

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

52.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 LUGLIO 2017

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **GIORGIO BRANDOLIN**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Brandolin Giorgio, <i>presidente</i>	3, 4, 8, 10, 11, 12, 13
Brandolin Giorgio, <i>presidente</i>	3		
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA GESTIONE DEL FENOMENO MIGRATORIO NELL'A- REA SCHENGEN, CON PARTICOLARE RI- FERIMENTO ALLE POLITICHE DEI PA- ESI ADERENTI RELATIVE AL CON- TROLLO DELLE FRONTIERE ESTERNE E DEI CONFINI INTERNI		Arrigoni Paolo (LNA)	11
		Orellana Luis Alberto (AUT-PSI-MAIE) ...	10
		Screpanti Stefano, <i>Capo del III Reparto – Operazioni della Guardia di Finanza, gene- rale di divisione</i>	4, 8, 10, 11, 12, 13
Audizione del Capo del III Reparto – Ope- razioni della Guardia di Finanza, generale di divisione, Stefano Screpanti:		ALLEGATO: Documentazione consegnata al comitato nel corso dell'audizione	14

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIORGIO BRANDOLIN

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, i processi verbali delle sedute precedenti si intendono approvati.

Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante trasmissione diretta attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso e diretta *streaming* sperimentale sulla *web-tv* della Camera dei deputati, con inquadratura fissa sul banco della presidenza. Gli interventi degli altri oratori saranno in sonoro.

Audizione del Capo del III Reparto – Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione, Stefano Screpanti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del generale di divisione Stefano Screpanti, oggi con noi, insieme ai suoi collaboratori, che presento per quest'audizione.

Ricordo che il generale di divisione è capo del III Reparto – Operazioni della Guardia di Finanza, ed è accompagnato dal tenente colonnello pilota Francesco Corcelli, coordinatore dell'International Coordination Centre dell'operazione Triton di Frontex presso il comando operativo aeronavale di Pratica di Mare; dal tenente colonnello Gianluca Simonetti, capo della sezione criminalità organizzata e misure di prevenzione dell'Ufficio tutela economia e sicurezza del Comando generale, III Reparto Operazioni; dal tenente colonnello Walter Mela, capo sezione altri atti norma-

tivi e lavori parlamentari ufficio legislazione, comando generale, VI Reparto, Affari giuridici e legislativi.

L'audizione si inquadra, generale, all'interno della nostra indagine conoscitiva, come dicevo prima, sulla gestione del fenomeno migratorio nell'area Schengen, con particolare riferimento alle politiche dei Paesi aderenti relative al controllo delle frontiere esterne e dei confini interni.

Se non ci sono obiezioni, colleghi, do per approvati i processi verbali delle sedute precedenti.

Se riterrà, generale, possiamo segretare la riunione per le parti che riterrà opportuno.

Nel ringraziarla, comincio a farle alcune domande di introduzione.

La prima che vorremmo porle riguarda le eventuali problematiche ricorrenti nel coordinamento tra le attività di Polizia nel controllo delle frontiere marittime comunitarie, così come stabilito nell'*operation plan* dell'operazione Triton, e soprattutto la gestione delle attività di soccorso effettuata dall'MRCC di Roma allorché la Guardia costiera richiede l'intervento delle unità navali di Frontex, oggi Agenzia europea, anche se si trovano a distanze elevate dal luogo in cui si verificano gli eventi, e le reazioni politiche degli Stati comunitari di bandiera degli assetti navali interessati.

Ne abbiamo parlato prima. La domanda è pertinente, puntuale e all'ordine del giorno dei lavori di tutti noi. Le chiediamo se ha, per quanto di sua competenza, delle informazioni al riguardo.

Scusate, ho dimenticato di dire ai colleghi che la presidente Ravetto è impegnata in qualcosa di molto più importante: è incinta. La sostituisco con gioia.

La seconda domanda riguarda le modalità e le competenze della Guardia costiera

nell'operazione di *transshipment* di immigrati in alto mare tra imbarcazioni che hanno effettuato il SAR e imbarcazioni che trasportano i migranti in terraferma.

Dalle audizioni che abbiamo svolto, sia di rappresentanti di organizzazioni non governative sia del rappresentante della Guardia costiera, il contrammiraglio Nicola Carlone, è emerso che la decisione di condurre i migranti nei porti italiani è esclusivamente rimessa al centro per il coordinamento, il famoso MRCC di Roma.

In particolare, desidereremmo sapere anche da lei perché, quando i migranti sono soccorsi e imbarcati su una nave ad esempio tedesca o olandese, l'indicazione fornita dalla Guardia costiera non è quella di trasferirli su una nave militare dello stesso Paese che muova nel mar Mediterraneo, ma di trasportare i migranti nei porti italiani direttamente, anche quando l'intervento avviene in zone più lontane dalle coste del nostro Paese.

La terza domanda, che faccio a nome dell'intero Comitato, riguarda i contatti tra ONG e trafficanti libici. Anche di questo abbiamo già parlato.

Risulta, infine, al Comitato, dalle audizioni svolte, che navi di ONG, come l'unità navale *Iuventa* dell'ONG tedesca Jugend Rettet, nelle scorse settimane sarebbero entrate in acque territoriali libiche, con tanto di tracciati dei percorsi.

Le chiediamo, innanzitutto, se risultano anche a voi questi sconfinamenti all'interno del limite delle acque territoriali libiche, fissato a 12 miglia dalla costa, o se si tratta piuttosto di stazionamenti delle unità navali di ONG nello spazio delle cosiddette acque contigue, tra le 12 e le 36 miglia al largo della costa libica.

Vi sarebbero, altresì, notizie di intercettazioni di comunicazioni tra alcune delle unità navali appartenenti a varie ONG (tedesche, maltesi e spagnole) e persone stazionanti sulla costa libica, pronte a far partire i gommoni dei migranti. Parliamo di questo fenomeno, non più dei barconi, ma dei gommoni.

Grazie a tali intercettazioni si sarebbe venuti a conoscenza del fatto che dopo poche miglia di viaggio quei gommoni, in

piene acque territoriali libiche, sarebbero stati « abbordati » da unità navali di ONG presenti nell'area, che nel frattempo avevano spento i *transponder* per non essere più localizzabili dalla struttura della Guardia costiera italiana. Gli stessi *transponder* sarebbero poi stati successivamente riaccesi, una volta « salvati » i migranti, solo in acque internazionali.

A quel punto, dalle imbarcazioni delle ONG sarebbero partite le chiamate al sistema MRCC di Roma per segnalare un salvataggio imminente, che in realtà era già venuto da tempo. Queste sono notizie di stampa, informazioni che in parte abbiamo avuto anche qui.

Le chiediamo, per quanto ovviamente di sua competenza, se avete dei riscontri al riguardo, soprattutto con riferimento a eventuali segnali provenienti dai *transponder* delle unità navali di ONG, che è l'argomento di queste ultime settimane e mesi.

Io avrei finito, generale, per quanto riguarda la mia introduzione. Come dicevo, lascio a lei la parola per la sua relazione, poi i colleghi faranno le domande e risponderà anche a queste e sarà così gentile da rispondere anche alle mie tre.

Cominciamo con la sua relazione. Il consigliere mi dice che lei ha presentato non delle *slide*, ma un libretto, che abbiamo a disposizione: le chiediamo se possiamo consegnarlo ai nostri colleghi.

STEFANO SCREPANTI, *Capo del III Reparto — Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione*. Certo.

PRESIDENTE. Perfetto. Autorizzo la pubblicazione dei documenti da lei predisposti in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

STEFANO SCREPANTI, *Capo del III Reparto — Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione*. Presidente, onorevoli senatori e deputati, mi supporterò nell'esposizione con la proiezione di alcune *slide*, contenute anche in questo documento. Per fare un'illustrazione organica, cercherò di seguire un discorso che è tracciato in questa presentazione, in cui già ci

sono alcune risposte alle domande che lei mi ha posto, signor presidente. Ad altre domande risponderò al termine di questa veloce esposizione.

Partirei dalla missione istituzionale della Guardia di Finanza, che oggi è fissata in un decreto legislativo, il n. 68 del 2001, che ha attribuito, oltre a compiti di Polizia economico-finanziaria sulla terraferma, anche compiti di Polizia economico-finanziaria sul mare e di contrasto ai traffici illeciti nell'ambito del sistema delle Forze di polizia nazionali previsto dalla legge n. 121 del 1981.

Per assolvere a questa funzione sia a terra sia a mare, gli appartenenti alla Guardia di Finanza hanno la qualifica di polizia giudiziaria a competenza generale, cioè estesa a ogni genere di reato, di Polizia tributaria, di pubblica sicurezza e di Polizia valutaria.

I servizi di ordine e sicurezza pubblica in mare sono quelli riservati alle Forze di polizia. È bene distinguere da subito due funzioni fondamentali svolte sul mare, che investono responsabilità diverse: la funzione di Polizia, di contrasto ai traffici illeciti e di tutela dell'ordine pubblico; la funzione di soccorso nel mare, di sicurezza nella navigazione.

I servizi di ordine e sicurezza pubblica in mare sono disciplinati, per la prima volta nel nostro Paese, dal decreto ministeriale del Ministro dell'interno del 1998, il cosiddetto « decreto Napolitano », che ben fa questa distinzione tra servizio di ordine e sicurezza pubblica in mare e soccorso della navigazione.

È stato riconosciuto, all'epoca, alla Guardia di Finanza, nell'ambito del sistema delle Forze di Polizia, un ruolo particolare, perché maturato nell'esercizio delle sue funzioni prioritarie, come il contrasto del contrabbando via mare.

Questo sistema delineato nel decreto Napolitano è alla base del dispositivo di vigilanza in materia di contrasto all'immigrazione clandestina previsto nel decreto interministeriale del 2003, che affida al Ministero dell'interno, direzione centrale dell'immigrazione e della Polizia delle frontiere del dipartimento di Polizia di Stato, il

raccordo degli interventi operativi in mare e i compiti di acquisizione e analisi delle informazioni connesse, e suddivide l'attività di prevenzione e contrasto al traffico di migranti in tre fasi.

Stiamo parlando, appunto, di contrasto, un'attività di vigilanza preventiva in acque internazionali svolta essenzialmente dalla Marina militare, di un'attività repressiva investigativa nel mare territoriale, affidata fino a poco tempo fa alle tre Forze di polizia, e di un'attività di coordinamento nella zona contigua, 12 miglia dal limite del mare territoriale, affidata alla Guardia di finanza.

Ho detto fino a poco tempo fa dalle Forze di polizia, perché il decreto legislativo n. 177 dello scorso anno, la famosa riforma Madia, ha razionalizzato le funzioni delle Forze di polizia, i comparti di specialità, affidando alla Guardia di finanza la specialità di sicurezza del mare. Per questa finalità è previsto che vengano soppresse le articolazioni navali della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, della Penitenziaria, e che le relative unità navali, tranne alcune eccezioni (isole minori, Venezia e altro) transitino alla Guardia di Finanza. È un processo ancora in corso, fermo restando che la Guardia di Finanza nel mare territoriale è ovviamente la Polizia di sicurezza del mare.

Ricapitolando, le aree di intervento in mare della Guardia di Finanza sono polizia economico-finanziaria, contrasto ai traffici illeciti, ordine e sicurezza pubblica in mare, concorso in attività di soccorso in mare.

La missione istituzionale affidata al Corpo è unitaria, nel senso che è identica sia se si sviluppa in mare sia se si sviluppa a terra. Così come i nostri reparti sul territorio, anche la componente aeronavale assicura il presidio degli interessi economici finanziari dello Stato e dell'Unione europea e il contrasto dei traffici illeciti nell'ambito degli obiettivi assegnati dal Ministro dell'economia e delle finanze, da cui il Corpo dipende.

Quest'unicità del dispositivo del Corpo è possibile perché entrambe le nostre componenti, terrestre e aeronavale, hanno le stesse qualifiche di polizia giudiziaria a

proiezione generale, hanno le stesse capacità investigative, maturate anche in ambiente marittimo in decenni di indagini di polizia giudiziaria sui grandi traffici illeciti.

C'è la possibilità di utilizzare un dispositivo unico nel suo genere. L'azione di contrasto sviluppata a mare contro i grandi traffici illeciti (droga, immigrazione clandestina) presuppone un raccordo veloce e tempestivo sul territorio per avviare le indagini. Questo è possibile grazie al raccordo tra reparto aeronavale e comandi provinciali che sono sul territorio, capaci di realizzare un raccordo immediato con l'autorità giudiziaria.

Quello che dico è tanto vero che questo grafico dimostra l'efficacia dell'unitarietà dell'azione di contrasto terra-mare. La parte verde di questa *slide* comprende tutti i sequestri di sostanze stupefacenti fatti in Italia da tutte le Forze di polizia nel triennio 2014-2016. La parte rossa rappresenta quello sequestrato dalla Guardia di finanza, l'80 per cento del totale. Il 75 per cento del totale sequestrato dalla Guardia di Finanza è stato sequestrato in mare a seguito di operazioni di contrasto al traffico di droga a mare.

Il comparto aeronavale della Guardia di Finanza prevede un dispositivo di proiezione, un punto di contatto e coordinamento per le operazioni navali internazionali, deputato all'esplorazione marittima a lungo raggio, con vigilanza sulle direttrici dai mari aperte ai bacini interni, e una componente regionale, che dipende dai comandi regionali, che vigilano la costa e assicurano il costante coordinamento con i reparti territoriali, e soprattutto il collegamento con l'autorità giudiziaria.

Il dispositivo di proiezione, che svolge appunto attività nell'alto mare, fa capo al Comando Operativo Aeronavale che ha sede a Pratica di Mare, da cui dipendono i gruppi aeronavali di Taranto, Messina e Cagliari e un Gruppo di Esplorazione Aeronavale, che dispone di aerei per pattugliamenti a largo raggio su mare, sempre con sede a Pratica di Mare.

Il dispositivo regionale, che si basa su quindici reparti operativi aeronavali, che dipendono dai comandi regionali su tutto il

territorio, è riportato nella *slide*: ha alle dipendenze 16 stazioni navali, 13 sezioni aeree e 44 sezioni operative navali, tali pressoché da presidiare in maniera efficace tutti gli 8.000 chilometri di costa italiana.

La flotta navale della Guardia di Finanza si compone di 352 mezzi navali, composti da 3 pattugliatori, 7 pattugliatori veloci, 67 guardacoste e numerose altre unità. Abbiamo due pattugliatori di questa classe: Multiruolo classe Monti, il fiore all'occhiello della Guardia di Finanza, in grado di fare attività di esplorazione navale molto spinta, che in questo momento si trova a ridosso del limite esterno delle acque territoriali libiche per attività di pattugliamento in funzione di contrasto ai traffici illeciti; questo è il più veloce intercettore tra quelli in dotazione alle Forze di Polizia nel Mediterraneo e in Europa, di cui dispone la Guardia di Finanza appunto per inseguimenti a mare molto rapidi.

