

**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

28.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 MAGGIO 2015

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE LAURA RAVETTO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Ravetto Laura, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 8, 9, 10 13, 15, 16
Ravetto Laura, <i>Presidente</i>	3	Angrisano Felicio, <i>Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia co- stiera</i>	4, 6, 7, 8 9, 13, 15, 16
INDAGINE CONOSCITIVA SUI FLUSSI MI- GRATORI IN EUROPA ATTRAVERSO L'ITALIA, NELLA PROSPETTIVA DELLA RIFORMA DEL SISTEMA EUROPEO CO- MUNE D'ASILO E DELLA REVISIONE DEI MODELLI DI ACCOGLIENZA		Arrigoni Paolo (LN-Aut)	10, 15
		Artini Massimo (Misto)	11, 15
		Campana Micaela (PD)	12
		Conti Riccardo (FI-PdL XVII)	9
		Fauttilli Federico (PI-CD)	11
		Mazzoni Riccardo (FI-PdL)	10
		Scibona Marco (M5S)	10
Audizione del Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera, ammiraglio Felicio Angrisano (<i>Svolgimento e conclusione</i>):		Vattuone Vito (PD)	9

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
LAURA RAVETTO

La seduta comincia alle 8.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione del Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera, ammiraglio Felicio Angrisano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera, l'ammiraglio Felicio Angrisano, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui flussi migratori.

Il comandante è accompagnato dal capitano di fregata della capitaneria di porto, Giuseppe Menna; dal capitano di fregata della capitaneria di porto, Fabrizio Giovannone; e dal tenente di vascello della capitaneria di porto, Simona Bizzari.

Comandante, la ringrazio. Per noi è un onore averla qua. Questo è un Comitato bicamerale, composto da senatori e deputati. Lei saprà di cosa ci occupiamo. Abbiamo avviato questa indagine conoscitiva sui flussi migratori. Stiamo preparando una relazione, che presenteremo al Parlamento.

Abbiamo ascoltato, nell'ambito del passaggio da *Mare nostrum* a Tritone, tutti gli *opinion leader* cosiddetti « istituzionali ». Lei per noi è un soggetto altrettanto isti-

tuzionale, se non di più, perché è la personalità che gestisce di fatto le operazioni di *search and rescue* in mare. Naturalmente lei è stato citato in ogni audizione durante questi mesi.

Il nostro Comitato, oltre a ringraziare lei e i suoi uomini per quello che fate quotidianamente, ha l'onore di averla qui per chiederle alcune delucidazioni.

Io non seguirò lo *speech* che mi hanno dato gli uffici e sarò rapida, anche perché i senatori devono correre al Senato per il numero legale, quindi preferisco avere la sua parola rispetto alla mia.

Le chiedo di fornirci qualche informazione sul numero di operazioni di soccorso, sul raggio d'azione di pertinenza di *Triton*, sulla tipologia di navi che incontrate e sull'operatività della sua attività. Questi dati sono importanti per la relazione del Comitato.

Inoltre, le chiediamo un suo giudizio, nei limiti delle sue competenze, sull'operazione *Triton* rispetto a *Mare nostrum*, relativamente agli interventi di salvataggio (più *rescue* che *search*).

Vorremmo altresì il suo giudizio relativamente agli effetti dell'ultimo Consiglio europeo. Si è avuto un incremento della disponibilità patrimoniale e vorremmo sapere se questo ha un effetto anche diretto sulla bontà delle operazioni.

Lei ha fatto delle affermazioni importanti il 12 febbraio scorso. Ha detto: « Ci troviamo di fronte a una nuova nazione di migranti e rifugiati ». Le chiedo, pertanto, se ha dei consigli migliorativi e se, secondo lei, ci dovrebbe essere uno sforzo maggiore da parte dell'Europa, se non da parte della comunità internazionale tutta.

Vorremmo sapere se può darci delle delucidazioni ulteriori sulle regole di ingaggio e sulla situazione dei suoi uomini in

mare. Mi spiego meglio. Io stessa ho presentato un'interrogazione parlamentare in Aula, perché erano emerse indiscrezioni di stampa, a seguito della famosa giornata in cui alcuni cosiddetti « scafisti » spararono in aria dei colpi di arma da fuoco. Parliamo del 14 aprile scorso, se non sbaglio.

Mi esprimerò attecnicamente. Vorrei capire da lei se voi effettivamente avete gli strumenti per difendervi, se ritenete di doverne avere o di doverne avere di più e se la situazione è sotto controllo.

Le chiediamo se, anche a seguito delle ultime affermazioni dell'ambasciatore italiano in Libia, vedete pericolosità di infiltrazioni terroristiche tra le persone che voi incontrate tutti i giorni.

A proposito della famosa *querelle* che esiste, le chiedo se può esprimere un giudizio, nei limiti delle sue competenze. Su questo si è pronunciato recentemente anche il presidente Prodi, dicendo: « Non comprendo come si potrebbero fermare questi barconi rendendoli inutilizzabili ».

Infine, vorremmo sapere se lei ritiene che le organizzazioni criminali che operano nel traffico di migranti siano in qualche modo in difficoltà. Perché chiedono indietro i barconi? Hanno carenza di mezzi oppure sono sottratti loro? Dove li prendono? Questi barconi non saranno tutti sulle coste, ma arriveranno da qualche parte. Da dove arrivano? Attraversano il deserto questi strumenti di questo lavoro illecito?

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

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Grazie molte. Io devo iniziare con qualcosa di forte, che forse è già noto, però devo dirlo. Leggo testualmente: « Io ho ammirazione per voi. Mi sento piccolo di fronte al lavoro che fate. Rischiare la vita e vi ringrazio per questo. ». Con queste parole, il 17 febbraio scorso, Papa Francesco ha ricevuto una delegazione

delle capitanerie di porto della Guardia costiera, che il prossimo 20 luglio celebrerà 150 anni di storia.

Poi il 6 marzo scorso, riporto ancora testualmente: « Agli uomini e alle donne della Guardia costiera, che rischiano la vita, ciascuno con grande coraggio e abnegazione, da Lampedusa a tutte le coste italiane, per salvare i naufraghi in fuga da fame e da violenza » è la motivazione che regge la piantumazione di un albero dedicato alla Guardia costiera nel Giardino dei giusti. Dal 6 marzo, la Guardia costiera è tra i giusti del mondo.

Al presidente e ai signori componenti del Comitato rivolgo un saluto e un ringraziamento da parte mia e di tutto il personale delle capitanerie di porto.

Ho accolto con piacere l'invito, per cercare di offrire un contributo a un problema enorme, complesso, delicato e di difficile soluzione.

