente, quando scendono dai vostri mezzi, che si tratta di gruppi di donne molto giovani, accompagnate da una o due donne più anziane ed è molto difficile avvicinarle e parlare con loro.

Siamo riusciti a parlare con vari migranti attraverso l'aiuto dei mediatori culturali, ma non è quasi mai possibile farlo con questi gruppi, che però sono esattamente visibili, anche quando scendono dal vostro mezzo. Quindi, volevo sapere cosa si può fare su questa tematica, come la segnalate e se è possibile pensare di dividere queste persone già sui mezzi.

PAOLO ARRIGONI. Anche io in premessa voglio ringraziare gli uomini delle Capitanerie di porto per il lavoro importante che stanno conducendo.

Vengo alle domande. Dal punto di vista dei rischi a cui siete sottoposti quotidianamente, c'è certamente anche quello sanitario. Voi fate adeguata prevenzione in tal senso? Avete a disposizione adeguato materiale per prevenire il contagio da malattie?

Passo alla seconda domanda. Con riferimento all'episodio in cui il personale è stato oggetto di colpi di arma da fuoco da parte degli scafisti, volevo capire se in quella circostanza sull'imbarcazione c'erano delle armi a disposizione, ancorché non utilizzate. Inoltre, in tema di sicurezza che dovrebbe essere a voi garantita dalla Marina militare, siete rassicurati?

Volevo sapere poi, se nel passaggio dell'operazione Mare Nostrum, terminata con gradualità lo scorso mese di ottobre 2014 con una sovrapposizione di due mesi per la migrazione verso Triton, dal vostro punto di vista è cambiato qualcosa.

Infine, le ultime due domande fanno riferimento a quello che diceva il primo maresciallo che da ultimo è intervenuto. Lei ha parlato di un intervento effettuato a 10 miglia dalle coste libiche. Immagino che voi non foste sul posto nel momento

in cui siete stati chiamati a intervenire. Ciò vuol dire che appena questi sono salpati hanno lanciato l'SOS. Ecco, chi è che lancia l'SOS? C'è una ricerca? Sono i migranti ospitati dagli scafisti? Sono gli stessi scafisti? Il segnale che arriva viene rintracciato da voi o da altre forze di polizia, per capire chi è stato e per assicurare agli arresti questi scafisti?

Ancora, primo maresciallo, lei ha parlato più volte di recidiva, se non ho capito male. A cosa si riferisce in particolare, utilizzando questo termine?

MASSIMO ARTINI. Tutti gli argomenti sono stati già trattati, in particolare dal presidente e dagli altri colleghi. Volevo sollevare due punti rispetto alla situazione.

Mi interessa capire, dopo la delibera del 15 aprile e successivamente a tutta una serie di passaggi nel Comitato Schengen, nelle Commissioni e anche nella altre sedi, se la situazione è migliorata sia dal punto di vista degli uomini che dei mezzi, soprattutto nella situazione di Lampedusa, ma anche nelle altre che riguardano la direzione della Sicilia.

Inoltre, chiedo — e mi riferisco in particolare al primo maresciallo Mangione — se con questa modalità operativa, ossia il fatto avere la Classe 300 (a quanto so, quel tipo di motovedetta ha una autonomia estremamente ampia e permette di raggiungere in velocità le estremità delle acque territoriali libiche), si sono verificati casi in cui questo tipo di mezzo, contemporaneamente a un sistema integrato che permette di sfruttare tutto il naviglio presente in zona, ha dato risultati buoni anche da un punto di vista di risposta rispetto alle persone che sono state salvate.

L'ultimo spunto che voglio fornire è il seguente. Rispetto all'inizio dell'anno, le navi militari, e non solamente italiane, quanto contributo danno allo sgravare delle motovedette e qual è il livello per cui si va ancora a utilizzare le navi mercantili?

Quando ho fatto una delle prime visite al Comando generale del Ministero dei

trasporti, c'era un problema per cui, dopo Mare Nostrum, il tasso di utilizzo delle navi mercantili era molto elevato. Da aprile, a quanto ho visto nelle varie Commissioni difesa ed essendo stato a Lampedusa un paio di volte, il numero di imbarcazioni militari è aumentato notevolmente, quindi volevo sapere quale fosse l'incidenza sulla parte mercantile.

PRESIDENTE. Scusate, se il vicepresidente Brandolin me lo consente — i senatori, come avete visto se ne sono andati, perché devono assicurare il numero legale nell'Aula del Senato — chiedo di rispondere al senatore Arrigoni della Lega Nord, sull'SOS e le altre questioni che ha sollevato, in modo che poi possa andare in Aula.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Per quanto riguarda i rischi sanitari, credo che siamo abbastanza protetti, però il maresciallo Mangione è sul posto e potrà confortarci sicuramente di più.

Per la cornice di copertura, invece, ben venga qualsiasi aiuto, che sia della Marina militare, della Guardia di finanza o delle altre forze armate straniere, però non ci rassicura.

Mentre prima eravamo completamente disarmati, oggi abbiamo una pistola, a discrezione del comandante di turno. Che male c'è se a bordo ci sono due persone equipaggiate come Strade Sicure? Dico questo per l'immediatezza.

Invece, per la questione delle acque territoriali, i colleghi della centrale operativa lavorano con estrema coscienza e posso dire che ci sono stati dei casi in cui hanno chiamato proprio dal porto, o appena usciti da lì. Il capo della centrale operativa ha contattato la Guardia costiera del presunto Governo libico e sul momento hanno cercato di farli rientrare. Naturalmente, noi parliamo di casi — come diceva il maresciallo Mangione — *borderline*, al limite delle acque territoriali. Tuttavia, quanto all'entrare nelle acque territoriali, non credo che li andiamo a prendere così. Del resto, riferendomi a

quello che diceva il senatore, le attività di *intelligence* svolte da noi sono scaturite — e gli atti sono ufficiali, perché c'è il processo in corso — dal fatto che c'erano delle persone che telefonavano alla centrale operativa, dicevano di avere un parente che stava entrando clandestinamente e chiedevano dove sarebbe stato sbarcato per poterlo andare a prendere. Il mio modo di esprimere ha un po' banalizzato, però dà l'idea, e di là sono scaturite tutta una serie di indagini.