Questa è la flotta aerea, che, soprattutto nella sua componente ad ala fissa, utilizziamo proprio per il pattugliamento del mare, sia del Tirreno sia dell'Adriatico, e si basa su 84 mezzi aerei. Il velivolo che impieghiamo per esplorazioni dell'alto mare, del mare aperto, è essenzialmente questo, l'*ATR 42*, che, oltre ad avere capacità elevate di trasporto passeggeri, permette di ospitare sistemi di videosorveglianza molto avanzati. Questo è per quanto riguarda l'assetto organizzativo.

Vengo ora a parlare di tre argomenti, che in parte portano l'approfondimento delle tematiche già accennate, cioè il contrasto al traffico di esseri umani via mare svolto dalla Guardia di Finanza attraverso l'attività di Polizia svolta in mare, e soprattutto la collaborazione con l'Agenzia Europea Frontex, che gestisce appunto la cooperazione internazionale delle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione europea, non dispone di mezzi e personale propri, ma si appoggia ai diversi Stati, che finanzia per promuovere operazioni congiunte e impiegare i dispositivi di questi Stati.

Oggi, Frontex è l'Agenzia Europea della guardia di confine e costiera, a seguito di una riforma del settembre dello scorso

anno, con ampliamento di compiti e organigramma e risorse.

Le strutture operative di Frontex sono due, a livello centrale e a livello periferico: il Centro di coordinamento nazionale si trova presso il Ministero dell'Interno, Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere, che assolve alla funzione di raccordo degli interventi operativi in mare; il Centro internazionale di coordinamento delle attività operative, che coordina tutti gli assetti dei Paesi esteri che partecipano alle operazioni aeronavali svolte in Italia, e ha sede presso il Comando Operativo Aeronavale del Corpo, il cui coordinamento è affidato a un ufficiale della Guardia di Finanza, che è presente qui oggi, ed è il Tenente Colonnello Corcelli.

Ci sono poi centri operativi locali, attualmente presenti nelle sale operative della Guardia di Finanza di Lampedusa, Messina, Cagliari e Taranto. Vi è poi un ufficio interforze a Catania per l'analisi delle informazioni acquisite nell'ambito degli sbarchi.

La Guardia di Finanza coopera con Frontex dal 2007 e partecipa anche a operazioni aeronavali all'estero. C'è soprattutto un elemento molto importante. In questi tempi, si è molto parlato — è il problema principale della Guardia di Finanza come Forza di polizia — anche di come svolgere un'attività investigativa, l'attività di polizia giudiziaria, in uno scenario in cui, come credo sia già emerso nelle precedenti audizioni ma come ripeterò, è senz'altro prevalente la funzione di soccorso.

Nelle operazioni Frontex, sulla base degli *operation plan* delle varie operazioni, la Guardia di Finanza ha trovato questa soluzione, questa strada, i cosiddetti *liaison officers*, gli ufficiali di collegamento nelle operazioni congiunte, previsti dal piano operativo dell'operazione Triton, e che prevedono l'imbarco di Ispettori della Guardia di Finanza con queste funzioni per assicurare il continuo collegamento tra il comandante del mezzo estero, le autorità nazionali e con lo stesso centro di coordinamento. Attraverso un supporto all'esecuzione dell'attività, il supporto all'osservanza della normativa nazionale, si fa in modo che l'ac-

quisizione di elementi utili allo sviluppo dell'indagine avvenga già nel rispetto della normativa italiana per consentire — questo è un tema fondamentale — di utilizzare le informazioni acquisite nei processi penali.

Nell'alto mare non c'è giurisdizione, non c'è una polizia giudiziaria. Si può esercitare una funzione di polizia giudiziaria utilizzabile qualora il mezzo sia italiano, perché è territorio italiano. Qualora sia il mezzo di uno Stato straniero, bisogna svolgere un'azione di supporto all'approfondimento preliminare degli elementi utilizzabili investigativamente acquisiti in quella occasione, che possa essere poi utilizzato.

Questo cercano di fare i nostri ufficiali di collegamento, i quali per questa funzione, sulla base delle indicazioni fornite anche dal comando generale della Guardia di Finanza, compilano una relazione, il cosiddetto *Incident Report*, un documento informativo che contiene una descrizione dettagliata degli eventi, tra cui il numero dei migranti, e soprattutto contiene le prime informazioni e i primi rilevamenti tecnici, anche fotografici, relativi a presunti scafisti ed eventuali cellulari rinvenuti.

Questo documento, *Incident Report*, viene poi consegnato in copia agli Organi di Polizia che si trovano nel punto di sbarco, generalmente agenti della squadra mobile della Polizia di Stato o della Guardia di Finanza. Per la Guardia di Finanza, interviene normalmente, all'atto dell'arrivo verso il porto, il personale dei GICO, Gruppo investigazione criminalità organizzata. Sono le strutture investigative di punta del Corpo.

Questo è un modello di *Incident report* compilato dagli ufficiali di collegamento, corredato spesso da un servizio fotografico. In questo caso sono un po' occultate, ma ci sono le immagini dei possibili fiancheggiatori o le immagini del cellulare delle foto rinvenute a bordo, per fare in modo che all'atto dell'arrivo l'indagine di polizia giudiziaria e il possibile utilizzo in sede processuale di questi elementi fortemente indiziari, se non probatori, possano avvenire nelle forme dovute.

Negli ultimi cinque anni, la Guardia di Finanza ha preso parte a venti operazioni congiunte promosse da Frontex. Attual-

mente sono tre quelle importanti. Indalo riguarda le coste spagnole; Poseidon riguarda le coste greche. Ovviamente, la più importante è Triton, che riguarda il tratto di mare prospiciente il confine esterno nazionale antistante le coste siciliane, calabresi e pugliesi. Questa è la visione grafica di queste operazioni.

Quanto all'operazione Triton, avviata nel 2014 con diverse edizioni, il naufragio dell'aprile 2015, con oltre 700 migranti deceduti, ha portato il Consiglio europeo straordinario nello stesso mese a potenziare l'operazione con maggiori risorse finanziarie a sostegno dell'operazione. A oggi, partecipano circa 27 Paesi membri.

L'obiettivo di Triton, in base al suo piano operativo, è il pattugliamento del bacino Mediterraneo centrale per il contrasto ai traffici migratori illegali provenienti dal Nord Africa e il rafforzamento dello scambio informativo.

Lo stesso piano operativo, così come la normativa comunitaria, ricorda però che questa funzione recede inevitabilmente di fronte a esigenze di soccorso e salvaguardia della vita umana in mare e prevede che in questo caso il coordinamento delle operazioni, che fino al momento in cui l'operazione ha una funzione di contrasto di Polizia fa capo ai centri di coordinamento nazionale e internazionale, passi in capo al centro di coordinamento internazionale di soccorso marittimo.

PRESIDENTE. Se riusciamo a saltare qualche *slide*, per il tempo...

STEFANO SCREPANTI, Capo del III Reparto — Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione. Perfettamente. Triton è, quindi, un'operazione di polizia del mare, dove le funzioni di sorveglianza e di contrasto devono necessariamente integrarsi. Questo dà una visuale di dove si estende l'area di pattugliamento Triton, che oggi arriva fino a circa 70 miglia nautiche dal limite esterno delle acque territoriali libiche.

Questi sono alcuni dati degli eventi di Triton e dati autonomi della Guardia di Finanza. Ovviamente, oltre Triton vi sono

altre due operazioni: Mare Sicuro ed EU-NAVFOR MED, una che fa capo alla Marina militare, una all'Europa.

Esistono coordinamenti molto stretti tra queste tre operazioni attraverso ufficiali di collegamento. Vi sono ufficiali delle capitanerie di porto e della Marina militare presso il Centro internazionale di coordinamento e c'è un ufficiale del Corpo a bordo dell'incrociatore San Giusto dell'EU-NAVFOR MED (Sophia).

Ci sono due scenari, oggi, di contrasto all'immigrazione: uno scenario del basso Adriatico e alto Ionio, giustamente meno conosciuto perché meno alla ribalta, ma dove c'è un'incisiva azione di contrasto, dove il fenomeno si manifesta in maniera — passatemi il termine — più tradizionale, nel senso che si cerca di sfuggire al controllo per sbarcare e arrivare sulla costa; nel tratto del Mediterraneo meridionale, invece, si provoca l'intervento delle navi statali e pubbliche per...

PRESIDENTE. Avete dei numeri sullo scenario del basso Adriatico?

STEFANO SCREPANTI, Capo del III Reparto — Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione. Non sono assolutamente paragonabili.

Questa è la valutazione dello scenario antistante la costa libica. Gli eventi migratori avvengono prevalentemente con mare calmo, in un'area compresa tra 12 e 24 miglia dalle coste libiche. Le partenze dalla Libia si concentrano tra Zuwara e Sabratha, che tra loro distano 25 miglia nautiche. Generalmente, i trafficanti utilizzano imbarcazioni fatiscenti a perdere, gommoni o barche in legno, e la chiamata arriva subito dopo la partenza, e quindi l'azione di soccorso è senz'altro provocata.

I nostri reparti tengono conto, per l'avvio delle indagini di polizia giudiziaria, delle direttive impartite dalla Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo già dal 2014, ed è assicurato il coordinamento tra le unità navali in mare e l'autorità giudiziaria.

Secondo le istruzioni date al comando generale, prima dello sbarco i nostri reparti

devono provvedere all'identificazione dei migranti, al sequestro di documenti e appunti che possono consentire l'identificazione degli scafisti e all'eventuale sequestro di apparecchiature GPS. Dopo lo sbarco, si procede con gli ulteriori adempimenti, seguendo le indicazioni dell'autorità giudiziaria.

Sul piano investigativo, le deleghe che la Guardia di Finanza ha ricevuto dalla magistratura negli ultimi anni sono riportate nella *slide*. Se si guarda il 2016, si trovano 231 attività di indagine svolte e 199 concluse. È recente una delle operazioni più importanti, l'operazione « Scorpion fish », conclusa il 16 giugno: 15 provvedimenti di fermo di indiziato di delitto nei confronti di soggetti tunisini e italiani, appartenenti a un'associazione per delinquere transnazionale, dediti al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina.

Attraverso indagini investigative lunghe e complesse, con adeguati apparecchi, si riesce a risalire all'organizzazione, anche se poi queste indagini trovano un limite nella cooperazione internazionale.

Ovviamente, come dicevo, l'azione di contrasto a mare trova un limite nella primaria esigenza della salvaguardia della vita umana in mare, prevista dalla Convenzione internazionale di Amburgo del 1979, a cui l'Italia ha aderito, e che è declinata in una serie di accordi tecnici.

Relativamente al tema del porto sicuro — è una delle sue domande, signor presidente — la normativa internazionale, una certa interpretazione prevalente, che diventa poi il parametro di valutazione di come queste operazioni vengono condotte ad esempio da parte della magistratura quando vengono a sua conoscenza per varie ragioni, è la seguente: in caso di evento SAR, dichiarato in acque territoriali di un Paese estero, o nelle acque internazionali ricomprese all'interno della zona SAR di Stato estero, l'autorità deputata al coordinamento del soccorso marittimo è il centro di coordinamento dello Stato competente per quell'area SAR.

Se, però, non è possibile attivare l'autorità SAR responsabile per area, perché non esiste lo Stato, lo Stato è fortemente

disgregato, come attualmente avviene nel Mediterraneo centro-meridionale, il compito del coordinamento delle attività di soccorso marittimo e le conseguenti responsabilità in caso di omissione rimangono in capo all'autorità che ha ricevuto per prima notizia dell'evento.

Oggi, se i colleghi del Comando Generale Capitanerie di Porto, dove è allocato questo centro di coordinamento, che ricevono questa chiamate provano ad attivare il centro di coordinamento libico e non trovano risposta, sono responsabili della gestione.

Il luogo sicuro di sbarco, tecnicamente definito *place of safety*, è assegnato secondo l'interpretazione prevalente delle norme internazionali presso il territorio dello Stato titolare del coordinamento dell'attività di soccorso, sempreché questo Paese sia in grado di accogliere le persone. Il principio è che il porto di destinazione segue allo stato attuale la responsabilità del soccorso, che secondo il diritto internazionale si completa con l'arrivo in un porto sicuro, ripeto, almeno secondo la prassi adottata.

In questa *slide*, su cui sorvolo, c'è nei dettagli la procedura seguita per richiedere il porto sicuro. Sostanzialmente, c'è una richiesta dell'unità navale, che viene veicolata alla direzione centrale dell'immigrazione e della polizia delle frontiere del Ministero dell'Interno, che la rivolge al dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione, che a sua volta sceglie il posto.

Nell'arrivo al porto nazionale si riesce molto spesso a svolgere alcuni approfondimenti, che poi consentono di risalire agli scafisti. Queste sono alcune operazioni che sono state concluse con l'arresto di responsabili sulla base di attività svolta all'arrivo nel porto.

Tengo a sottolineare che nell'operazione di Triton vi è anche un'azione di contrasto, forse meno nota, ai traffici illeciti, in genere soprattutto di sostanze stupefacenti. Tra gennaio 2016 e maggio 2017, oltre 9 tonnellate di droga sono state sequestrate con un contributo dei mezzi navali e aerei di Triton. Queste sono alcune operazioni sui cui dettagli sorvolo, ma che dimostrano che l'operazione in sé ha una funzione di

tutela delle frontiere marittime europee a 360 gradi.

Che cosa sta avvenendo adesso per quanto riguarda la collaborazione con la Libia ?

Da quest'anno, a seguito della ripresa della collaborazione del Governo nazionale con la Libia, si sta cercando di supportare la Guardia costiera della Marina militare libica nel riprendere una certa autonomia dei suoi pattugliamenti.

A febbraio 2017, a bordo dell'unità navale dell'EUNAVFOR MED, operazione « Sophia », sono stati intrapresi i primi cicli di formazione di un'aliquota di 28 militari della Guardia Costiera e della Marina militare libica. La foto sopra è la nostra scuola nautica di Gaeta, dove 39 militari ad aprile 2017 sono stati addestrati su quattro unità navali già di loro proprietà, che erano già presenti in Libia, che durante la primavera araba del 2011 sono state un po' danneggiate. Sono state recuperate dalla Guardia di Finanza, riportate in Italia, riparate e, proprio ad aprile, riportate in Libia dopo che i militari della Guardia Costiera e della Marina militare libica sono stati addestrati. Nella foto sotto c'è la base militare della Guardia Costiera della Marina militare libica, dove queste unità oggi sono.

