

**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

4.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 2015

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE LAURA RAVETTO

INDICE

	PAG.	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		
Ravetto Laura, <i>presidente</i>	2	Ravetto Laura, <i>Presidente</i> . 2, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 14
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA GE- STIONE DEL FENOMENO MIGRATORIO NELL'AREA SCHENGEN, CON PARTICO- LARE RIFERIMENTO ALLE POLITICHE DEI PAESI ADERENTI RELATIVE AL CONTROLLO DELLE FRONTIERE ESTERNE E DEI CONFINI INTERNI		Arrigoni Paolo (LN-Aut) 11
Audizione dell'Ammiraglio di Divisione Enrico Credendino, EUNAVFOR MED Operation Commander (Svolgimento e conclusione):		Brandolin Giorgio (PD) 12
		Credendino Enrico, <i>EUNAVFOR MED Operation Commander</i> . 2, 5, 7, 8, 10, 12, 13, 14
		Mazzoni Riccardo (AL-A) 9, 10
		Orellana Alberto (MISTO) 11
		Vattuone Vito (PD) 11
		ALLEGATO: Documentazione illustrata nel corso dell'audizione 15

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
LAURA RAVETTO

La seduta comincia alle 8.

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 dell'ammiraglio di divisione Enrico Credendino EUNAVFOR MED Operation Commander.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ammiraglio di divisione Enrico Credendino, EUNAVFOR MED *Operation Commander*.

Le rivolgiamo i complimenti per questo incarico. Ammiraglio, la seduta è pubblica. Se ritiene che qualche parte di quello che ci dirà debba essere segretata, non ha che da chiedere la segretezza.

Il comandante ha preparato per noi una presentazione, quindi io lascerei immediatamente a lui la parola, anche perché i senatori devono partecipare ai lavori dell'Aula in Senato per le riforme istituzionali.

Fornisco una traccia. Mi sarebbe piaciuto parlare con voi di Iraq e Libia, ma non se ne può parlare perché non è la vostra *mission*. Mi riservo di invitare i soggetti competenti, perché vogliamo capire la posizione del Governo su questo. A lei invece chiediamo, ribadendo i complimenti per il suo incarico di comandante di quest'operazione, se ci può dare delle

indicazioni su questa. Il Comitato sa che la missione è articolata in tre Fasi. Ci risulta che sia stata autorizzata la prima parte della seconda Fase. Le chiediamo se ci può spiegare in che cosa consistono queste tre Fasi, e in particolare se ci può fornire dei chiarimenti sulle regole d'ingaggio. Il Comitato sa inoltre che l'operazione è finalizzata più che altro a sottrarre gli strumenti di tragico lavoro e traffico di esseri umani agli scafisti, cioè i barconi. Le chiediamo di spiegarci se è così e che cosa succede esattamente poi a queste imbarcazioni.

Inoltre, le chiediamo se ci può dare alcune indicazioni sui rapporti con le altre agenzie europee. Mi riferisco, per esempio, a Frontex e a Europol. Le chiediamo se ci può spiegare quali sono le interazioni. Sappiamo anche che per la seconda Fase era necessaria un'autorizzazione dell'ONU, un *endorsement* o una sorta di mandato internazionale. Vogliamo sapere se questo è intervenuto oppure no. Le chiediamo di dirci anche, in relazione alla missione, quali e quanti sono gli Stati partecipanti e quali sono le strumentazioni messe a disposizione.

Do la parola all'ammiraglio Credendino per lo svolgimento della sua relazione.

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. Grazie dell'invito, che mi consente di illustrare una missione ancora oggi poco conosciuta. Anche negli stessi Paesi membri, c'è molta informazione errata sulla missione.

Come nasce la missione? Come ricorderanno, il 18 aprile c'è stato il più grande affondamento di un peschereccio, con a bordo oltre 700 migranti, a nord della Libia. L'UNHCR afferma che è stato il più grande disastro mai successo nella storia recente. Questo ha spinto l'Unione euro-

pea a cercare di fare qualcosa di concreto in tempi rapidi. Il 20 aprile c'è stata la riunione straordinaria dei Ministri degli esteri dell'Unione europea, che hanno emanato i dieci punti dell'*action plan* sull'immigrazione, che riguardano l'approccio olistico dell'Unione europea nel trattare il fenomeno. Il secondo punto dell'agenda è EUNAVFOR MED-Sophia.

Vi illustro la sequenza degli eventi. In primo luogo, si tratta di un'operazione nuova: non è un'operazione militare in senso stretto, ma è un'operazione di *law enforcement* che si attua con mezzi militari, perché le condizioni non consentono di fare altro. L'antipirateria è stata la prima di queste missioni di *law enforcement* attuata con mezzi militari. I più ottimisti pensavano a un tempo tra i sei e gli otto mesi per riuscire a preparare e a lanciare la missione. Invece, la missione è stata preparata e lanciata in due mesi. Questo sta a dimostrare la volontà dei Paesi membri di agire in maniera concreta e di trovare delle soluzioni per evitare ulteriori morti nel Mediterraneo. Il 18 maggio ho ricevuto l'incarico e il 22 giugno la missione è stata lanciata dal Consiglio dell'Unione europea. Il 27 luglio abbiamo conseguito la piena capacità operativa e il 28 settembre siamo stati autorizzati a passare in Fase 2. Questo è un record nel lancio e nell'approntamento delle missioni nell'Unione europea.

EUNAVFOR MED è una missione molto specifica. Noi dobbiamo fermare, mettere fuori uso e, come diceva la Presidente, sottrarre agli scafisti i mezzi che consentono loro di fare questo terribile traffico di essere umani: imbarcazioni, *facilities* logistiche, strumenti, cellulari e così via. Ci concentriamo nel Mediterraneo orientale. Il *search and rescue* (SAR) non è parte della missione. È questa la differenza con *Mare Nostrum*, che tutti ricorderanno. *Mare Nostrum*, anch'essa all'epoca una missione nuova, nata da un'idea dell'ammiraglio De Giorgi, è stata la più grande missione umanitaria della storia recente, ma al contempo era anche una missione di sicurezza marittima, che ha aumentato la sicurezza nell'area dove

ha operato e ha bloccato il traffico dei grandi mercantili che venivano da est e il traffico delle navi madri nel periodo in cui c'è stata. Questa, invece, è soltanto una missione di sicurezza marittima, con un mandato specifico relativo agli scafisti. Tuttavia, il SAR è un obbligo internazionale e un obbligo morale. Un marinaio non lascia mai nessuno in difficoltà in mare. Noi abbiamo fatto SAR e continueremo a farlo. La mia priorità è comunque salvare le vite umane. Se c'è un dubbio, si salva la vita umana e poi si fa il resto. Questo deve essere chiaro. Finora abbiamo salvato 3.000 vite, tra cui la bimba Sophia, che dà il nome all'operazione. Per quanto riguarda la mia catena di comando, io dipendo direttamente dal Comitato politico e di sicurezza (COPS), dove, come sanno, siedono gli ambasciatori che rappresentano i Paesi membri. Pertanto, il controllo politico della missione è esercitato dai Paesi membri dell'Unione. Tramite il COPS, io rispondo all'Alto rappresentante Mogherini. Il mio comando è a Roma, precisamente presso il Comando operativo di vertice interforze (COI) a Centocelle. L'Unione europea ha cinque comandi di livello operativo: uno in Italia, uno in Germania, uno in Francia, uno in Inghilterra e uno in Grecia. L'Italia ha offerto per questa missione il suo comando.

In mare c'è un contrammiraglio che comanda le navi, gli aerei, i sottomarini e le basi logistiche e, quindi, attua il comando di livello tattico. Io ho il comando di livello operativo-strategico, mentre lui ha il comando di livello tattico e dipende da me. Si tratta di una catena molto snella, che consente di essere molto efficaci e di avere un rapporto costante con i Paesi membri. Io ho già incontrato il COPS otto volte. Sono andato sette volte a Bruxelles e il COPS è venuto una volta a Roma la settimana scorsa, insieme all'Alto rappresentante. Questa è l'area delle operazioni. La cosiddetta *joint operation area* (JOA) è l'area dove legalmente ci sono le basi logistiche e le navi possono transitare, ma noi lavoriamo dentro all'area di operazione, che è quella in blu chiaro, che va

dal confine tunisino al confine egiziano, dalle acque territoriali libiche verso nord. È lì che legalmente possiamo operare, si applicano le regole d'ingaggio e le navi e gli aerei lavorano. È un'area molto congestionata: ci sono altre missioni, c'è Mare sicuro, c'è una parte di Frontex e anche missioni di navi indipendenti, americane e così via, con le quali ovviamente siamo collegati. Questa è la struttura dell'operazione. L'operazione è stata studiata in quattro Fasi. Il passaggio da una Fase all'altra richiede una decisione politica del Consiglio dell'Unione europea. Io propongo il passaggio al COPS, quando ritengo che le condizioni siano state conseguite. Il COPS lo propone al Consiglio affari esteri, e quest'ultimo decide se è possibile o meno. La data viene stabilita dal COPS su mia indicazione.

La Fase 1 era la fase di dispiegamento della forza, costruzione della forza e costruzione dell'*intelligence* in mare, per capire esattamente da dove partivano e come lavoravano nel mare. La fase uno è stata ultimata l'altro ieri, e da ieri siamo in Fase 2. La Fase 2 è stata divisa in due sotto-Fasi. Innanzitutto, è una fase di sicurezza marittima in mare, che si svolge in alto mare e nelle acque territoriali. Siamo nella fase del cosiddetto « alto mare », dove le leggi internazionali ci consentono di lavorare. Per andare a lavorare nelle acque territoriali libiche, servirà una risoluzione del Consiglio di sicurezza che autorizzi a entrare nelle acque territoriali e ad avviare le attività di *law enforcement* a casa dei libici, perché le acque territoriali libiche sono casa loro. La risoluzione dell'ONU serve a questo.

Qualche Paese membro sta chiedendo una risoluzione dell'ONU anche per lavorare nelle acque internazionali, pur non essendo necessario dal punto di vista del diritto internazionale. Infatti, mentre la pirateria è un crimine internazionalmente riconosciuto, per cui tutti gli Stati applicano le stesse regole, lo *smuggling*, ovvero il traffico di essere umani, è un crimine transnazionale e, quindi, deve avere un impatto su un certo territorio. Ecco perché i nostri giudici arrestano gli scafisti.

L'immigrazione arriva direttamente in Italia e ha un impatto sul nostro territorio, quindi la nostra magistratura, in particolare la Direzione nazionale antimafia, con cui siamo in contatto costante, arresta gli scafisti. Per esempio, l'Inghilterra oggi ha difficoltà a fare questo, perché i migranti che provengono dalla Libia non vanno sul territorio inglese. Stiamo cercando di capire come potrà operare la nave inglese che arriverà nei prossimi giorni. Potrà occuparsi della parte finale, ovvero della detenzione degli scafisti, che vengono arrestati dalle autorità nazionali. Un ufficiale di collegamento di Frontex farà da tramite con le autorità inglesi. Questa è la differenza tra la pirateria e lo *smuggling*. In questo momento gli inglesi stanno scrivendo questa risoluzione dell'ONU per lavorare nelle acque internazionali, che era stata bloccata da alcuni Paesi africani, in particolare dal Ciad, su richiesta libica. La settimana scorsa io ero a New York. Stasera, dopo questa riunione, andrò ad Addis Abeba, dove domani incontrerò l'Unione africana, proprio per convincerli a dare il via libera a questa risoluzione dell'ONU anche in acque internazionali, che faciliterà alcuni Paesi, come l'Inghilterra, anche se non è necessaria. Nella seconda Fase noi faremo abbordaggio e ispezione delle imbarcazioni sospettate di essere adibite allo *smuggling*; sequestreremo le imbarcazioni e le dirotteremo nei porti indicati dall'autorità nazionale.