PRESIDENTE. Erano italiani che chiamavano?

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, erano stranieri che vivevano in Italia. Chiamavano la centrale operativa dicendo di avere un fratello o un parente che si stava imbarcando clandestinamente e chiedevano dove sarebbe stato sbarcato per poterlo andare a prendere.

A quel punto, sono scaturite delle indagini, fatte proprio dalla Guardia costiera, a cui sono seguiti grossi arresti effettuati con la DDA di Roma e sono in corso ancora altre indagini.

Il servizio di *intelligence* si sta effettuando, ma non è che uno sta in mare come il vigile Celletti che si guarda intorno e fa l'attività di *intelligence*. Presso la centrale operativa e il Comando generale della Guardia costiera questa attività c'è e va rinforzata, perché così veramente si arrestano le cellule di trafficanti di uomini in Italia e di quelli che vengono dalla Libia. Del resto, c'è tutta un'organizzazione, con un capo, dei funzionari che stanno in Libia e altri che stanno in Italia e che si coordinano fra loro.

Dagli atti giudiziari, emerge che funziona come un'agenzia di viaggi che porta queste persone. Inoltre, c'è una sorta di fedeltà alla parola. Quando questi personaggi promettono di trasportare le persone per 2.000 euro, mantengono quanto detto perché devono essere credibili.

PRESIDENTE. Lei sta dicendo cose raccapriccianti, che in parte purtroppo

conosciamo, sull'organizzazione criminale. Il collega però le ha fatto una domanda precisa e dunque le chiederei di rispondere: chi lancia l'SOS viene individuato materialmente? Chi è? Come procedete?

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Dalla centrale operativa; queste persone chiamano il 1530 e poi nasce l'attività di ricerca e soccorso. Da Roma chiamano il capo Mangione e poi vi spiegherà lui quello che succede, però al 1530 risponde il centro di soccorso della Guardia costiera.

PRESIDENTE. Si individua la chiamata?

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Sì, è tutto tracciato. Ci mancherebbe altro. Si sanno i numeri, chi sono, il punto da cui chiamano. L'attività c'è, ma non viene detto che la Guardia costiera sta arrestando un sacco di persone.

PRESIDENTE. Va bene, ma non era tanto questo il nostro tema. La ringraziamo, ma era per essere certi che in qualche modo — e lei ce lo sta confermando — c'è anche una tracciabilità che porta di fatto a delle conseguenze.

Prego, maresciallo Mangione.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Nel merito della tracciabilità e della chiamata di soccorso, la dinamica di solito è questa: da terra, dal territorio libico, o talvolta dalla stessa imbarcazione, chiamano tramite dei cellulari Thuraya, che spessissimo andiamo a cercare.

Praticamente, si tratta di un cellulare che permette la chiamata internazionale non dallo scafista, ma da parte di chi sta a bordo. Lo detiene la mamma con il bambino, come lo può avere il dottore partito dalla Siria, o il parente dalla terraferma che segnala che 10 ore prima

sono partiti, che li ha sentiti — non si sa come — che stanno gridando aiuto e che stanno affondando.

È stato confermato da alcuni fatti che, avendo avuto modo di reperire e tenere in mano il Thuraya, si vede che lo stesso ha inserito il numero diretto della centrale operativa di *Maricogecap* (Comando generale delle Capitanerie di porto) per dare il segnale. Dall'altra parte già sanno. Discernere tra tanti numeri internazionali non è facile, però nella chiamata si vede che non è stato lanciato un messaggio nel vuoto, ma a chi lo può recepire.

Vi davo questo *input* proprio perché, a proposito di questa chiamata che molto spesso è contingentata in termini di secondi, bisogna considerare — lo capirete — che si parla un'altra lingua, il terrore e le grida. Dovreste sentire alcune registrazioni e capire effettivamente il senso, perché l'immedesimazione in quello che accade nello spaccato è tutta un'altra cosa. Quello è un grido d'aiuto estenuante.

Ad ogni modo, la condizione effettiva di monitoraggio avviene spessissimo attraverso i nostri canali tecnici, per cui andiamo a tracciare la chiamata satellitare che ci dà le coordinate. Poi io, o chi per me, arriviamo su un punto, perché il Comando generale rintraccia il segnale con dei controlli incrociati e traccia il punto nave in funzione di quella che era la dinamica. Si procede un po' alla cieca, perché il punto nave è stato preso un'ora prima e si deve avere la capacità di vedere al radar, di avere la percezione di quello che sta accadendo e di cosa possa comportare. Capite bene dunque che si va in un punto che di fatto potrebbe già essere superato di parecchio, però questa è la tracciabilità tecnica, da cui poi scaturisce la tracciabilità in contenuti di registrazione e quant'altro.

Quanto alla parola recidiva, la riferivo a quanto frequente fosse stata la possibilità ultimamente di avere barconi con 450, 500 o 600 persone. Prima si aveva il barcone con 250-300 persone una volta ogni dieci giorni; adesso, in una sola giornata, arrivano tre o quattro barconi da 500 persone, con una recidiva che conti-



nua nel corso degli ultimi giorni. Ciò dà un senso dell'*escalation*, perché vuol dire che stai facendo 2.500 migranti in un giorno, quando hai quei numeri.

PAOLO ARRIGONI. Non è riferita allo stesso barcone...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, assolutamente. Il corpo si adopera come può, perché — vi faccio vivere uno spaccato operativo — quando hai cinquecento persone da trarre in salvo, e che senza il tuo intervento potrebbero morire, la prima cosa di cui devi preoccuparti è di salvarli.

Poi, a proposito di emergenze sanitarie che l'onorevole ha puntualizzato, ce ne sono di ogni genere, con persone in stato di gravidanza al nono, ottavo, o settimo mese, persone ferite e via dicendo.

Noi riceviamo una grandissima mano dai medici del Cisom (Corpo italiano di soccorso dell'Ordine di Malta); specialisti che danno un grandissimo contributo sotto il profilo sanitario, perché le nostre competenze in merito ci sono, ma sono veramente limitate.