Come Guardia di Finanza, siamo stati un paio di settimane fa di nuovo a Tripoli per fare assistenza tecnica, e stiamo organizzando una serie di missioni presso questa base navale per garantire semplicemente l'assistenza tecnica e la manutenzione di queste unità.

Le unità navali libiche sono già operative e in alcuni casi hanno fatto interventi di soccorso. L'11 maggio, è stato uno dei casi in cui la chiamata di soccorso è pervenuta al Centro di coordinamento italiano. Questo ha allertato la Guardia costiera libica, che ha risposto facendo il soccorso utilizzando le proprie unità come inizio di un'attività autonoma che sta avvenendo, anche se tra un po' di difficoltà.

Mi fermo qui con l'illustrazione. Chiederei se fosse possibile l'attivazione per breve tempo di una procedura riservata per rispondere ad alcuni suoi quesiti.

PRESIDENTE. Appreziate le circostanze, propongo di proseguire l'audizione odierna in seduta segreta.

Il Comitato delibera quindi all'unanimità di procedere in seduta segreta (*i lavori procedono in seduta segreta, indi riprendono in seduta pubblica*).

STEFANO SCREPANTI, *Capo del III Reparto – Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione*. Vi ringrazio e resto a disposizione per rispondere alle vostre domande.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Anticipo che farò la domanda e poi dovrò scappare via, perché in Commissione ambiente tra poco inizia la seduta, cui vorrei essere presente.

Ringrazio il Generale per tutti i dati, molto interessanti, ma vorrei fare riferimento adesso a un'intervista che è uscita oggi dell'inviato speciale dell'UNHCR sul Mediterraneo centrale, Vincent Cochetel, che ha segnalato al *El País* i risultati modesti dell'operazione « Sophia ». Segnalava anche che andrebbe vietata l'esportazione di motori da barca in Libia, in quanto sono questi che fanno muovere i gommoni. Segnalava anche che ci sono Paesi extra europei, ma anche europei, che comprano illegalmente petrolio in Libia da soggetti che poi organizzano anche il traffico di esseri umani. Voleva un impegno maggiore.

Aggiungeva che sono quattro i Paesi europei che stanno facendo proprio questo traffico illegale. Alla stampa non ha voluto dichiarare il nome. Mi chiedo se anche queste cose sono di vostra competenza, quanto corrispondono al vero. Sono rimasto un po' sorpreso nel leggere queste dichiarazioni. Ha anche detto che le mafie sono note, da chi sono composte, e che si dovrebbe indagare di più e meglio da parte degli Stati membri. Ovviamente, non parlava assolutamente in modo specifico dell'Italia, ma richiamava Interpol ed Europol. Credo che il vostro ruolo sia importante. Vorrei chiedere di commentare su questo.

Credo che questa domanda sia, invece, più di attualità: quanto ritenete possibile

che il punto di salvezza, il POS, come è stato detto, possa non essere un porto italiano? Che cosa pensate di quest'ipotesi, che non è tanto un'ipotesi, ma proprio una concreta proposta?

Mi scuso, ma devo proprio scappare.

PAOLO ARRIGONI. Innanzitutto, prendo atto della schiettezza in ordine al documento che ci ha lasciato: voi utilizzate la terminologia « clandestini », come effettivamente si dovrebbe... È una semantica che è stata messa in discussione. Prendo atto che la Guardia costiera utilizza correttamente questo termine.

Quanto ai quattro guardacoste di cui ha parlato, sono stati riportati in Italia per un'operazione di manutenzione. La formazione del personale della Guardia Costiera libica, che lei ha detto riguarda la Marina militare — sappiamo che in Libia c'è almeno un'altra Guardia Costiera —, è stata fatta esclusivamente dalla Guardia di Finanza o anche dalla nostra Guardia Costiera italiana?

La seconda domanda è questa, anzi le domande sono due.

Le operazioni di *search and rescue* che hanno visto protagonista la Guardia di Finanza sono partite all'interno dell'area SAR di Malta, ancorché non riconosciuta dall'IMO, l'organismo internazionale. Noi sappiamo che Malta è l'unico Paese dell'Europa la cui area SAR non è riconosciuta internazionalmente. In quel caso, se c'è stato, la Guardia Costiera ha attivato l'MRCC di Malta o, conoscendo già preventivamente una risposta negativa, ha attivato l'MRCC di Roma?

Ancora, è mai capitato che imbarcazioni della Guardia di Finanza siano state oggetto di un'operazione congiunta con delle ONG? Noi abbiamo appreso che alcune ONG hanno delle imbarcazioni non adeguate a portare a bordo del personale, ma fanno delle operazioni di primo soccorso, forniscono giubbotti e così via. Poi queste persone sono state portate a bordo da parte delle vostre imbarcazioni. Se ci sono stati dei casi di questo genere, vi ricordate quali erano le ONG interessate?

Infine, ho l'ultima domanda. La Libia ha un'area SAR, ma non ha un MRCC. Sappiamo che si sta operando perché la Libia si

doti di un MRCC: la Guardia di Finanza sta collaborando fattivamente perché questo MRCC in Libia si possa realizzare? Vorrei anche un suo parere autorevole per organizzare l'MRCC. Un conto è scrivere di voler fare l'MRCC sulla carta, ma deve esserci la realizzazione, un'organizzazione, la formazione del personale: quanto tempo, secondo lei, necessita a partire da un obiettivo di realizzazione sulla carta fino alla realizzazione di un'MRCC pienamente operativa, che possa assolvere a un compito importante nel Mediterraneo, e che faccia in modo che l'Italia non rimanga l'unico POS ormai da più di un anno attualmente operativo nel Mediterraneo?

PRESIDENTE. Vorrei fare anch'io una domanda, ma velocissima.

L'ha già fatta in parte il collega Arrigoni, che, come avete sentito, è molto preparato e anche molto moderato, in questa istituzione. Al Senato, non so.

Proprio relativamente a questo discorso delle zone SAR, facendoci leggere le sue *slide*, ci ha fatto ampiamente capire che esiste soltanto l'MRCC di Roma in questo momento. Malta non è in grado, la Libia non ce l'ha, della Tunisia non ho ben capito se l'abbia o meno. Gli unici a cui questi sanno che possono rivolgersi per avere una risposta affermativa è il nostro di Roma. Siamo in un *cul-de-sac*, se si può dire così.

Di tutto ciò che stiamo dicendo, sostanzialmente, da quello che ci ha fatto vedere lei, che sappiamo, l'unico centro di coordinamento a cui ci si può rivolgere è Roma, e a quel punto è l'Italia che si deve prendere questi disgraziati, tanto per capirci. Anch'io vado sulla domanda di Arrigoni per capire come e con che tempi è possibile dare una risposta, che devo dire la comunità italiana sta attendendo.

STEFANO SCREPANTI, *Capo del III Reparto — Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione*. Comincio a rispondere a partire dalla sua domanda e risalgo poi a quella del senatore.

Sì, è vero, nel Mediterraneo meridionale l'unico centro di soccorso purtroppo è quello italiano, attesa anche la poca collaborazione di Malta.

In realtà, c'è l'idea di fare in Libia due centri: un centro marittimo di soccorso e una sala operativa di contrasto. Due cose si vogliono fare. E c'è la direzione centrale dell'immigrazione e della polizia di frontiera che con l'Unione Europea sta mettendo a punto un progetto per creare queste due strutture. Nel MRCC libico ci dovrebbe essere l'apporto della Guardia Costiera italiana, che appunto è competente nel soccorso. Nella sala operativa ci dovrebbe essere il supporto principale della Guardia di Finanza, anche per svolgere azioni di contrasto e investigative.

Già c'è stato un sopralluogo il mese scorso, cui ha partecipato anche un nostro ufficiale, oltre a funzionari della Guardia Costiera e del Ministero dell'Interno, per individuare i locali in cui realizzare questi due centri. Credo che il progetto alla fine di quest'anno, una volta stanziati i finanziamenti, di cui adesso in dettaglio non conosco l'importo ma che sono significativi, potrà essere realizzato.

Non sono in condizione di fare previsioni sui tempi, atteso anche lo scenario libico, che, come è noto, presenta dei margini di incertezza, ma l'auspicio è che, se queste iniziative avanzano con i tempi previsti, da qui all'inizio dell'anno prossimo qualcosa si possa realizzare. Ovviamente, siamo però nel campo delle previsioni e in uno scenario indubbiamente complesso. Sono due gli obiettivi da realizzare in Libia, un centro di soccorso e una sala operativa più per contrasto.

La Guardia di Finanza è stata oggetto di operazioni congiunte con le ONG. Immagino che lei si riferisca alle operazioni di trasbordo di migranti presi dalle ONG. Come Guardia di Finanza, no, ma dobbiamo dire che come coordinatori di Triton sappiamo che alcune navi di Triton spesso sono state impiegate per operazioni di trasbordo.

Sappiamo anche che Frontex ha un po' avanzato delle perplessità su questa procedura, perché giustamente il compito è principalmente di sorveglianza delle frontiere marittime. Credo che ultimamente questa cosa sia gestita in maniera diversa. Devo anche dire che all'impiego delle navi di

Frontex per trasbordi si è ricorsi proprio in quelle giornate di eventi limite, di una serie di eventi contestuali eccezionali, per cui si faceva fatica. Come Guardia di Finanza non siamo stati direttamente interessati, ma come Triton sì.

Negli eventi SAR in cui siamo stati interessati la Guardia Costiera ha preventivamente interpellato Malta? Il nostro ingaggio in SAR arriva a seguito dell'attivazione. Non siamo a conoscenza dei passaggi precedenti. Non sono in condizioni di dare una risposta sicura a questa domanda.

La riparazione delle quattro unità e l'addestramento degli equipaggi è stata fatta dalla Guardia di Finanza presso la Scuola nautica di Gaeta nel mese di aprile. Adesso, periodicamente stiamo tornando per svolgere assistenza tecnica.

Verrei ora alla domanda del senatore Orellana, alla prima, perché non ho ben centrato la seconda. Sulla prima, però, vorrei chiedere la procedura riservata, se fosse possibile.

PRESIDENTE. Appreziate le circostanze, propongo di proseguire l'audizione odierna in seduta segreta.

Il Comitato delibera quindi all'unanimità di procedere in seduta segreta (*i lavori procedono in seduta segreta, indi riprendono in seduta pubblica*).

STEFANO SCREPANTI, Capo del III Reparto – Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione. Quanto alla seconda domanda, non ricordo bene... Forse si intersecava con la sua, sostanzialmente. Di fatto, nel Mediterraneo centrale, l'attuale disciplina del porto sicuro, per effetto di quest'applicazione della normativa comunitaria, fa capo all'Italia. Purtroppo, è così. Adesso la focalizzo meglio. C'è la possibilità, in prospettiva, di destinare parte di questi migranti in altri porti?

Qui ci troviamo in un campo in cui è decisiva la collaborazione, l'adesione internazionale. Se ci fosse, sarebbe gestibile. Da un punto di vista tecnico, l'operazione è sicuramente gestibile. Occorre, ovviamente, la collaborazione degli altri Stati.

Per gestire il divieto di accesso dei porti in presenza di determinati presupposti, la Convenzione di Montego Bay e lo stesso codice della navigazione prevedono la possibilità di regolamentare, di inibire il transito in determinate aree per ragioni di sicurezza. Ovviamente bisognerebbe regolamentare nel dettaglio, motivare, introdurre magari anche dei dispositivi sanzionatori a corredo, oltre, eventualmente, a quelli che ci sono. Credo che lo scenario che si sta delineando vada seguito dagli organi tecnici che devono applicare queste disposizioni con l'attenzione necessaria per essere pronti ad attuare le direttive che saranno impartite al riguardo.

PRESIDENTE. Per chiudere quest'argomento, come avrà capito di attualità in questo momento, tecnicamente e normativamente ci ha spiegato che arrivano in Italia, ma le normative, le convenzioni internazionali potrebbero dare la possibilità all'Italia di motivare non dico la chiusura di porti, ma di trovare altre soluzioni che non siano soltanto l'organizzazione del trasporto sulle coste italiane, giusto?

Ovviamente, c'è la volontà politica europea...

STEFANO SCREPANTI, *Capo del III Reparto — Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione*. Con la ricerca di una collaborazione degli altri Stati. È difficile imporre unilateralmente determinate azioni. Come organi di controllo, come organi tecnici incaricati di attuare, seguiamo con attenzione l'evoluzione dello scenario per adeguare le nostre linee d'azione di conseguenza.

PRESIDENTE. La ringrazio e ringrazio anche i suoi collaboratori che l'hanno accompagnata. La ringrazio anche per la disponibilità a darci tutte queste informazioni e questo libro, manualetto delle vostre operazioni e componenti. La saluto anche a nome della presidente. Speriamo di aver fatto un buon lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

*Licenziato per la stampa
il 13 settembre 2017*

ALLEGATO

Indagine conoscitiva sulla gestione del fenomeno migratorio nell'Area Schengen, con particolare riferimento alle politiche dei paesi aderenti relative al controllo delle frontiere esterne e dei confini interni: audizione del Capo del III Reparto – Operazioni della Guardia di Finanza, generale di divisione, Stefano Screpanti.

**DOCUMENTAZIONE CONSEGNATA AL COMITATO
NEL CORSO DELL'AUDIZIONE**



**Comando Generale della Guardia di Finanza
III Reparto Operazioni**



«Gestione del fenomeno migratorio nell'area Schengen, con particolare riferimento alle politiche dei Paesi aderenti relative al controllo delle frontiere esterne e dei confini interni»

Audizione del Capo del III Reparto Operazioni

Gen. D. Stefano Screpanti

Roma, 5 luglio 2017

Missione istituzionale della Guardia di Finanza



D.Lgs. 19 marzo 2001, n. 68

Compiti di polizia economica e finanziaria a tutela del bilancio, delle regioni, degli enti locali e dell'U.E.