La terza è la Fase più cinetica, dove noi dobbiamo neutralizzare e rendere inoperabili le imbarcazioni e le infrastrutture logistiche degli scafisti, sia in mare che sul territorio libico. Anche in questo caso, servirà una risoluzione dell'ONU che ci consenta di fare questo. Il mandato dell'ONU, essendo realistici, può esserci solo se c'è una richiesta libica. Pertanto, la procedura sarà una lettera all'ONU di un'autorità libica — non sappiamo ancora quale — che richieda a noi di entrare nelle loro acque territoriali e poi sul loro territorio. Oggi la situazione è questa: il mandato afferma che noi possiamo operare con una risoluzione dell'ONU e/o con un invito libico. Di fatto, l'« o » è stato

ormai eliminato, quindi noi potremo lavorare solo se ci sono la risoluzione e l'invito libico. Ciò dipende dalla volontà della maggior parte dei Paesi membri. Adesso stiamo aspettando di vedere come evolve la situazione in Libia. Come sanno, Bernardino Leon sta per lasciare l'incarico, che rileverà un ex ambasciatore tedesco. Servirà un governo di unità nazionale per poter procedere con le fasi più avanzate: la Fase 2 Bravo e la Fase 3.

Per la Fase 3, servirà anche una collaborazione con i libici. In seguito vi dirò il perché. Non è pensabile oggi riuscire a fare...

PRESIDENTE. Anche l'Italia, come posizione, ha richiesto la lettera da parte di una sorta di autorità libica?

ENRICO CREDENDINO, EUNAVFOR MED Operation Commander. Durante le riunioni al COPS l'Italia non l'ha chiesto espressamente, ma è un dato di fatto. È l'ONU che lo vuole. Io ho incontrato il rappresentante permanente russo a New York, come vi dirò in seguito, e lui è stato molto chiaro. I russi chiaramente hanno il cartellino rosso su questa risoluzione. La paura è che sia una scusa per ripetere ciò che è successo in Libia nel 2011, quando c'è stata una risoluzione dell'ONU, che era piuttosto blanda e, giocando su quella, chi è intervenuto allora lo ha fatto probabilmente in maniera sbagliata. Questa è la paura, non solo della Russia, ma anche dei Paesi africani. Ecco perché ci vuole una lettera di invito da parte dei libici. Peraltro, in Tripolitania, le città principali da cui proviene lo *smuggling* (Zuara, Sabratha eccetera) vivono su di esso, o comunque il 50 per cento del loro PIL deriva da questo. Sappiamo che probabilmente il capo degli scafisti di Zuara è il fratello del sindaco. È tutto collegato.

Per andare a lavorare in Libia e smantellare lo *smuggling* probabilmente dobbiamo offrire ai libici qualcosa, come *capacity building* o *institution building*. Ecco perché è un'operazione che va fatta con i libici. Tutto sommato, questa è un'operazione che va fatta per la Libia,

oltre che per evitare ulteriori morti nel Mediterraneo.

La cosiddetta « quarta Fase » è il termine della missione. La missione ha un mandato di un anno dal conseguimento della capacità operativa, ovvero dal 27 luglio scorso fino al 27 luglio dell'anno prossimo, rinnovabile se ci sarà bisogno. Ricordo che Atalanta, la missione europea di antipirateria, era nata per durare un anno e oggi è al settimo anno. È difficile immaginare che con la bacchetta magica si possa risolvere un problema di proporzioni bibliche come quello che c'è in atto. La Fase 1 è ultimata. Cosa abbiamo capito, cosa abbiamo visto e qual è il flusso migratorio oggi? C'è ancora un residuo flusso a ovest verso la Spagna, ma riguarda soltanto 3.000 migranti (l'1 per cento). I dati sono relativi al periodo che va dal primo gennaio al 30 settembre di quest'anno. Vediamo che il flusso centrale oggi riguarda il 26 per cento del totale, mentre il 73 per cento sceglie la rotta terrestre, che passa a est e poi nei Balcani. Il 18 maggio, quando la missione è partita, invece, il flusso proveniva per il 50 per cento da sud e per il 50 per cento da est. Dunque, in questi mesi c'è stata una grossa deviazione verso est. Tuttavia, il flusso da sud è quello più pericoloso. Infatti, abbiamo avuto 2.621 morti dal primo gennaio a oggi, mentre nel flusso da est i morti sono molto meno numerosi. È vero che il flusso da sud è diminuito, ma rimane quello più pericoloso.

Perché c'è stato questo spostamento?

Sicuramente c'è stato perché l'Egitto ha rafforzato il controllo dei suoi confini e probabilmente anche perché il flusso centrale è quello più pericoloso, quindi i migranti che possono pagare di più scelgono la rotta est, che è quella più sicura. Inoltre, l'avvio di EUNAVFOR MED, con le altre missioni, ha un effetto deterrente importante. Nel mese di settembre per la prima volta c'è stata un'inversione di tendenza: il flusso di migranti verso l'Italia ha cominciato a diminuire rispetto all'anno scorso. Il flusso è sempre stato in aumento negli ultimi due-tre anni, ma a settembre ha cominciato a diminuire. Ciò è comin-

ciato quando c'è stata una comunicazione pubblica sul passaggio alla Fase 2 di EUNAVFOR MED e sulle azioni contro gli scafisti. Questo certamente ha creato un effetto deterrente. Per ciò che concerne i cosiddetti « migranti economici » e i rifugiati, noi vediamo che anche da sud arrivano rifugiati. Infatti, eritrei e siriani continuano a venire anche da sud, oltre che da est. Il triangolo Lampedusa-Zuara-Misurata è la zona dove avvengono il 98-99 per cento delle operazioni di soccorso. I migranti che provengono dalla Libia partono tutti dalla Tripolitania, tra Zuara e Misurata, e vengono soccorsi in quelle zone. Quello è il nostro focus.

C'è anche un flusso egiziano, che *Mare Nostrum* aveva interrotto e che negli ultimi mesi è ripreso. Abbiamo avuto 8.000 migranti negli ultimi due mesi. È ripreso il traffico delle navi madre. Siccome questo flusso passa nella nostra area di operazioni, noi potremmo intervenire anche nei confronti di questo flusso egiziano. Queste sono le barche che vengono utilizzate. A ovest di Tripoli vengono utilizzate le barche di legno, che sono quelle più pregiate per gli scafisti, perché possono portare più persone e sono più sicure. In Libia non le costruiscono, quindi queste barche provengono dal di fuori della Libia. Noi sappiamo che vengono da Tunisia ed Egitto, anche se questi Paesi lo negano (è un dato di fatto). Molte erano barche fatiscenti già in Libia. Ne hanno un numero limitato. Ecco perché gli scafisti cercano, quando possono, di riprenderle e di riportarle in Libia per poterle riutilizzare. I gommoni, invece, provengono tutti dalla Cina. Sono gommoni di pessima qualità, che spesso si sgonfiano già alla partenza, e comunque vengono usati per un solo viaggio.

Ho riportato dei dati che stiamo raccogliendo sui costi. Il transito via terra per arrivare in Tripolitania costa circa 2.000 euro. A seconda del tipo di barca che usano, i migranti pagano fino a 1.000 euro per un viaggio in gommone e fino a 3.500 euro per un viaggio in barca di legno. Più è grande la barca, più è sicura, e più pagano. Il numero di migranti sui gom-

moni è aumentato in quest'ultimo periodo. Prima sui gommoni viaggiavano 80 migranti, mentre adesso ne arrivano anche 120. Lo stesso avviene sulle barche di legno: se prima ne viaggiavano 200, ora ne arrivano anche 400. Come vedete, il profitto è altissimo: per un gommone riescono ad avere 70.000 euro di profitto, mentre per una barca di legno arrivano anche a 400.000 euro. È un traffico molto remunerativo, ahimè.

Questo è il traffico dall'Egitto. Sono tutti possibili bersagli. Sicuramente 8.000 migranti nelle ultime cinque settimane sono arrivati in Italia provenendo dall'Egitto. Nelle ultime otto settimane abbiamo notato una nuova tattica, che è quella su cui noi andremo a operare. In passato gli scafisti si imbarcavano sulla stessa barca dei migranti: o arrivavano in Italia, perché volevano venire in Europa, oppure scendevano dalla barca prima di uscire dalle acque territoriali. Ora è iniziata una certa rivalità fra le bande degli scafisti. Ci sono stati anche attacchi da parte di bande rivali sugli stessi migranti. Li hanno riportati indietro e hanno chiesto ulteriori soldi. Adesso gli scafisti scortano la propria barca su una barca più piccola fino in alto mare. Dopodiché, fanno la chiamata di soccorso e rientrano nelle acque territoriali, oppure rimangono in zona, cercando di far fare il soccorso a un mercantile. Infatti, il mercantile, una volta che ha fatto il soccorso, lascia la barca in abbandono e, quindi, gli scafisti possono riprenderla. Noi interverremo in questo frangente, per fermare gli scafisti e prendere le barche. Abbiamo osservato 22 casi nelle ultime otto settimane. È stato questo che mi ha consentito di proporre il passaggio alla seconda Fase. Queste sono alcune foto di barche che scortano, scattate da aerei, elicotteri e sommergibili. C'è sempre una barca piccola, che controlla cosa succede e chiama il soccorso. Se c'è un gommone, normalmente lo tagliano e lo fanno affondare, perché non è più utilizzabile; invece, se c'è una barca di legno, cercano di riprenderla, anche se sta affondando. In alto a sinistra vediamo un tentativo di riprendere una barca, che non

è andato a buon fine, perché la barca è affondata. Invece, nell'immagine sotto vediamo una barca che hanno riportato in Libia, dove le aggiustano. In alto a destra, invece, si vede che riescono a riprendere una barca vuota, che poi è tornata in Libia ed è stata riusata un'altra volta per un secondo viaggio.

Cosa facciamo con queste barche? Se possibile, quando sono di dimensioni idonee, le barche vengono rimorchiate e consegnate alla magistratura, perché servono per le indagini. Mediamente, però, sono barche piccole; chiaramente non possiamo lasciarle in stato di abbandono in mare, perché sono un grave pericolo per la navigazione e, quindi, vengono affondate. In alcuni casi affondano da sole, perché sono fatiscenti, altrimenti devono essere affondate per causa di forza maggiore. Non possiamo lasciarle alla deriva in mare, poiché, se una barca a vela di notte va a collidere con una di queste barche, affonda.

Una delle attività che ho svolto in questi primi tre mesi è stata contattare tutti i Paesi e le organizzazioni coinvolti per spiegare la missione. È stata un'attività molto intensa. Come dicevo, stasera andrò ad Addis Abeba e la settimana prossima sarò di nuovo in Tunisia e al Cairo. All'inizio c'era molta paura da parte dei Paesi africani, che temevano si trattasse della ripetizione degli eventi del 2011. Sono andato in Egitto a fare incontri di vertice per spiegare cos'è la missione e anche cosa non è: non è un blocco navale delle coste africane e non è una missione d'invasione della Libia. Ho letto qualche articolo che sosteneva che i barconi vanno bombardati con i droni dall'alto. Sono tutte sciocchezze ovviamente. Gli esperti dovrebbero fare il loro lavoro e lasciare noi fare il nostro. Il bombardamento dal cielo con i droni era una grande preoccupazione, non solo dei Paesi nordafricani, ma anche della Russia. Io ho spiegato che non è così.

Durante l'incontro con l'ambasciatore russo, quest'ultimo mi ha detto subito: « Ammiraglio, se lei mette i piedi in Libia, noi non autorizzeremo mai la missione a

procedere ». Io gli ho risposto: « Io devo andare in Libia, altrimenti come distruggiamo i barconi? È chiaro che non ci vado in maniera permanente. Saranno azioni limitate nel tempo e nello spazio, realizzate con forze speciali insieme ai libici ». Questo mi ha consentito di proseguire il discorso con l'ambasciatore. I russi quasi certamente...

PRESIDENTE. Ci può spiegare che cosa intende materialmente per « distruzione del barcone »?