PRESIDENTE. Ma voi siete protetti?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Poc'anzi — l'ho detto, ma forse non si è percepito — ho parlato anche della necessità di essere protetti a quelle temperature. Ho avuto — uso un termine improprio — la fortuna-sfortuna di ricevere la chiamata di una donna che sembrava affetta da una malattia altamente contaminante, ossia una meningite. Il protocollo precauzionale, però, impone che quando si trattano malattie infettive, si deve avere lo standard di protezione da ebola, quindi ho avuto la fortuna-sfortuna di avere indosso quell'equipaggiamento, per la prima volta per la Guardia costiera.

PRESIDENTE. È andato lei?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Personalmente, però si rincuori che non era nulla.

PRESIDENTE. È andato il capitano...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Operativamente parlando, questo ha comportato che c'era un migrante con una malattia dichiarata a bordo, che in quel momento, da quanto dicevano, era una meningite. Ebbene — a proposito di protocollo sanitario, voglio dirvi una cosa tecnica che è veramente importante — ciò ha fatto sì che per precauzione si intervenisse secondo dei regimi e degli standard. Abbiamo utilizzato la barella di biocontenimento per l'ebola. Per la prima volta, la Guardia costiera l'ha utilizzata, di concerto con la Marina militare italiana. Ho avuto la fortuna-sfortuna di andare sul posto, a 45 miglia dalle coste lampedusane, di entrare sotto bordo a questa nave del dispositivo Triton, che aveva già a bordo dei migranti.

È venuta obbligatoriamente un'aliquota di personale della Marina militare, perché la barella di biocontenimento ha delle specifiche tecniche che conoscono loro, però i due medici, un capitano di fregata e un capitano della Croce rossa militare, a bordo con me, sono svenuti per aver indossato il dispositivo operativo ebola. Dico questo, per indicare le temperature. Abbiamo lavorato a 44 gradi, ma con quella tuta da ebola, penso che all'interno ne avevamo circa 55, perché non fa respirare nulla.

PRESIDENTE. Però dovete essere protetti.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Non si discute, questo però è avvenuto per quelle temperature.

PRESIDENTE. Per farci capire, certo.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* E in questo spaccato, la barella non può essere verricellata dal punto vista operativo, ma deve essere trasportata via mare e chi ci deve andare? La Guardia costiera ha mezzi idonei per questo abordaggio e per

queste tecniche. Dunque, portata su terraferma, è stata successivamente trasportata in elicottero.

Dico questo, perché la protezione è massima, solo che nell'indossare questi dispositivi hai anche degli altri riscontri.

PRESIDENTE. Comunque fortunatamente non era ebola.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Per fortuna alla fine, dall'ospedale di Catania hanno detto che non era neanche una malattia infettiva.

PRESIDENTE. Lei, o forse Ciavarelli, ha parlato prima di Capitaneria di porto libica.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, io no.

PRESIDENTE. Lui sì. Quello che voglio capire è che si parla di persone che partono e che dopo un'ora di navigazione mandano un SOS. Ciò significa — è una domanda retorica probabilmente — che di fatto chi dovrebbe presidiare il mare in Libia non soltanto non lo fa, ma li incentiva all'attraversamento del mare con tutti i rischi che ci sono? In che orari lo fa? Anche durante le ore notturne? Sono vittime designate per quelli che dovrebbero controllare, i vostri *alter ego*? Quando li chiamate e gli dite che sono a un'ora di navigazione, che si potrebbe riportarli indietro e che se li portate qui c'è un rischio più alto, che cosa succede? C'è un'interlocuzione su questo, oppure assolutamente devo pensare che non solo non c'è la collaborazione, ma c'è un'incentivazione a questo traffico?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Per quanto riguarda la Capitaneria di porto libica, non ho fatto cenno a questo. Posso dire che gli interventi non sono all'interno delle acque territoriali, quindi le circa 10

miglia stanno sempre nello spaccato. Sono esattamente prossimi, non all'interno, perché non ci entriamo.

Una cosa importante è che interveniamo quando il Comando generale ha già ricevuto tutti i *feedback* e dunque quella chiamata è di soccorso e non ha alternative al nostro intervento, o a quello di chi per noi. Diversamente, se si avesse dall'altra parte qualcuno che dicesse che li sta prendendo per mano e li sta portando indietro, non dovremmo intervenire. Quindi, il nostro operato scatta quando si necessita in modo inderogabile che i migranti vengano trattati in salvo.

Fuori dalle righe...

PRESIDENTE. No, se dice fuori dalle righe, segretiamo.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* È molto semplice.

PRESIDENTE. Non voglio metterla in difficoltà.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Non è un'informazione di *intelligence*.

Voglio dirvi soltanto che il migrante — parliamo di un vissuto — che parte, ha speso per la sua opzione di vita futura tutto quello che aveva. Lo percepisco quando stanno con noi, perché pensi che negli ultimi due anni, solo la mia unità ne ha tratti in salvo 13.500, quindi immagini quanti *feedback* ho, nelle basi di Roccella, Lampedusa, Siracusa e Pozzallo.

Ebbene, voglio dirvi questo aspetto di vissuto, quello che ne ricevo dal punto di vista del contatto umano, che il pensiero di tornare indietro quando non hanno più nulla, in quei territori di guerra, dove per loro possibilmente il ritorno significa la morte...

PRESIDENTE. Benissimo, grazie. Sentiamo il vicepresidente Brandolin.

GIORGIO BRANDOLIN. Questa mattina abbiamo un'audizione di vita vissuta,

che è dunque importante. Anch'io vi ringrazio; è inutile che vi dica quello che pensiamo tutti, anche per quanto abbiamo sentito oggi.

Ritornerei indietro, se possibile, perché questi sono aspetti emozionanti e coinvolgenti, rispetto a quello che lei in particolare ci ha detto della sua vita vissuta. Prima si parlava della necessità di perfezionare, di definire meglio le cosiddette regole di ingaggio per la vostra protezione militare rispetto a questi delinquenti. La prima domanda è se questo aspetto è stato delineato e percepito. In parte avete già risposto, ma vorrei una maggiore definizione.