Prevenzione, ricerca, repressione violazioni in materia di:

- ✓ imposte dirette e indirette, tasse, contributi, monopoli fiscali e ogni altro tributo, di tipo erariale o locale;
- ✓ diritti doganali, di confine e altre risorse proprie nonché uscite del bilancio dell'U.E.;
- ✓ ogni altra entrata tributaria, anche a carattere sanzionatorio o di diversa natura, di spettanza erariale o locale;
- ✓ attività di gestione svolte da soggetti privati in regime consensorio, ad espletamento di funzioni pubbliche inerenti la potestà amm.va d'imposizione;
- ✓ risorse e mezzi finanziari pubblici impiegati a fronte di uscite del bilancio pubblico nonché di programmi pubblici di spesa;
- ✓ entrate ed uscite relative alle gestioni separate nel comparto della previdenza, assistenza e altre forme obbligatorie di sicurezza sociale pubblica;
- ✓ demanio e patrimonio dello Stato, ivi compreso il valore aziendale netto di unità produttive in via di privatizzazione o di dismissione;
- ✓ valute, titoli, valori e mezzi di pagamento nazionali, europei ed esteri, nonché movimentazioni finanziarie e di capitali;
- ✓ mercati finanziari e mobiliari, ivi compreso l'esercizio del credito e la sollecitazione del pubblico risparmio;
- ✓ diritti d'autore, *know-how*, brevetti, marchi ed altri diritti di privata industriale, relativamente al loro esercizio e sfruttamento economico;
- ✓ ogni altro interesse economico-finanziario nazionale o dell'U.E..

La Guardia di Finanza, avvalendosi anche del proprio dispositivo aeronavale, esercita in mare [...] funzioni di polizia economica e finanziaria in via esclusiva, richiedendo la collaborazione di altri organismi per l'esercizio dei propri compiti, nonché, fermo restando quanto previsto dalla legge 1° aprile 1981, n. 121, per quanto concerne il coordinamento delle forze di polizia in materia di ordine e di sicurezza pubblica, attività di contrasto dei traffici illeciti.

Ferme restando le norme del c.p.p. e delle altre leggi vigenti, i militari del Corpo, nell'espletamento dei compiti di cui al comma 2, si avvalgono delle facoltà e dei poteri previsti dagli articoli 32 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni, 51 e 52 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni.



Qualifiche dei militari della Guardia di Finanza

Polizia Giudiziaria

Art. 57 C.P.P.

- Ufficiali di P.G. (Ufficiali superiori ed inferiori, Sottufficiali)
- Agenti di P.G. (Appuntati e Finanzieri)

Polizia Tributaria

Art. 31 L. 7 gennaio 1929, n. 4

- Ufficiali di P.T. (Ufficiali, Ispettori e Sovrintendenti)
- Agenti di P.T. (Appuntati e Finanzieri)

Pubblica Sicurezza

Art. 18 R.D. 690/1907

- Agenti di P.S. (tutti gli appartenenti al Corpo)

Funzioni di polizia valutaria

Art. 26 del D.P.R. 31 marzo 1988, n. 148



Disciplina dei servizi di ordine e sicurezza pubblica in mare

“DECRETO NAPOLITANO”
(25 MARZO 1998)

Precisa le funzioni tipiche di polizia svolte in ambiente marittimo, riconducibili alle forze di polizia ai sensi della Legge n.121 del 1981



Controllo coordinato del mare



Sicurezza delle frontiere marittime

Riconosce il versatile impiego dei mezzi aeronavali della Guardia di Finanza, derivante da uno sviluppo «multifunzionale»

Guardia di Finanza



Disciplina dei servizi di ordine e sicurezza pubblica in mare

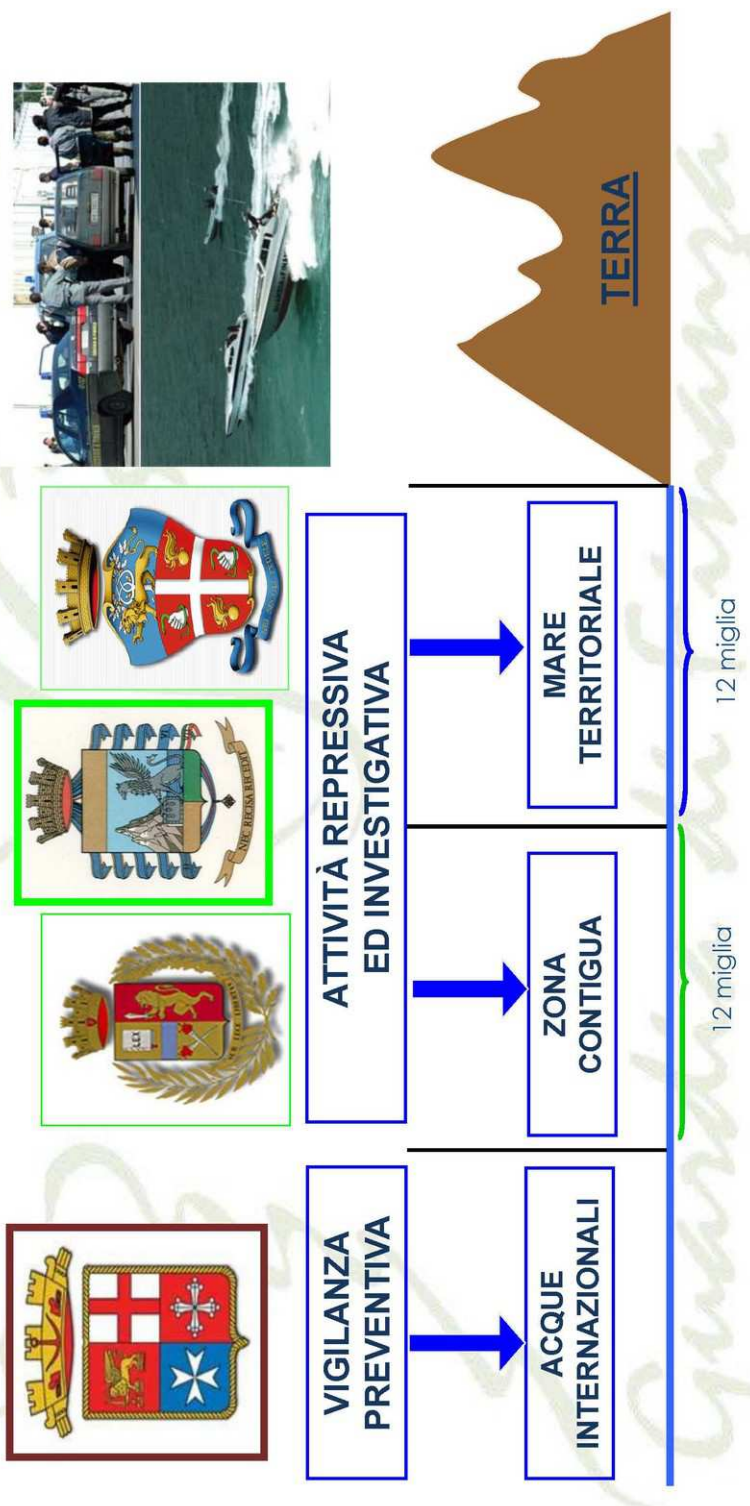
Il sistema delineato nel **Decreto «Napolitano»** è alla base del dispositivo di vigilanza in materia di contrasto all'immigrazione clandestina, previsto nel **Decreto Interministeriale del 14 luglio 2003**

Il provvedimento, nell'affidare alla **Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere del Dipartimento della Pubblica Sicurezza** il “*raccordo degli interventi operativi in mare e i compiti di acquisizione ed analisi delle informazioni connesse*”, suddivide l'attività di prevenzione e contrasto al traffico di migranti in **tre fasi**



Disciplina dei servizi di ordine e sicurezza pubblica in mare

Decreto Interministeriale 14 luglio 2003





«RIFORMA MADIA»: «DISPOSIZIONE IN MATERIA DI RAZIONALIZZAZIONE DELLE FUNZIONI DI POLIZIA E ASSORBIMENTO DEL CORPO FORESTALE DELLO STATO AI SENSI DELL'ART. 8, COMMA 1, LETTERA A)» L. 124/2015

Decreto legislativo n. 177 in data 19 Agosto 2016 pubblicato in G.U. 213 del 12 settembre 2016, teso a disciplinare, nell'ambito dell'attuazione dei principi delega sulla riorganizzazione delle forze di polizia, la razionalizzazione e il potenziamento dell'efficacia delle funzioni di polizia

- ✓ art. 2, rubricato “*Comparti di specialità delle Forze di Polizia*”, attribuisce alla Guardia di Finanza l’esercizio di **funzioni esclusive concernenti la specialità “sicurezza del mare”**, da esercitare attraverso il proprio dispositivo aeronavale, fatte salve le attribuzioni assegnate al Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera
- ✓ art. 4, rubricato “*Razionalizzazione dei servizi navali*”, secondo cui, **ai fini dell’esercizio da parte della Guardia di Finanza delle funzioni cui all’art. 2**, verranno soppresse le articolazioni navali della Polizia di Stato, della Polizia Penitenziaria e dell’Arma dei Carabinieri, con conseguente **trasferimento** alla Guardia di Finanza dei mezzi navali in forza alle citate Forze di Polizia. A seguito di tale programma di razionalizzazione, la Guardia di Finanza assicurerà, con le proprie unità navali, il **supporto operativo** necessario alle Forze di Polizia per l’assolvimento dei rispettivi compiti istituzionali
- ✓ art. 10, rubricato “*Attribuzione alla Polizia di Stato e al Corpo della Guardia di Finanza di specifiche funzioni del Corpo Forestale dello Stato*”, secondo cui **al Corpo verranno attribuite**, tra l’altro, **le funzioni svolte dal Corpo Forestale dello Stato “[...]in materia di sorveglianza delle acque marine confinanti con le aeree naturali protette[...].”**

Guardia di Finanza



Aree di intervento in mare della Guardia di Finanza

Polizia economica e
finanziaria

Contrasto ai traffici
illeciti

Ordine e sicurezza pubblica in mare
(Legge n. 121 del 1981)

Concorso in attività di
soccorso in mare





Unicità del dispositivo del Corpo

La missione istituzionale affidata alla Guardia di Finanza si caratterizza per **identità dei contenuti**, sia che si sviluppi **a terra**, sia che si espliciti **sul mare** e sugli **spazi aerei** sovrastanti



Così come i reparti territoriali, anche la **componente aeronavale** assicura il **presidio degli interessi economici e finanziari dello Stato e dell'Unione Europea** e il **contrasto dei traffici illeciti**, concorrendo al conseguimento degli obiettivi assegnati al Corpo dal Ministero dell'Economia e delle Finanze



Unicità del dispositivo del Corpo

Qualifiche di P.G. a proiezione generale sia a terra che in ambiente marittimo ed aereo

Capacità investigative maturate anche in ambiente marittimo, in decenni di indagini di polizia giudiziaria svolte, sotto la direzione della magistratura con costante ricorso a tecniche istruttorie previste dal c.p.p.

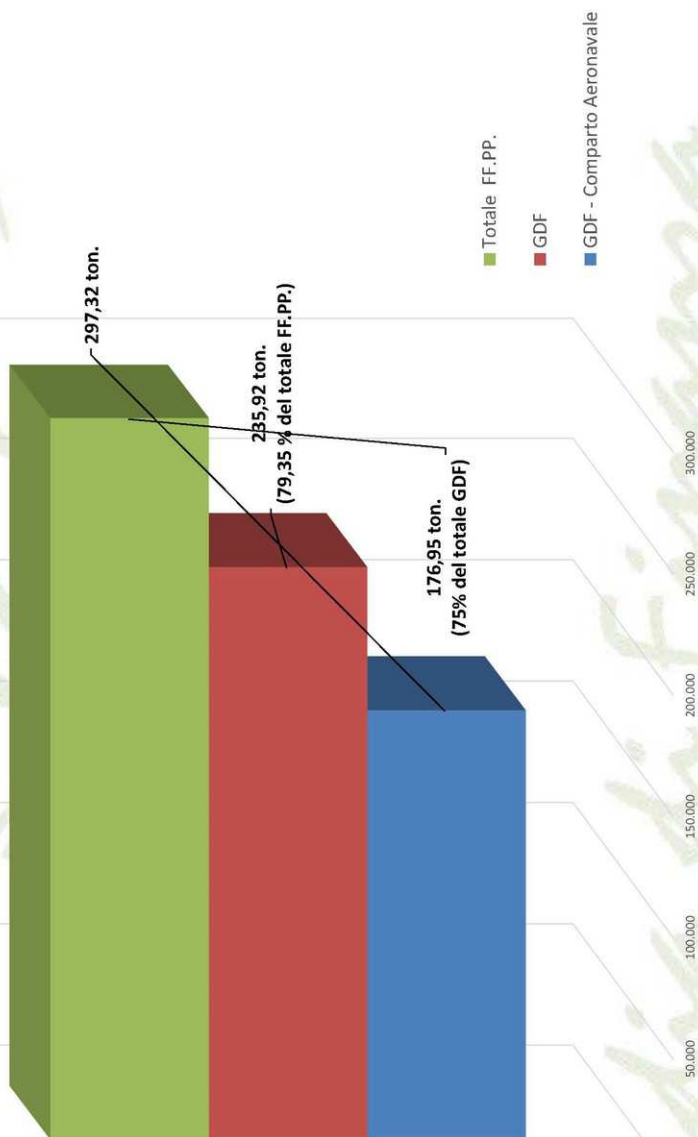
Dispositivo unico nel suo genere: azione di contrasto attuata mediante perfetta e rapida integrazione fra componente aeronavale e strutture investigative sul territorio senza soluzione di continuità

Capacità di realizzare un immediato raccordo con le Autorità Giudiziarie che si avvalgono degli Ufficiali responsabili dei Servizi di polizia giudiziaria

Guardia di Finanza



Contrasto al traffico di sostanze stupefacenti - sequestri effettuati nel triennio 2014/2016 -



