

**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

42.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 SETTEMBRE 2015

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **LAURA RAVETTO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Andreoli Giordano, <i>Capo di prima classe, rappresentante COCER-Sezione Marina</i>	11
Ravetto Laura, <i>Presidente</i>	3	Ciavarelli Antonio, <i>Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina</i> ...	8, 9, 10, 13
INDAGINE CONOSCITIVA SUI FLUSSI MIGRATORI IN EUROPA ATTRAVERSO L'ITALIA, NELLA PROSPETTIVA DELLA RIFORMA DEL SISTEMA EUROPEO COMUNE D'ASILO E DELLA REVISIONE DEI MODELLI DI ACCOGLIENZA		Colombo Antonio, <i>Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina</i> ...	7, 8, 10, 14
Audizione di rappresentanti del Consiglio centrale di rappresentanza (COCER-Sezione Marina) (Svolgimento e conclusione):		Frusone Luca (M5S)	12
Ravetto Laura, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15	Gadda Maria Chiara (PD)	12
		Mazzoni Riccardo (AL-A)	13, 14
		Ricca Pietro Luciano, <i>Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina</i> ...	4, 6, 7, 14, 15

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
LAURA RAVETTO

La seduta comincia alle 8.30.

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 centrale di rappresentanza (COCER-Sezione Marina).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti del Consiglio centrale di rappresentanza (COCER-Sezione Marina).

Grazie di essere venuti. Come sapete, noi abbiamo già ascoltato la rappresentanza della Guardia costiera. Chiediamo anche a voi un intervento. Sappiamo che voi, insieme alla Guardia costiera e alla Guardia di finanza in mare, siete i protagonisti, non soltanto di Mare Nostrum e di Triton, ma soprattutto dei salvataggi in mare.

Naturalmente conoscete la modalità di questa audizione. Noi vi invitiamo per avere da voi acquisizioni su dati, su fatti e su storie di vita vissuta, perché questo ci serve per comprendere bene la realtà del fenomeno. Ovviamente non facciamo nessun tipo di polemica politica. Abbiamo ascoltato anche i vertici della Marina militare e quelli della Guardia costiera. Pro-

seguo velocemente, perché questo è un argomento che il Comitato affronta ormai da un anno e mezzo.

Noi vorremmo avere il vostro punto di vista sulla modalità con cui il vostro personale è ingaggiato nell'ambito delle operazioni Mare Nostrum e Triton e dei suggerimenti, naturalmente senza chiedere posizionamenti politici.

Vi chiedo se ci potete aggiornare su come l'operazione è condotta, che cosa ne pensate voi e come dovrebbe eventualmente essere migliorata la situazione. Ciò che vi chiediamo sono dei suggerimenti al Parlamento.

Un'altra domanda, che abbiamo posto anche alla Guardia costiera, è relativa alle azioni armate degli scafisti. In passato abbiamo visto che effettivamente ci sono state delle vere e proprie azioni armate. Da questo punto di vista, abbiamo chiesto quali sono le modalità, come siete inquadrati e che cosa succede.

L'ammiraglio Angrisano, comandante del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, nel corso della sua audizione svolta presso il Comitato il 7 maggio scorso, ci ha riferito che le unità della Guardia costiera, quando svolgono operazioni di soccorso sotto una certa latitudine, dispongono di una copertura della Marina militare.

L'ammiraglio De Giorgi, capo di Stato maggiore della Marina militare, nel corso della sua audizione svolta il 12 maggio scorso in Comitato, ha riferito che nell'ambito dell'operazione Mare sicuro l'accordo prevede che la Marina militare fornisca alla Guardia costiera la sicurezza militare. Vi chiediamo dei commenti e delle informazioni in merito.

Una questione che riteniamo di più stretta attualità – non che Triton, ahimè,

non lo sia — è quella relativa all'avvio della seconda fase dell'operazione Eunavfor Med e al ruolo della Marina militare. Tutte le informazioni che ci potete fornire su questo ci saranno molto utili, anche perché si tratta di una fase appena avviata e vorremmo capire che cosa è cambiato dalla prima operazione, come siete ingaggiati, come intervengono le altre forze e le altre unità internazionali eccetera.

Una questione che invece probabilmente non è di vostra stretta competenza e sulla quale, quindi, non pretendiamo una risposta, è quella relativa ai barconi sequestrati. Poniamo questa domanda a tutti, perché è un ambito in cui non riusciamo ancora a trovare la quadra.

Noi, come Comitato, abbiamo capito che di fatto la chiave di lotta contro questi scafisti consiste nel sottrarre lo strumento « lavorativo » (uso un termine un po' cinico). Stiamo cercando di capire cosa avviene di questi strumenti. Abbiamo compreso che sono prevalentemente oggetto di sequestro da parte dell'autorità giudiziaria, però non sappiamo di fatto dove vengono poi collocati e se vengono numerati. Vi chiediamo di fornirci le informazioni che avete nell'ambito della vostra competenza.

Tenete conto che i senatori alle 9,30 hanno l'Aula, quindi dovrete cercare di fare degli interventi che consentano tra 35 minuti ai senatori e anche ai deputati di porre le loro domande. Vi chiedo di ricomprendere tutti i vostri interventi nei 35 minuti e mi scuso per i tempi stretti.

Do la parola ai rappresentanti del COCER per lo svolgimento della loro relazione.

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina*. Cercheremo di fare del nostro meglio per essere brevi e concisi e per dare le informazioni che possono servire al Parlamento per predisporre gli atti più idonei alla soluzione dei problemi.

Saluto il presidente, i senatori e gli onorevoli presenti in questo Comitato. Chiaramente questa per la rappresentanza è un'opportunità, di cui vi ringrazio, per

illustrare anche lo sforzo del nostro personale.

Noi rappresentiamo il personale della Marina. Alcune delle informazioni che il presidente ha chiesto sono tecniche e riguardano gli assetti operativi. Noi, come rappresentanti, parliamo dal punto di vista degli operatori di quelle procedure e di quelle disposizioni operative, che vengono date dalle superiori autorità.