Il corpo ha al centro del proprio essere il diritto alla vita e ha messo al centro della propria attività la persona. Fin dal 1991, con la crisi dell'Albania, la persona ha formato oggetto del nostro impegno. Per qualche anno i numeri sono stati molto modesti. Dal 1991 a oggi abbiamo soccorso e salvato mezzo milione di persone. È un numero impressionante.

Dal primo gennaio di quest'anno siamo arrivati a circa 34.500 migranti soccorsi e salvati. È uno sforzo che impegna noi, la Marina militare e la Guardia di finanza, prima con *Mare nostrum* e oggi con *Triton*.

Io entro subito nel merito delle sue domande. Lascerò la relazione e mi riservo di presentare una distinta di tutti gli interventi eseguiti, in maniera che il vostro lavoro si possa arricchire in un processo che, pur affidando la relazione ai numeri, è quello che dà maggior senso al problema.

È chiaro che il corpo delle capitanerie di porto è titolare della funzione tecnica del soccorso. La funzione politica è affidata al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Gli articoli 69 e 70 del Codice della navigazione indicano nel comandante della nave e nel comandante del porto i due

riferimenti a cui far ricorso in caso di emergenza in mare. Il comandante del porto può disporre l'uscita delle navi mercantili dai porti, quando la propria organizzazione non è capace di sostenere un incidente di sicurezza e, quindi, il soccorso alle persone in mare.

Questo concetto di porto oggi si è molto allargato, per cui per noi il porto oggi è il Mediterraneo. Con le capacità che vengono dalle strumentazioni tecnologiche e informatiche, noi riusciamo a vedere la nave a distanza notevole. Faccio un esempio per far capire come funzioniamo.

Qualcuno ci fa passare come guardia della costa. Non è così. Il nostro limite del soccorso non è il mare territoriale. Noi abbiamo un'area di responsabilità. L'Italia ha comunicato un limite della propria area di responsabilità, che parte da Ventimiglia e arriva a Trieste e si estende per circa 600.000 chilometri quadrati. Su quest'area, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha la responsabilità di assicurare un intervento in caso di richiesta di soccorso. Questa struttura è a livello mondiale.

Un mese fa un nostro velista, un certo Miceli, a circa 600 miglia dalle coste brasiliane è finito in mare a seguito di una burrasca. Avendo un'organizzazione di sicurezza che purtroppo i migranti non hanno, ha lanciato in mare un segnale. Un nostro satellite ha raccolto il segnale e ci ha indicato la posizione. Noi a 600 miglia dalla costa del Brasile abbiamo individuato una nave vicino al punto del naufragio e Miceli si è salvato.

Capite l'ampiezza del fenomeno. Dove arriva la richiesta, noi dobbiamo tentare di salvare. È un obbligo di diligenza.

Lo spartiacque del fenomeno è il 3 ottobre 2013, quando al largo di Lampedusa un'imbarcazione è naufragata causando 366 morti. Sono 368, contando i due che sono morti in ospedale. Noi ne abbiamo salvati 155.

L'analisi di questo naufragio ci ha permesso di capire che cosa era successo. Arrivati alle prime luci dell'alba davanti alle coste di Lampedusa e avendo visto in lontananza dei pescherecci, per farsi no-

tare il comandante di questo barcone ha avuto la buona intuizione di dare fuoco a delle coperte impregnate di gasolio. Non avendo il governo dell'incendio, si sono tutti trasferiti su un lato della barca, la quale si è capovolta, e non c'è stato niente da fare.

Qual è l'analisi? Se la rudimentale accensione del fuoco non avesse sostituito il razzo di soccorso che la sicurezza di navigazione impone, tutto questo non sarebbe successo. Un razzo di soccorso costa 25 euro. Dividendo questi 25 euro per 366 vite umane, è stato indicato in meno di 6 centesimi il valore di una di queste vite.

Questo evento è stato uno spartiacque, perché fortunatamente a partire da questo incidente abbiamo salvato molte più vite. Infatti, siamo riusciti a far capire all'Europa — io ci sono stato due volte — che una nave vecchia, senza equipaggio, senza dotazioni e senza un minimo che possa garantire la sopravvivenza a queste persone, è una nave che va soccorsa, va salvata e a cui va impedita la navigazione.

Questo concetto di nave in *distress* è mutato. Questo ci ha permesso di arrivare prima a quelle situazioni che negli anni passati erano oggetto di una valutazione sul fatto che quelle navi fossero in pericolo o meno. Adesso abbiamo dato un senso netto a ciò che è un'imbarcazione in difficoltà.

L'11 ottobre 2013 è un'altra data importante. Nelle acque maltesi naufraga un barcone. L'Italia era stata interessata, perché nella relazione di diritto Malta ha un'area limitrofa alla nostra a responsabilità *search and rescue* (SAR). È un'area talmente vasta che Malta non riesce a gestirla.

L'organizzazione SAR che riceve per prima la richiesta di soccorso la trasmette all'autorità competente dello Stato frontista, ma, se lo Stato frontista non assume il coordinamento dell'operazione, l'autorità che per prima ha ricevuto la notizia deve intervenire.

Non cerco di attribuire delle responsabilità. Ci sono stati dei morti e, dopo questo, l'Italia ha risposto in maniera generosa, energica e forte, mettendo in

campo un'organizzazione fondamentale per la vita degli altri, che è stata *Mare Nostrum*.

C'è stato un dispiegamento della Marina militare, che ha operato in maniera brillante e encomiabile. I risultati si sono visti. La Marina ha salvato più di 80.000 persone da ottobre 2013 a ottobre 2014. Noi ne abbiamo salvate circa 40.000.

Abbiamo ricevuto un supporto enorme dalle navi mercantili. Approfittando dell'occasione per ringraziare. L'anno scorso abbiamo impiegato circa 220 navi, che hanno permesso di salvare 40.000 persone.

Loro capiranno bene che cosa significa dirottare una nave che ha interessi commerciali per salvare gli altri. La coscienza dei marinai su questo è forte.

Quello che preoccupa, però, non è il percorso per salvarli, ma quello che succede dopo il salvataggio. Una volta salvati, bisogna poi portarli da qualche parte. Questo impatta con gli altri aspetti di questo fenomeno: l'accoglienza e la sicurezza.

Gli armatori sono costretti, non solo a intervenire per salvare, ma anche a impiegare giorni di navigazione per arrivare nelle aree individuate dal Ministero dell'interno per l'accoglienza.