La seconda domanda — non se ne è parlato, ma si è dato per scontato — è come avviene il coordinamento con il vostro intervento. Lei ad esempio — mi scusi, userò delle parole forse improprie — va a prendere cinquecento migranti, ha la disponibilità di metterne sul suo scafo duecento, ma per gli altri trecento come avviene questo? E come avviene il coordinamento anche con le altre forze militari e non, italiane e non, presenti sul teatro?

Chiedo se è possibile capirlo in modo molto semplice, per avere la percezione che effettivamente Tritone funzioni, che ci sia un'operatività di tutte le forze presenti, che sono europee fortunatamente e non soltanto italiane.

Da ultimo, lei aveva parlato di come vengono presi questi delinquenti scafisti. Diceva che addirittura, vedendo i loro movimenti all'interno della nave di trasporto, si riusciva a capire più o meno chi fosse lo scafista. Ecco, sulla base della vostra esperienza, ci sono significativi comportamenti da cui si capisce chi è scafista e chi non lo è?

La quarta domanda è questa. Noi abbiamo sentito il Ministro dell'ambiente che ci ricordava che non possiamo bombardare e far scendere nel Mediterraneo questi scafi, per ragioni di accordi internazionali e ambientali, scritti e firmati dal nostro Paese. Quindi, le domando: lo scafo con cinquecento disgraziati, di cui duecento li salvate voi e trecento gli inglesi, o

gli spagnoli, lo portate in Sicilia, a Lampedusa, o, per capirci, gli date un calcio e lo mandate sotto terra? Semplifico, perché sarebbe logico questo, anche se il Ministro ci ha spiegato che saremmo in infrazione rispetto ad accordi internazionali.

**PRESIDENTE.** Naturalmente risponderà al collega, però sia Artini che la Gadda aspettano ulteriori risposte. Scusate, ma siete molto gettonati.

**MARIA CHIARA GADDA.** Voglio fare una domanda brevissima. In merito all'osservazione dei comportamenti sui mezzi, questi sono filmati? Avete tutto registrato e filmato, quindi sono prove documentali che vengono lasciate alle fasi successive? Volevo chiederne conferma.

**MASSIMO ARTINI.** L'anno scorso ero ad Augusta e mi fu esposta un'analisi su Mare Nostrum anche rispetto alle precedenti annate di immigrazione. Via via, si vedeva un incremento sempre maggiore del numero di migranti sullo stesso barcone, cioè il tasso di persone che era presente su un barcone delle medesime dimensioni andava aumentando. La sensibilità che ha segnalato in quest'ultimo periodo, utilizzando la parola recidiva, è di nuovo aumentata? E, nel caso, potremmo sapere di quanto? Cioè, se prima ci stavano centocinquanta persone, ora quante persone vengono portate nello stesso barcone, aumentando ovviamente il rischio nel trasbordo?

**PAOLO TALLONE, Capitano di fregata, vicepresidente Co.I.R.CP.** Volevo dire solamente qualcosa, poi lascerò la parola ai tecnici, alle persone più informate, al pratico locale che effettivamente ha il polso della situazione.

Sulle regole di ingaggio ci siamo battuti in effetti e c'è ancora da lavorare. Diciamo che la nostra attività è il soccorso, quindi non interveniamo per sparare. La priorità è salvare le persone, ma abbiamo chiesto ufficialmente, con più di una delibera, di sapere quali sono le regole di ingaggio, perché quella è una zona di guerra. È

inutile che ci nascondiamo, è zona di guerra. Al momento siamo ancora in attesa di sapere, dal nostro Comando generale, quali siano le regole di ingaggio.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Per quanto riguarda quello che lei ha chiesto, Triton è la simulazione di un soccorso. Sicuramente l'aver scelto, in termini pratici, un coordinamento è la chiave di volta di un buon operare, perché nella sala operativa di Maricogecap alle volte ci sono anche quindici bersagli; per darvi il senso. Disporre di quindici bersagli e non avere un coordinamento significa distrarre risorse e tempistiche che in quel momento sono esattamente la vita di chi devi andare a soccorrere.

Allora, perché questa circostanza è perfettamente collimante alle esigenze? In quel dispositivo, separate per colore — è venuta la Commissione difesa mi pare circa un mesetto fa — sono distinti i singoli eventi. Allo stesso modo, sono distinte per colore anche le unità concorrenti, CP (capitaneria di porto), del dispositivo Triton e di qualunque altra nazione, che in quel momento, per le distanze, possono essere di ausilio, però vanno fatte delle valutazioni oggettive su quanti migranti hanno già a bordo, qual è la disponibilità operativamente parlando per le condizioni meteo in atto e via dicendo.

Quindi, potrebbe capitare di trovarsi a 70 miglia nautiche e di dover impiegare due ore per arrivare — faccio l'esempio — tenuto conto delle distanze di un'unità più grande, ma limitata in quelle circostanze, si impone al coordinatore di saper valutare chi sia più appropriato per l'emergenza e, se è il caso, se occorre far fare 30 minuti in più a una nave da un'altra parte per condizioni particolari. Questo dispositivo permette quindi di avere una gestione generale e globale degli eventi.

A fine maggio, non vorrei sbagliarmi, ci sono stati contemporaneamente — ho una fotografia che mi ha impressionato — 45 eventi in un solo giorno. Un solo gommone porta centodieci persone, immagini lei 45 eventi, al cui interno ci sono anche bar-

coni che possono arrivare a stime di cinquecento. Dieci giorni fa abbiamo lavorato un barcone con settecento persone.

Mi permetto di fare un riferimento — perché le domande sono parecchie — all'opzione di utilizzo di analoghi mezzi. Immaginiamo 20 metri di unità in legno, ma senza tutte le sovrastrutture. In modo estemporaneo, vi farò vedere le fotografie che ho portato, proprio per darvi il senso di quanto stiamo dicendo. Ebbene, con trecento persone in coperta non sarebbe mai possibile averne altre duecento in un vano di stivaggio che è soltanto una riserva di spinta e dove si devono trovare le acque di sentine.