Per quanto riguarda la professionalità del personale della Marina, direi che quest'ultimo rappresenta, analogamente a tutti gli altri operatori che stanno lavorando sul mare, un esempio di grande professionalità, di grande dedizione e di servizio al Paese.

Mi preme in questa occasione ricordare che il servizio al Paese è stato un elemento fondamentale dell'attività dei due fucilieri Latorre e Girone. Mi piace ricordarlo in ogni occasione in cui noi siamo a contatto con il Parlamento e con i suoi rappresentanti.

Gli uomini e le donne della Marina sono impegnati nelle attività di controllo dei flussi migratori dal 18 ottobre 2013, con operazioni diverse: abbiamo avuto Mare Nostrum fino al 31 ottobre del 2014, e poi un dispositivo di sorveglianza e sicurezza, che faceva da ponte con l'operazione Triton, che è iniziata il primo novembre.

A seguito degli eventi che lei citava, ovvero delle azioni di fuoco da parte di alcuni operatori di una pseudo guardia costiera o scafisti nei confronti di una motovedetta della Guardia costiera che era impegnata in operazioni di soccorso, dal marzo del 2014 è partita la cosiddetta « operazione Mare sicuro », nella quale opera la Marina.

Il nostro personale è impegnato nelle unità navali a fornire un ombrello di sicurezza a tutti gli operatori — che siano della Guardia costiera, della Guardia di finanza o di unità mercantili — che intervengono in operazioni di soccorso in un'area a rischio, dove potrebbe essere potenzialmente presente una minaccia del tipo che si è manifestato.

Chiaramente il nostro personale opera nelle attività classiche che svolge una nave militare, che sono quelle di sorveglianza degli spazi marittimi, ricerca di contatti, *intelligence* e quant'altro, con tutti i mezzi. Tutte le professionalità sono esercitate al massimo.

Ovviamente in questa fase, se il caso lo vuole, il nostro personale opera anche in attività di soccorso, ovvero di *search and rescue* (SAR). Le nostre unità possono essere operatori diretti di soccorso di scafi che stanno per affondare e che hanno chiesto il soccorso, coordinate dalla centrale operativa della Guardia costiera nelle operazioni di SAR, oppure possono essere un elemento di raccolta, a supporto di altri operatori che hanno mezzi più piccoli, collezionando il personale, per poi trasferirlo sulla terraferma.

Come si diceva, l'altra operazione che è partita a giugno è l'Eunavfor Med. La prima fase, di raccolta dati e *intelligence* sull'attività di questi scafisti e sulla loro organizzazione, è terminata. Il Parlamento europeo ha disposto una seconda fase operativa di distruzione di questi mezzi.

Il nostro personale è pronto in tal senso, secondo le sue professionalità. Noi abbiamo a bordo anche personale della Brigata Marina San Marco. Comunque, anche i nostri mezzi hanno delle armi che possono distruggere i barconi, ovviamente una volta che sono stati liberati dal personale. Si tratta di relitti che vanno alla deriva e che possono rappresentare anche un pericolo per la navigazione.

Come si diceva poc'anzi, molti degli scafi in passato sono addirittura autoaffondati, perché erano in una condizione tale da non garantire più la sicurezza della navigazione.

Per quanto riguarda gli scafi sequestrati, onestamente non ho informazioni. Magari gli altri delegati hanno qualche informazione particolare su come vengono catalogati e sanno se vengono conservati in posti specifici rispetto ad altri, dopo che l'autorità ha disposto il loro sequestro e, quindi, la loro sistemazione in qualche deposito o porto.

Chiaramente quello del nostro personale è un impegno abbastanza pesante e continuativo. Questo è un connotato tipico del nostro personale. Il personale della Marina, che è una marina d'altura, opera per lunghi periodi in mare, come notoriamente accade in tutte le marine. Questa è una caratteristica generale.

Per quanto riguarda la parte umanitaria, o comunque questo tipo di operazioni, nella nostra storia la prima operazione è stata svolta dalla Marina nel 1979, con l'Andrea Doria e il Vittorio Veneto, che nel Golfo del Siam raccolsero i *boat people* vietnamiti che erano alla deriva, senza nessuna possibilità di approdo. Quella è stata forse la prima operazione di questo genere che la Marina ha svolto e che in un certo senso noi stiamo ripetendo ai giorni d'oggi, ovviamente con dei flussi e con dei numeri che non sono rapportabili a quelli del 1979.

Questa forse è una caratteristica particolare della nostra attività: il numero e la frequenza impongono al personale un impegno continuo, oltre i normali turni lavorativi di una nave. La nave vive 24 ore su 24. Proprio per far fronte a queste esigenze, che non sono temporizzate nell'arco della giornata ma possono sopraggiungere in qualsiasi momento, tutto l'equipaggio si deve rendere disponibile — e lo fa con grande senso del dovere e grande impegno — per sopperire alle necessità di soccorso e anche di assistenza sanitaria.

Nell'esperienza vissuta durante l'operazione Mare nostrum la nave ha svolto il ruolo più completo possibile. Le nostre navi, soprattutto quelle delle unità maggiori, si prestano a gestire anche grandi numeri.

In quella fase, le nostre unità sono state un presidio avanzato della nazione, che, grazie anche al contributo del Ministero della sanità e del Ministero degli interni, dava la possibilità di fare uno *screening* sanitario, di sicurezza e di controllo dell'identità avanzato, prima del raggiungimento dei porti.

Questa attività ha richiesto al nostro personale un impegno ancor superiore, a

supporto delle unità del Ministero della sanità e del Ministero degli interni che erano presenti a bordo. A questo scopo hanno collaborato anche delle organizzazioni non governative, tra cui la Croce Rossa e il Corpo militare della Croce Rossa. È stato un impegno a tutto tondo, abbastanza gravoso per il nostro personale.