Triennio 2014 - 2016



Struttura del Comparto Aeronavale



Dispositivo di proiezione

Punto di contatto e di coordinamento per le operazioni aeronavali internazionali

Esplorazione aeromarittima a lungo raggio

Vigilanza sulle direttrici dai mari aperti ai bacini interni

Supporto ai Reparti della Componente Regionale



Componente regionale

Funzioni di polizia economico – finanziaria dalla costa verso l’alto mare

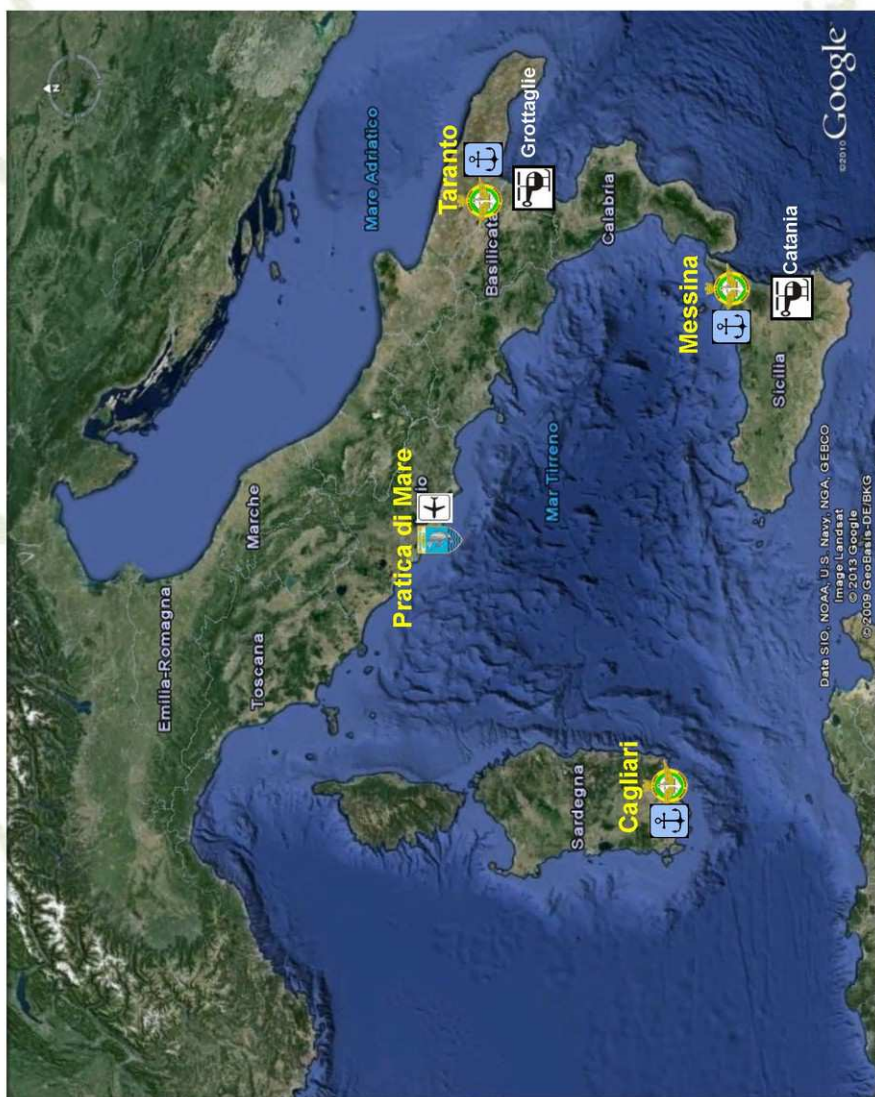
Supporto specifico ai reparti territoriali

Funzioni di Comando e Controllo per operazioni internazionali con riferibilità certa al territorio nazionale

Coordinamento con i Reparti territoriali per attività in specifici settori di servizio



Dispositivo di Proiezione



Comando Operativo
Aeronavale



Gruppo Esplorazione
Aeromartittima



3 Gruppi Aeronavali



3 Stazioni Navali
di Manovra

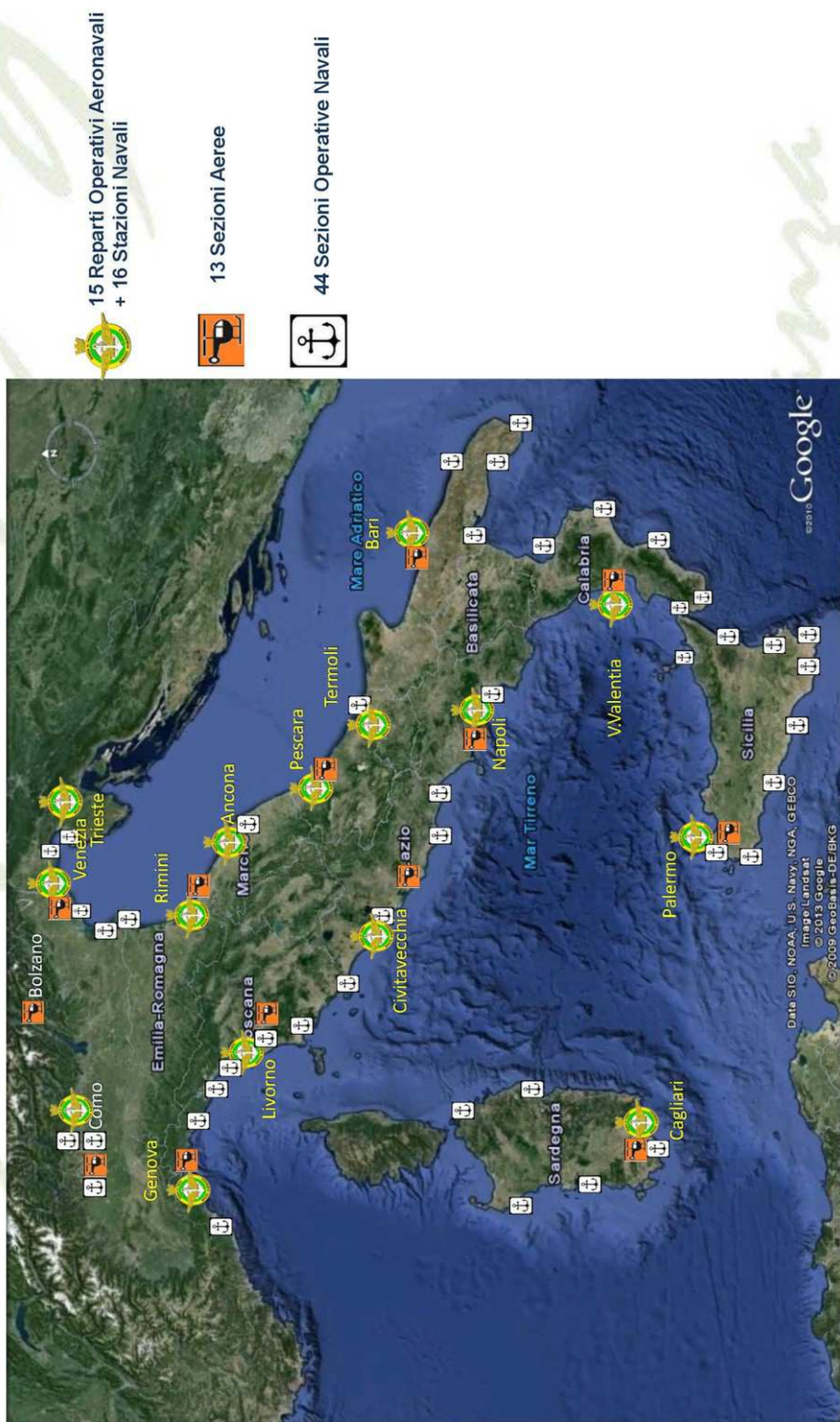


2 Sezioni Aeree
di Manovra





Componente Regionale





Struttura del Comparto Aeronavale

Flotta navale



3 Pattugliatori
Autonomia 2000 miglia nautiche
Velocità max. 28/36 nodi



7 Pattugliatori Veloci
Autonomia 1300 miglia nautiche
Velocità max. 35 nodi



67 Guardacoste
Autonomia 600 miglia nautiche
Velocità max. 30/40 nodi



36 Vedette Velocissime
Autonomia 250 miglia nautiche
Velocità max. 52/72 nodi



151 Vedette Costiere
Autonomia 200 miglia nautiche
Velocità max. 45/54 nodi



88 Unità Minori
Autonomia 250/300 miglia nautiche
Velocità max. 45/55 nodi

352 Mezzi Navali



Struttura del Comparto Aeronavale

Pattugliatore Multiruolo classe “MONTI”

L'unità estremamente avanzata da un punto di vista tecnologico è impiegata per l'attività di contrasto ai traffici illeciti in alto mare

Lunghezza / Larghezza : 55 x 10 m

Velocità massima: 28,2 nodi

Autonomia: 2020 miglia

Armamento: 3 mitragliatrici cal. 12,7 non remotate e 20 PM 12 Beretta cal. 9 parabellum

Equipaggio: 2 Ufficiali – 8 Ispettori – 16 Appuntati / Finanziari





Struttura del Comparto Aeronavale

Vedetta Velocissima Classe “6000”

- Lunghezza / Larghezza : 16,43 x 2,87 m
- Armamento: 2 pistole mitragliatrici M/12 cal. 9 parabellum
- Autonomia: 277 miglia
- Equipaggio: 2 Ispettori + 2 Appuntati 7 Finanzieri



L'unità con i suoi 3000 cavalli di potenza raggiunge la velocità massima di 70 nodi (circa 140 Km/h): è il più veloce intercettore tra quelli in dotazione alle forze di polizia nel Mediterraneo ed in Europa



Struttura del Comparto Aeronavale

Flotta aerea



4 ATR 42 MP
Velocità max. 250 nodi
Autonomia 8 ore



2 P 180
Velocità max. 260 nodi
Autonomia 4 ore



6 P 166 DP 1
Velocità max. 220 nodi
Autonomia 5 ore



25 NH 500
Velocità max. 130/156 nodi
Autonomia 2,5 ore



28 A 109 II e A 109 N
Velocità max. 153/168 nodi
Autonomia 3/3,5 ore



19 AB 412 HP e AW 139
Velocità max. 140/168 nodi
Autonomia 4/5 ore

84 Mezzi Aerei



Struttura del Comparto Aeronavale

ATR 42 MP



Velocità max: 250 nodi

Velocità di crociera: 230 nodi

Autonomia: 8 ore

Equipaggio: 3 piloti – 1 specialista – 2 operatori di sistema
48 passeggeri imbarcabili

Radar di ricerca *Texas Instrument SV 2022*



- ✓ **Il contrasto al traffico di esseri umani via mare**
- ✓ **L'attività di Polizia Giudiziaria in mare**
- ✓ **La collaborazione con l'Agenzia FRONTEX / E.B.C.G.**





L'Agenzia Europea «FRONTEX»

FRONTEX è l'Agenzia europea per la gestione della Cooperazione Internazionale delle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione Europea

- istituita dal Consiglio Europeo nel 2004 per il **coordinamento delle attività di pattugliamento dei confini aerei, marittimi e terrestri degli Stati dell'U.E.**
- non dispone di mezzi e personale propri, ma **può comunque contare su un'articolata dotazione di personale, mezzi terrestri ed aeronavali messi a disposizione dai singoli Paesi membri**, per promuovere operazioni congiunte e costituire i dispositivi da impiegare



«European Border and Coast Guard - E.B.C.G.»

«Agenzia europea della Guardia di Confine e Costiera europea»

In data 14 settembre 2016 è stato approvato in via definitiva il Regolamento UE 2016/1624 del Parlamento europeo con il quale è stata istituita la nuova Guardia di Frontiera e Costiera europea. L'Agenzia ha lo scopo di garantire una gestione rafforzata e condivisa delle frontiere esterne, mantenendo un elevato livello di sicurezza all'interno dell'Unione e salvaguardando, al contempo, la libera circolazione delle persone.



ampliamento dei compiti e dell'organigramma già esistenti

supporto alle singole Autorità degli Stati membri responsabili del controllo delle proprie frontiere esterne

riserva di 1500 esperti, in grado di intervenire in tempi molto rapidi e uno staff permanente numericamente doppio rispetto all'attuale organico

Evoluzione dell'Agenzia Europea FRONTEX



L'Agenzia europea «FRONTEX»

Strutture operative di FRONTEX in Italia

Il **Centro di Coordinamento Nazionale** (N.C.C.) identificato nel Ministero dell'Interno – Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia di Frontiera assolve alle funzioni di **racordo degli interventi operativi in mare** ed ai compiti di **acquisizione ed analisi delle informazioni connesse** alle attività di vigilanza, prevenzione e contrasto all'immigrazione clandestina

Il **Centro Internazionale di Coordinamento delle attività operative** (I.C.C.) istituito fin dal 2011 presso il Comando Operativo Aeronavale del Corpo (Pratica di Mare), ha **funzioni di organizzazione e gestione delle operazioni congiunte** promosse nel tratto di confine aeromarittimo comunitario prospiciente le coste italiane

I **Centri Operativi Locali** (L.C.C.), **istituiti in base alla necessità delle diverse operazioni** ed allocati **presso le sale operative dei Reparti Aeronavali della Guardia di Finanza** nelle sedi interessate dagli scenari operativi di riferimento. Attualmente, nell'ambito dell'operazione «Triton 2017», sono costituiti all'interno delle Sale Operative di Lampedusa, Messina, Cagliari e Taranto

L'**European Union Regional Task Force** (E.U.R.T.F.), l'ufficio regionale di FRONTEX con sede a Catania, istituito al fine di **procedere all'analisi degli elementi acquisiti nell'immediatezza degli sbarchi** nell'ambito dell'operazione «TRITON», nonché di **incrementare il livello di cooperazione con le Agenzie «EUROPOL», «EASO» ed «EUROJUST», oltre che con le Forze di Polizia operanti e le Autorità Giudiziarie**. Presso la *Task Force* sono presenti anche militari del Corpo, con specifiche competenze investigative in materia di riciclaggio e controllo dei flussi finanziari.