Stiamo avendo grossi problemi con la comunità marittima internazionale, che è pronta a continuare a darci una mano per salvare le persone, però vorrebbe che questo suo sforzo e questa sua capacità di offerta di vita agli altri venissero ricompensati da una capacità di non danneggiare ulteriormente la natura della sua navigazione, che è quella commerciale.

Mare Nostrum è stato essenziale. A un certo momento, però, si è deciso di cambiare.

PRESIDENTE Perché era tutto a carico dell'Italia.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Io non cerco le motivazioni. Il Governo ha deciso di spostare il problema in campo europeo, con *Triton*.

Il problema di fondo è capire qual è il fine della missione. *Triton* nasce come

tutela delle frontiere esterne in un raggio di 30 miglia (gli aerei possono arrivare oltre), però con l'impegno di soccorrere nel caso di necessità.

Il dibattito da fare è questo: che cosa mettere al centro del dialogo. Noi abbiamo messo la persona. Ci sono poi gli altri interessi collaterali, che sono la sicurezza dello Stato, per cui il referente è il Ministero dell'interno, per la tutela delle frontiere; la difesa degli interessi nazionali e la difesa dello Stato, che competono al Ministero della difesa.

Nel momento in cui nasce un'esigenza di soccorrere, tutte queste componenti si saldano in un unico obiettivo, che ci ha permesso di salvare tante vite umane.

Il papà, quando ci ha ricevuto, ha fatto una riflessione. Mi ha chiesto: «ammiraglio, lei ha mai pensato a quanti bambini sono nati grazie al vostro lavoro?» È una cosa sulla quale non avevo mai riflettuto.

Più mezzi in mare abbiamo e più abbiamo la possibilità di offrire il meglio nel soccorso. Noi abbiamo un elemento che fissa il fenomeno: il tempo, sia quello meteorologico, sia nel senso di arrivare il prima possibile affinché quel momento di sicurezza non scompaia. Il tempo è essenziale. Le misure a mare si ampliano rispetto a quelle a terra.

Noi dobbiamo essere in grado di poter arrivare prima che il tempo stesso pregiudichi la sicurezza della vita degli altri. Pertanto, dobbiamo avere un'organizzazione capace di arrivare il prima possibile. Non dico di anticipare gli eventi. Qualcuno già parla di taxi del mare. Questo lede il coraggio dei nostri ragazzi.

Più mezzi noi abbiamo a disposizione, più la risposta di fronte all'emergenza è migliore e piena. Certamente la fragilità delle imbarcazioni è un elemento che induce a ridurre questo tempo.

Lei mi ha chiesto un parere sulle nuove misure. Presidente, tutto ciò che è preordinato a un fine, una volta che viene messo a sistema, produce degli effetti.

Noi, in questa materia e non solo, dobbiamo evitare di dichiarare lo Stato contro lo Stato e l'Europa contro l'Europa. Sarebbe un danno, perché i numeri dei

migranti spaventano le nostre coscienze — lo dico francamente — e soprattutto ci impongono di non graffiarle.

Lo sforzo continuerà a essere posto in essere, con tutto ciò di buono che abbiamo. Queste misure, che sono sicuramente funzionali a creare un sistema di sicurezza per i migranti, vanno benissimo.

Lei mi chiedeva come sottrarre alla disponibilità degli scafisti questi mezzi. Qui entriamo in un campo molto più complesso. L'Italia, con il Ministero dell'interno e il Ministero degli esteri, ha ottenuto un risultato.

Forse qualcuno ricorderà che, mentre il traghetto Norman Atlantic prendeva fuoco a largo di Brindisi, nello stesso tempo dai porti della Turchia partivano delle navi mercantili di circa 80 metri, quindi grosse e sicure. Gli equipaggi abbandonavano la nave, che veniva lasciata in balia delle onde, a volte con il timone bloccato e diretta verso le coste pugliesi, a volte con il motore in avaria.

Siamo dovuti intervenire con gli elicotteri ed è andato tutto bene. Abbiamo notato che c'era un nuovo flusso di migrazione più ricca, che partiva dalla Turchia, attraversava la Grecia e si dirigeva verso le coste italiane. In Turchia le navi navigavano bene, in Grecia navigavano bene; poi arrivavano in acque internazionali, anche non di nostra giurisdizione, si bloccavano e chiedevano aiuto.

Questo è un fenomeno che, come Italia, siamo riusciti a bloccare. Sono intervenuti i Paesi di partenza e da allora le navi sono lì, ma non partono. Sono diciannove navi che noi monitoriamo.

Lo dico per sottolineare l'impegno dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo nel darci una mano. Questo è un risultato molto importante. Spero che questo fenomeno sia cessato.

Io sono stato nella sede dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e ho fatto la proposta di non far più navigare le navi con determinate caratteristiche e con determinati numeri di anni. Sono quelle che rendono di più ai trafficanti.

Tuttavia, i tempi sono lunghi, così come sono lunghi tempi per togliere dai nostri porti le imbarcazioni che portano migranti e che, una volta sequestrate e confiscate, diventano di proprietà dello Stato. Tutta l'attività che porta alla demolizione e allo smaltimento dei rifiuti diventa onerosa e complessa.

Ho avanzato una proposta, perché abbiamo una fossa di circa 4.000 metri...

PRESIDENTE. Dove ?

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto — Guardia costiera*. Una fossa è una depressione di mare molto lunga. Si tratta di un'area del Mediterraneo. Io ho fatto fare degli studi. Se venissero affondate là, ci toglieremmo un grosso fardello. So che si sta muovendo pure qualcun altro, per cercare di affondarle una volta che abbiamo recuperato le persone, svuotandole del carburante.

Trent'anni fa uno dei metodi per smaltire i rifiuti urbani era quello di fare delle condotte, portarli a 1.000 metri e affossarli a 150 metri, dove la pressione dell'acqua non faceva emergere il materiale organico. Questa è l'altra strada che stiamo studiando, perché i costi sono eccessivi e i tempi sono lunghi.

Pertanto, più mezzi ci sono a mare e più c'è organizzazione, più numerose sono le possibilità di successo.

PRESIDENTE. Mi scusi, se dovessimo chiedere delucidazioni su questa possibilità, quale sarebbe il Ministro competente ?

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto — Guardia costiera*. Il Ministro dell'ambiente.

PRESIDENTE. Lo chiameremo.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto — Guardia costiera*. Vengo ora al problema dell'armamento. Io voglio sgombrare il campo da alcune considerazioni. Noi non siamo

forze di polizia. Bisogna chiarirlo. Infatti, nel provvedimento Madia non ci siamo.