I ritorni sul campo delle persone che abbiamo incontrato e dei colleghi sono molto positivi dal punto di vista umano. Questa forse è la caratteristica dei nostri uomini, di tutti noi militari, ma anche di tutti noi italiani: se questo impegno è contraccambiato da emozioni e sensazioni e dalla gratitudine di queste persone, si dimenticano la fatica e l'impegno eccedente l'attività operativa standard. Per il nostro personale, che è a bordo delle navi 24 ore su 24 per lunghi periodi, questo è significativo.

Vorrei sottolinearlo, perché molto spesso il personale della Marina italiana, come quello di tutte le marine d'altura, è lontano dalle coste. Pertanto, molto spesso non si ha la sensazione di quello che effettivamente si fa. Questo vale anche per le persone vicine.

PRESIDENTE. Questo è chiaro. Ci può spiegare come si svolge dinamicamente in mare la questione della sicurezza e della Marina che interviene?

PIETRO LUCIANO RICCA, Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina. Per quanto riguarda l'ombrello di sicurezza, in primo luogo il nostro personale ricostruisce la situazione dei cosiddetti « bersagli », ovvero di tutte quelle unità che stanno in mare nello spazio di superficie delle nostre unità e che possono rappresentare potenziali minacce.

Questa è un'attività abbastanza impegnativa, perché i contatti radar non sempre sono potenziali minacce, ma possono venire da pescatori o navi mercantili. Pertanto, si deve fare un'attività molto attenta e coscienziosa e verificare esattamente. Tale attività è svolta dal nostro personale radarista, dal personale di bordo e dagli

elicotteristi, che verificano e identificano i mezzi.

Questo garantisce preventivamente una tranquillità a tutti i mezzi sull'area dove si va a operare.

Se durante l'operazione si rende necessario un avvicinamento a un'area particolarmente difficile o che si ritiene potenzialmente a rischio, chiaramente questa attenzione e questa protezione, che potrebbero arrivare fino all'uso della forza per proteggere le nostre unità e i nostri colleghi che stanno operando in SAR, vengono garantite da altre professionalità che sono presenti a bordo.

Un elemento significativo, ritornando ai flussi e all'impegno, sono i numeri, che generalmente danno il senso delle cose. Chiaramente i numeri non sono freddi, perché sono conditi dagli eventi che conosciamo.

Solo le unità della Marina nelle operazioni finora condotte hanno portato in salvo circa 130.000 migranti, su un totale di circa 270.000 censiti. Solo nell'operazione Mare nostrum c'erano 11.000 minori. Questo è un dato che secondo me...

PRESIDENTE. Ci sta dando un dato aggiornato al 2015?

PIETRO LUCIANO RICCA, Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina. Sì, è un dato aggiornato più o meno a oggi.

PRESIDENTE. Da quando? Dall'avvio dell'operazione?

PIETRO LUCIANO RICCA, Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina. Dall'inizio. Parliamo di circa 130.000 migranti. Il dato esatto chiaramente è in possesso dello Stato maggiore della Marina e degli altri organi del Ministero degli interni che sono responsabili. Questo è il dato che ci risulta.

Questa attività è stata svolta dalle nostre unità con numeri diversi. Mediamente — cerco di dare un dato numerico — la presenza di uomini e donne della Marina in mare ha coinvolto circa 900 persone.

Cito un esempio di permanenza continuativa di una nostra nave nelle cosiddette « acque blu », ovvero in alto mare: la nave Bergamini ha avuto una permanenza continua di 57 giorni in questo tipo di operazioni. Immaginate questo personale che, non potendo neanche più avere un riposo normale oppure incontrare le famiglie, ha continuato a operare in maniera proficua.

Sono state sequestrate undici navi.

PRESIDENTE. Sono state sequestrate undici navi dall'avvio dell'operazione?

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina*. Sì. Mi riferisco alle navi madre.

PRESIDENTE. Quante navi madre saranno arrivate?

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina*. Quelle che sono state intercettate sono state sequestrate.

PRESIDENTE. Tutte, quindi.

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina*. Sono stati consegnati all'autorità giudiziaria 390 scafisti.

Questa è un'attività che è stata svolta dal nostro personale e da quello delle altre forze che operano. L'impegno è significativo.

Rispetto ai flussi migratori, che sono l'argomento di discussione di questo Comitato, i numeri sono biblici. Ad esempio, il 29 maggio di quest'anno la nave Spica, un pattugliatore che ha un equipaggio di 64 militari, uomini e donne, ha tratto in salvo in una sola volta 992 naufraghi. Questo è un dato che fa capire quanto di questo fenomeno deve essere gestito dalle unità in mare.

Ritengo che il fatto che lo Stato abbia la possibilità di un presidio avanzato che possa svolgere questa attività sia un bene impagabile.

PRESIDENTE. Mi scusi. Abbiamo dieci minuti e non so quanti interventi ci sono ancora. Sono altri due?

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, presidente COCER-Sezione Marina*. Io concludo e poi passo la parola ai colleghi. Vorrei dire solamente che rispetto alle procedure del nostro personale come rappresentanza militare ci preme considerare due elementi significativi.

Uno fondamentale è la tutela sanitaria del nostro personale. Dobbiamo dire che, dopo una prima fase di adeguamento e aggiustamento alle proporzioni del fenomeno e ai rischi che potevano esserci, i presidi di sicurezza individuale che sono stati individuati dalle autorità della Marina e quelli collettivi, di organizzazione e di smistamento del personale a bordo della nave prima del controllo sanitario, in attesa del trasbordo a terra, si sono rivelati efficaci. Questo è un dato che bisogna dire ed è importante.

Infine, consideriamo che tutta questa attività ha un costo diretto per la persona, in termini di attività extra orario lavorativo standard, di circa 3 euro all'ora. È un costo che possiamo considerare, almeno a nostro avviso, non rilevante.