Cooperazione con «FRONTEX»

La Guardia di Finanza dal 2007 partecipa alle attività promosse dall'Agazia europea attraverso:

- il coordinamento delle operazioni congiunte avviate in Italia, mediante Centro Internazionale di Coordinamento delle attività operative (I.C.C.)
- la diretta partecipazione alle operazioni congiunte con proprio personale ed assetti della componente aeronavale (anche all'estero)
- l'adesione alle iniziative di "Staff Exchange", ovvero scambio reciproco di personale con lo scopo di accrescere la conoscenza delle tecniche operative e delle attrezzature delle altre Amministrazioni coinvolte
- l'imbarco di proprio personale con funzione di collegamento (*liaison officers*) a bordo dei mezzi aerei e navali stranieri impiegati nello scenario del Mediterraneo



I LIAISON OFFICERS nelle operazioni congiunte

Il piano operativo (Operational Plan) dell'operazione «Triton» prevede che, a bordo delle unità aeronavali estere partecipanti, siano imbarcati militari della Guardia di Finanza in qualità di *Liaison Officer*, funzione prevista per assicurare il **continuo collegamento tra il Comandante del mezzo estero e le Autorità nazionali e con lo stesso I.C.C.** mediante:

- **il diretto e costante contributo alla corretta esecuzione delle attività** definite nel piano operativo, nonché al miglioramento delle procedure e delle metodologie di lavoro
- **l'adempimento delle procedure ed il rispetto della normativa** italiana connessa con l'attività operativa (anche in funzione delle successive indagini di P.G.)
- **il supporto e la collaborazione nei flussi di comunicazione**
- **la predisposizione dei programmi di pattugliamento coordinato e la successiva raccolta e condivisione delle informazioni** operative acquisite



I LIAISON OFFICERS nelle operazioni congiunte

Per il corretto adempimento delle funzioni, il *Liaison Officer (L.O.)* deve:

- **acquisire un completo quadro di conoscenza** relativo all'unità ed all'equipaggio mediante diretta richiesta di elementi e partecipazione ai *briefing* di bordo
- **comunicare** all'I.C.C. ed al L.C.C. la **posizione ed i dati relativi alla navigazione** periodicamente e, in caso di evento, con immediatezza ogni dato utile a rappresentare lo scenario

- in caso di S.A.R. **interagire con le Autorità Nazionali**, seguendo le operazioni e curando le comunicazioni con il **M.R.C.C.**

fornire **consulenza e supporto operativo**

coadiuvare il Comandante dell'unità e gli Organi di Polizia a terra dopo lo sbarco



I LIAISON OFFICERS nelle operazioni congiunte

La Guardia di Finanza ha previsto specifiche modalità di supporto alle attività del *liaison officer* al momento dello sbarco: il Comando Provinciale competente, su richiesta, fornisce supporto operativo al militare imbarcato ed eventualmente si attiva per il trasporto di personale del GICO sull'unità navale straniera al fine di condurre ulteriori approfondimenti

Nel coadiuvare il Comandante dell'unità straniera, il L.O. procede alla compilazione dell'*incident report*, ovvero un documento informativo che dovrà contenere una **descrizione dettagliata degli eventi** in ordine cronologico, tra cui il numero di minori, donne e uomini soccorsi, suddivisi per nazionalità (certificata o dichiarata) e l'**indicazione dei tempi e delle coordinate geografiche**. Oltre ai dati relativi all'evento SAR, nel report sono riportate **informazioni e rilievi fotografici relative a presunti scafisti, eventuali cellulari rinvenuti** (con indicazione delle IMEI e seriali schede telefoniche)

Gli *incident report* delle attività ed eventuali altri verbali preparati dal Comandante dell'unità straniera, giunti nel porto designato (POS), **sono consegnati in copia agli Organi di Polizia richiedenti** (generalmente ai *debriefing team*, agli agenti della Squadra Mobile della Polizia di Stato e/o al personale del Corpo, ovvero della locale Sezione di polizia giudiziaria della Procura della Repubblica) **al fine di agevolare le indagini conseguenti**.



I LIAISON OFFICERS nelle operazioni congiunte

Incident Report



OPV, Sea Patrol
Asset or Foreign organization Logo
MARITIME INCIDENT REPORT
MRCC SAR EVENT N° 574



1. Basic Information / Dati Generali

Asset Name/Nome Assetto	OPV, Sea Patrol															
Organization/Organizzazione	Polizia navale / Assetto FRONTEX															
Date/position of first indication	Evento SAR 574, 06 maggio 2017 08:21 Lat.: 33°08'N - Long.: 012°29'E															
Date/position of first signalement																
Date/position of first interception																
Date/position of first rescue																
Date/position of first disembarkation																
Date/position of first disembarkation																
SAU authority/Other Assets involved	Guardia Costiera Italiana motorizzato CP309 e CP321. MIN Alexander March. ONM Javenta. ONM dello Azzurro Navie Siro Marina militare italiana Navie militare Echo															
Weather condition/Condizione	20°C, cielo sereno, mare calmo.															
Type of boat intercepted	1 barcone in legno, 2 gommoni, 2 motorizzati della C.P.															
Type of means intercepted																
Boat after interception																
Circumstances of refusal del mezzo	SAR 574. Le imbarcazioni dei migranti sono state lasciate in mare a causa della presenza di diversi naufragi con a bordo "facilitatori".															
Engine Data/Caratteristiche	Tutte le barche erano dotate di motori. Due differenti marchi, Yamaha e Mariner, 25-50 hp. Presenza del raccon, diversi eventi in corso.															
Date/Caratteristiche del motore																
Migrants on board/migranti a bordo	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Immagine/Cat.</th> <th>TOTAL</th> <th>Men/Uomini</th> <th>Women/Donne</th> <th>Minor/Minori</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SAR 574 - 1: verdo</td> <td>389</td> <td>379</td> <td>30</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>SAR 574 - 2: giallo</td> <td>147</td> <td>101</td> <td>15</td> <td>31</td> </tr> </tbody> </table>	Immagine/Cat.	TOTAL	Men/Uomini	Women/Donne	Minor/Minori	SAR 574 - 1: verdo	389	379	30	60	SAR 574 - 2: giallo	147	101	15	31
Immagine/Cat.	TOTAL	Men/Uomini	Women/Donne	Minor/Minori												
SAR 574 - 1: verdo	389	379	30	60												
SAR 574 - 2: giallo	147	101	15	31												

European Agency for the Management of the External Borders of the Member States of the European Union

Operational Centre for the Management of the External Borders of the Member States of the European Union

SAR 574 - 3:	190	197	37	16
anziosità	10	1	2	0
SAR 574 - 5: blu	10	27	2	37
SAR 574 - 6: blu	98	41	31	26
SAR 574 - 7:	1	1	0	0
Totali migranti a bordo Sea Patrol (= 991, incluso 1 morto):				
SAR 574 - 1 verde:				
Morocco 134, Benin 2, Eritrea 10, Siria 7, Libia 35, Bangladesh 15, Sudan 2, Palestina 2, Pakistan 120, Guinea 5, Etiopia 4, Egitto 7				
SAR 574 - 2 giallo:				
Pakistan 1, Guinea 42, Costa d'Avorio 63, Nigeria 17, Somalia 2, Mali 4, Senegal 5, Burkina Faso 6, Gambia 4, Guinea Bissau 3				
SAR 574 - 3 verde:				
Sudan 2, Guinea 3, Etiopia 1, Costa d'Avorio 32, Nigeria 80, Mali 1, Senegal 3, Burkina Faso 1, Gambia 4, Ghana 10, Sierra Leone 4, Niger 1, Togo 1, Guinea Bissau 1				
SAR 574 - 4 rosso:				
Sudan 3, Guinea 2, Nigeria 3, Camerun 2				
SAR 574 - 5 blu:				
Libia 1, Burkina Faso 2, Sudan 108, Guinea 2, Etiopia 1, Nigeria 15, Somalia 2, Mali 4, Senegal 16, Gambia 26, Guinea Bissau, Sierra Leone 3, Sud Sudan 1				
SAR 574 - 6 blu:				
Morocco 25, Siria 63, Libia 2, Egitto 5				
SAR 574 - 7:				
vedi POI report.				

2. Description of the event/Descrizione dell'evento

La maggior parte dei migranti sono stati in Libia per molto tempo e alcuni sono stati rimpatriati. Le imbarcazioni dei migranti sono state lasciate in mare a causa della presenza di diversi naufragi con a bordo "facilitatori". Le imbarcazioni sono partite la mattina presto del 06 maggio 2017.

Gruppo dati orario (DTG) 051644: Ricerca informazione circa la presenza di un'imbarcazione in pericolo a causa di un'avaria al motore, con approssimativamente 150 persone a bordo. Partiti da Salerna DTG 050500L1.

DTG 051705: Nuovo avvistamento di numerose imbarcazioni di migranti in prossimità dei confini libici.



I LIAISON OFFICERS nelle operazioni congiunte

Incident Report

4. Photos of the event / Foto degli eventi



548 574: Il primo barcone con 634 P.O.B.



548 574: Gemstone con approssimativamente 150 P.O.B. Nazarete con i facilitatori navigano attorno al gemstone da quasi tutto l'arco del motore fuoribordo.



548 574: CP909 trasborda i migranti sul Slem Pilot.



548 574: Operazione di avvicinamento e salvataggio dei migranti da parte del Slem Pilot.

Fasi di abbordaggio dell'imbarcazione da parte di unità del dispositivo di FRONTEX



I LIAISON OFFICERS nelle operazioni congiunte

Incident Report

Sospettati:

A. Jaziri e S. Maschio

Debarca di provenire dalla Libia.

È stato visto guidare il barcone in legno blu e ha anche aiutato l'equipaggio della Stern Pilot a sbarcare. È stato visto aiutare a scendere l'ingegner, il Conarbo e il suo osservato dall'ufficiale di polizia norvegese Arnold Skirmeid.



Possibile fiancheggiatore



Foto degli effetti personali - IMEI vede tag #351

Cellulari e foto rinvenute a bordo



Operazioni Congiunte di «FRONTEX» in corso

Negli ultimi 5 anni la Guardia di Finanza ha preso parte a 20 operazioni congiunte promosse dall'Agenzia europea. Attualmente il Corpo partecipa alle seguenti iniziative:

“TRITON”

pattugliamento
aeronavale del
Mediterraneo centrale,
precisamente nel tratto
di mare prospiciente il
confine esterno
nazionale antistante le
coste siciliane,
calabresi e pugliesi

“INDALO”

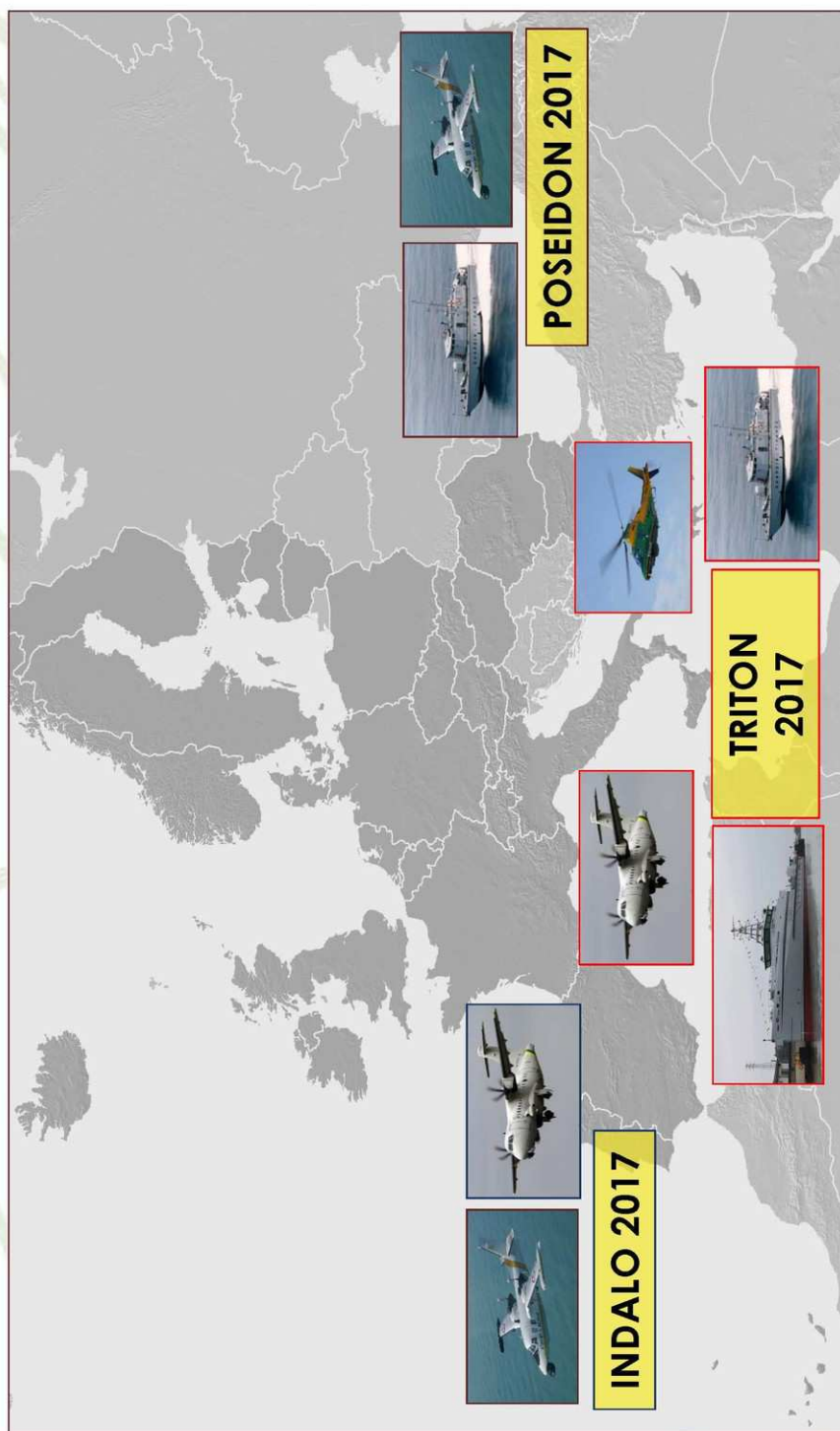
pattugliamento
aeronavale del
Mediterraneo
occidentale,
precisamente al confine
esterno prospiciente le
coste meridionali
spagnole

“POSEIDON”

pattugliamento
aeronavale del
Mediterraneo
orientale,
precisamente al
confine esterno
prospiciente le coste
greche



Operazioni Congiunte di «FRONTEX» in corso





Operazione congiunta «TRITON 2017»

Avviata il 1° novembre 2014 con varie edizioni che si sono succedute negli anni

Il naufragio del 19 aprile 2015 con oltre 700 migranti deceduti a 90 miglia nautiche dalla Libia, ha portato il Consiglio Europeo Straordinario del 23 aprile 2015 a potenziare fortemente «TRITON», con maggiori risorse finanziarie a sostegno dell'operazione

TRITON 2017



- 27 Paesi membri
- 10 Paesi terzi
- 9 Organizzazioni Internazionali ed Agenzie

complesso e strutturato
dispositivo aeronavale, con
 impiego complessivo
 (variamente distribuiti nel tempo)
 di **22 aerei**, **5 elicotteri**, **17**
pattugliatori, **11 guardacoste**,
7 vedette costiere, 27 ufficiali di
 collegamento e staff, 191 esperti



Operazione congiunta «TRITON 2017»

L'obiettivo di «TRITON», in base al suo rispettivo *Operational Plan*, è il pattugliamento del bacino Mediterraneo centrale per il contrasto ai traffici migratori illegali provenienti dal nord Africa ed il rafforzamento dello **scambio informativo**, dell'analisi del rischio e dell'*intelligence* congiunta tra Stati membri

La **priorità dell'attività di soccorso della vita umane in mare** è ribadita nel piano operativo. In casi di interventi S.A.R. le operazioni devono svilupparsi secondo le direttive impartite dal **Centro di Coordinamento Internazionale di Soccorso Marittimo (I.M.R.C.C.)**



La **complementarietà fra le funzioni di soccorso e la sorveglianza delle frontiere marittime dell'Unione Europea**, è evidenziata dal Regolamento n. 656/2014 del 15 maggio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione, con cui sono state riviste le operazioni patrocinate da FRONTEX

«TRITON» è un'operazione di **polizia «del mare»**, dove le **funzioni di sorveglianza e di contrasto dei traffici illeciti devono necessariamente integrarsi con quelle di soccorso**

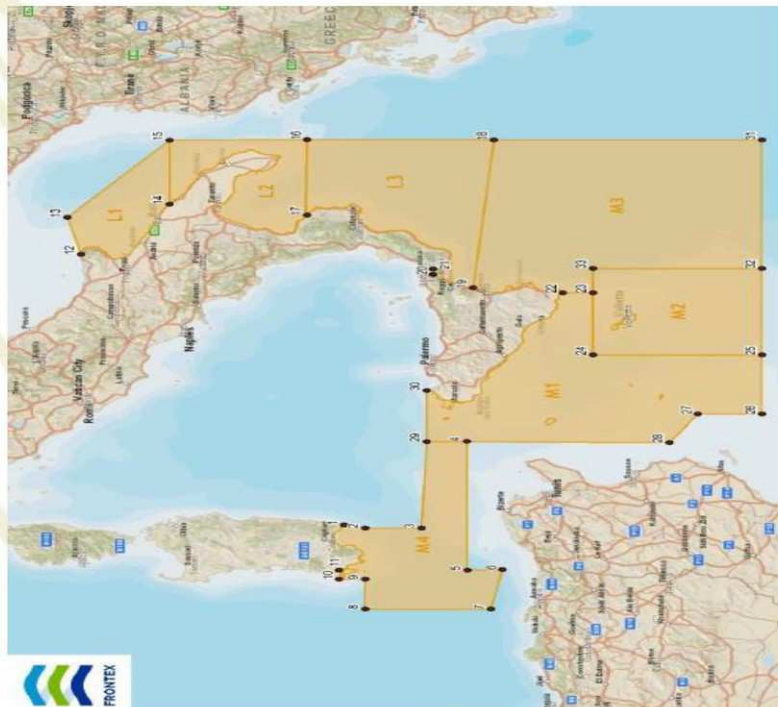




Operazione congiunta «TRITON 2017»

Le aree sottoposte a vigilanza sono quelle a sud della **Sicilia**, della **Calabria**, oltre al tratto di mare prospiciente le coste adriatiche e ioniche della **Puglia** ed a sud della **Sardegna**.