Ogni unità, sia a mare che a terra, ha dotazioni di armi di reparto. Secondo la missione, il personale viene armato a dovere. Non ha senso andare a controllare un salvagente anulare armati. Chi sono i nostri avversari? Gli armatori, i pescatori e i diportisti? Già col bollino blu ormai facciamo navigare in maniera serena. Mi auguro che non arriveremo mai ad andare a controllare se c'è il giubbotto di salvataggio con la vedetta armata di tutto punto.

Noi abbiamo delle armi in dotazione. Le Classe 300 hanno delle armi in dotazione.

PRESIDENTE. Possono usarle per difesa personale?

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Sì. I limiti sono stabiliti dal Codice penale. La nostra missione, però, è salvare. Non vorrei essere scortese nei confronti di chi la pensa in maniera diversa, ma, se un giorno mi dicessero che su una barca per il salvataggio c'è un solo spazio, per la pistola o per il salvagente, io farei mettere il salvagente.

PRESIDENTE. Lo diamo per scontato.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Lo dico perché a molti non è chiaro.

PRESIDENTE. Io credo che ai commissari sia molto chiaro. Io chiedevo se a seguito dell'evento...

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. A seguito dell'evento, io le dico che i nostri ragazzi si sono dimostrati capaci di gestire una situazione complessa. Avere 160 persone a bordo e rinunciare a un barcone che avremmo comunque abbandonato, perché non potevamo portarlo

a rimorchio, credo sia stata la soluzione più intelligente, più corretta, più concreta e più matura.

Che cosa si sarebbe detto se avessimo risposto al fuoco e un proiettile dall'altra parte avesse ferito lievemente qualcuno? Si sarebbe detto: «Ma come? Per un barcone?» Qual è il principio che regola l'offesa?

Presidente, io credo che l'istituzione si valuti anche in questo, cioè nella capacità di cogliere nel momento difficile qual è la soluzione che gratifica lo Stato.

Permettetemi di riportare un esempio. Io ricordo i funerali di Falcone nella chiesa di Palermo, celebrati dal cardinale Pappalardo. Il capo della polizia Parisi, che accompagnava il Presidente della Repubblica, ricevette uno schiaffo da qualcuno della folla. Avrebbe potuto farlo arrestare.

Il giorno dopo un giornalista gli disse: «Signor prefetto, lei è il capo della polizia e ha ricevuto uno schiaffo!» Lui rispose: «Io ho quasi 70 anni. Si vede che il mio fisico regge ancora, perché non me ne sono proprio accorto».

Questo è lo Stato, che è capace di distinguere l'esigenza della reazione dell'uomo e l'esigenza della reazione del funzionario dello Stato.

Noi abbiamo le armi a bordo. Le nostre motovedette più grandi hanno delle mitragliatrici e personale abilitato. Le piccole hanno delle pistole, che useranno solo in casi estremi, secondo le regole del Codice penale.

Io mi riservo di portarle una distinta di tutte le operazioni divise per flussi migratori. Infatti, noi valutiamo che i siriani, che sono quelli che hanno maggiore disponibilità economica, difficilmente viaggiano sui gommoni, perché sono molto più pericolosi; viaggiano sulle navi d'inverno, perché sono più tranquilli. Poi abbiamo i subsahariani, che sono più...

PRESIDENTE. Mi scusi, ammiraglio. La questione è dove recuperano questi strumenti. Lei ci ha dato indicazioni sulla possibilità di sottrarli, ma da dove arrivano questi barconi?

Inoltre, vorrei una sua opinione sulle infiltrazioni terroristiche, visto che tutti si sono pronunciati in Comitato, con dichiarazioni piuttosto tranquillizzanti.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto — Guardia costiera*. Io non posso che rifarmi a quelle stesse dichiarazioni, perché sia il Ministero dell'interno che i nostri servizi non ci hanno dato preoccupazioni.

Vorrei dire una cosa, a maggior conforto della preoccupazione che creiamo a voi. Quando scendiamo per le operazioni di soccorso con le barche piccole sotto una certa latitudine, noi abbiamo una copertura della Marina militare. Dico questo per tranquillizzare voi componenti del Comitato.

Dove prendono le barche? Io potrei fare solo del *gossip*, ma non ho certezze. I casi in cui sono state recuperate le imbarcazioni sono due o tre. Potrei pensare che, se l'alimentazione di questo traffico non è stanziale, non possa che trovare nelle aree limitrofe geograficamente fonti di approvvigionamento. Lo dico come indicazione. Non credo che queste imbarcazioni possano arrivare da Paesi molto distanti.

PRESIDENTE. Ammiraglio, la ringrazio per la sua relazione, che è stata anche toccante. Noi eravamo già tranquilli prima. Le dico la verità. Siamo onorati e anche noi sicuramente ci sentiamo piccoli di fronte al lavoro che voi fate. Oggi, dopo quello che ci ha spiegato, ne siamo ancora più convinti e vi ringraziamo.

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

RICCARDO CONTI. Il mio intervento sarà molto breve, perché in seguito interverrà più compiutamente il senatore Mazzone.

Lei, ammiraglio, si è rifatto alla scuola dei grandi servitori dello Stato come Parisi, che io ho conosciuto. Non le rivolgo una domanda dal sapore politico. Se crede, mi dia una risposta tecnica.

Se su una barca c'è un piccolo spazio, tra un'arma e un salvagente tutti scelgono il salvagente. Il problema è un altro.

Dieci anni fa, quando io ero alla Camera dei deputati, l'allora segretario della Lega Nord, Bossi, aveva immaginato una cosa. Io ero in un partitello piccolo, perché sono un democristiano. Attualmente sono ospitato in un partito più grande. Bossi, durante una riunione politica importante, voleva convincere Berlusconi a nominarmi commissario per l'immigrazione.

Sa quelle idee che vengono fuori la sera quando ci si trova e poi ci si ragiona sopra? Il presidente Berlusconi e lui avevano poca attitudine con la burocrazia delle decisioni istituzionali e non sapevano che nominare un commissario richiedeva interventi legislativi particolari.

Qualcuno mi chiese: «Tu faresti sparare sui barconi?» Io risposi: «Io sono democristiano. Prima faccio scendere le persone e poi semmai faccio sparare sui barconi».

Oggi siamo al punto di dieci anni fa, in una situazione molto più grave. Le rivolgo una domanda tecnica. Se per una malaugurata ipotesi dovessero notevolmente aumentare gli arrivi in Italia di immigrati di varia natura, noi come Paese saremmo tecnicamente pronti per evitare gli sbarchi, per accompagnare eventualmente tutte le persone che arrivano in Italia verso altre coste, verso altri porti, verso altri Paesi?