PRESIDENTE. È stato molto chiaro. La ringrazio e le rivolgo i complimenti per tutto quello che fate. Questo è ovvio. Sappiate che il Comitato ne è consapevole. Invito i suoi colleghi a presentarsi quando parlano.

ANTONIO COLOMBO, *Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Poc'anzi ho sentito delle domande interessanti riguardo all'ombrello di sicurezza. In questi giorni anche noi abbiamo riapprofondito alcuni meccanismi, perché veniamo da destinazioni e mestieri diversi da quello strettamente operativo. Abbiamo quindi verificato, anche presso le centrali operative, come si svolge il lavoro. Devo dire che l'organizzazione è molto interessante.

Penso che sappiate che il primo intervento SAR viene sollecitato dalla Guardia costiera che ha la competenza. Successivamente, viene interessata una delle unità che sono in loco, che può essere direttamente una motovedetta oppure un'unità di transito mercantile o navale. Contestualmente, viene interessata la centrale operativa della Marina militare, che quindi ha il tempo e il modo per poter dare una copertura. Il problema casomai è dato dalla distanza, dal tempo e dall'urgenza dell'intervento.

A questo proposito, io devo dire che le attività svolte dalle centrali operative sono particolarmente onerose e molto importanti, e spesso non sono tenute in considerazione. Potreste visitarle con una certa facilità. Magari siete già stati in quella della Guardia costiera, ma anche quella della Marina militare potrebbe essere interessante.

PRESIDENTE. Abbiamo in programma questa visita. Peraltro, ho chiesto delucidazioni agli uffici, perché purtroppo con i lavori dell'Aula siamo tutti impegnati. Dovremmo andare in Sicilia. Ci stiamo organizzando e terremo conto anche della Marina.

ANTONIO COLOMBO, Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina. Le centrali, sia quella della Guardia costiera sia quella della Marina militare, sono a Roma. Parlerete con gli Stati maggiori e non certo con noi. Secondo me, lì vedrete qualcosa di più della questione operativa stretta, perché noi, essendo una rappresentanza, non abbiamo questa competenza diretta. Volevo solo precisare questo. Grazie.

PRESIDENTE. Mi rivolgo agli uffici. A Roma andremo a fine settembre, mentre la visita siciliana avrà luogo a ottobre, compatibilmente con i lavori del Senato. Segnatelo per cortesia.

Maresciallo Ciavarelli, qualcuno ci deve parlare un po' di Eunavfor Med, se avete delle indicazioni, perché per noi è importante.

ANTONIO CIAVARELLI, Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina. Ringrazio la presidente e i signori parlamentari. Faccio una premessa. La Marina militare italiana ha un ruolo fondamentale nella difesa nazionale, che si riflette in modo determinante soprattutto sull'economia nazionale, sugli equilibri internazionali e sulla pace nel mondo.

Premesso ciò, personalmente non mi sembra il caso di citare numeri per valorizzare Marina mercantile, Guardia di finanza, Guardia costiera o Marina militare, solo per una questione indicativa.

Infatti, quando il tipo di attività e di soccorso è cambiato, da Mare nostrum ad altro, l'Italia ha continuato a salvare i migranti, proprio perché, per cultura, noi italiani e noi gente di mare non tralasciamo di soccorrere nessuno, tantomeno in mare.

Tuttavia, di fatto gli equipaggi sono sottopagati. Quando sono in navigazione, vengono compensati, anziché con lo straordinario, con un *forfait*. Invece di prendere un premio, vengono compensati con un *forfait* di 3 euro all'ora, percepito per di più con diversi mesi di ritardo, a fronte delle grandi difficoltà professionali e familiari.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo. La ringrazio. È tutto molto interessante e noi conosciamo questo sacrificio, ma qui non facciamo recriminazioni sindacali.

ANTONIO CIAVARELLI, Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina. Comunque, i disagi che si vivono sulle navi da guerra, che, fatta eccezione per quelle anfibe, non sono adatte a tali generi di inconsuete attività di soccorso, sono enormi.

Inoltre, sempre riguardo al personale, così come riportato sul sito della forza armata, lo scorso 2 marzo per dieci giorni si è svolta l'esercitazione Mare aperto 2015. Tali esercitazioni e attività addestrative, di cui la Marina militare necessita, erano state sospese nel 2013 e per tutto il 2014, proprio per il concomitante e in-

tenso impegno nell'operazione Mare Nostrum.

Bisogna riconoscere che gli equipaggi si sono adattati in questi anni alle attività non proprie della forza armata, al fine di concorrere con chi vi è deputato da convenzioni internazionali, svolgendo tali tipi di attività di soccorso, anche se non di propria competenza, con tanto sentimento, passione e buona volontà.

Ciò comporta viceversa, come affermato dallo Stato maggiore della Marina, l'esigenza di avere equipaggi sempre più addestrati. Pertanto, il COCER, fin dallo scorso mandato, ha visto sempre positivamente la richiesta di investimenti nella nuova flotta navale.

Vi è preoccupazione negli equipaggi per i gridi d'allarme lanciati dal capo di Stato maggiore della Marina a Castellammare di Stabia durante la cerimonia dell'ammaina bandiera della nave Artigliere, quando evidenziò che la Marina militare rischia di estinguersi.

Da quanto si può dedurre, con l'uso eccessivo di navi per attività istituzionalmente non proprie come i soccorsi, si rischia di lasciare i marinai senza nave, prima che venga ammodernata la flotta.

È come se i sindacati di polizia chiedessero nuove auto per la stradale e allo stesso tempo di non esagerare nel sovrapporsi alle attività di protezione civile, che hanno già i loro mezzi adeguati. Infatti, come potrebbe la polizia stradale essere senza auto?

Morale della favola: la Marina militare, per svolgere bene i propri servizi istituzionali di difesa della nazione e dei suoi interessi economici in mari lontani, oltre al concorso nell'attività di soccorso in mare, ha bisogno di uomini e mezzi. Senza soldi non si canta messa.

Ho concluso e sono disponibile per approfondire — perché qualcosa ne so — la questione dei barconi e degli scafisti.