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. Materialmente è piuttosto complicato. Ad esempio, il porto di Zuara è molto grande e ci sono 200 imbarcazioni. Le stesse imbarcazioni vengono usate dai pescatori e dagli scafisti. Pertanto, in primo luogo bisogna che qualcuno ci dica quali sono le imbarcazioni da distruggere. Noi non vogliamo fare danni collaterali, e non possiamo. Nel mio mandato c'è scritto chiaramente che dobbiamo evitare a ogni costo danni collaterali e vittime civili, perché è una missione di polizia, non una missione di guerra. Dunque, qualcuno, l'*intelligence* o i libici, ci dovrà dire quali sono le barche da colpire e quali sono le infrastrutture che vengono usate per riparare queste barche e non per usi civili. A quel punto, le forze speciali vanno dove devono andare e distruggono. Basta segare l'asse, non è complicato. Sono cose piuttosto semplici, ma la Fase 3 di questa missione andrà effettuata con i libici.

È difficile immaginare di riuscire ad attuarla senza di loro, a meno che non ci sia un'altra coalizione internazionale — ma questa è una cosa che oggi non sappiamo — che vada in Libia per garantire la sicurezza a Tripoli e al Governo libico. Questa coalizione potrebbe garantire la sicurezza anche a noi, ma in quel caso dovremmo coordinarci con quest'operazione, che sarebbe attuata comunque sempre con i libici. Alla fine, i libici saranno comunque parte del sistema.

Un attore chiave che lavora con noi dal primo giorno delle operazioni è l'UNHCR,

ma adesso collaboreranno anche l'Ufficio europeo di sostegno per l'asilo (EASO) e l'UNICEF. Tutti gli equipaggi, prima di andare nell'area di operazioni, vanno ad Augusta, dove ricevono un *training* di due giorni sulla gestione dei migranti e sugli aspetti umanitari. Questo è stato un aspetto chiave, che ha anche rassicurato molto i Paesi africani e l'ONU su come noi gestiamo i migranti e sul fatto che noi applichiamo in maniera stretta il principio del non respingimento, quindi nessun migrante che noi prendiamo viene riportato in un Paese terzo.

Per quanto riguarda gli aspetti legali, in alto mare, come dicevo, ci sono già la Convenzione ONU sul diritto del mare (UNCLOS) e il Protocollo di Palermo, che ci consentono di fare tutto. Alcuni Paesi hanno bisogno anche di una risoluzione dell'ONU. Vedremo se ci sarà oppure no. Queste sono le regole che noi rispettiamo. In seguito, ci saranno anche le risoluzioni dell'ONU per la Fase 2 Bravo e la Fase 3. Abbiamo una cooperazione molto stretta con la Direzione nazionale antimafia. Abbiamo fatto una riunione l'altro ieri con il procuratore nazionale e con tutti i procuratori interessati, ossia quelli della Sicilia, e alcuni procuratori esteri. Stiamo redigendo delle linee guida da dare alle nostre navi. Abbiamo un collegamento molto stretto con Frontex, che è la nostra missione partner. Abbiamo uno scambio di ufficiali di collegamento. Loro ci danno i dati dell'*intelligence* civile e tutte le informazioni che hanno, e noi diamo loro le informazioni dell'*intelligence* militare. Abbiamo già imbarcato alcuni ufficiali di collegamento di Frontex, che faranno da *trait d'union* fra la mia missione e le autorità di polizia nazionali.

Per ciò che concerne le procedure per lo sbarco, attraverso il COPS i Paesi membri hanno stabilito, con la decisione n. 855 del 2015, che noi adotteremo le stesse procedure adottate da Triton. Ciò vuol dire che consegniamo tutte le persone che prendiamo in mare alle autorità nazionali italiane, a esclusione di una piccola zona dell'area di operazioni intorno a Creta, che rientra nell'area SAR greca. Lì sarà la

Grecia a decidere dove andranno. Dato che lavoriamo nell'area SAR italiana e in quella libica, ma non ci sono autorità libiche, di fatto è sempre il *Marine rescue coordination centre* (MRCC) italiano che interviene. Noi, applicando le regole di Triton, sulla base della decisione del Consiglio, consegniamo tutti alle autorità nazionali italiane. Il Ministero dell'interno ci dice quali sono i porti di sbarco. Ciò vale anche per gli scafisti. Noi al momento abbiamo già consegnato sedici scafisti alle autorità nazionali. Anche se la Fase 1 non prevedeva attività di *law enforcement*, avendo svolto delle attività di *search and rescue*, abbiamo comunque consegnato sedici scafisti e distrutto sedici imbarcazioni.

Sono sempre garantiti, come ho già detto, il principio di non respingimento e il pieno rispetto dei diritti umani, grazie anche alla collaborazione con l'UNHCR. Abbiamo delle norme comuni. La marina italiana, come sapete, ha una grande esperienza in questo, ma alcune marine magari ne hanno meno. L'UNHCR ci consente di avere un comportamento uniforme per tutti.

Le regole d'ingaggio per la Fase 2 sono state approvate prima del passaggio a tale fase. Sono regole d'ingaggio robuste, che consentono, da un lato, di tutelare i nostri equipaggi. Finché siamo in alto mare, siamo ancora lontani dal territorio libico; ci può essere un minimo rischio da parte dell'aviazione libica, che però ha capacità diurne piuttosto elementari. Quando andremo a lavorare in acque territoriali, chiaramente i rischi per il personale aumenteranno, con l'ISIS eccetera. Sono regole d'ingaggio che, da un lato, tutelano i nostri equipaggi e, dall'altro...

PRESIDENTE. L'ISIS ?

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. L'ISIS non è presente in Tripolitania, ma certamente a Sirte c'è. Anche se oggi non abbiamo evidenze di connessioni fra gli scafisti e il DAESH, i flussi finanziari sono comuni.

Peraltro, in qualche modo, combattendo gli scafisti e cercando di interrom-

pere questi flussi finanziari, si combatte anche il terrorismo, perché sono tutti collegati. Tra milizie tribali (ci sono 110 tribù in Libia), scafisti e DAESH, i flussi finanziari in qualche modo sono collegati. Non c'è, invece, un collegamento tattico fra il DAESH e gli scafisti. Questo, perlomeno, è quello che sappiamo. Comunque, certamente, avvicinandoci al territorio libico, aumentano i rischi.

La regole d'ingaggio, da un lato, sono robuste per consentirci di tutelare gli equipaggi e, dall'altro, ci permettono di fare gli abordaggi anche quando l'equipaggio della nave da abordare lo vuole impedire, servendosi anche di armi da fuoco. Le regole d'ingaggio ci consentono di applicare tutto il ventaglio di possibili operazioni. Come dicevo, c'è una cooperazione molto importante con le altre forze navali, in particolare con Mare sicuro e Frontex, le due principali con cui lavoriamo costantemente.

Siamo passati in Fase 2. Abbiamo più assetti. Questi sono i mezzi aeronavali che abbiamo e che stiamo per avere per la Fase 2 Alpha. Come vedete, è un numero abbastanza importante. Nella Fase 2 Bravo avremo bisogno di ulteriori navi e nella Fase 3, oltre alle navi, avremo certamente bisogno anche delle forze speciali, quindi i mezzi aumenteranno ulteriormente. Questo comunque è un numero di mezzi che ci consente di operare. Come dicevo, il SAR è sempre la priorità. Quando andiamo a operare, ovviamente ci sono la barca degli scafisti e quella dei migranti. Le navi operano in coppia: una si occupa del soccorso e l'altra degli scafisti. Se alcuni Paesi hanno qualche difficoltà, come gli inglesi oggi, ad arrestare gli scafisti, loro fanno il SAR e i tedeschi, per esempio, si occupano dell'arresto agli scafisti.

Servono molte navi, che devono stare in mare a lungo e, quindi, hanno un tempo di attività operativa dell'80 per cento in mare e del 20 per cento in porto. Potremo lavorare in maniera efficace fino alla fine di novembre. In inverno il flusso statisticamente si riduce, quindi probabilmente anche il lavoro diminuirà, in attesa che a

marzo il flusso riprenda in maniera regolare. Per quanto riguarda i risultati oggi conseguiti, l'operazione è attiva da 108 giorni. Abbiamo identificato 22 casi di scafisti che scortavano migranti in mare. Inoltre, c'è il traffico dall'Egitto. Abbiamo fatto arrestare sedici scafisti, neutralizzato sedici imbarcazioni e salvato 3.076 migranti.

Ieri è iniziata la Fase 2 Alpha. Per le fasi successive, la Fase 2 Bravo e la Fase 3, bisogna capire come va la situazione in Libia. C'è un po' di scetticismo sulla possibilità di entrare nella Fase 2 Bravo prima dell'anno prossimo, però tutto è possibile. Vedremo se con il nuovo delegato delle Nazioni Unite ci sarà qualche cambiamento anche sul processo di unificazione del Governo libico.

PRESIDENTE. Comandante, grazie infinite. La sua è stata un'esposizione eccezionale. Peraltro – mi corregga se sbaglio – è la prima volta che lei viene ascoltato dal Parlamento, quindi le siamo doppiamente grati perché è venuto da noi. Le chiediamo di allegare al verbale le sue fantastiche *slides*. Dispongo quindi che la documentazione prodotta nel corso dell'audizione sia allegata al resoconto stenografico della seduta odierna.

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

RICCARDO MAZZONI. Anch'io ringrazio per l'esposizione veramente completa, però devo fare un po' l'avvocato del diavolo. A EUNAVFOR MED si poteva trovare anche un nome più semplice. Adesso la si chiamerà Sophia, come la bambina nata sulla nave.

Ciò che farà EUNAVFOR MED nella Fase 2 viene già fatto, tale e quale, dalla missione italiana Mare sicuro. Ci sarà un dispositivo molto più ampio. Leggo che ci saranno una portaerei, quattro aerei a decollo verticale, monomotori a getto, tiratori scelti, base Sigonella allertata. A cosa serve tutto questo dispositivo per fronteggiare dei trafficanti di uomini? Vorrei che ci spiegasse prima di tutto

come mai è necessario questo apparato così imponente.

In questa Fase 2 – lo ripeto – si amplia quello che Mare sicuro ha già fatto. Noi abbiamo avuto testimonianza che si affondano già i barconi, non si lasciano in mare. Peraltro, molti dei barconi utilizzati sono già fatiscenti. Mi chiedo: finché non si arriverà alla Fase 3, non rischia di essere una missione interlocutoria, pur con tutto questo dispiegamento di mezzi?

Lei ci ha detto – io lo apprendo per la prima volta – che non basta la risoluzione ONU, ma ci vogliono sia la risoluzione ONU sia il consenso di un Governo Libico. Siccome chi tira le fila dei trafficanti e del traffico sta a terra e non in mare (mandano sempre ragazzini di vent'anni a guidare le barche), non si rischia di perdere ulteriore tempo? Bernardino Léon evidentemente ha fallito. Credo che prima che il nuovo mediatore tedesco riesca a cavare un ragno dal buco libico, purtroppo, passeranno mesi, se non anni. Non si rischia di mettere in mare un apparato enorme per avere gli stessi risultati?

Ho un'ultima curiosità. A un certo punto nelle *slide* ho letto: « pattugliamento occulto ». Questo significa che ci sono già operazioni occulte in acque territoriali libiche?

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. Mare sicuro e EUNAVFOR MED sono totalmente differenti. Mare sicuro è un'operazione nazionale che serve a tutelare gli interessi nazionali. Mare sicuro, come sapete, ha quattro navi. Ci sono due flotte di pescherecci: una di fronte a Misurata e una di fronte a Derna. Di queste quattro navi, due servono a tutelare le flotte di pescherecci nazionali che pescano una davanti a Derna e l'altra davanti a Misurata, la terza è impegnata a tutelare la sicurezza delle piattaforme ENI e la quarta è disponibile per fare attività di *maritime security*.

Sono cose totalmente diverse. EUNAVFOR MED si prefigge di fermare gli scafisti e di arrestarli. Il mio mandato è proprio quello. Mentre Mare sicuro tutela gli interessi nazionali e poi, trovandosi in

quell'area, fa anche SAR e arresta gli scafisti, noi abbiamo proprio quel mandato.

RICCARDO MAZZONI. Anche voi fate il SAR?