Perché li accalcano? Mi permetto di dire una cosa, ma ragioniamoci insieme tutti quanti. Se si riduce il comparto navale, chiamiamolo così, si hanno delle conseguenze. Avendo dieci barche, caricano cento persone per volta, ma se hanno cinque barche incominciano a mettercene duecento. Da profano, ma da operatore del campo, faccio questa valutazione: la nostra attività ha come priorità assoluta quella di soccorrere. Quando io mi trovo cinquecento persone, e lavoro in coppia — questo è uno spaccato che le debbo dare, analogo alla mia unità gemella — entriamo insieme e riusciamo a fare per emergenza anche questi straordinari numeri, proprio per il soccorso, ma poi il Comando generale ci dirotta immediatamente una nave appoggio.

Fino a centosessanta li trasferisco in condizioni meteo anche non eccezionalmente buone addirittura fino a Lampedusa, con 110 miglia di traversata, però con duecentocinquanta persone non lo posso fare. Eppure, devo far fronte all'immediatezza di non farli morire. La galleggiabilità del mio scafo ha questa riserva di spinta, dunque mi indirizzano immediatamente, come è già successo, una unità di appoggio. Io produco le possibilità del trasbordo effettivo di capienza di chi è recettivo, perché immaginate che una nave di 50 metri arrivata a quattrocento persone mi dice che non ce la fa più; per noi — le faccio vedere la fotografia, ce l'ho,

non si vede nulla tranne il mio pezzo di tuga — è diverso, però bisogna rispettare i canoni.

PRESIDENTE. Non ho capito: questo peschereccio è utile o no?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Onorevole, il peschereccio è il barcone che per loro diventa una piattaforma galleggiante di persone che devono fare la traversata.

A proposito del soccorso, finita l'emergenza, tempo permettendo, possiamo dedicarci a disabilitarlo. Perché uso questa parola? La disabilitazione significa non renderlo impiegabile sotto il profilo della motorizzazione.

PRESIDENTE. Cosa fate, gli staccate il motore?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, si rende inabile il motore stesso. Basta fare una manomissione della parte macchina e il motore non può più funzionare. Capisce bene che il motore, in quelle condizioni, diventa ingestibile per chi vorrebbe avere altre finalità, perché non lo si può più impiegare. Si fa poi un'AVURNAV, un avviso di urgenza ai naviganti, per cui avvisiamo a livello internazionale che, in coordinate note, vi è un'unità che si trova ferma, alla deriva. Da lì possono seguire successivi *step*, ma non li possiamo seguire noi avendo già in carico centocinquanta persone. Alle volte abbiamo anche la collaborazione dell'intervento della Marina militare che utilizza analoghi meccanismi per la disabilitazione, mentre noi ci stiamo adoperando a dire...

PRESIDENTE. Il collega Artini, correggimi se sbaglio, voleva sapere se avete visto una modifica dello strumento utilizzato dallo scafista?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Penso di aver risposto: sì. Per quanto riguarda la mia esperienza sul campo, vedo che il

numero delle persone presenti nei medesimi mezzi oggi sta lievitando: un barcone da settecento non era mai successo, su 25 metri.

PRESIDENTE. In peggiorativa...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Certo.

PRESIDENTE. No, perché abbiamo avuto dichiarazioni diverse di politici che dicevano che prima erano più articolati e oggi partono... Partono meno barconi, ma sono più capienti quelli che partono.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Meno non mi sento di dirlo.

PRESIDENTE. Sono sempre gli stessi, ma più caricati, con più rischio ancora per le persone.

Dispongo, non essendovi obiezioni, di sospendere brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 9.50, è ripresa alle 9.55.**

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Le nostre unità hanno una dotazione di reparto che è assicurata a ogni comandante che deve, non può in modo generico, obbligatoriamente detenere a bordo.

Vi devo dire che — per la mia esperienza sul campo — mai una volta, in attività di soccorso, abbiamo neanche lontanamente pensato, in quelle condizioni, per chi vai a prendere e per le modalità, di dover impiegare l'arma. Trovi infatti persone che devi bloccare con un'animosità e con un intervento operativo molto fermo, perché se non ti poni come chi comanda in quel teatro, appena arrivi, trovi quattrocento persone che si accalcano.

Devi essere fermo e deciso perché loro ti vedono come salvatore, nient'altro. Hanno l'ansia di lanciarti letteralmente il



neonato e tu devi afferrarlo, ma dando delle tempistiche perché non puoi andare alle loro. Diventerebbe improbo.

Una cosa che invece è davvero importante è il monitoraggio nella zona di intervento; a distanza lo fa la Marina e anche i nostri mezzi concorrenti. Usciamo spessissimo con delle Classi 200 di assistenza, che hanno una dotazione di reparto di armamento molto superiore; abbiamo anche gli MG a bordo.

Questi mezzi sono la cornice di sicurezza di cui parlava il mio collega. Se infatti a 10 miglia c'è un'unità che fa 20 nodi e sta venendo in quella zona di intervento, questa non avrebbe motivo di venire se non per un secondo fine, che potrebbe essere quello di recuperare il barcone.

A noi è capitato rarissimamente, a me una sola volta in più di una quarantina di interventi in questo spaccato di tre mesi, che avvicinandosi una unità la stessa sia stata letteralmente allontanata. Si era presentata come chi aveva a concorrere a dare una mano. Era un grosso peschereccio alturiero — mi pare libico, se ricordo bene — ed è stato allontanato.

Dicevano di volerci aiutare e di voler rimanere assolutamente in zona, ma sono stati tenuti a 2 miglia di distanza per radio e poi sono stati mandati oltre le 10 miglia come deterrenza in termini di distanza.

Perché i migranti sofferenti li trasportiamo. Li dobbiamo sollevare di peso perché non ce la fanno neanche a stare sulle gambe, ma chi viene da fuori potrebbe avere delle finalità diverse per quel tipo di indirizzo.

PAOLO TALLONE, *Capitano di fregata, vicepresidente Co.I.R.CP.* Quello che chiediamo a questo proposito sono sempre le regole di ingaggio. Chiediamo di poterle conoscere, anche quelle di chi effettua lo scudo di protezione nei nostri confronti, perché ci dobbiamo saper regolare anche nel fare la nostra attività.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Per quello che mi dicono — ma lui è più bravo

di me — a Lampedusa abbiamo tre o quattro Classe 300. Abbiamo sul posto una o due navi della Guardia Costiera. Se ci fossero sei motovedette Classe 300, forse avrebbero più respiro, però pare che gli ormeggi non ci siano perché sono turistici e così via. D'altra parte, loro stanno tante ore in mezzo al mare e devono ritornare e forse, se ci fosse uno scambio e più disponibilità di motovedette, sarebbe meglio.