VITO VATTUONE. Ringrazio l'ammiraglio e mi complimento per l'efficacia dell'esposizione. Non mi dilungo nelle premesse. Vorrei porre una domanda specifica, perché ci sono state alcune iniziative parlamentari, in particolare in Commissione difesa, di cui io mi occupo.

Lei ha parlato delle armi e dei salvagenti, anche con un linguaggio efficace. Tuttavia, è emersa la necessità di avere dotazioni di sicurezza un po' più efficaci sulle unità navali e di rafforzare gli armamenti. Le chiedo se questa necessità è reale, perché ci si può trovare di fronte a una banda di terroristi su cui occorre intervenire diversamente.

Siccome ci sono queste iniziative, vorrei sentire da lei se effettivamente c'è questa esigenza di una dotazione di sicurezza maggiore sulle unità navali.

PAOLO ARRIGONI. Grazie, ammiraglio. Lei sa quanto il mio movimento sia critico nella gestione complessiva del fenomeno dal punto di vista politico. Detto questo, non nascondiamo comunque l'elogio per l'attività che voi, come Corpo della capitaneria di porto, siete chiamati a svolgere.

Vista l'occasione ghiotta della sua presenza, vorrei porle alcune domande. L'operazione di Frontex, *Triton*, è nata con l'obiettivo di controllare le frontiere con un raggio di azione di 30 miglia dalle coste italiane. La vostra attività, aldilà delle operazioni di soccorso, è limitata alle sole acque territoriali o va oltre?

Nelle operazioni *Mare Nostrum* e *Triton*, soprattutto nell'ultima, ci sono delle differenze tra la vostra attività e quella della Marina militare? Non vi è per caso il rischio di duplicazione dei compiti?

Pone più rischio per le vite umane l'operazione *Triton* rispetto a *Mare Nostrum*, visto che comunque con *Mare Nostrum* c'era la presenza nel Mar Mediterraneo della Marina militare e di voi stessi? Tengo molto ad avere una sua risposta a questa domanda.

Gli ultimi eventi drammatici, soprattutto quello del 15 febbraio, se non ricordo male, quando un vostro equipaggio è stato minacciato con le armi, hanno posto il problema se armare adeguatamente le vostre motovedette.

Dell'armamento lei ha già parlato, però le voglio chiedere se esiste realmente questo problema. L'apporto dell'armamento nelle operazioni di soccorso, che è stato determinante, pone dei concreti rischi per i mercantili che vengono da voi attivati e dirottati per le operazioni di ricerca e di soccorso?

Mi ricollego alla domanda sul rischio elevato per la vita dei migranti. Le navi della Marina mercantile sono più adeguate delle vostre e delle navi della Marina militare per fare soccorso in mare? C'è

preoccupazione da parte vostra per la preparazione, che inevitabilmente non è adeguata come la vostra, degli equipaggi delle navi delle marine mercantili che sono chiamati e attivati da voi per fare operazioni di soccorso, soprattutto in condizioni di mare forza 8-9-10?

RICCARDO MAZZONI. Ringrazio il nostro ospite. Ho alcune brevi riflessioni e una domanda.

Io sono d'accordo sul punto che ciò che si può fare per salvare ogni vita umana va fatto, però uno Stato si deve porre anche un problema più complessivo: il Mediterraneo è sconfinato e se non si cominciano a impedire le partenze, non sapremo mai di quanti morti sarà pieno questo mare diventato cimitero. Nonostante i satelliti, di certi naufragi abbiamo saputo dai racconti dei superstiti dopo settimane o dopo mesi.

C'è il problema che questi disperati, che al prezzo di 1500-2.000 dollari vengono ammassati sui barconi, sopportano prima anche mesi o anni di prigionia nei lager libici. Il problema è che l'Italia ha fatto tutto il suo dovere, però la comunità internazionale si deve porre questo problema in maniera ormai non più rinviabile.

Il 18 maggio ci sarà la bozza di risoluzione al Consiglio di sicurezza dell'ONU. A quanto si apprende, si sta lavorando sotto l'ombrello del capitolo 7, che prevede anche l'uso della forza. Io le chiedo dal suo punto di vista, con la sua esperienza tecnica, se questa è la strada giusta.

L'Europa ha promesso di triplicare più o meno i fondi per *Triton*. Le chiedo se è sufficiente oppure è una goccia nel mare.

PRESIDENTE. Anch'io ieri mi sono pronunciata su questo. Probabilmente sarebbe utile che il Ministro Gentiloni venisse addirittura a riferire in Aula, perché il Parlamento sapesse come si stanno muovendo in quella sede.

MARCO SCIBONA. La mia non è una domanda. La ringrazio per il quadro che

ci ha prospettato come gente di mare, che è diverso da quello politico che finora abbiamo sentito.

Su questa falsariga, parlando appunto di razzi di soccorso e quant'altro, anche provocatoriamente, è possibile in qualche caso far ritrovare dei razzi sui lidi meridionali, in modo tale che abbiano almeno qualcosa da lanciare in caso di emergenza? Potrebbe essere una possibilità.

FEDERICO FAUTTILLI. Ammiraglio, io desidero ringraziarla per la sua presenza e per le informazioni sicuramente molto utili e interessanti, ma soprattutto per il lavoro che il suo Corpo svolge in questa situazione, che sembra essere sempre più difficile.

Io ho intenzione di porre delle domande su Frontex, *Triton* e *Mare nostrum*, soprattutto sulla diversità di comportamenti che si sono realizzati quando da *Mare nostrum* siamo passati a *Triton*. Queste domande sono già state poste in modo molto preciso, quindi mi limito solamente a chiederle un chiarimento sulla collaborazione degli Stati del Nord Africa.

Lei ha detto che si sono avute delle situazioni in cui delle navi di una certa grandezza sono partite dai porti della Turchia con immigrati provenienti dalla Grecia eccetera. Queste navi, dopo una serie di attraversamenti, sono state fermate. Sicuramente sono state fermate dai Governi dei Paesi da cui provenivano.

In base alle cose che sono emerse dal suo intervento, ma anche dagli interventi dei colleghi, io credo che sia necessaria un'iniziativa diplomatica forte, riferita anche a quello che dovrà decidere l'ONU prossimamente, da parte dell'Europa nei confronti di questi Governi.

Sappiamo ciò che sta succedendo in Libia e conosciamo le iniziative dell'ONU per quanto riguarda la situazione politica di questo Paese. Tuttavia, oltre alla Libia, abbiamo altri Stati nel Nord Africa. Penso alla Tunisia e al Marocco.