L'area di **pattugliamento marittimo**, in un primo momento circoscritta a 30 miglia nautiche dalle coste siciliane e dalle isole pelagiche, **è stata ampliata** di seguito in maniera da comprendere una vasta zona pari a **138 miglia nautiche** a sud della Sicilia e che arriva **fino a circa 70 miglia nautiche dal limite esterno delle acque territoriali libiche**





Operazione Congiunta «TRITON 2017» - Assetti Impiegati

PAESE	AMMINISTRAZIONE PARTECIPANTE	ASSETTI IMPIEGATI - GENNAIO - MAGGIO 2017	SEDE DI RISCHIERAMENTO	PERIODO D'IMPIEGO
ITALIA	GUARDIA DI FINANZA	N.1 CPV		1 luglio 2017 31 luglio 2017
		N.1 CPV		1 luglio 2017 31 luglio 2017
		N.1 CPV		1 luglio 2017 31 luglio 2017
ITALIA	CARABINIERI	N.1 CPV		1 luglio 2017 31 luglio 2017
		N.1 CPV		1 luglio 2017 31 luglio 2017
MALTA	GUARDIA COSTIERA	N.1 FWA KING AIR	LUQUA (MALTA)	1 febbraio 2017 31 dicembre 2017
		N.1 HELO AW 139	LUQUA (MALTA)	1 febbraio 2017 31 dicembre 2017
	FORZE ARMATE MALTESI	N.1 CPV classe Emer (P62) CPV classe Diolotti (P61)	LA VALLETTA (MALTA)	1 febbraio 2017 31 dicembre 2017
		N.1 CPV classe Protector	LA VALLETTA (MALTA)	1 febbraio 2017 31 dicembre 2017
		N.1 CPB Classe Austal	LA VALLETTA (MALTA)	1 febbraio 2017 31 dicembre 2017
		N.1 CN 235	SIGONELLA	1 luglio 2017 31 luglio 2017
SPAGNA	GUARDIA CIVIL	N.1 RIO SEGURA	CATANIA	1 giugno 2017 31 agosto 2017
		N.1 OLYMPIC COMMANDER	CATANIA	10 giugno 2017 20 settembre 2017
NORVEGIA	NORWEGIAN POLICE	N.1	CATANIA	10 giugno 2017 20 settembre 2017
LETONIA	BORDER POLICE	N.1 CESSNA 404	CAGLIARI	1 luglio 2017 31 luglio 2017
SVEZIA	COAST GUARD	N.1 KBV 002	CATANIA	1 giugno 2017 31 agosto 2017
LUSSEMBURGO	BORDER POLICE	N.1 HELO MD 902	BRINDISI	7 giugno 2017 31 agosto 2017
PORTOGALLO	COAST GUARD	N.1 CPB SAGRES	BRINDISI	1 giugno 2017 31 luglio 2017

Guardia di Finanza



ATTIVITA' DI CONTRASTO DELL'IMMIGRAZIONE CLANDESTINA

Tipo intervento	Anno 2015		Anno 2016		1° Gen. – 30 Giu. 2016		1° Gen. – 30 Giu. 2017	
	EVENTI	MIGRANTI	EVENTI	MIGRANTI	EVENTI	MIGRANTI	EVENTI	MIGRANTI
OPERAZIONE "TRITON" * (dato complessivo)	1066	151.728	1580	181.450	541	70.220	791	84.398
ATTIVITA' DELLA GUARDIA DI FINANZA	707	5024	843	3547	10	1154	47	562

* dato fornito dal National Coordination Centre (N.C.C.) del Ministero dell'Interno





Operazioni aeronavali in corso nel Mediterraneo Centrale

Il quadro delle operazioni attualmente in corso nel Mediterraneo non si esaurisce alle iniziative di Frontex. Sono in atto, infatti:



«**MARE SICURO**»: operazione avviata dal Governo italiano ed affidata, nella gestione, allo Stato maggiore della Difesa. L'obiettivo è fornire cornice di sicurezza a protezione delle linee di comunicazione e dei natanti commerciali



«**EUNAVFOR MED - SOPHIA**»: operazione navale militare inserita nell'agenda della Politica Europea di Sicurezza Comune (P.E.S.C.). Avviata in data 22 giugno 2015, in seguito all'aggravarsi della crisi in Libia e dell'incremento consistente dei flussi migratori via mare. Il Quartier Generale ha sede in Italia

Le operazioni aeronavali in atto nel Mediterraneo Centromeridionale coinvolgono **aree di intervento e responsabilità ben distinte**, nonché differenti linee di indirizzo politico, **coordinamento strategico e comando operativo**. Sul piano tattico sono previste **forme di coordinamento**, coerenti con l'evolversi dello scenario complessivo



Operazioni aeronavali in corso nel Mediterraneo Centrale

Per quanto concerne l'operazione «TRITON», il Coordinamento è assicurato da FRONTEx e, per l'Italia, dal Ministero dell'Interno e dalla **Guardia di Finanza**, tramite il Centro Internazionale di Coordinamento Operativo (I.C.C.)



All'interno del Centro Internazionale di Coordinamento Operativo, istituito presso il Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Pratica di Mare (Pomezia), sono presenti, oltre ad Ufficiali del Corpo:

- ✓ rappresentanti di FRONTEx
- ✓ funzionari delle Organizzazioni e delle Agenzie Internazionali
- ✓ ufficiali di collegamento dei Paesi membri che impiegano assetti nell'operazione
- ✓ Ufficiali delle **Capitanerie di Porto** e della **Marina Militare** italiana

A bordo dell'incrociatore portaeromobili «San Giusto» della Marina Militare italiana, Comando delle Operazioni in mare della flotta di «EUNAVFORMED – SOPHIA», è presente un **Ufficiale del Corpo** allo scopo di assicurare il **continuo collegamento** delle attività in corso tra l'operazione militare e «TRITON»



Attività investigativa nel contrasto all'immigrazione clandestina

Gli elementi raccolti nel corso dei servizi di contrasto all'immigrazione clandestina a mare, successivamente sviluppati dalle componenti territoriali e speciali, hanno consentito di analizzare il fenomeno illecito, adattando, conseguentemente il dispositivo di contrasto del Corpo in base a diversi scenari.

Il *modus operandi* dei trafficanti si adatta infatti allo scenario ambientale di riferimento:

SCENARIO DEL BASSO ADRIATICO E ALTO IONIO

Le organizzazioni tendono a scegliere, come luoghi di sbarco, zone costiere poco soggette a controlli delle Forze di Polizia. I trafficanti utilizzano potenti gommoni (spesso gli stessi utilizzati per trasportare stupefacenti) o costose imbarcazioni a confondersi con il normale traffico diportistico (specie nei periodi estivi)



Necessarie **unità navali veloci e di piccola dimensione** per ombreggiare i natanti sospetti in avvicinamento alle coste nazionali e, se necessario, inseguimento fino ai limiti delle acque internazionali

SCENARIO DELLO STRETTO DI SICILIA E DEL CANALE DI SARDEGNA – AREA OPERATIVA DI «TRITON 2017»

Gli scafisti tendono a «provocare» l'intervento di soccorso ed a confondersi con i clandestini trasportati per non farsi rintracciare. Spesso sono loro ad attivare soccorso via telefono.

Nei viaggi vengono utilizzate quasi sempre imbarcazioni fatiscanti



Necessarie **ricognizioni aeree** sul *target* ed **unità navali maggiori** per attività di recupero e/o S.A.R. di numeri rilevanti di clandestini



Operazione congiunta «TRITON 2017»

Valutazione dello scenario attuale e analisi dei rischi



Gli eventi migratori in zona libica avvengono prevalentemente con mare calmo, dall'alba al tramonto e, prevalentemente, in un'area compresa tra le 12 e le 24 miglia nautiche dalle coste libiche. Le partenze dalla Libia si concentrano lungo il tratto di costa compreso tra le città di Zuwarah e Sabraha, distanti tra loro circa 25 miglia nautiche. Generalmente i trafficanti utilizzano imbarcazioni fatiscenti cosiddette «a perdere» (gommoni o barche in legno) equipaggiate con motori di poca potenza e tendono a «provocare» l'intervento di soccorso attivandolo direttamente via telefono. Lo scafista mira a confondersi con i clandestini trasportati a bordo per non farsi rintracciare dalle unità navali che sorraggiungono.



Attività investigativa nel contrasto all'immigrazione clandestina

Nell'ambito delle indagini relative al delitto previsto dall'art. 12, comma 3 bis, del D.Lgs. 286/1998 (c.d. Favoreggiamento aggravato dell'immigrazione clandestina) sono emerse criticità relative alla riconducibilità degli eventi alla giurisdizione penale nazionale.

A tale riguardo, la **Direzione Nazionale Antimafia e Antiterrorismo** ha diramato, in data 9 gennaio 2014, specifiche **linee di indirizzo**, integrate in data 16 luglio 2015, finalizzate alla soluzione di criticità di carattere giurisdizionale e di intervento cautelare nei casi di migrazione irregolare.

Le **unità navali del Corpo** in servizio in acque internazionali, **ove intercettino navigli privi di bandiera ovvero con bandiera di comodo o sospettati di essere coinvolti nel traffico di migranti** verso il territorio nazionale, devono tempestivamente comunicare:

al **Reparto di appartenenza**, affinché, raccordandosi con il **Comando Provinciale** competente per territorio, siano presi immediati contatti con l'**Autorità Giudiziaria** individuata in base alle linee della D.N.A.A.

alla **Centrale Operativa** del Comando Generale, che notizierà la **Direzione Centrale per l'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere** del Ministero dell'Interno, informando delle eventuali **direttive dell'A.G.**



Attività investigativa nel contrasto all'immigrazione clandestina

Il Comando Generale, con la circolare n. 297407/2016, in data 4 ottobre 2016, ha diramato l'elaborato avente ad oggetto “**Contrasto all'immigrazione clandestina e salvaguardia della vita umana in mare: linee di orientamento per l'attività operativa**”, nell'ambito del quale sono state emanate direttive relative agli adempimenti che l'Ufficiale di P.G. dovrà effettuare in caso di sbarchi di migranti irregolari. In particolar modo:

prima dello sbarco (a bordo del natante):

- **identificazione dei migranti** mediante un'intervista iniziale, formalizzata in apposito verbale
- **sequestro di documenti e appunti che possano consentire l'identificazione degli scafisti**, della località di partenza o di transito del natante nonché della proprietà dell'imbarcazione
- **sequestro delle apparecchiature GPS e dei telefoni** nella disponibilità degli scafisti eventualmente individuati

dopo lo sbarco:

- **somministrazione di schemi uniformi di domande ai migranti** per l'acquisizione di elementi di conoscenza
- **eventuale arresto in flagranza degli scafisti**
- **sequestro preventivo dell'imbarcazione** utilizzata per il trasporto dei clandestini

Guardia di Finanza



Attività investigativa del Corpo nel contrasto all'immigrazione clandestina

Anno 2015

Attivazione	Deleghe pervenute nel corso di tutto l'anno	Deleghe concluse nel corso di tutto l'anno
Autonoma	B 84	D 77
Delegata A.G.	187	179
Tot.	271	256

Anno 2016

Attivazione	Deleghe pervenute nel corso di tutto l'anno	Deleghe concluse nel corso di tutto l'anno
Autonoma	B 89	D 87
Delegata A.G.	142	112
Tot.	231	199

Periodo GEN-GIU 2017

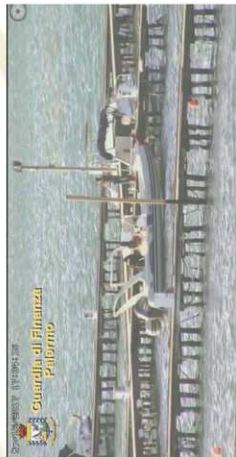
Attivazione	Deleghe pervenute nel corso di tutto l'anno	Deleghe concluse nel corso di tutto l'anno
Autonoma	B 22	D 18
Delegata A.G.	47	33
Tot.	69	51



Attività investigativa del Corpo nel contrasto all'immigrazione clandestina

Operazione "SCORPION FISH"

In data 6 giugno 2017, il Nucleo Polizia Tributaria di Palermo, in collaborazione con il C.O.A.N., il R.O.A.N. di Palermo e la Compagnia di Marsala (TP), nell'ambito di un'indagine coordinata dalla D.D.A. dello stesso capoluogo siciliano, ha eseguito 15 provvedimenti di fermo di indiziato di delitto nei confronti di altrettanti soggetti di nazionalità tunisina ed italiana, appartenenti ad un'associazione per delinquere transnazionale dedicata al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina ed al contrabbando di tabacchi lavorati esteri