Vengo poi ai tempi lunghi. Mi occupo di sbarchi; lui li imbarca e io li sbarco a Taranto. Ebbene, perché far arrivare la nave militare o la Guardia costiera finlandese fino a Taranto, o a Brindisi, dovendo fare altre 12 ore di navigazione? I migranti sono sfiniti. Sono arrivati distrutti domenica mattina perché sono stati tante ore sotto il sole, oltre a quelle della notte.

Potrebbero essere sbarcati ad Augusta, a Siracusa, se non proprio a Lampedusa, per poi essere smistati. Sembra che chi riceve lo sbarco di questi clandestini si prende la rogna di tenerseli per sempre, invece se ci fosse questo smistamento...

MARIA CHIARA GADDA. La risposta è anche abbastanza banale ed è legata alla capienza dei centri. Quando ho assistito a questo sbarco a Lampedusa, c'erano dodici eventi contemporanei in mare, ne hanno dirottati quattro a Lampedusa e il centro è passato nel giro di tre ore da trecento persone a quasi mille e la mattina successiva ne sono arrivati altri quattrocento.

Quindi, quando si parla di isole piccole, perché Lampedusa quello è, questo è il motivo e lo stesso vale per Pozzallo, perché ci sono delle capienze tecniche legate a una difficoltà di quel tipo.

Peraltro, anche lo svuotamento del centro è legato alle condizioni meteo, perché da un'isola bisogna uscire in qualche modo.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* È perfetta l'analisi. Lo ricordo esattamente, perché ero in mare, mentre voi eravate a terra a fare queste considerazioni.

La lievitazione dei numeri è veramente esponenziale. Si passa da cento a mille in un giorno, perché se arrivano due barconi da cinquecento, capite bene che abbiamo già riempito. Ecco perché la gestione del coordinamento di Roma spessissimo fa una sintesi, già in mare, dell'approccio. Si fa già direttamente su, per cui uno non entra dentro e rimane sul Protector che potrà seguire un certa tratta.

PRESIDENTE. Che cos'è il *Protector* ?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* È una nave concorrente, che potrebbe essere della Marina, o una nave tedesca, o olandese, o chi per lei.

Quanto all'ormeggio, non è stato ancora messo in sicurezza per la parte a cui lei faceva riferimento.

MARIA CHIARA GADDA. Ci sono delle richieste formali ?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Dal punto di vista operativo, sicuramente è stata posta in essere la procedura di ripristino. Le tempistiche purtroppo in Italia non sono dall'oggi al domani, e questa è una prassi...

PRESIDENTE. È stata avviata formalmente la pratica di ripristino ?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Non ho contezza...

MARIA CHIARA GADDA. Non state utilizzando il molo turistico ?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, per tante ragioni.

MARIA CHIARA GADDA. Ci avevano paventato la possibilità di utilizzare il molo turistico.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Quando facciamo lo sbarco effettivo andiamo nella zona prodiera per permettere loro la discesa in sicurezza, questo comporta l'aver un ormeggio più stretto. Andiamo uno per volta, attendendo con duecento migranti a bordo che finisca quello di prima, affinché si possa passare. Oggettivamente vogliamo fare le cose in sicurezza, ma non dipende da noi questo passaggio.

Invece, se mi è permesso, vorrei esporvi una situazione che ritengo sia importante. A proposito di quanto abbiamo detto circa la possibilità del migrante che stava male, vi dico che in quella giornata vi fu lo sgomento più assoluto.

Infatti, qualora il migrante avesse avuto la meningite, il responso medico fu che — non dipende da noi, è un presidio medico, quindi vi do questo spaccato sanitario — tutti gli operatori del settore e tutti gli operatori presenti nel centro avrebbero dovuto avere una protezione, qualora ci fosse stato un secondo *feedback* di contatto espositivo da parte dei migranti che stavamo soccorrendo, perché erano « passibili » di avere anche loro una patologia. In quel caso, avere una protezione significa avere delle dosi di Ciproxin.

Avevano fatto una stima, per cui ne servivano duemila nella sede di Lampedusa, quando in tutta l'isola ce n'erano dodici. Dunque, pensare di dotare il presidio ospedaliero di alcune scorte, viste queste possibilità, sicuramente può essere utile. Del resto, creandosi l'emergenza nell'emergenza, si ha la difficoltà che la soluzione non arrivi, perché l'isola è oggetto di trasferimenti che arrivano per nave, a seconda delle condizioni meteo o altro. Pertanto, nella valutazione più globale, avere quel presidio con alcune...

PRESIDENTE. Rimane il fatto, come suggeriva l'onorevole Gadda, che purtroppo in un'isola il trasporto di medicinali e la possibilità di stoccaggio è difficile territorialmente.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Io parlavo di intervento preventivo.

PRESIDENTE. Ma non ci sarà neanche la possibilità dello stoccaggio, quindi è complesso.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Almeno delle dosi minimali, certo dieci forse è un pochettino...

GIORGIO BRANDOLIN. Quello che ci sta dicendo lo ha ovviamente riportato anche alle sue istituzioni.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Io sono un operativo, ma l'ha richiesto come esigenza preventiva il personale medico che c'era là presente.

GIORGIO BRANDOLIN. Quindi ci ha segnalato una cosa che è già stata ovviamente segnalata.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* È una considerazione che vuole essere un buon auspicio...

PRESIDENTE. Scusate, oggi la seduta ha la forma del dibattito, però per noi è una buona occasione quella di avere un confronto con degli operativi.

Do di nuovo la parola al senatore Arrigoni.

PAOLO ARRIGONI. Questi lanciano l'SOS quando salpano e chiamano addirittura la centrale operativa. Dopodiché, quando la centrale operativa riceve il segnale e la richiesta di soccorso, è in grado di capire il numero di persone che il natante trasborda? Glielo chiedete, oppure rimane un numero indefinito, tale per cui il comando deve dirottare su quel posto individuato una, due o tre motovedette; posto che i trasporti, le recidive che arrivano a cinquecento persone stanno aumentando?