Si potrebbe pensare a una collaborazione con i Governi di questi Stati, affinché, se ci deve essere una migrazione,

questa sia il più possibile controllata, anche attraverso il supporto di questi Stati, ma soprattutto non produca morti, come purtroppo fino ad oggi è stato.

Penso a campi di raccolta e di accoglienza in questi Stati, per realizzare tutto quello che c'è da fare per il riconoscimento dei profughi, per poi eventualmente garantire un loro attraversamento del Mediterraneo.

MASSIMO ARTINI. Grazie, ammiraglio. Io mi focalizzerò su alcuni punti, che mi interesseranno eventualmente per delle attività di lavoro in Commissione difesa, di cui io sono componente alla Camera dei deputati.

In particolare, lei ha sottolineato la necessità di mezzi in mare. Rispetto al dispositivo di *Mare nostrum*, attualmente c'è un grosso sforzo da parte della Guardia costiera e immagino che ci sia anche un enorme sforzo da parte dei mercantili civili, molto più consistente dell'anno scorso. Probabilmente da un punto di vista economico questo comporta per qualcuno delle problematiche non indifferenti.

Vorrei capire qual è attualmente l'integrazione con il dispositivo Mare sicuro e in secondo luogo quali mezzi potrebbero essere necessari. Si riferisce a dei mezzi che consentano di arrivare oltre le 30 miglia, per esempio a 80 o 100 miglia, verso le coste libiche, oppure a supporti per la parte più pericolosa, che è lo sbarco dai nostri mezzi e l'avvicinamento dei barconi che arrivano? Penso che questo sia il momento più pericoloso, dove è necessaria più una motovedetta che una lancia che viene da una nave della Marina militare.

Le chiedo di farci un cappello su quali potrebbero essere i mezzi e sulla disponibilità attuale delle motovedette. Sinceramente, io ho avuto modo di vederle direttamente e sono mezzi stupendi.

Io la penso come lei sul fatto di essere armati in quel tipo di situazioni. Tuttavia, le riporto uno spunto datoci dai rappresentanti del COCER quando sono venuti in Commissione, in merito alla situazione.

Da molti, sul terreno, questa esigenza emerge per la paura di una situazione di rischio. Tuttavia, preferisco che ci sia una situazione molto più tranquilla e non si venga a generare quel caso della ferita lieve, che riportava come esempio lei.

In merito all'attività di demolizione, quanti sono attualmente i barconi che avete in consegna, che sono dello Stato? Sulle attività di demolizione delle navi attualmente c'è un lavoro da parte degli Stati. Le aziende private potrebbe generare un discreto *business* e questo potrebbe essere un qualcosa da indirizzare.

Infine, si vedono sempre più spesso gommoni bianchi per i migranti, soprattutto quelli provenienti dalla fascia subsahariana o dal Corno d'Africa. Quei gommoni bianchi probabilmente provengono dai Paesi limitrofi, come lei diceva. Io penso all'Egitto.

Visto che il rapporto con l'Egitto ultimamente, soprattutto per il Presidente del Consiglio, è abbastanza privilegiato, sarebbe opportuno per il nostro Governo cercare di indirizzare per evitare che questi mezzi vengano acquistati su ordinazione? Purtroppo è così. Sono fatti molto velocemente con un film di plastica scaldato.

Vorrei sapere se c'è un suggerimento da parte sua sulla necessità di trattare con l'Egitto per evitare questo tipo di vendita.

MICAELA CAMPANA. Ammiraglio, io vorrei rivolgerle un ringraziamento non formale, perché penso che l'orizzonte culturale che lei oggi ci ha mostrato, mettendo al centro l'umanità, sia un insegnamento che spesso in una fase complicata la politica dovrebbe accogliere. La sua testimonianza ci consegna, a mio avviso, una riflessione alta e un insegnamento profondo anche dell'idea di Stato.

Parto da due brevi considerazioni e poi arrivo alle domande. Il Partito democratico è convinto che l'operazione *Mare Nostrum* sia stata un'operazione straordinaria, che ha dato lustro al Paese ed è stata fondamentale in quel momento.

La situazione attuale è molto cambiata rispetto agli ultimi dieci anni. Le condi-

zioni geopolitiche, che lei ha brevemente descritto nella sua relazione, negli ultimi mesi stanno peggiorando. Penso alla situazione dei radicalismi nel continente africano. Inoltre, è cambiata la modalità. C'è un'interconnessione dovuta anche alle nuove tecnologie di molti dei radicalismi presenti nella parte subsahariana.

Mi riferisco all'ISIS, a ciò che sta succedendo ai confini con il Marocco e ai confini con la Tunisia. È evidente che noi abbiamo condizioni geopolitiche in peggioramento nelle aree di partenza dei richiedenti asilo politico.

Inoltre, i dati ci dicono che rispetto alle partenze da gennaio 2015 a oggi abbiamo superato il 96 per cento di partenze dai porti libici. È evidente che lì serve un'operazione che riporti a uno Stato democratico la possibilità di interlocuzione, cosa che a oggi non c'è. Per questo va ringraziata l'Italia, che è stato l'ultimo Paese ad abbandonare dal punto di vista diplomatico la Libia.

È evidente che negli ultimi mesi, grazie anche a voi e al Ministero, i rapporti con i Paesi di transito sono aumentati. Vorrei capire cosa pensate — ho letto le vostre dichiarazioni e immagino siate d'accordo — dell'ipotesi di costruire *hub* internazionali nei Paesi di transito, come operazione di medio periodo.

Ho una domanda rispetto a *Triton* e alle cose dette dal Consiglio straordinario europeo sull'allargamento dei confini della *mission*. *Triton*, come diceva lei, ha una *mission* di salvaguardia dei confini, sotto l'egida di Frontex, che è nato diversi anni fa, in un decennio completamente diverso, dove la difesa delle coste era più orientata verso le coste alte e non verso quelle del Mediterraneo.

Probabilmente in questa fase serve una rivisitazione dei confini della *mission* di *Triton*, se è possibile allargando quelle 30 miglia. Vorrei sapere se voi siete d'accordo su questo.

Per quanto concerne i mercantili, all'indomani della tragedia dei 900 richiedenti asilo politico e profughi scomparsi in mare due settimane fa, io ho ascoltato con attenzione le parole del procuratore di

Palermo. Quest'ultimo parlava dei mercantili, che a oggi, in base al diritto internazionale del mare, sono obbligati a intervenire, ma non hanno un *know how* consolidato rispetto a imbarcazioni così piene. Peraltro, le condizioni meteorologiche che stanno migliorando porteranno sicuramente ad aumentare il flusso.