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. Certamente, come ho detto, lo stiamo già facendo anche noi. Per arrivare alla Fase 3, chiaramente bisogna passare dalla Fase 2. Non si può arrivare in Fase 3 senza passare dalla Fase 2, che serve anche a costruire l'*intelligence* indispensabile a fare un piano per poi riuscire a entrare in Fase 3. Non c'è la bacchetta magica, con cui decidiamo di andare in Libia a distruggere le barche degli scafisti. Ci vuole tempo. Come dicevo, per sconfiggere la pirateria – di fatto la pirateria oggi è stata sconfitta – ci sono voluti sette anni. Ci vuole un tempo durante il quale ci siano mezzi che stiano lì a capire come funzionano le cose e intanto a lavorare e a fare deterrenza. Come ho detto, nel mese di settembre il traffico proveniente da sud ha cominciato a diminuire perché ci siamo noi. Peraltro, non riusciremo a fermare questi scafisti in alto mare molte volte, perché questi ultimi adattano le loro tattiche a quello che facciamo noi, quindi probabilmente a un certo punto smetteranno di uscire in alto mare. Questo è molto positivo, perché non riusciranno più a riprendere le barche e a riportarle in Libia. Oggi loro cercano veramente ogni possibile occasione per riprendere le imbarcazioni di legno. Non ne hanno un numero infinito. I costi aumentano, perché le stanno finendo. Pertanto, non riuscendo più a lavorare nelle acque internazionali, dato che tutti i SAR vengono svolti in acque internazionali e non in acque territoriali, perdono la possibilità di riprendere le imbarcazioni, i GPS, i cellulari eccetera.

Servono una risoluzione dell'ONU e il consenso. Come ho detto poc'anzi, il mandato afferma che servono la risoluzione dell'ONU e/o il consenso libico. Di fatto, l'« o » è stato cancellato, perché tutti hanno chiaro che, senza una lettera d'in-

vito dei libici all'ONU, questa non farà mai una risoluzione che mi consenta di andare a lavorare nelle acque territoriali e sul territorio libico. Questo è un dato di fatto. Per questo, ci vuole un'autorità libica che lo faccia, quindi un Governo di unità nazionale. Io non so quanto tempo ci vorrà. Questa è una questione politica che chiaramente non mi compete. Il pattugliamento occulto vuol dire semplicemente che le navi non mostrano dove sono a tutti, ma lavorano in maniera discreta. La posizione delle mie navi non è visibile come quella di altre navi mercantili.

VITO VATTUONE. Più che una domanda desidero fare un commento. Innanzitutto, mi associo ai complimenti della Presidente, che le abbiamo già rivolto in Aula quando abbiamo approvato la missione.

Mi piace sottolineare anche di fronte a lei, ammiraglio, che è un motivo di orgoglio per il nostro Paese poter guidare una missione così importante dell'Unione europea, a cui partecipano 21 Paesi, in un settore dove primeggiamo, come abbiamo già dimostrato nelle missioni antipirateria, che sono durate tanto. È una minaccia che abbiamo sconfitto e che per il nostro Paese, ancorché riguardasse la Somalia, ha sempre rappresentato un problema molto grave dal punto di vista economico. Possiamo dire con orgoglio che abbiamo un settore dove primeggiamo. Questo va sottolineato. Io penso che sia stata fatta un po' di chiarezza, anche rispetto ad alcune dichiarazioni di questi mesi, secondo cui andiamo lì a non fare niente. Penso che qui abbiamo chiarito bene la vicenda.

Condividiamo che il successo di questa operazione passa attraverso la stabilizzazione della Libia. Non può essere altrimenti. In caso contrario, andremmo lì a fare una guerra. Non possiamo uscire dalle acque internazionali come vogliamo. A parte il fatto che abbiamo dei vincoli costituzionali, comunque l'operazione non avrebbe successo. La differenza rispetto alle altre missioni si vede già. Lei ha affermato che sono già stati consegnati degli scafisti. In due mesi è finita la fase

di monitoraggio, mentre nessuno credeva che saremmo arrivati alla Fase 2 (ricordo le discussioni in Aula). Immagino che questi migranti siano stati salvati anche da navi inglesi e tedesche. Non c'erano solo navi italiane. Io immagino che sia così, anche se non conosco i dettagli operativi.

Io ho una curiosità, non ho domande specifiche. Lei affermava che queste barche probabilmente arrivano anche dall'Egitto. Secondo lei, si potranno intercettare? In base alle regole d'ingaggio, potremmo fare pressione anche in questa direzione, prima che le navi vengano usate?

ALBERTO ORELLANA. Grazie, ammiraglio Credendino. Dopo la sua esposizione, c'è stato un attimo di silenzio. Io confermo il gradimento per l'esposizione, non solo per il dettaglio tecnico, ma anche per la trasparenza nel condividere situazioni d'incertezza che ci auguriamo verranno risolte nei prossimi tempi. Io ho alcune domande un po' specifiche sul finanziamento di questa operazione Sofia. Vorrei sapere se è tutta a carico dell'Unione europea, dell'Italia e di altri Paesi. Inoltre, vorrei sapere quanto è impegnato il personale, adesso e in previsione.

Da quanto ho capito, un'attività importantissima in questo momento e anche nel recente passato è stata quella che lei ha chiamato *outreach*, ovvero il coinvolgimento delle organizzazioni internazionali, tra cui le Nazioni Unite e la NATO. Ho visto che nelle *slide* tra i Paesi terzi sono citati Algeria, Tunisia, Egitto, Turchia e Stati Uniti, però a un certo punto lei ha parlato anche del Ciad e ha detto che andrà ad Addis Abeba. Mi domando se questi Paesi e la Russia, che lei ha citato, faranno parte di queste attività di *outreach*.

Per quanto riguarda i dubbi che abbiamo un po' tutti per la fine del mandato di Léon e l'arrivo di un nuovo soggetto, facciamoli cadere, perché *ça va sans dire*.

PAOLO ARRIGONI. Innanzitutto rivolgo i miei complimenti all'ammiraglio.

Ho qualche domanda. Le prime due servono solo a verificare se ho capito la sua esposizione.

Lei ha affermato che per la Fase 3, quella denominata « Contrasto », oltre al mandato ONU, serve anche la richiesta dei libici. È solo da questa fase che voi potrete fare delle operazioni a terra in ordine ai barconi? La Fase 2 Alpha è iniziata ieri, se non ho capito male. Per quanto concerne la Fase 2 Bravo, la seconda parte, lei ha detto che ci vorrà circa un anno perché diventi operativa. Cosa farà decollare questa seconda parte? Ho visto che nell'elenco dei mezzi aeronavali ci sono anche due sottomarini. Nello specifico, cosa saranno delegati a fare i sottomarini? Avevo anch'io una domanda in ordine al finanziamento, come il collega Orellana. Vorrei sapere quali sono i costi.

Inoltre, vorrei sapere se l'assetto dei mezzi rimarrà tale anche con la Fase 3 e la Fase 4. Infine, per quanto riguarda il sequestro delle imbarcazioni, in quale territorio andranno a finire queste imbarcazioni e che fine faranno? Verranno smantellate?

GIORGIO BRANDOLIN. Mi associo ai complimenti per l'esposizione e anche per la chiarezza. La prima domanda riguarda i rapporti con Triton. Vorrei capire come si interfacciano le due operazioni. In secondo luogo, mi unisco anch'io alla domanda sul finanziamento.

Inoltre, vorrei sapere come sono stati scelti i pattugliatori. Ho visto che ne è stato messo a disposizione uno dalla Slovenia. Vorrei sapere se tutto è nato dalla disponibilità all'interno degli accordi europei, oppure c'è stata una richiesta tecnica rispetto alla costituzione di questa forza.

PRESIDENTE. Do la parola al comandante Credendino per la replica.

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. Innanzitutto, i Paesi sono aumentati a 22 da qualche giorno. È stato un grosso sforzo. Anche questo è un record, poiché partecipano 22

Paesi su 28. Gli altri stanno aspettando la risoluzione dell'ONU. Per esempio, l'Irlanda e il Portogallo, per motivi interni, aspettano la risoluzione per intervenire. Pertanto, i Paesi aumenteranno ulteriormente. Per quanto riguarda il finanziamento, come nella NATO vale il principio *costs lie where they fall*, cioè chi interviene si paga i costi. L'Unione europea paga una parte dei cosiddetti « costi comuni », che riguardano il funzionamento del quartier generale, il funzionamento del *force commander* e del suo staff e alcuni assetti strategici, come per esempio l'ospedale imbarcato sul Cavour, le basi logistiche e i satelliti. L'Unione europea ha stanziato 11,9 milioni di euro per i dodici mesi della missione, che coprono queste spese. Dopodiché, ogni Paese paga i mezzi che manda in area. Dunque, l'Italia paga il sommergibile, il Cavour e così via. I soldi stanziati dall'Unione europea per i dodici mesi della missione potranno essere incrementati, ma servono sempre a pagare queste tipologie di spese.

Per quanto riguarda l'*outreach*, come dicevo, gli incontri sono serviti a chiarire lo scopo e il mandato della missione, ossia cosa facciamo e cosa non facciamo. Ciò fa parte del *comprehensive approach* dell'Unione europea verso il fenomeno. Io non posso produrre risultati, se tutte le misure non producono risultati. Supponiamo che io riesca a bloccare gli scafisti. Dove vanno i migranti? I migranti comunque arrivano lì, quindi da qualche parte devono andare. Pertanto, bisogna fare in modo che non partano più dai Paesi di origine. Ecco perché domani io incontrerò l'Unione africana e, quindi, i Paesi da dove partono. Io sono il primo. La settimana prossima anche il COPS andrà ad Addis Abeba e in seguito ci andrà la Mogherini, per convincerli a lavorare insieme.

Ci sarà un importante *summit* a novembre a Malta tra l'Unione europea e l'Unione africana per discutere di questa questione, perché chiaramente dobbiamo bloccare le partenze. Una volta che partono, da qualche parte vanno messi. Bisognerà aprire dei campi profughi. Questa ovviamente non è una questione che mi

competete. Chiaramente, se io blocco le partenze e i migranti arrivano comunque lì, da qualche parte devono andare. Ecco perché questo è un lavoro comune ed ecco perché il mio è un lavoro militare, ma anche diplomatico in un certo senso.

La distruzione dei barconi avverrà durante la Fase 3. La Fase 2 riguarda la sicurezza marittima in mare, inizialmente in acque internazionali e poi in acque territoriali. Si tratta sempre della stessa attività, solo che per attuarla in acque territoriali, essendo a casa libica, dobbiamo avere una risoluzione dell'ONU che ci consenta di andare a lavorare lì.

Questa risoluzione dell'ONU in teoria ci potrebbe essere anche senza il consenso dei libici. L'ONU può decidere che una forza o un'organizzazione internazionale va in un Paese, ma in questo caso ciò non succederà, perché russi e cinesi non approvarebbero la risoluzione. I cinesi in questo caso seguono quello che fanno i russi. Sono stati molto chiari: senza l'invito libico, loro non daranno mai il via libera, essendo parte del Consiglio permanente, alla risoluzione dell'ONU. Pertanto, serve il consenso russo. Infatti, ho incontrato i russi per spiegare loro la missione e per convincerli a dare il via libera alla risoluzione dell'ONU, chiarendo che...

PRESIDENTE. Lei ci ha detto che hanno delle perplessità.

ENRICO CREDENDINO, *EUNAVFOR MED Operation Commander*. Avevano paura che fosse una scusa per ripetere una missione tipo quella del 2011. Invece, ho chiaramente spiegato che non è questo il caso. Mi pare che abbiano capito, tant'è che i russi questa volta hanno dato il via libera alla risoluzione per le acque internazionali. Quella risoluzione, però, è stata bloccata dal Ciad, che aveva il dente avvelenato per una questione precedente con uno dei Paesi membri. Sono sempre le questioni politiche che complicano le cose. Questo è il motivo per cui vado ad Addis Abeba domani. Parlerò anche con i rappresentanti del Ciad. Comunque, sembra che la situazione si stia sbloccando. I

sommergibili sono fondamentali, perché sono assetti di *intelligence*. La *slide* che avete visto poc'anzi ci mostra che il sommergibile è lì e gli scafisti non sanno dov'è. Mentre la nave militare si vede, il sommergibile è nascosto. E esso raccoglie delle informazioni, che vengono date al magistrato.