Torno ancora sull'aspetto degli scafisti. Avete detto, se ho capito bene, che quando trasbordate le persone fate anche delle riprese. Certamente tra queste persone c'è

anche lo scafista, o più scafisti. Mediamente, quante sono le persone a bordo di imbarcazioni che trasportano cinquecento persone? Siccome voi le trasportate per svariate ore, soprattutto quando il POS è lontano, questi viaggiano rimanendo indifferenti rispetto alle persone che vengono in Italia? Non avete la possibilità di individuarli?

Mi pare di capire che la repressione rispetto a questi fenomeni sia complessa. La distruzione dei barconi comporta anche degli elementi negativi e quindi bisogna contrastare anche sul fronte...

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* È naturale che quando c'è il soccorso, come quello che fa il maresciallo Mangione, con la Classe 300 di 19 metri, ci si approssima a salvare la vita umana in mare. Credo che lo stesso scafista, conduttore del mezzo, abbia interesse a salvarsi la vita, fermo restando che potrebbe avere un coltello, o un'arma. Non si sa mai, però intanto questi sono interessati a salvarsi. Loro hanno le telecamere e tutto il resto.

Quando invece si trasbordano sulle altre navi o si arriva a terra, è naturale che fra le varie interviste e i vari confronti fra chi era a bordo si cerca di individuare chi conduceva il mezzo, per poi risalire a chi eventualmente gli aveva detto di andare lì. Solitamente quello che conduce il mezzo non paga il tragitto. Naturalmente, l'attività di polizia andrebbe fatta a monte, per individuare tutte queste cellule, queste organizzazioni e questi trafficanti di uomini, perché alla fine lo scafista è il conduttore del mezzo.

Per l'aspetto tecnico, lascio la parola al maresciallo Mangione.

PRESIDENTE. Maresciallo Mangione, se ha la possibilità e se sono disponibili, potrebbero essere mostrate ai commissari le foto?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Sempre per rendervi veramente partecipi dei fatti in esame e non ascoltatori di quello che

può essere un mero racconto, quando si è in quelle condizioni operative, in quelle immani esigenze di prontezza, rapidità e immediatezza al soccorso, discernere in una ressa di uomini, di donne, di bambini e di ogni genere di bisogno, quale possa essere uno scafista è praticamente impossibile.

Abbiamo ripetutamente visto che chi viene soccorso non ha neanche la capacità di variare la rotta. In tutto quel barcone non c'è nessuno che lo sappia fare.

Sono dovuto intervenire con una nave di 85 metri, lasciata con novecento migranti e con il pilota automatico. Era lanciata a 10 nodi sulle coste italiane, a 110 miglia da Siracusa. L'ho dovuta abordar in navigazione, mettere tre dei miei uomini e riprendere il governo della nave che era un proiettile contro il nulla, con novecento persone sopra. Era stata abbandonata a se stessa. Gli scafisti hanno rinchiuso — l'ho detto in Commissione — nella stiva novecento persone, per cinque o sette giorni, gli hanno buttato il mangiare da sopra come cani e hanno chiuso i boccaporti. Il settimo giorno, a 110 miglia da Siracusa, hanno riaperto il boccaporto, hanno messo in terra uno scafo loro, sono andati via e hanno lasciato un proiettile lanciato sulle coste italiane a collidere con qualunque cosa.

PRESIDENTE. Da dove arrivava questo « proiettile » ?

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Dalla Siria. Erano tutti siriani. La barca che era stata utilizzata veniva dalla Turchia, ma era stata presa perché là c'è tutto un giro più ampio e loro erano tutti siriani.

PRESIDENTE. La barca veniva dalla Turchia...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Sì, la barca veniva dalla Turchia. Faceva parte di un giro grande, per cui loro avrebbero poi rottamato. Invece hanno preso chi ha gestito queste cose, ma noi non avevamo nessuno là sopra.

Non riuscivano neanche a muoversi, perché non avevano contezza di una timoneria di emergenza e di tutto quello che ne conseguiva.

PRESIDENTE. Scusi, ma se non sbaglio intervenne anche il Ministro, si andò presso il Governo turco e immagino che se ne sia discusso. Lo dicevo per precisare che non è stata una circostanza che il Governo italiano ha dimenticato o ha lasciato passare.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* No, anche perché è stato un evento che se non avesse avuto l'esito di riprendere il governo, avrebbe potuto portare al disastro più assurdo.

La dinamica di avere certezza di chi sia lo scafista è praticamente improba, fatto salvo che non si abbia, e non è mai capitato, un delatore che lo indichi, ma è impossibile.

Uno degli elementi che ci danno maggiore controllo è — alle volte l'abbiamo anche fatto — tentare di fare, durante un'attività operativa di rientro, una chiamata dal nostro satellitare a quello che è stato tracciato per la prima volta, per vedere se squilla. Molto spesso non rintracciamo più lo stesso cellulare che ci ha chiamato, perché loro precauzionalmente...

PAOLO ARRIGONI. Lo buttano in mare.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Poc'anzi chiedeva come avviene questa circostanza. Ebbene, alla chiamata, per l'attività di disimpegno, come ho detto, a seconda della distanza, della vicinanza o altro, il Comando generale decide chi mandare. Di solito lavoriamo in coppia, proprio per ragioni di opportunità e di intervento.

Di sovente ormai, nella chiamata dicono di essere in un gommone con centodieci persone, o in un barcone con un altro numero di persone; poi sbagliano e anziché quattrocento sono seicento. È raro

però, se dicono di essere su un gommone con cento persone, di trovare un barcone da cinquecento.

MARIA CHIARA GADDA. Quindi chi chiama ha la consapevolezza? Un migrante normale che è ospite, che è trasportato sulla barca, non può avere la consapevolezza del numero, quindi chi chiama tendenzialmente sa.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Prima di salire sanno che il barcone verrà riempito a trecento, a cinquecento e via dicendo. A dire la verità, sbagliano di poco. Se chiedi anche ad altri migranti che sono a bordo quanti erano, tutti rispondono trecento o quattrocento. Lo sanno tutti, bene o male, già quando imbarcano, forse per delle stime loro. Li aiuta ad avere la percezione di alcune cose.