PRESIDENTE. La ringraziamo, ma è proprio questo che le chiediamo di approfondire. Aldilà delle osservazioni che ci ha fatto, le chiedo di riportarci dei fatti, se ne conosce, non in chiave polemica — lo

ripeto — ma costruttiva. Questa è un'occasione perché il Parlamento recepisca delle proposte su cose che noi legislatori possiamo implementare, e non su cose che noi non possiamo fare.

ANTONIO CIAVARELLI, Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina. Si sta svolgendo un processo per degli arresti che il Nucleo speciale d'intervento della Guardia costiera (NSI) ha effettuato nel novembre 2014. È stata sgominata un'organizzazione completa dalla Guardia costiera. Adesso si sta celebrando il processo.

Dagli atti di questo processo è emerso che circa il 50 per cento — è un dato vago, ma più o meno attendibile — dell'organizzazione è in Italia. Pertanto, se si vuole, non c'è bisogno di andare...

PRESIDENTE. Premetto che se parliamo di processi in corso noi non ne sappiamo niente. Ci saranno persone competenti. Peraltro, questa è una seduta pubblica.

Noi le chiediamo, con tutto il rispetto, se ci può dare delle indicazioni in base alle sue competenze. Vogliamo sapere se ha dei suggerimenti sullo smaltimento dei barconi...

ANTONIO CIAVARELLI, Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina (fuori microfono). Ci stavo arrivando.

PRESIDENTE. È corretto che gli auditi siano informati che sono in seduta pubblica. Se ci danno delle indicazioni che magari riguardano competenze dei procuratori, che non le hanno ancora esternate, o che non sappiamo se sono convalidate, magari si beccano degli atti di diffamazione.

Il soggetto è molto interessante, però il suggerimento che le do è di rimanere nelle sue strette competenze, per cortesia. Altrimenti, se vuole parlare più liberamente, ci chiedi la secretazione della seduta e noi chiudiamo la pubblicità.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina*. No, su internet, se mettete delle chiavi di lettura...

PRESIDENTE. Lo immagino. Io lo dico per sua tutela. Se lei ritiene che siano tutte cose già pubbliche, dica tutto quello che vuole. Io ho il dovere di...

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Aldilà di tutto...

PRESIDENTE. Le dico questo perché due giorni fa abbiamo audito un procuratore che invece ci ha spiegato con molta chiarezza — parliamo di una persona coinvolta in prima persona e con grande diligenza in queste indagini — che non c'è nessun coinvolgimento di soggetti italiani. Noi non entriamo nel merito. Semplicemente per sua tutela, le chiedo di limitarsi a quel che ha visto e a quello che sa.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Io stavo spiegando, non che ci sono italiani nell'organizzazione, ma che buona parte delle operazioni avvengono fra Italia e Libia. Ci sono persone nel territorio italiano. Se si implementa e si rinforza l'attività in Italia, probabilmente, di riflesso, si può andare a colpire quelli che stanno in Libia.

Infatti, lo scafista non è quello che fuma lo spinello e conduce il gommone da una parte all'altra. Quella è semplicemente la persona presunta che non paga il biglietto per fare la traversata. Bene o male, fra la Marina e la Guardia costiera, si individua colui che stava conducendo la barca, che è un povero disgraziato. Invece, l'organizzazione va colpita. L'organizzazione non è autonoma e non potrebbe esserlo in Libia. Deve avere necessariamente degli appoggi...

PRESIDENTE. Perfetto. Questo, però — lo ripeto — lo lasciamo ai procuratori della Repubblica, che faranno le loro indagini. Le chiedo se ha delle considerazioni su

EUNAVFOR Med, che a noi interessa molto, e quindi sulla lotta agli scafisti, se ha dei suggerimenti sulle modalità di smaltimento dei barconi e se ha dei dati di fatto da comunicarci sulla sua attività.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Quando spararono alla motovedetta di capo Palmisano, ciò successe perché stavano sabotando quel barcone. Dopo che furono saliti tutti a bordo della motovedetta, gli scafisti si accorsero che il barcone era stato sabotato e, quindi, non era più utilizzabile, e hanno sparato. Lui, con l'abilità di manovra, è riuscito a non farsi colpire e ad andarsene.

La cornice di sicurezza della Marina militare va benissimo, ma in quel momento devo salvaguardare le persone che sono a bordo e l'equipaggio di bordo che sta soccorrendo. Così come ci sono i militari davanti alle ambasciate con il loro bravo fucile e così come ci sono i due medici a bordo della motovedetta e i soccorritori che si tuffano in mare per salvare, ci possono essere due militari che sanno sparare nell'immediatezza, durante quei 15-30 minuti in attesa dell'elicottero. Questo è indispensabile, che lo si voglia capire o no. Il capo Palmisano in quella circostanza era disarmato e oggi le armi non sono adeguatamente presenti a bordo.

Per il barcone basta un marinaio, Ciccillo Esposito, che fa un buco e lo fa affondare, se lo si vuole affondare. Va bene Eunavfor Med, tutte le attività e tutte le operazioni; tuttavia, se si vuole affondare il barcone, o lo si incendia col carburante che sta a bordo o gli si fa un buco. Basta un marinaio che prende 1.000 euro. Va bene tutto. Non sono certo io a decidere per la politica, bensì voi, però la realtà è questa. Di che stiamo parlando?

PRESIDENTE. La ringrazio dell'intervento. Naturalmente a noi servono queste esperienze, perché effettivamente portano una riflessione. Dal punto di vista legislativo, per esempio, è venuto il Ministro dell'ambiente e ci ha spiegato che ci sono delle legislazioni addirittura internazionali

sullo smaltimento di questi barconi. Noi sentiamo il punto di vista, ma poi da legislatori sappiamo che la realtà ha una complessità diversa.

Non vorrei fare il *ping pong*, perché abbiamo soltanto pochi minuti.