In casi precedenti tali prove hanno consentito di arrestare gli scafisti quando c'erano le navi madri. Quando c'era il peschereccio che trainava la barca di migranti e poi la lasciava alla deriva, il sommergibile ha scattato le foto e le ha mandate in tempo reale al procuratore Salvi, il quale ha autorizzato l'intervento su quella nave, che peraltro batteva bandiera egiziana, quindi aveva il consenso degli egiziani. In seguito, sono stati arrestati sedici scafisti e sono stati salvati i migranti. I sommergibili sono assetti fondamentali di *intelligence*, che possono stare lì davanti più o meno fermi e riprendere tutto quello che succede. Ciò ci consente di costruire l'*intelligence* su come gli scafisti lavorano.

Mi si chiedeva quanto dura la Fase 2 Alpha. La Fase 2 Alpha durerà fintanto che non ci sarà una risoluzione dell'ONU che mi consentirà di andare a lavorare. Io auspico che ciò avvenga il prima possibile naturalmente, perché il mio obiettivo è entrare presto in Fase 3, che è quella che farà la differenza. Tuttavia, bisogna essere realisti: fintanto che non ci sarà una situazione chiara in Libia, nessuno invierà una lettera all'ONU per chiedermi di andare a lavorare con loro.

Oggi non so quando partirà la Fase 2 Bravo. Partirà quando ci saranno le condizioni legali, ovvero quando avrò la risoluzione dell'ONU che mi consentirà di andare avanti. Con Triton i rapporti sono costanti. Noi abbiamo un loro ufficiale imbarcato sul Cavour e un ufficiale nostro al centro di coordinamento di Triton a Pratica di Mare. Di conseguenza, siamo costantemente in contatto. Io e il direttore di Frontex abbiamo firmato una lettera, che rappresenta la base legale per lavorare insieme, essendo entrambi europei.

Mi si chiedeva chi sceglie i mezzi. Io ho detto ai Paesi membri quello che mi serve per le varie fasi. In seguito, sono i Paesi membri che danno i mezzi sulla base delle mie richieste.

PRESIDENTE. Il senatore Vattuone le aveva posto una domanda sulle barche egiziane.

ENRICO CREDENDINO, EUNAVFOR MED Operation Commander. Noi pensiamo — ce lo dice Frontex, ma ce lo dice anche l'*intelligence* — che il 70 per cento delle barche provenga dalla Tunisia e il 30 per cento dall'Egitto. Questi dati non sono sicuri. Certamente le navi provengono da fuori. Queste sono le indicazioni che abbiamo.

Quando ho incontrato il Ministro degli esteri egiziano e quello tunisino, entrambi mi hanno detto: « Noi siamo assolutamente in grado di controllare i nostri confini ». La settimana prossima sarò di nuovo a Tunisi e a Il Cairo per una nuova serie di incontri volti a cercare di attivare uno scambio informativo con loro, che sono propensi a farlo, e a tentare di lavorare insieme a loro. Infatti, è anche con loro che dobbiamo lavorare. L'obiettivo è riuscire in qualche modo a fare un pattugliamento congiunto.

Quando ho visto l'ambasciatore russo, alla fine mi ha detto: « Ammiraglio, se le

dessi una nave russa? » Io ho risposto: « Molto volentieri, sarebbe un grande onore ». Chiaramente non ci sono le condizioni politiche oggi, però l'idea di lavorare insieme, perlomeno a livello tattico, porterebbe risultati anche a livello politico.

PRESIDENTE. Grazie, comandante. Naturalmente, se ci saranno sviluppi nella missione — come risoluzioni ONU e così via — le chiederemo di tornare da noi e di renderci edotti con questo sistema delle *slide*.

Voglio salutare chi l'accompagna: il capitano di vascello Fabio Gregori, assistente militare dell'*Operation Commander*, e il capitano di fregata Giuseppe Lai, aiutante di bandiera dell'*Operation Commander*.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 8.55.

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

DOTT. RENZO DICKMANN

Licenziato per la stampa
il 28 dicembre 2015.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

A L L E G A T O

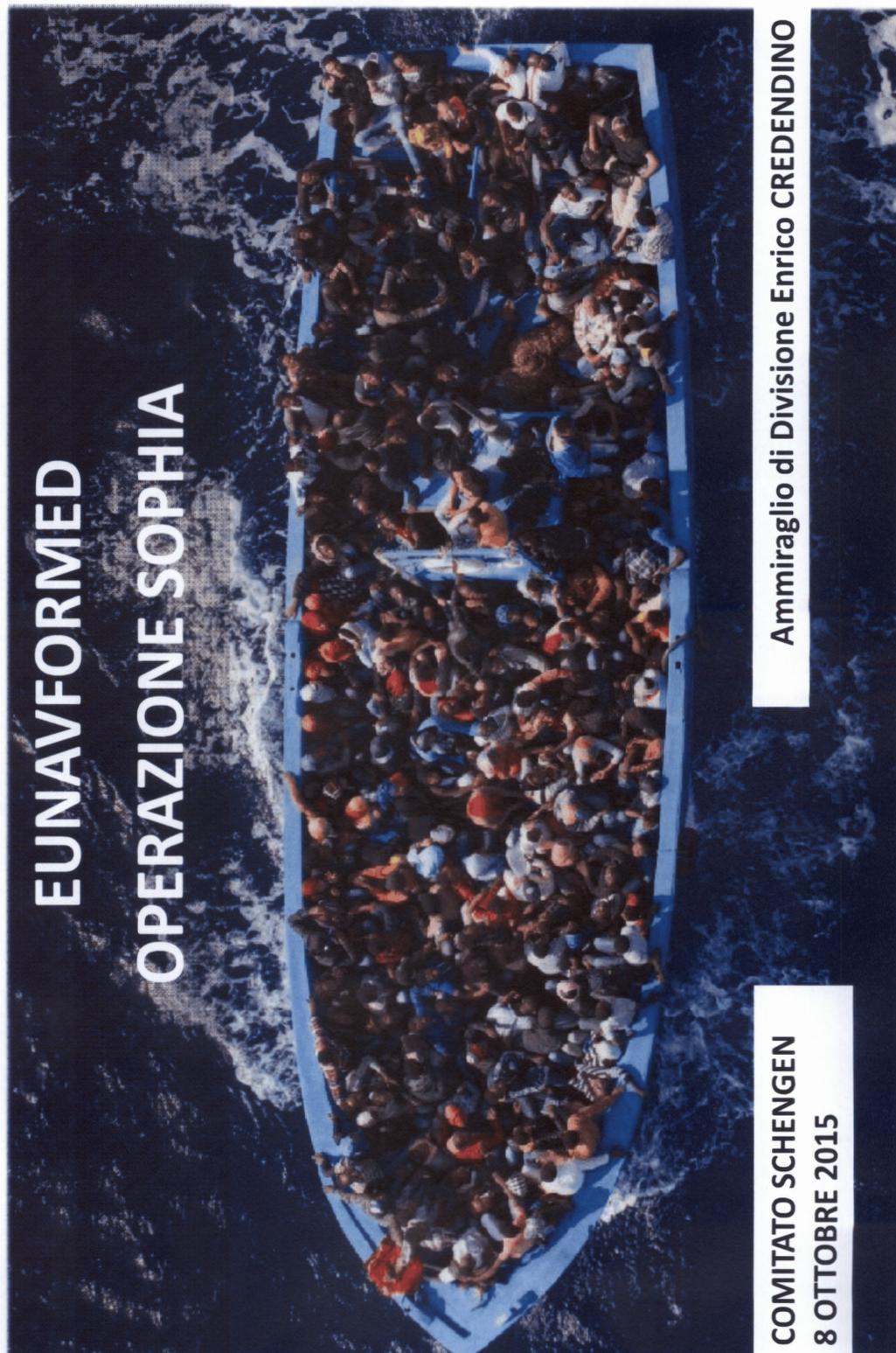
Indagine conoscitiva sulla gestione del fenomeno migratorio nell'area Schengen, con particolare riferimento alle politiche dei paesi aderenti relative al controllo delle frontiere esterne e dei confini interni. Audizione dell'Ammiraglio di Divisione Enrico Credendino, EUNAVFOR MED *Operation Commander*.

DOCUMENTAZIONE ILLUSTRATA NEL CORSO DELL'AUDIZIONE

ALLEGATO



EUNAVFORMED OPERAZIONE SOPHIA



Ammiraglio di Divisione Enrico CREDEINDO

**COMITATO SCHENGEN
8 OTTOBRE 2015**





AGENDA



- Genesi
- Inquadramento Generale
- Fase 1
- Transizione alla Fase 2 (dal 7 ottobre)
- Fase 3
- Conclusioni

BACKGROUND



- 18 Aprile 2015 - 700 migranti morti al largo della Libia (130 miglia Sud Est di Lampedusa)
- L'Europa concorda per un sforzo comune e un impegno consistente per salvare vite umane nel Mediterraneo
- 20 Aprile – riunione straordinaria dei Ministri degli Esteri e dell'Interno dell'UE