MASSIMO ARTINI. Il soccorso è mirato con la quantità di motovedette. Non è ridondante. Non succede che, pensando che siano cinquecento, partite con due....

GIORGIO BRANDOLIN. È chiaro che devono avere le dimensioni di ciascun evento, altrimenti non sarebbero neanche sufficienti le dotazioni di navi...

MASSIMO ARTINI. Se posso fare un intervento sull'ordine dei lavori, è conveniente andare al Comando generale.

PRESIDENTE. Gli uffici stanno organizzando per settembre. Non siamo andati, al contrario della Commissione CIE in questo periodo, perché gli uffici mi hanno segnalato che, proprio perché erano così impegnati, questa sovraffollamento di visite da parte di Commissioni parlamentari rischiava di metterli in difficoltà. Quindi, molto responsabilmente, abbiamo deciso di rinviare a settembre.

MASSIMO ARTINI. Però se uno va alla centrale operativa vede tutti i dettagli ed è plausibile che anche a settembre ci siano dei *target* che nascono nella mattina...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Una delle difficoltà che si incontra è il rispetto che molto spesso hanno nei confronti delle donne gli stessi uomini che vai a soccorrere. Dentro la nostra unità li teniamo separati. Riusciamo a fare questo. Per esempio, donne e bambini li mettiamo tutti a prua e distanziamo direttamente, anche quando sono sovraffollati.

Dalle immagini non riuscite a percepirlo, ma tutta la prua è coperta da donne e bambini e ai laterali andiamo mettendo gli altri, in modo tale da avere una distanza di sicurezza dagli approcci, pure se sono stati in quei barconi in quelle condizioni tutti assieme.

Devo dire che molto spesso ci sono delle fazioni tra di loro concorrenti, come gli eritrei con i libici, rispetto ad altre. Devi fare attenzione perché loro stessi sulla barca si trovano lo spazio e quando li metti affiancati, è meglio avere questa accortezza. Nei limiti del possibile, anche se è difficile come si evince dalle immagini, quando loro stessi lo manifestano, cerchiamo di non andare contro questa indicazione, perché sappiamo che nel trasferimento questo giova alla tranquillità di tutti.

Nei barconi sono sistemati così. C'è un gruppo che sta tutto in questo contesto proprio perché...

PRESIDENTE. L'onorevole Gadda giustamente dice che questa vostra accortezza, che condividiamo — non siamo tecnici, ma ne capiamo le motivazioni — nel caso di poter operare la tratta con delle donne tutte raggruppate e individuate per provenienza può diventare un problema. Quindi, la domanda è se quando arrivano a terra, c'è qualcuno tra i mediatori culturali...

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* L'onorevole ha detto a bordo, ma se ci riferiamo a quando sono a terra ci sono ovviamente...

MARIA CHIARA GADDA. Parlo di entrambi i casi. Mi pare di aver capito che questa questione è visibile in ogni fase del percorso, perché in genere le donne



quando hanno i minori sono accompagnate magari da parenti. Quello è un caso specifico in cui ci sono magari delle tredici o quattordicenni, in gruppi di dieci, accompagnate da una donna più anziana.

Quindi, è un caso diverso da quello di donne che provengono magari da altri Paesi africani con bambini e con famiglia. È una situazione specifica, dunque chiedo se segnalate queste circostanze.

ROBERTO MANGIONE, *Primo Maresciallo, rappresentante Co.I.R.CP.* Noi facciamo un distinguo proprio con donne e bambini da una parte...

MARIA CHIARA GADDA. Questo l'ho visto esattamente anch'io e lo confermo.

PRESIDENTE. Senza fare delle accuse, perché chiaramente sono solo, diciamo così, riflessioni, se ci sono purtroppo delle donne giovani tutte insieme con una donna che può sembrare organizzarle, non credo che possa essere compito di chi conduce il salvataggio in mare individuare questi gruppi. Immagino che sia compito....

MARIA CHIARA GADDA. Parlo di una segnalazione.

PRESIDENTE. Immagino che quando sbarchino a terra — anzi, questa è una domanda che faremo, quando li ascolteremo — i mediatori culturali e le associazioni svolgano questo compito.

Questa audizione è durata più di quella di qualunque Ministro. Ne sono colpita e anche orgogliosa per le domande poste. Vedo che ormai abbiamo competenza e Commissari che entrano nel merito anche umano delle cose. Non so se, avendo risposto a tutte le domande, queste foto secondo lei possano essere importanti.

PAOLO TALLONE, *Capitano di fregata, vicepresidente Co.I.R.CP.* Voglio veramente

ringraziare la Commissione, perché è andata meglio di qualsiasi aspettativa. Non ho parole.

Volevo dire, per chiudere, che questi ragazzi, che ho lasciato parlare, sono degli eroi. Quando parlano di essere stati ventisei ore in mare, vuol dire che sono stati per tutto quel tempo senza mangiare, né dormire e probabilmente anche senza andare in bagno. Faccio presente infatti che hanno un bagno di un metro quadro, da dividere forse con duecento persone.

Immaginiamoci le condizioni operative. Loro non sono la nave di squadra, con i turni, e potendo andare al cinema quando sono liberi. Loro escono, con ogni condizione di mare e di tempo, per niente. Lasciando stare l'aspetto economico, infatti, come si diceva, non c'è nessuna differenza tra loro e quelli che stanno in ufficio.

Grazie, mi scuso.

PRESIDENTE. Salutiamo quindi il capitano di fregata che ci ha appena parlato, il vicepresidente Paolo Tallone; il maresciallo Antonio Ciavarelli, che è qua di fianco a me; il maresciallo Roberto Mangione che ringraziamo come tutti gli altri per quello che fa, ma anche di averci dato questo spaccato di realtà importante per i Commissari; il sottocapo prima classe scelto Sergio Belviso e il sottocapo prima classe Davide Vescovo.

Nel ringraziare tutti gli intervenuti per la disponibilità manifestata, dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 10.20.**

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

DOTT. RENZO DICKMANN

Licenziato per la stampa  
il 12 novembre 2015.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*17STC0013330\*