ANTONIO COLOMBO, *Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Vorrei aggiungere una cosa su EU-NAVFOR Med, per completare l'intervento. L'operazione si deve svolgere in tre fasi. Penso che questo lo sappiate. La prima è quella di acquisizione delle informazioni e di verifica dei movimenti all'interno dell'area che è sotto indagine per la partenza dei barconi verso l'Italia, attività che è terminata.

La seconda fase, che però non è stata ancora autorizzata, è quella di distruzione di questi mezzi, con modalità completamente diverse. La modalità che è stata seguita finora dalla Guardia costiera e dalla Marina militare è stata un intervento di volontà propria nazionale: si va, si interviene, si recuperano le persone e si affondano i barconi.

Ci risultano complessivamente più o meno 750 mezzi affondati. Non me la fate firmare col sangue, perché è un'informazione che ho avuto. Ci sono stati 750 mezzi affondati dall'inizio di Mare Nostrum, più undici navi madre sequestrate e 350 scafisti arrestati. Dunque, le operazioni di per sé, aldilà del fatto che hanno avuto profili operativi diversi, hanno avuto comunque una continuità, come si diceva precedentemente.

EUNAVFOR Med è tutta un'altra storia. Stiamo parlando di un'operazione organizzata a livello internazionale. Peraltro — questo è un orgoglio — ha a capo un ammiraglio della Marina militare. Ciò riconosce sia il ruolo geopolitico del Paese sia la capacità della forza armata. È un profilo completamente diverso.

La terza fase, quella ancora più rischiosa, prevede l'intervento direttamente sulle coste. Da una cosa fatta in forma artigianale si passa a una cosa professionale, con il cappello e l'ombrello dell'Unione europea. È completamente di-

verso. L'avvio è avvenuto con incontri bilaterali, poi estesi ad altri Paesi, tra tutti coloro che compongono la forza che è in mare, per trovare l'accordo su tutte le modalità operative, d'intervento, di coordinamento e così via. È una cosa completamente diversa e molto più complessa.

PRESIDENTE. La ringrazio per la delucidazione.

GIORDANO ANDREOLI, *Capo di prima classe, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Affronterò la discussione rappresentando non dati, ma qualcosa che spero possa esservi utile: il sentire comune degli uomini che hanno operato nell'insieme delle operazioni.

Sono uomini della Marina militare e sono colleghi che da subito, dall'ottobre 2013, hanno percepito la necessità e la vastità dell'operazione. Ci siamo trovati di fronte a un mare di umanità disperata che fugge da zone dove paura, terrore e disperazione sono l'unico codice di dialogo. La forza armata ha avuto un impegno massivo sin dall'inizio e si è subito trovata a operare in un contesto difficile.

A fornire un grande supporto è stata l'esperienza degli uomini. È vero che la forza armata è pronta, ma i numeri da gestire e l'impegno profuso per giorni hanno fatto sì che l'esperienza fosse in quel momento determinante per una risoluzione e una capacità.

Noi diciamo sempre che ai nostri uomini dobbiamo dare la migliore preparazione possibile. La contrazione delle risorse per l'addestramento ha fatto sì che i più giovani fossero supportati dai senior dell'amministrazione. Sottolineiamo la necessità di un addestramento formativo, anche per operazioni complesse come queste, che per numeri e per connotati di difficoltà rappresentano sicuramente un momento di novità.

Credo che si sia scongiurata con questo l'ipotesi che il Mediterraneo diventasse la più grande fossa comune di tutti i tempi, perché quest'umanità disperata non si sarebbe certo arrestata.

Ritengo che gli uomini della Marina abbiano messo in campo la loro migliore

capacità. Che cosa mi piace rappresentare oggi a voi? Che cosa resta di questa grande esperienza, che è ancora in atto? Resta il fatto che una forza armata, seppure sempre rappresentata nell'immaginario collettivo come uno strumento di difesa, ha connotati umanitari e la possibilità di spendersi in un contesto nazionale di condivisione.

A bordo delle unità della Marina militare erano presenti uomini del Ministero degli esteri, uomini del Ministero della salute, organizzazioni umanitarie. C'è stata una cintura di collaborazione che ha consentito all'Italia di dimostrare all'intera Europa e al mondo intero che un Paese che talvolta viene ricordato come improvvisato e raffazzonato ha dato la prima risposta immediata e concreta a un'emergenza umanitaria.

Che cosa resta di questo negli occhi dei colleghi che ho incontrato a bordo delle navi? Resta il piacere di aver salvato delle vite umane, il fatto di sapere che un giorno qualcuno in un luogo della terra ricorderà di essere stato salvato da un italiano. Quell'uomo è un uomo della Marina militare.

Hanno operato tutti: la componente costiera della Marina militare e della Guardia costiera e altri soggetti. Questo è stato un bell'esempio di collaborazione tutta italiana.

Mi permetto di chiedere un aiuto a lei, presidente, e a tutti i convenuti. Vi chiedo di essere sponsor di questi uomini e di credere in questo strumento, che è un presidio avanzato.

Lo è stato nello *screening* sanitario, forse potendo contenere possibili contaminazioni da persone che provengono da aree endemiche.

Lo è stato per il monitoraggio di possibili infiltrazioni terroristiche. Ricordiamo che l'ISIS è una realtà. Di fronte a migliaia di persone sconosciute che arrivano, credo che la possibilità di fare un accertamento lontano dalle coste, in concorso con il Ministero degli interni, sia un valore che deve essere ricordato.

Io colgo l'occasione per ringraziare voi per questa audizione e per esseri i migliori

sostenitori di questi uomini, che spesso non hanno voce, se non attraverso di voi.

PRESIDENTE. Su questo può contare. Credo di poter parlare a nome di tutti i colleghi. Vi rivolgo nuovamente i nostri complimenti. Saremo certamente degli sponsor, perché sappiamo quali siano l'impegno e il sacrificio.