L'UNHCR ci dice che attualmente le operazioni in mare sono più di quindici. Vorrei sapere se a voi risulta la stessa considerazione che le organizzazioni internazionali fanno: in queste ultime settimane aumentano i siriani e aumentano anche le famiglie. Per la prima volta nel corso degli ultimi mesi, dopo un dispiegamento numerico evidente di uomini all'interno di questi barconi, per la prima volta aumentano le donne e i bambini presenti.

Questo avvalorava ancor di più la tesi secondo cui si stanno complicando le condizioni politiche dei Paesi di partenza.

PRESIDENTE. Ammiraglio, ci sono state innumerevoli domande. Se vuole, si può riservare di ritornare. Più torna da noi e più siamo contenti.

Do la parola all'ammiraglio Felicio Angrisano per la replica.

FELICIO ANGRISANO, Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera. Io cercherò di cancellare qualche domanda. Perdonatemi, ma io sono un assertore convinto del fatto che ciascun Ministero deve fare la propria parte. Vi ringrazio, perché mi avete considerato capace di darvi delle risposte che non attengono alla mia organizzazione, ma permettetemi di non dare tutte le risposte.

Poc'anzi il presidente chiedeva qual è il Ministro di riferimento per affondare i barconi.

PRESIDENTE. Parlavo di sottrarre gli strumenti.

FELICIO ANGRISANO, Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera. Non ho detto « bombardare », ma « affondare ». Io le ho risposto che il

Ministero di riferimento è il Ministero dell'ambiente. Io credo che per alcune risposte, oltre al nostro Ministro Galletti, andrebbero sentiti gli altri.

Inizio dalle duplicazioni in mare e dalle differenze tra capitanerie di porto e Marina militare. Vi ringrazio per questa domanda, perché la questione va definita una volta per tutte.

Il corpo delle capitanerie di porto è un corpo della Marina militare, che però è a bilancio del Ministero delle infrastrutture e trasporti. Il vecchio Ministero della Marina mercantile aveva due direzioni generali, la pesca e l'ambiente, che sono diventate due Ministeri. La nostra dipendenza funzionale oggi riguarda trasporti, bilancio, pesca, politiche agricole e ambiente. Infatti, la legge sulla pesca ci dà delle competenze, così come la prima legge sulla tutela dell'ambiente. Sull'ambiente la legge n. 979 ci affida una responsabilità precisa.

Noi siamo quelli che hanno il dovere di fare. Questo dovere di fare in questi campi (soccorso, pesca eccetera) è aggravato da un'altra responsabilità: il dover sapere. Se sei titolare della funzione, non solo devi agire, ma devi anche sapere quali sono gli elementi che ti impongono di agire. Se non agisci, violi una norma. Poi ci sono gli altri che concorrono. Sono un mezzo al fine, il cui titolare è il Ministero.

Pertanto, non esiste nessuna duplicazione. Se dovessero esistere delle duplicazioni, certamente non sarebbero nel campo del soccorso marittimo o nel campo della pesca e dell'ambiente, ma in quel caso dovremmo incidere sulla norma.

Tuttavia, oggi l'impianto normativo è chiaro. Purtroppo ci troviamo di fronte a situazioni per cui delle condotte potrebbero creare finte sovrapposizioni. Il quadro normativo è chiaro. È più che altro la condotta che porta a immaginare delle sovrapposizioni.

La Marina ha un compito meraviglioso: difende il mare. Il Corpo delle capitanerie di porto tutela il mare e le attività degli usi civili del mare stesso. La Marina concorre.

Quando si è pensato a *Mare nostrum*, la forza dirompente di cinque navi, di eli-

cotteri, di aerei e di sommergibili ha offerto il miglior contributo possibile per la salvezza degli uomini. È una missione per cui un grande merito va alla nostra Marina.

Per quanto riguarda le acque territoriali, si tratta di una bufala. Noi abbiamo un campo di azione in materia di soccorso fino al limite delle aree di responsabilità, che arrivano anche a 180 miglia dalla costa. Nel campo della tutela del mare e dell'inquinamento non abbiamo limiti; il limite è legato alle risorse. Se abbiamo le risorse per affrontare un inquinamento, lo facciamo noi, da soli o con il concorso degli altri. Se non ce la facciamo con le nostre risorse, interviene la Presidenza del Consiglio dei ministri. Come vedete, quello delle acque territoriali è un limite spurio.

Rispondo sulle armi. Quando ho parlato dell'armamento, io mi sono riferito all'incidente del 14 febbraio. Una nostra barca di 13 metri, appartenente all'unità cosiddetta « ogni-tempo », quando nessuna nave è riuscita a uscire in mare, essendoci il mare a forza 9, è riuscita a soccorrere un barcone e a prendere 75 naufraghi, di cui 29 sono poi morti dal freddo. Nessun'altra nave è uscita in mare.

Se noi dovessimo costruire le barche per un obiettivo, avremmo delle limitazioni. Certamente le navi della Marina fanno un'attività, anche in materia sanitaria, che noi non facciamo. A bordo delle navi c'erano le forze di polizia, che facevano il primo riconoscimento. È stata un'operazione enorme e fantastica, che ha dato il senso dello Stato. Tuttavia, ci troviamo in un campo di una missione, limitata nello spazio e nel tempo.

La nostra pianificazione nazionale è stata redatta e approvata dal ministro, il quale ha poi affidato l'esecuzione al comandante generale delle capitanerie di porto.

In un elenco abbiamo tutte le nostre risorse e in un altro elenco le risorse, pubbliche e private, degli altri Stati, alle quali possiamo far ricorso nel caso del bisogno e che si pongono come mezzo al fine.

Mi si chiedeva se le navi mercantili sono adeguate. Per imbarcarsi su una nave mercantile, si fanno dei corsi, tra cui anche il primo soccorso, non solo quello sanitario, ma anche quello di salvataggio della vita umana in mare.

Il tempo è il nostro peggior nemico, legato alla fatiscenza delle barche. Lei avrà visto l'ultimo filmato che hanno fatto su quella nave enorme. Hanno cominciato a lanciare i salvagenti a mare affinché i naufraghi si aggrappassero. Una cosa che non ho detto è che molti non hanno mai visto il mare. Annegano con i giubbotti di salvataggio.

La zona interessata è di 2,2 milioni di chilometri quadrati. Non è un convoglio, per cui si va su un punto. Un'imbarcazione sta da una parte e un'altra sta da un'altra parte.

Oggi i nostri mezzi di soccorso vengono pensati e costruiti per affiancarsi. Ha presente quei « salsicciotti » arancioni? Noi abbiamo dei modi comportamentali. Quando ci sono questi barconi enormi, ci dobbiamo affiancare a due, evitando che i migranti si sporgano dall'altra parte. Noi operiamo con due mezzi, proprio per evitare che il barcone possa rovesciarsi.