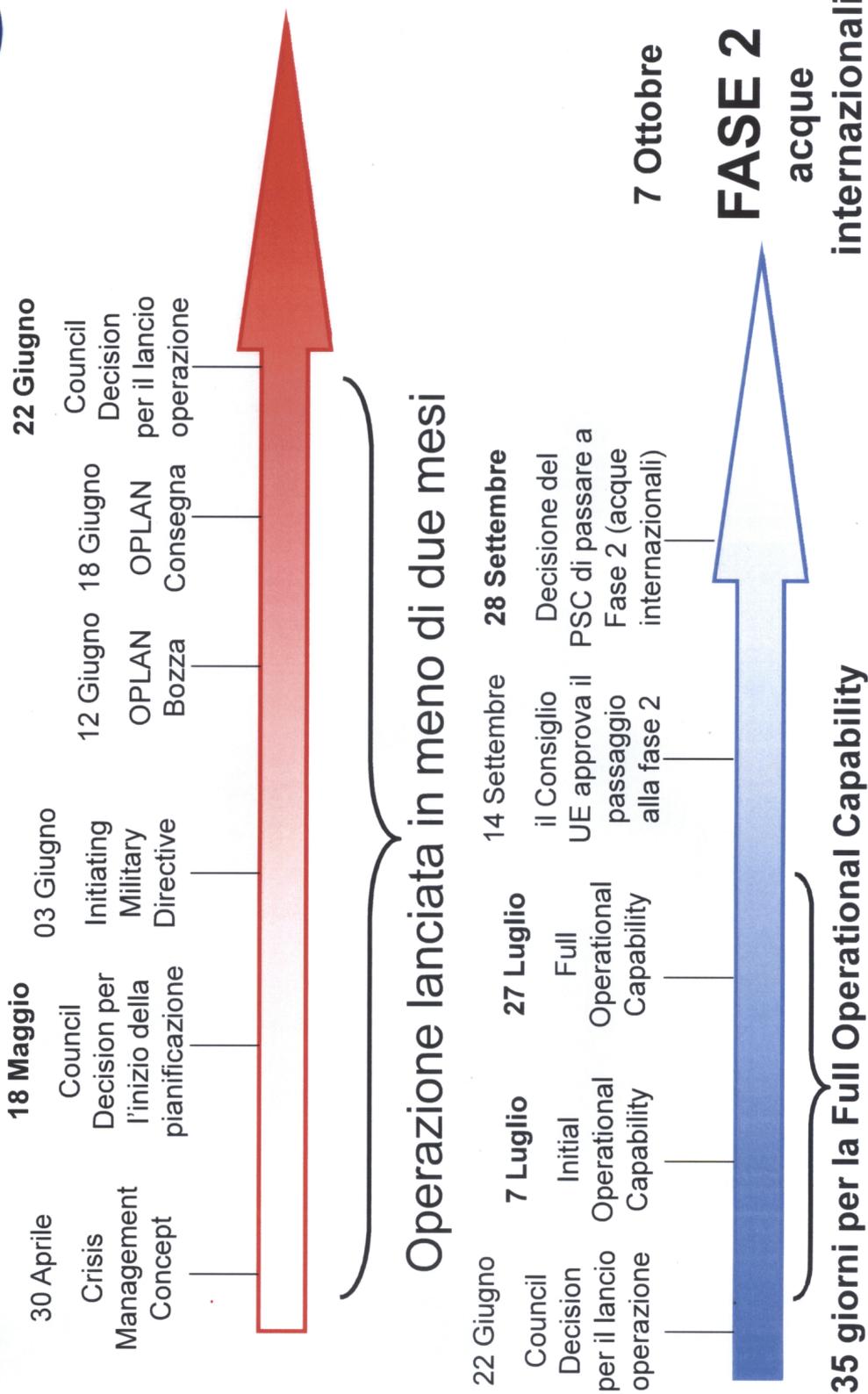
I DIECI PUNTI DELL'ACTION PLAN



1. Rafforzare le Joint Operations (FRONTEX) nel Mar Mediterraneo, quali Triton e Poseidon
- 2. Porre in essere uno sforzo sistematico al fine di catturare e distruggere le navi utilizzate dagli scafisti e trafficanti, traendo esempio dai positivi risultati ottenuti dall'Operazione ATALANTA**
3. Realizzare una maggiore cooperazione tra EUROPOL, FRONTEX, EASO e EUROJUST per la raccolta di informazioni sul modus operandi dei contrabbandieri
4. Distaccare dei team di EASO in Italia e in Grecia per la loro partecipazione al processo di raccolta delle richieste di asilo
5. Raccogliere le impronte digitali di tutti i migranti da parte degli Stati Membri
6. Considerare la possibilità di riallocare migranti secondo dei piani di emergenza
7. Conferma della volontà di accogliere le persone bisognose di protezione attraverso un ampio progetto UE
8. Istituire un nuovo programma per un rapido rimpatrio dei migranti irregolari
9. Ingaggiare i paesi limitrofi alla Libia attraverso l'intervento congiunto della Commissione e del SEAE ed intensificare le iniziative in Niger
10. Distaccare Immigration Liaison Officers in paesi terzi di rilevante importanza, per la raccolta di informazioni sui flussi migratori, rafforzando altresì il ruolo delle Delegazioni UE



SEQUENZA EVENTI





MISSIONE EUNAVFOR MED



Adottare misure sistematiche per **individuare, fermare e mettere fuori uso** imbarcazioni e mezzi usati o sospettati di essere usati **dagli scafisti o dai trafficanti**, nell'ambito dell'**approccio olistico** dell'Unione Europea, per contribuire a **smantellare il modello di business** delle reti del traffico e della tratta di esseri umani nel **Mediterraneo centro meridionale**.



SEARCH AND RESCUE (SAR)



IL SAR NON È INCLUSO NEL MANDATO DELLA MISSIONE

TUTTAVIA,

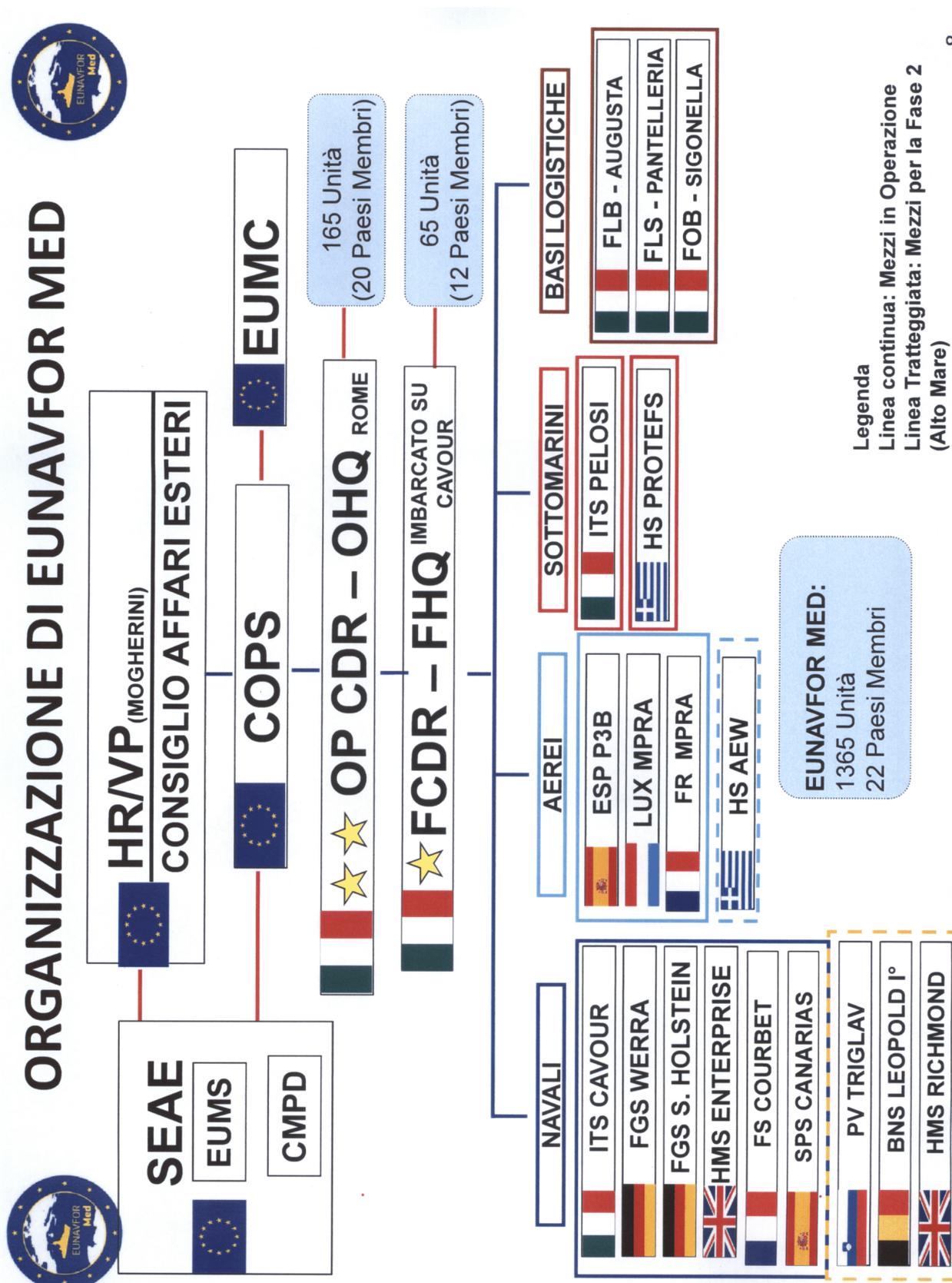
LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE, OLTRE C

HE OBBLIGO LEGALE, È UN DOVERE MORALE



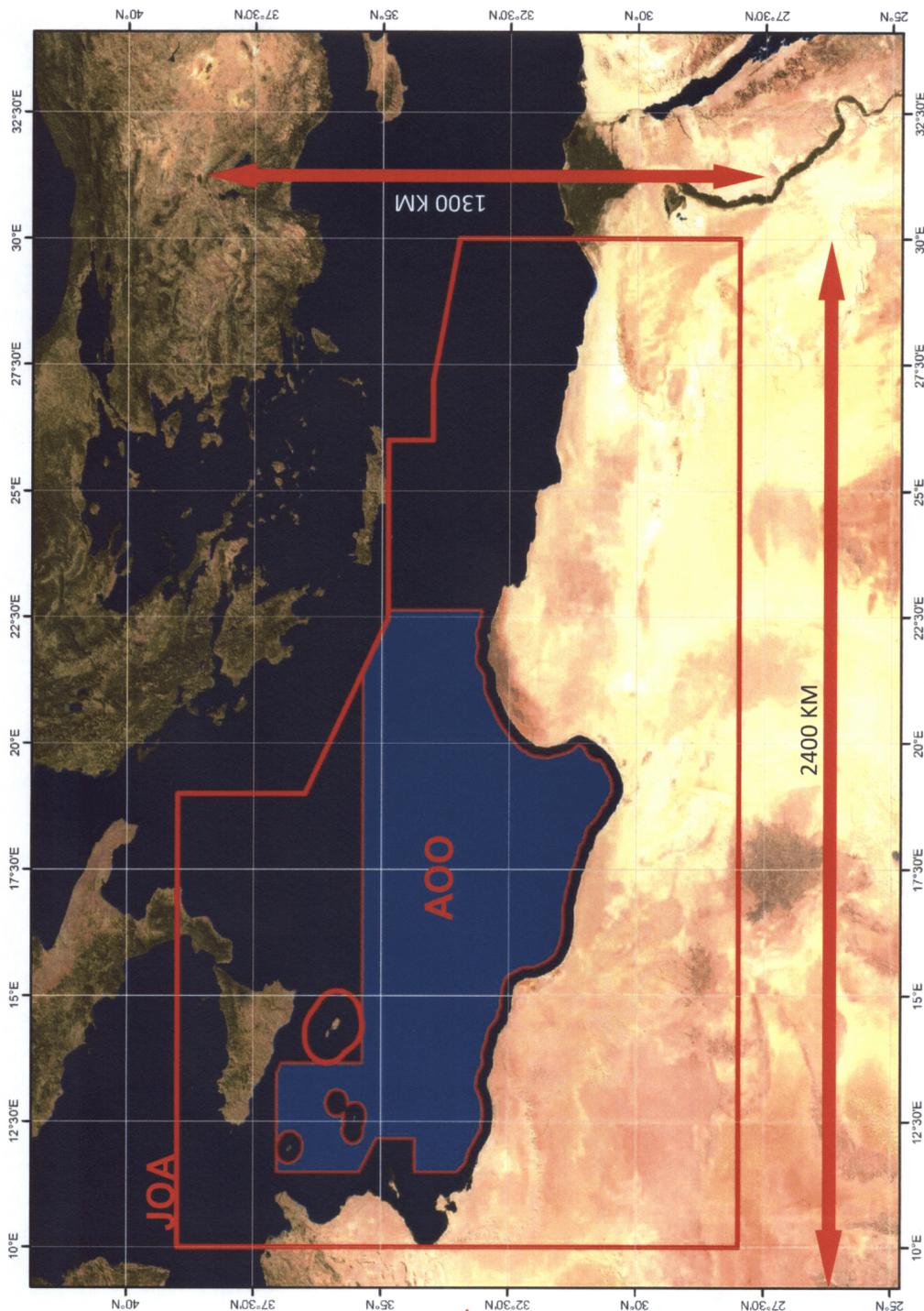
AL 08 OTTOBRE 2015 EUNAVFOR MED HA SALVATO OLTRE

3000 VITE





JOA E AOO





STRUTTURA DELL'OPERAZIONE



FASE 1: DISPIEGAMENTO e VALUTAZIONE

Raggiungere la piena ed efficace comprensione della situazione nell'area di operazioni

FASE 2: SICUREZZA MARITTIMA

ALPHA in acque internazionali



BRAVO in acque internazionali e territoriali libiche (con UNSCR e consenso Libico)

Limitare la libertà di movimento di scafisti e trafficanti e **contrastare** le attività degli stessi attraverso:

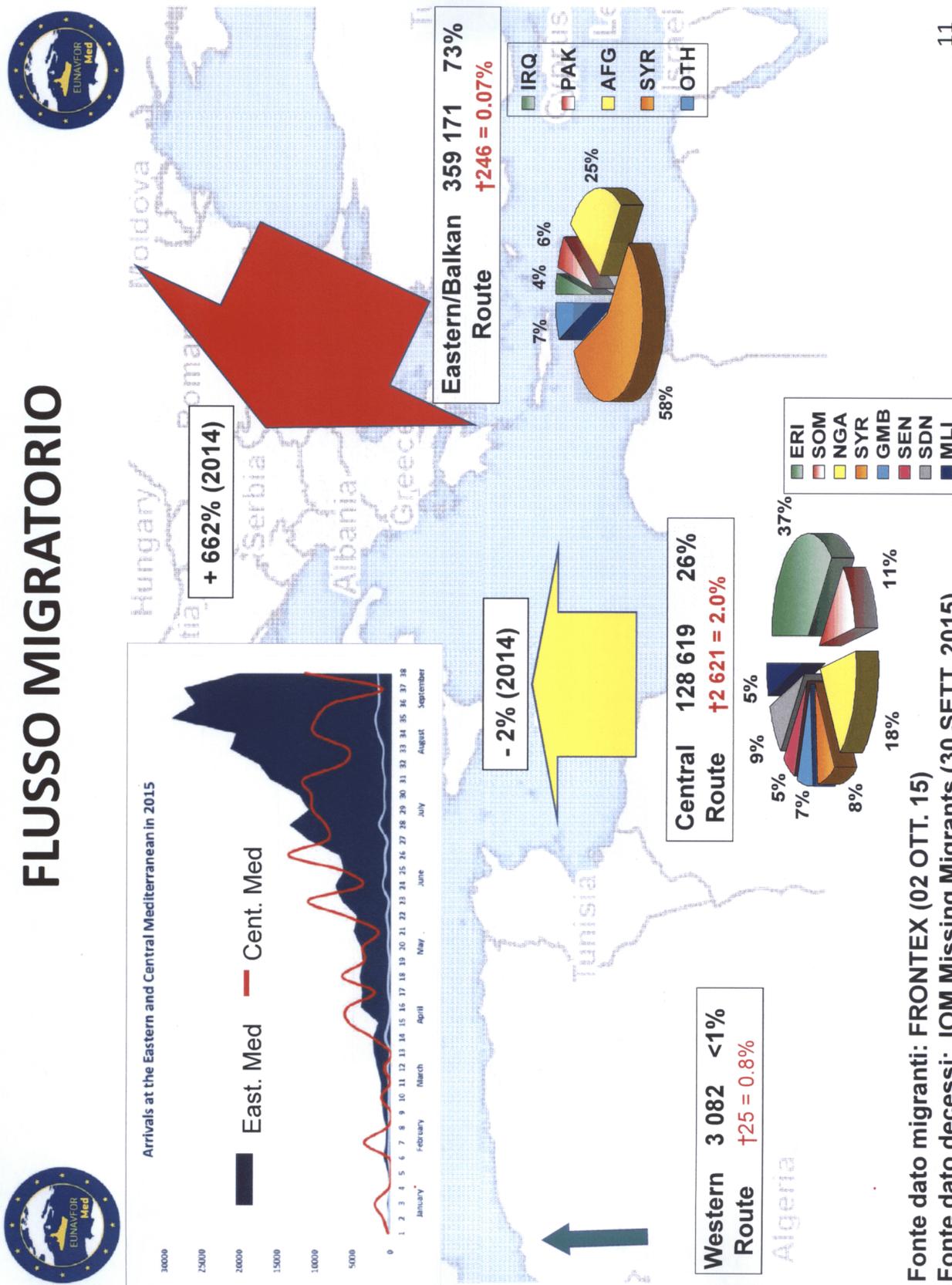
- **Abbordaggio e ispezione** di imbarcazioni, carico e persone a bordo
In presenza di evidenze di sospette attività di scafisti e trafficanti:
- **Sequestro** dell'imbarcazione e fermo temporaneo delle persone a bordo;
- **Dirottamento coatto** dell'imbarcazione e/o accompagnamento del personale a bordo in un porto designato.

FASE 3: CONTRASTO (con UNSCR e cooperazione Libica)

Neutralizzare le imbarcazioni usate da scafisti e trafficanti - sia in mare che a terra – contribuendo al *comprehensive approach* dell'UE per contrastare l'emergenza migratoria

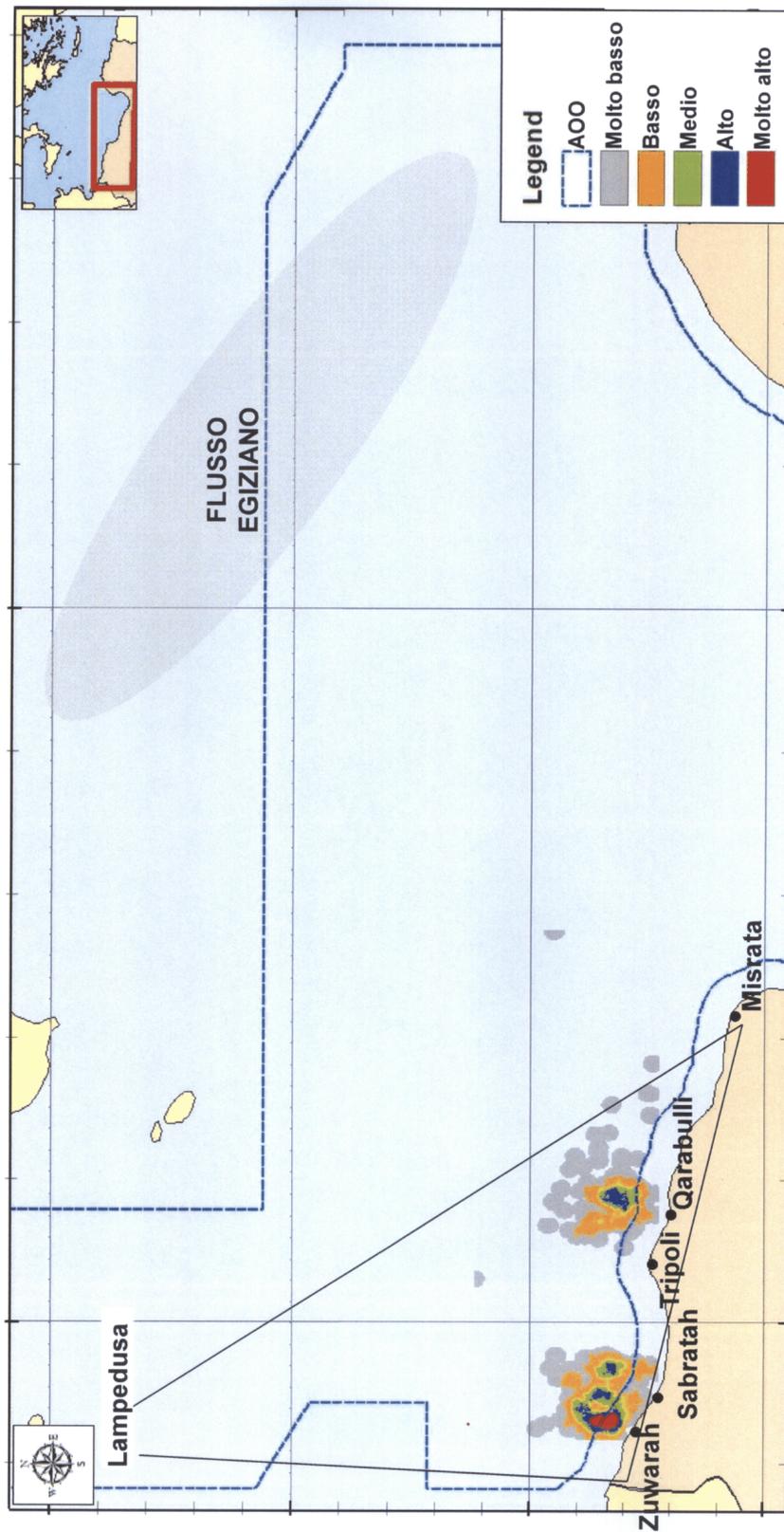
FASE 4: TERMINE MISSIONE

FLUSSO MIGRATORIO



Fonte dato migranti: FRONTEX (02 OTT. 15)
 Fonte dato decessi: IOM Missing Migrants (30 SETT. 2015)

CONCENTRAZIONE EVENTI ROTTA PRINCIPALE





TRAFFICO DI ESSERI UMANI RISVOLTI ECONOMICI

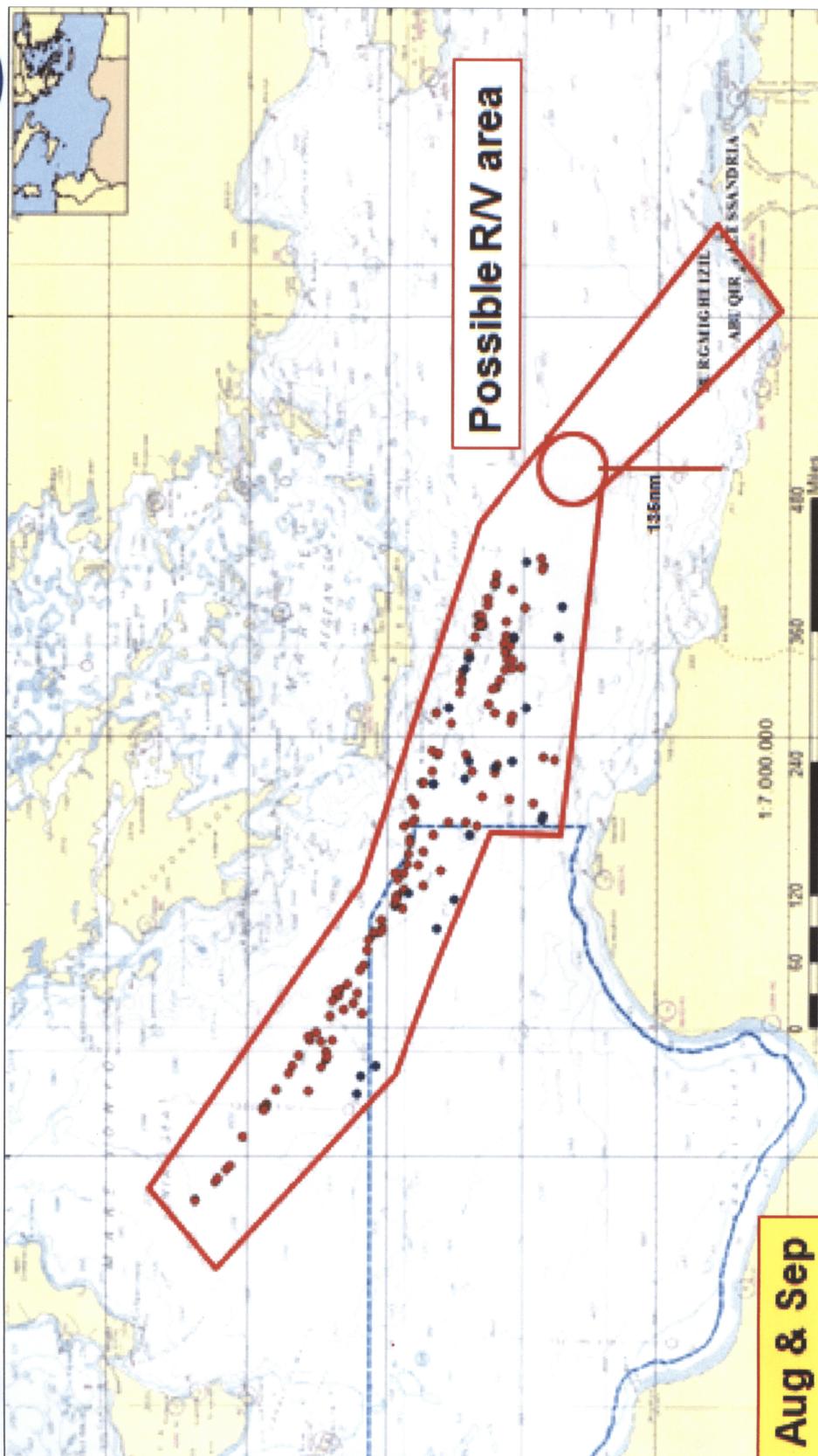


COSTI SOSTENUTI DAI MIGRANTI		
Transito via terra		≥ 2.000 EURO
	gomme	500-1.000 EURO
Transito via mare	barca in legno	1.100-1.300 EURO
	peschereccio	2.500-3.500 EURO
PROFITTI DEGLI SCAFISTI		
Posti su gommone (100 passeggeri)		75.000 EURO
Costi del gommone		8.000 EURO
Profitti		67.000 EURO
Posti su barca (400 p)		480.000 EURO
Costi della barca		100.000 EURO
Profitto		380.000 EURO