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

LUCA FRUSONE. In realtà, le domande che volevo porre in un certo senso hanno già avuto risposta. Volevo fare il focus sulla questione degli scafisti. Anch'io avevo letto la notizia secondo cui non ci sono italiani coinvolti, ma c'è un legame fra chi è in Libia e persone che sono sul suolo italiano — non sono italiani, ma sono sul suolo italiano — per fornire informazioni logistiche.

Vorrei chiedere a Ciavarelli e a chiunque possa rispondere informazioni aggiuntive su tutto questo, perché entriamo nella seconda fase di Eunavfor Med e iniziamo a essere più aggressivi sul fronte dei barconi. Naturalmente non voglio dire che non sia stato fatto nulla finora. I numeri parlano chiaro: 750 mezzi. Mi riferisco anche alla situazione a terra. Vorrei sapere se c'è il polso della situazione rispetto a tutto questo.

Il capo di prima classe in un certo senso ha anticipato il mio discorso sulla questione del morale dei nostri uomini, che sono impegnati nelle situazioni che abbiamo visto. Io sono stato su alcune imbarcazioni, per vedere appunto come si lavora. Effettivamente 56 giorni in mare non sono una passeggiata. Vorrei avere un quadro di tutto questo.

PRESIDENTE. Collega Frusone, la ringrazio della domanda. Io ho esplicitamente posto questa domanda al procuratore Ferrara, così come hanno fatto altri senatori. Gli ho chiesto: « Quando arrivano sulle nostre coste, visto che purtroppo in certe aree c'è l'organizzazione criminale

italiana, come fanno a muoversi? Come fanno a trovare gli strumenti? Come fanno a spostarsi?».

Lui ci ha spiegato che finora loro non hanno alcuna evidenza di contatto, anche perché le organizzazioni criminali non parlano le lingue e i dialetti di queste persone.

Io mi attengo a quello che un procuratore molto importante e molto diligente ci ha detto. Possiamo riascoltare il comandante, tenuto conto che le competenze non possono derivare però dalla lettura di internet. Scusate se sono così brutale. Se ci sono delle cose che lui ha visto, le dirà, in base alla sua responsabilità. Dico questo per non mettere in difficoltà gli auditi.

MARIA CHIARA GADDA. Buongiorno. Vi ringrazio per la presenza oggi, ma soprattutto per il lavoro che viene svolto quotidianamente e che abbiamo già avuto occasione di approfondire nella scorsa audizione, attraverso la viva esperienza di persone che operano sul campo ogni giorno.

La mia domanda è relativa alla Libia e al possibile mutamento di scenario. Infatti, potrebbe essere vicino un accordo tra il Governo di Tripoli e il Governo di Tobruk e questa situazione potrebbe — uso il condizionale — portare a un accordo con un Governo libico di unità nazionale. Si potrebbe giungere a un accordo relativamente a interventi anche nelle acque territoriali libiche.

Vorrei capire come questo eventuale mutamento di scenario potrebbe influire sulla vostra attività e renderla più efficace nella risposta e nell'identificazione dei barconi, ma soprattutto degli scafisti e delle organizzazioni criminali nel territorio libico e nelle acque territoriali libiche.

RICCARDO MAZZONI. Ringrazio tutti voi per il lavoro che svolgete. Ho due domande.

La prima concerne la seconda fase, che porta all'affondamento dei barconi. Visto che sono già stati affondati 750 barconi, io mi chiedo che bisogno c'era di codificare questa operazione, che era già in atto da

mesi, e in base a quali convenzioni e a quali norme di diritto internazionale gli operatori in mare hanno affondato i barconi. La mia è solo una curiosità tecnica, perché si stenta a capire. C'è una lunga fase di monitoraggio, durante la quale si affondano comunque i barconi, e poi parte la seconda fase, in cui si affondano i barconi. Vorrei capire.

In secondo luogo, vorrei sapere che regole d'ingaggio avete prima che arrivino gli elicotteri, in caso di attacco da parte degli scafisti. Sono regole d'ingaggio che vi consentono una difesa sicura per l'equipaggio oppure vanno migliorate?

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

ANTONIO CIAVARELLI, *Primo maresciallo, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Quello a cui facevo riferimento poc'anzi è un processo che si sta già celebrando e che è pubblico. Non mi riferisco a blog o a pareri personali. Alcuni giornali, che sono pubblicati su internet, fanno riferimento a queste organizzazioni, che hanno contatti col territorio italiano.

Pertanto, occorre rinforzare questa attività di *intelligence*. C'è un piccolo gruppo della Guardia costiera che ha già arrestato un'organizzazione. Un maresciallo, invece di stare nella sezione patenti nautiche, dove può stare un dipendente civile, potrebbe rinforzare questa attività di polizia. Si può fare tanto con poco.

Per quanto riguarda le regole d'ingaggio, io non ho conoscenza che sulle motovedette ci siano regole d'ingaggio. Così come hanno affermato in questa sede il capo di Stato maggiore della Marina e il comandante generale delle Capitanerie di porto, il personale è armato con armi non sufficienti. Cosa ci vuole a mettere due persone a bordo, così come ci sono davanti alle ambasciate, per il momento contingente, in attesa che arrivi la cosiddetta « cornice di sicurezza »?

Che io sappia, quando fummo sparati, nella prossimità della motovedetta c'era anche una nave della Marina. Non si è mai capito perché non c'è stato l'intervento di quella nave della Marina, che sapeva.

Per quanto riguarda il morale, io posso semplicemente dire che il personale dal punto di vista della ricchezza umana è molto contento, però ci sta rimettendo insieme alle proprie famiglie. Il personale va lì, non gratis, ma a rimetterci di tasca propria, perché è un costo enorme essere lì dal punto di vista economico. Dal punto di vista umano è un'esperienza unica.

ANTONIO COLOMBO, *Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Ieri, parlando con alcuni amici di questa immigrazione, ci è venuto in mente quando arrivavano i migranti dall'Albania. Vi ricordate? Alcuni di voi sono molto più giovani di me, quindi non ricordano le immagini. Io ricordo bene, anche perché subito dopo sono stato destinato alla nave che ha causato quel famoso affondamento.