Il sodalizio criminale, con base nella provincia di Trapani, capeggiato da pregiudicati tunisini e con elementi italiani in posizione subordinata, utilizzava gommoni e natanti minori per effettuare numerosi traffici illeciti tra la Tunisia e le coste del trapanese, trasportando persone e sigarette di contrabbando

Dagli accertamenti è emerso, altresì, che l'organizzazione si è mostrata pronta a svolgere la propria illegale attività anche a favore di soggetti ricercati dalle autorità di polizia tunisine per la commissione di gravi reati o per avere possibili connessioni con formazioni di natura jihadista. Tale proposito non risulta essere stato attuato, tant'è che non vi sono state contestazioni in materia di terrorismo internazionale





Salvaguardia della vita umana in mare

Qualsiasi attività repressiva nei confronti del traffico di migranti via mare, è subordinata alla **primaria esigenza della salvaguardia della vita**, prevista dal:



ACCORDO TECNICO DEL 14/09/2005

In coerenza con i principi fondamentali dell'ordinamento e le norme internazionali in considerazione del **potenziale pericolo per i migranti** a causa delle condizioni di navigabilità delle imbarcazioni utilizzate



D.P.R. 28 SETTEMBRE 1994, N. 662
DI ADESIONE DELL'ITALIA ALLA
CONVENZIONE INTERNAZIONALE
SULLA RICERCA ED IL
SALVATAGGIO MARITTIMO
(AMBURGO 27 APRILE 1979)

Sancisce il principio internazionale della **doverosità incondizionata dell'assistenza ad ogni persona in pericolo in mare** e si individua quale Autorità Nazionale Responsabile per l'attuazione della Convenzione il **Ministro dei Trasporti e della Navigazione**



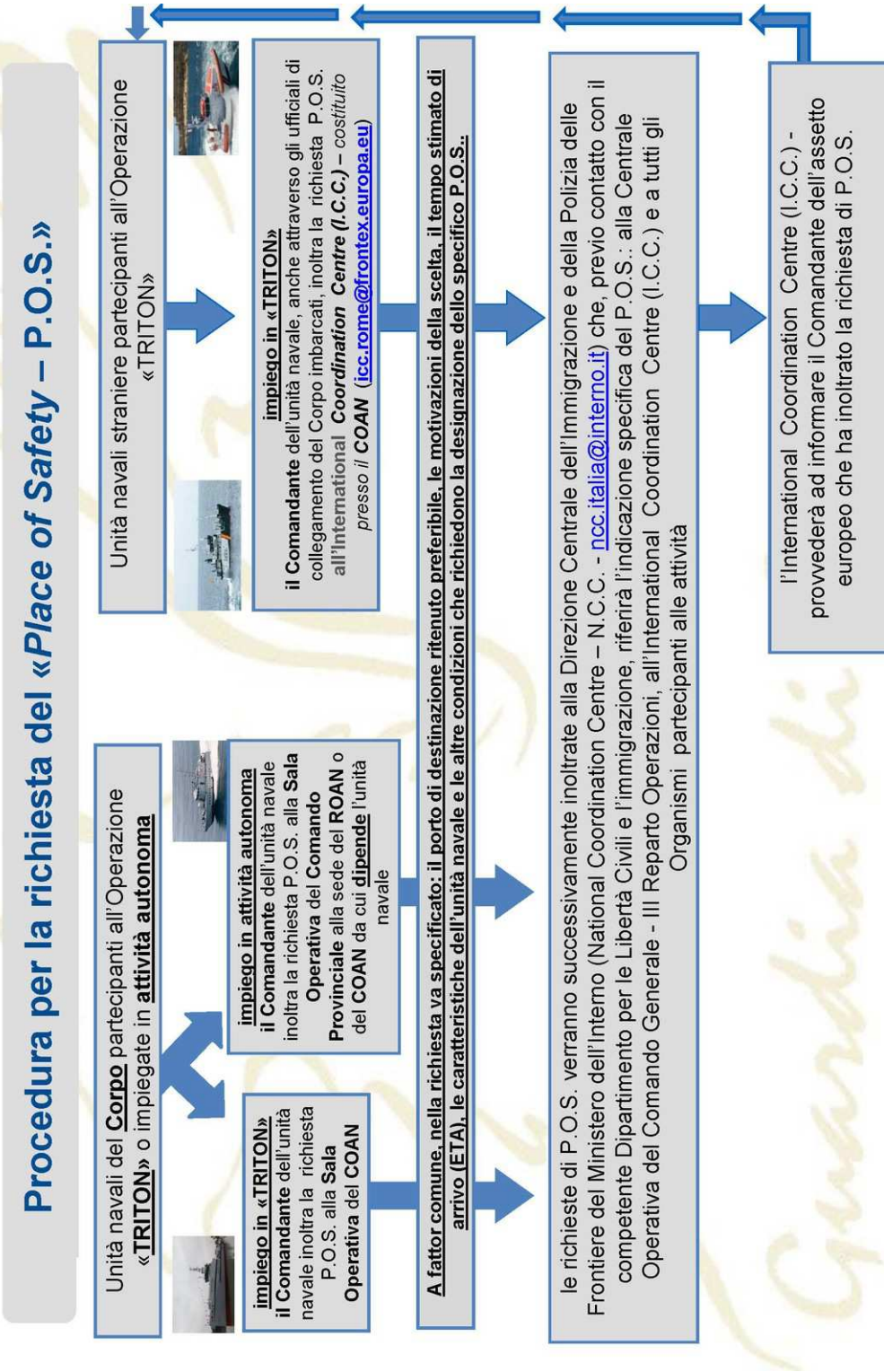
Il Place of Safety (P.O.S.)

In caso di evento S.A.R. dichiarato in acque territoriali di un Paese estero, o nelle acque internazionali ricomprese all'interno della zona S.A.R. di Stato estero, l'Autorità deputata al coordinamento del Soccorso Marittimo è da individuarsi nel *Maritime Rescue Coordination Centre* (M.R.C.C.), dello Stato competente per area S.A.R.

Se non è possibile attivare l'Autorità S.A.R. responsabile per area, come attualmente avviene nel Mediterraneo centro – meridionale nelle acque S.A.R. libiche, il compito del coordinamento delle attività di soccorso marittimo rimangono in capo all'Autorità che ha ricevuto, per prima, notizia dell'evento

Il luogo sicuro di sbarco, tecnicamente definito «*place of safety*», è assegnato presso il territorio dello Stato titolare del coordinamento dell'attività di soccorso, a condizione che tale Paese sia in grado di accogliere le persone soccorse

Se l'evento S.A.R. è accaduto in acque territoriali, vige la piena giurisdizione dello Stato riverasco competente; tuttavia, anche in questo contesto, a mente dell'Accordo Tecnico Operativo per gli interventi connessi con il fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare, una volta dichiarato evento S.A.R., tutta l'azione ad esso correlata, fino alla dichiarazione di conclusione dell'evento, non deve esser considerata nel contesto dell'immigrazione clandestina, bensì come un soccorso e come tale gestito e coordinato da M.R.C.C.





Operazioni di servizio svolte nel contrasto al traffico di migranti

18 agosto 2015: recupero di **49 cadaveri** in occasione del salvataggio di **416 migranti** da parte dell'assetto navale norvegese «SIEM PILOT», operante nell'ambito dell'operazione congiunta «TRITON» di FRONTEX. L'immediata e puntuale attività investigativa svolta dal *liaison officer* del Corpo imbarcato, ha consentito ai colleghi del **G.I.C.O. di Catania**, l'avvio di **mirate indagini**, in esito alle quali sono stati sottoposti a **fermo di polizia giudiziaria 8 presunti scafisti** (4 libici, 3 marocchini ed 1 siriano)

26 agosto 2016: ritrovamento di **52 cadaveri nella stiva di un'imbarcazione** soccorsa dal pattugliatore svedese «POSEIDON», operante nell'ambito dell'operazione congiunta «TRITON» di FRONTEX; anche in quel contesto, l'ufficiale di collegamento a bordo, ha permesso al **G.I.C.O. di Palermo** di ricostruire il **quadro indiziario** che ha consentito di **sottoporre a fermo di polizia giudiziaria 10 responsabili**, i quali, in base alle testimonianze raccolte, avevano impedito, traversata durante e con **inaudita violenza**, alle persone rinchiusse nella stiva della nave di raggiungere la **coperta, stracolma** di migranti





«TRITON» è un'operazione di sorveglianza aeronavale della frontiera marittima esterna europea, pertanto l'obiettivo non è soltanto il contrasto dell'immigrazione clandestina, bensì qualsiasi traffico illecito.

Nel periodo compreso tra Gennaio 2016 a Maggio 2017, nell'ambito dell'operazione congiunta, gli assetti aeronavali del dispositivo «TRITON» hanno contribuito fattivamente al **sequestro di oltre 9000 kg di sostanza stupefacente**



FRONTEX
EUROPEAN BORDER AND COAST GUARD AGENCY



Operazioni di servizio svolte nel contrasto al traffico di stupefacenti



28 luglio 2016: sequestro di 1222 kg di marijuana e di un gommone veloce. Awistamento del *target* effettuato dal velivolo del Corpo e, successivamente agganciato da elicottero tedesco del dispositivo «TRITON – FRONTEX». Il mezzo veniva monitorato e successivamente inseguito dalle vedette del R.O.A.N. di Brindisi e da un pattugliatore del G.A.N. di Taranto. Al fine di sottrarsi alla cattura i conducenti abbandonavano gran parte del carico in mare e, successivamente, spiaggiavano il gommone su una piccola spiaggia di Monopoli. Gli scafisti si davano alla fuga sul tertirtorio.



19 ottobre 2016: sequestro di 385 kg di cocaina e arresto di 9 membri dell'equipaggio della M/N RIO DE JANIERO, battente bandiera tedesca e salpata da Santos (Brasile) con direzione Gioia Tauro (RC). Awistamento effettuato da un velivolo portoghese del dispositivo «TRITON – FRONTEX», a seguito di attivazione della D.C.S.A. di concerto con il II Reparto del Comando Generale. Attivato dispositivo dei R.O.A.N. di Palermo e Vibo Valentia per le operazioni di ombreggiamento della nave e sequestro effettuato, a terra, da personale del G.I.C.O. di Reggio Calabria



Operazioni di servizio svolte nel contrasto al traffico di stupefacenti

FRONTEX
EUROPEAN BORDER AND COAST GUARDIANSHIP

7 aprile 2017: sequestro di 1403 kg *marijuana*. Nel corso di attività di pattugliamento, il velivolo portoghese operante nell'ambito dell'operazione «TRITON – FRONTEX» ha individuato a circa 15 miglia da Roccella Jonica (RC) un gommone sospetto, già segnalato dal Nucleo di Frontiera Marittima di Durazzo (Albania). Veniva attivato un dispositivo aeronavale composto da mezzi aeronavali dei R.O.A.N. di Vibo Valentia e Bari e dei G.A.N. di Taranto e Messina. Veniva ingaggiato un inseguimento, durante il quale uno scafista ha iniziato a gettare colli in mare. Per causa di pessime condizioni meteorologiche, tuttavia, l'attività veniva interrotta. L'indomani sul litorale di Africo (RC) venivano rivenuti da militari del Gruppo di Locri 61 colli contenenti lo stupefacente



17 maggio 2017: sequestro di 1709 kg *marijuana* e arresto di due scafisti albanesi a bordo di un gommone veloce. Avvistamento del *target* effettuato da un velivolo svedese operante nell'ambito di «TRITON – FRONTEX», nel corso di ordinario pattugliamento a circa 65 miglia a largo di Bari. Attivato prontamente dispositivo aeronavale del Corpo congiunto del R.O.A.N. di Bari (unità navale ed elicottero) e del G.E.A. di Pratica di Mare (velivolo) per l'intercetto del gommone



ATTIVITÀ DI ASSISTENZA ALLA GUARDIA COSTIERA DELLA MARINA MILITARE LIBICA



Nel mese di febbraio 2017, nell'ambito della cooperazione con la missione di pattugliamento navale "Eunavfor Med – Operation Sophia", sono stati avviati cicli di formazione in favore di un'aliquota composta da 28 militari della Guardia Costiera della Marina Militare libica.

Nel mese di aprile 2017, sotto l'egida del Ministero dell'Interno, il Corpo ha dato corso all'avvio di ulteriori cicli di addestramento in favore di 39 militari della citata Istituzione libica, propedeutici alla definitiva riconsegna delle 4 unità navali. I cicli di formazione sono terminati lo scorso 12 aprile presso la Scuola Nautica del corpo di Gaeta.

Tra i mesi di aprile e maggio 2017, sono stati definitivamente riconsegnati alle Autorità libiche i 4 guardacoste «Ras al Jadar», «Sabratha», «Zawia» e «Zuwarah». La Guardia di Finanza ha provveduto alla scorta del convoglio fino ai limiti delle acque territoriali libiche, con propri assetti navali.



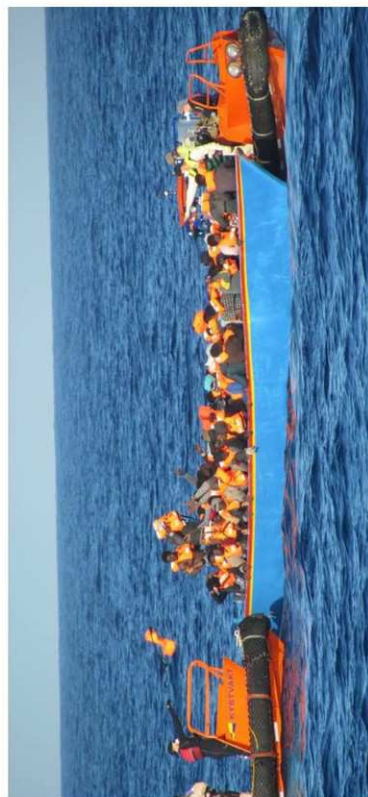


ATTIVITÀ DI ASSISTENZA ALLA GUARDIA COSTIERA DELLA MARINA MILITARE LIBICA



Le unità navali libiche sono già operative e giovedì 11 maggio u.s. la Guardia Costiera della Marina Militare libica è intervenuta in soccorso di un barcone con 300 migranti a bordo, in acque internazionali antistanti la Libia.

La chiamata di soccorso è pervenuta direttamente al M.R.C.C. italiano che ha allertato la Guardia Costiera libica. Quest'ultima, contrariamente a quanto occorre in passato, ha assunto il comando delle operazioni di soccorso, inviando proprie unità navali sul *target*. Tutti i migranti soccorsi sono stati sbarcati al porto di Tripoli.





Grazie per l'attenzione

Guardia di Finanza



17STC0024950