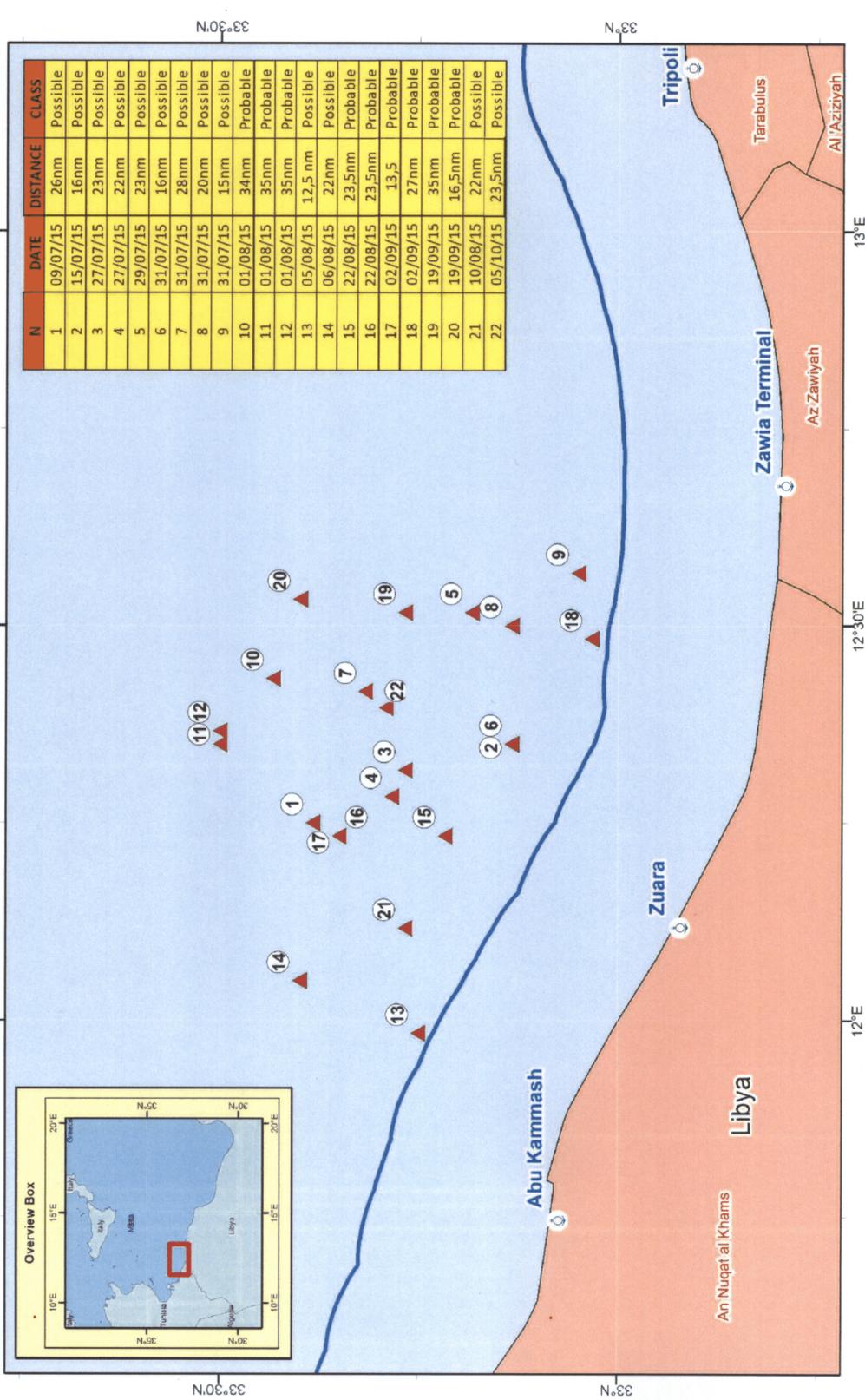




FLUSSO DALL'EGITTO

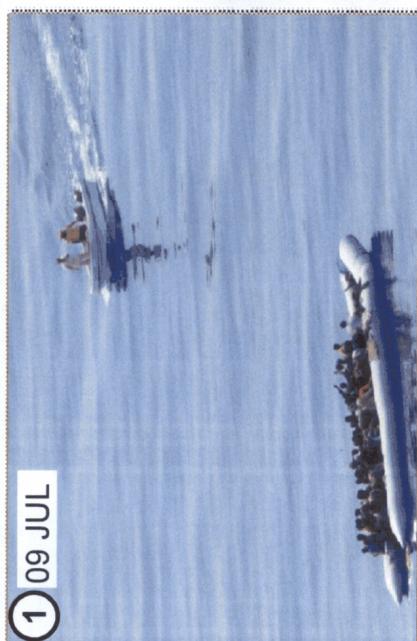
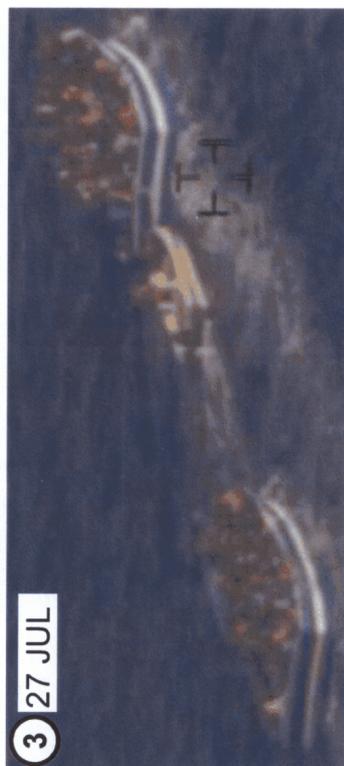


ATTIVITA' SCAFIISTI IN ACQUE INTERNAZIONALI





VEDETTE E SCORTE

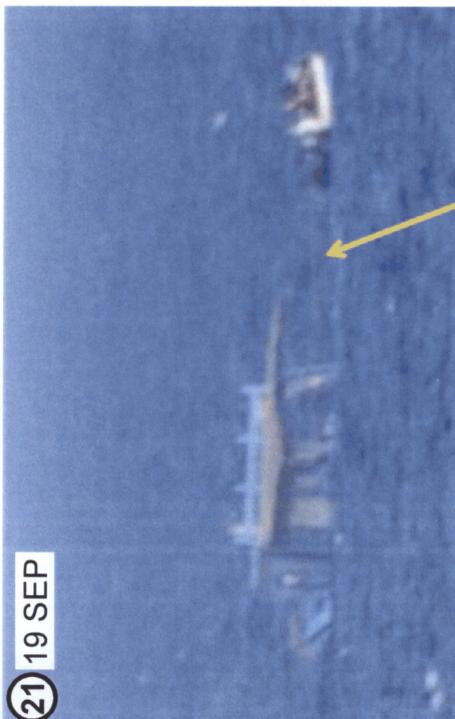




SCIACALLI (RECUPERO BARCONI)



21 19 SEP



Tentativo di recuperare un'imbarcazione naufragata

19 02 SEP



Recupero di imbarcazione da parte di sciacalli



Altro tentativo di recupero



Imbarcazione recuperata e in riparazione



ATTIVITÀ “OUTREACH”



Organizzazioni Internazionali

UN SG Chef de Cabinet

UN DPKO

UN DPA

UN OMA

UNODC

UN HCR

UNICEF

OHCHR

UNSMIL

Unione Africana
(9 ottobre)

Lega dei Paesi Arabi

IOM

ICRC

Organizzazioni EU

FRONTEX

EUROPOL

EUROJUST

EASO

EUNAVFOR ATALANTA

EUTM Somalia

EUTM Mali

EULPC Tunisia

Altre Organizzazioni

NATO (Marcom Northwood)

Paesi Terzi

Algeria

- Ministro degli Affari Esteri
- Comandante delle Forze Navali algerine

Tunisia

- Segretario di Stato per gli Affari Esteri
- Direttore per le Relaz. Internaz. (MOI)
- Comandante della Guardia Costiera tunisina
- Direttore delle operazioni, Marina tunisina

Egitto

- Ministro degli Interni
- Ministro degli affari Esteri
- Chief of Staff delle Forze Armate.

Turchia

- Ministro degli affari Esteri
- Ministro della Difesa

USA

- Dipartimento di Stato
- Dipartimento della Difesa
- Guardia Costiera USA
- USNAVEUR – 6^a Flotta



ASPETTI LEGALI 1/2



Lo smantellamento del *business model* può essere efficace solo assicurando alla giustizia i sospetti trafficanti sulla base di procedure condivise e giuridicamente sostenibili

- UNCLOS e Protocollo di Palermo quali principali fonti di diritto internazionale applicabili alle azioni in mare
- Cooperazione con la Direzione Nazionale Antimafia per lo sviluppo di procedure operative condivise che consentano l'esercizio dell'azione penale nei confronti dei trafficanti
- Imbarco di Ufficiali di Collegamento di FRONTEX su assetti EUNAVFOR MED per facilitare dialogo con le Autorità Nazionali competenti

Solo con una Risoluzione dell'ONU e/o Consenso autorità Libiche
le attività di EUNAVFOR MED potranno essere condotte anche in acque territoriali e/o territorio Libico



ASPETTI LEGALI 2/2



PROCEDURE PER LO SBARCO

- EUNAVFOR MED in base alla decisione del COPS - EEAS (2015) 855 - segue le procedure già in atto per l'Operazione TRITON di FRONTEx.
- In particolare:
 - Porti di sbarco in Italia designati dalle competenti autorità (Mininterno).
 - Migranti e sospetti scafisti / trafficanti consegnati alle autorità di polizia al momento dello sbarco.
 - Pieno rispetto dei diritti umani e del principio di non respingimento.

ACCORDI DI COOPERAZIONE

- **FRONTEx**
 - Accordo quadro (14 luglio 2015)
 - Protocollo Operativo (30 settembre 2015)
- **EUROJUST**
 - Accordo di cooperazione (01 ottobre 2015)
- **EUROPOL**
 - Accordo di cooperazione (già elaborato - in corso procedura di firma)
- **DIREZIONE NAZIONALE ANTIMAFIA**
 - Scambio informativo
 - Linee guida per i contatti con le Procure competenti



FASE 2 IN ACQUE INTERNAZIONALI



Modalità esecutive

- Le Regole di ingaggio in vigore consentono l'effettuazione delle attività coercitive nei confronti degli scafisti e garantiscono la protezione delle forze EUNAVFOR MED.
- Intervento su navi prive di nazionalità, ovvero con il consenso dello Stato di bandiera
- Mezzi aeronavali impiegati in pattugliamento occulto in prossimità dei porti di partenza degli scafisti (Tripolitania)
- Minimo di due unità navali per ogni evento, suddivise in:
 - Nave di soccorso;
 - Nave destinata alla ricerca, abbordaggio e sequestro delle imbarcazioni di scorta e dei trafficanti
- Cooperazione con Forze Navali ed attori presenti nel Mediterraneo (MARE SICURO, FRONTEX)

MEZZI AERONAVALI PER LA FASE 2 ALTO MARE



Assetti	Tipologia	Nationalità
ITS CAVOUR	Portaerei	
FGS S. HOLSTEIN / AUGSBURG	Fregata	
HMS RICHMOND	Fregata	
BNS LEOPOLD	Fregata	
ESPS CANARIAS	Fregata	
FS COURBET	Fregata	
HMS ENTERPRISE	Nave Idrografica	
SNS TRIGLAV	Pattugliatore	
FGS WERRA / BERLIN	Nave Ausiliaria	
ITS PELOSI	Sottomarino	
HS PROTEFS	Sottomarino	
LUX MERLIN III	MPRA	
ESP P3 ORION	MPRA	
HS TBD	AEW	
FALCON 50M	MPRA	
ITA 2XEH-101	Elicottero	



RISULTATI



- Giorni OP. SOPHIA dal lancio: **108 giorni**
- Attività scafisti identificate in acque internazionali: **22 eventi** (da luglio)
- Sospetti scafisti/trafficcanti arrestati da autorità italiane in seguito ad attività EUNAVFOR MED: **16**
- Numero di imbarcazioni neutralizzate: **16**
- Migranti salvati: **3076**

DOMANDE?



Ammiraglio di Divisione Enrico CREDENDINO

€ 4,00



17STC0014020