Il problema è che, se cambiano le attività politiche in Libia, cambia tutto. Molto probabilmente si potrebbe fare un intervento tipo quello attuato in Albania.

Io ricordo — non so se lo sapete — che in Albania la Marina militare aveva fatto una base. La differenza è enorme. In Albania, per esempio, una volta che si è stabilizzato il quadro politico, la Marina militare è andata lì ed era presente con le motovedette, col supporto a terra e col supporto della Polizia. Cambia completamente tutto. Questo è fondamentale. Le attività della Marina militare e di tutte le forze che sono in mare possono continuare, perché chiaramente c'è il ponte costituito dal mare, ma si svolgono direttamente sul territorio. Cambierebbe tutto. È ovvio che il fenomeno non sarebbe debellato completamente, ma ci sarebbe un altro modo di muoversi.

Dal mio punto di vista, in base all'esperienza dell'Albania, la Marina militare potrà essere molto utile per risolvere il problema, se ci sarà un quadro politico serio in Libia, così no.

Vorrei rispondere all'onorevole Mazzoni. Noi non abbiamo conoscenza delle regole d'ingaggio. Sicuramente ci sono. Uno degli obiettivi della fase uno di EUNAVFOR Med è stato proprio quello di definire delle regole d'ingaggio comuni a

tutta la flotta che partecipa, che è di varie marine militari. Pertanto, le regole d'ingaggio sicuramente ci sono, ma non le conosciamo. Specialmente noi, come rappresentanti, non abbiamo nemmeno motivo di conoscerle. È ovvio che, se dovessero essere sbagliate, si vedrà.

C'è una cosa che mi preme dirvi. Questa è un'opinione mia, non da operativo — io sono un commissario — ma in base all'esperienza che ho: prendere un barcone e affondarlo a 50 miglia dalla costa è diverso dal riuscire a prevenire il fatto che venga preso il barcone che va a rifornire chi fa partire da terra. Il quadro è completamente diverso. Stiamo parlando di azioni preventive, mentre adesso compiamo azioni soltanto a fatto avvenuto. I barconi sono affondati in mare, non prima, e non si sa ancora come fanno ad avere questi gommoni eccetera. Mi auguro e penso che sia diverso, altrimenti non avrebbe scopo.

RICCARDO MAZZONI. Comunque, la seconda fase dell'affondamento avviene sempre in acque internazionali? La terza fase?

ANTONIO COLOMBO, *Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina*. Avviene a terra.

RICCARDO MAZZONI. Dunque, la seconda fase avviene già a terra?

ANTONIO COLOMBO, *Capitano di fregata, rappresentante COCER-Sezione Marina*. La seconda fase non è a terra, ma probabilmente potrebbe esserlo. Stiamo aspettando dei movimenti diversi. Non credo che sia...

RICCARDO MAZZONI. Anche se non c'è l'intesa con il Governo libico? Io credo che la seconda fase sia ancora in acque internazionali.

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, Presidente COCER-Sezione Marina*. Senatore, su queste cose noi, come rappresentanti, non abbiamo...

PRESIDENTE. Inviteremo il comandante Credendino in Comitato. Peraltro è un orgoglio, come è stato detto. In tal modo, potrà rispondere compiutamente. Gli uffici hanno già preso nota. Giustamente i quesiti che sono arrivati da Mazzone necessitano una risposta.

PIETRO LUCIANO RICCA, *Ammiraglio di divisione, Presidente COCER-Sezione Marina*. Rispondo al senatore. Il numero che si citava (350) è relativo complessivamente alle unità che sono affondate oppure sono state affondate. Non è chiara la modalità.

Generalmente, quando un relitto semi-galleggiante sta in mezzo al mare, è un pericolo per la navigazione e, quindi, viene affondato per salvaguardare altre vite umane. Questo è il discorso. Chiaramente un relitto semi-galleggiante potrebbe essere un ostacolo a un altro mezzo che arriva, quindi bisogna giocoforza eliminarlo dalla superficie del mare. Questo in generale è sempre stato fatto, proprio per la salvaguardia del traffico marittimo.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ammiraglio di divisione Pietro Luciano Ricca, presidente, il capitano di fregata Antonio Colombo, il primo maresciallo Antonio Ciavarelli, il capo di prima classe Giordano Andreoli, il secondo capo Vito Alò, il sottocapo di prima classe scelto Sergio Saverio Belviso e il sottocapo di prima classe scelto Francesco Carlucci.

Sentiremo il comandante Credendino nei prossimi giorni. Domani audiremo l'ambasciatrice tedesca in Italia sulla questione Schengen. Il senatore Orellana mi

sollecitava un riascolto dell'associazione UNHCR. Chiedo agli uffici di prendere nota. Andremo a visitare la sede operativa romana.

Dobbiamo tenere conto dei lavori dei senatori, che dovranno esaminare le riforme. Mi rivolgo agli uffici: sappiate dai senatori quando chiuderanno i loro lavori, in modo che possiamo andare anche in Sicilia a visitare la Capitaneria e la Marina.

Chiederò un ufficio di presidenza allargato, se sarà possibile, per la questione degli orari. Fisso le audizioni alle 8,30, perché i senatori sono molto impegnati e alle 9,30 hanno il numero legale, ma perdo un po' di deputati. Valutiamo anche con i deputati se in futuro va bene così. Vogliamo fare delle notturne? Non lo so.

Mi rivolgo agli uffici: mi raccomando di fare sempre attenzione ai lavori d'Aula di entrambe le Camere. Non ci possono essere mai sovrapposizioni. Io, come presidente, non posso occuparmene da sola, quindi conto sugli uffici. Se ci sono delle problematiche, segnalatele pure a loro.

Ringrazio tutti voi. Scusate se vi abbiamo intrattenuto con queste questioni tecniche. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.20.

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

€ 1,00



17STC0013350