Il mercantile è l'ultima risorsa: o loro o niente. Ci sono dei casi in cui i numeri sono tanti. Poc'anzi l'onorevole parlava di quindici soccorsi. È vero: abbiamo avuto diciotto soccorsi sabato e diciotto domenica. Sa che significa sbarcare da diciotto mezzi, distanti l'uno dall'altro, 6.000 persone? Mentre si sta salvando qualcuno, l'altro può affondare a 30 miglia! Non posso non mandare il mercantile. Se in quel barcone salviamo una, due, tre, quattro o cinque persone, è già un successo.

Io dico che queste non sono morti, ma sono omicidi. Quanto più si diventa cruenti dalla parte dei mercanti di carne, tanto più potrebbero non bastare il coraggio, la professionalità e l'impegno. In genere i gommoni hanno due tubolari, perché, se si sgonfia uno, c'è l'altro. Nei gommoni bianchi di cui si parlava, per far presto, ce n'è uno solo. Se si sgonfia quello, il gommone affonda. Più aumenta

la crudeltà, più sarà difficile e complesso il nostro impegno. Il tempo per intervenire si riduce sempre di più.

Sugli *hub* io le posso dire solamente che il Ministero dell'interno ha chiesto ai prefetti disponibilità di posti. La prima risposta è stata data dalla capitaneria di porto di Reggio Calabria, che ha messo a disposizione uno stabile per l'accoglienza dei minori non accompagnati. Questo è lo slancio della generosità italiana. Noi abbiamo rinunciato a una fetta di un nostro compendio per metterla a disposizione del prefetto.

Per quanto riguarda i campi profughi, per me tutto ciò che riesca a impedire altre morti, nel campo della legittimità e della legalità più assoluta, andrebbe fatto. Non mi chiedete un mio giudizio. Questa è una valutazione molto complessa.

Frontex è nata con un limite di 30 miglia, che oggi è già stato superato. Le garantisco che per una delle operazioni più brillanti che noi abbiamo fatto, per salvare una nave mercantile che trasportava siriani durante l'inverno, con 900 persone a bordo, dobbiamo dire grazie a *Triton*, perché c'è una nave islandese, *Tyr*, che è una forza. Lo dico francamente, perché devo darne atto.

Ritorno sugli armamenti. Il nostro sistema di organizzazione nasce per un'esigenza, che non è questa eccezionale ed epocale. Noi abbiamo bisogno di mezzi veloci e snelli, perché, mentre noi salviamo insieme agli altri i migranti, accadono altre cose.

Per esempio, sabato scorso, mentre eravamo giù, abbiamo avuto un caso di un subacqueo verso Genova e un'imbarcazione in difficoltà a largo di Capraia. Noi nasciamo per far fronte a queste emergenze. Questa capacità di proiettarsi nel tempo, con questi numeri, esce fuori da ogni organizzazione pensabile.

Io riceverò il COCER della Marina il 19 maggio.

MASSIMO ARTINI. Le avevo chiesto se questo servizio della Marina mercantile può essere integrato.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Per quanto riguarda l'integrazione con Mare sicuro e il nostro sforzo, sono missioni di natura completamente diversa. Questo è chiaro. Tuttavia, non le nascondo che, quando c'è l'esigenza e l'ultima ratio diventa il ricorso a unità in mare che operano per altri settori, noi li chiamiamo e loro ci danno un supporto.

PRESIDENTE. Peraltro, avranno un profilo diverso.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Presidente, se qualcuno sta morendo dissanguato, mentre arriva l'ambulanza, io cerco di tamponargli il sangue con una mano. Magari sbaglierò...

PRESIDENTE. Però è quello che deve fare. Certo.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Il ricorso al mercantile non è la prima scelta, ma è l'ultima: o loro o niente. Quel « niente » significa morte. Il mercantile può significare la salvezza oppure la parziale salvezza degli occupanti. Per noi, è un successo.

Noi dobbiamo preoccuparci dei numeri del cimitero dei morti del Mediterraneo, però credo che dovremmo anche guardare con una grossa soddisfazione, come avete fatto, i tanti che abbiamo salvato.

PRESIDENTE. Grazie, comandante.

PAOLO ARRIGONI. Mi scusi, le avevo posto una domanda, ammiraglio. Pone più rischio per la perdita di vite umane *Triton* rispetto a *Mare nostrum* oppure non c'è differenza?

Poc'anzi nella sua relazione ha fatto capire – o perlomeno io l'ho interpretato in questo modo – che non è chiara la funzione in ordine alla tutela delle persone sull'operazione *Triton* piuttosto che

la funzione per la tutela delle frontiere o la tutela degli interessi del Paese, ovverosia chi è il Ministero competente.

FELICIO ANGRISANO, *Comandante generale delle capitanerie di porto – Guardia costiera*. Io ho detto che in questo fenomeno abbiamo delle tutele trasversali. La prima è la tutela della vita umana in mare, la cui responsabilità è affidata alla Marina mercantile e al Ministero delle infrastrutture e trasporti. La sicurezza dello Stato, l'accoglienza e la sicurezza sono affidate al Ministero dell'interno.

Riporto un esempio. Quando nel Golfo della Somalia c'erano stati gli attacchi della pirateria, noi avevamo la difesa, ovvero la Marina militare, che, con delle operazioni mirate, salvaguardava la libertà di navigazione nei mari e la tutela degli interessi dello Stato italiano.

Questo è lo scenario. Quando, però, siamo in fase di soccorso, tutti confluiscono per la tutela della vita umana in mare.

Fa più morti *Triton* o *Mare nostrum*? Purtroppo, dipende dai numeri. Noi in un giorno potremmo avere, come è successo l'anno scorso, 27 richieste di soccorso, oppure potremmo registrare numeri mag-

giori, ma con un'intensità di sforzo minore (dieci alla volta). La situazione cambia completamente.

Dicevo, però, che più mezzi noi abbiamo a mare, più possibilità abbiamo di dare delle risposte sicure.

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante e dichiaro conclusa l'audizione.

Chiedo ai colleghi che possono di fermarsi, per approvare la relazione che faremo al Parlamento, che poi distribuiremo a tutti voi. È una relazione sostanzialmente compilativa, che comprende le nostre audizioni, il lavoro svolto sinora e tutti gli interventi di voi senatori e deputati, naturalmente rielaborati.

Dichiaro quindi conclusa la seduta.

La seduta termina alle 9.55.

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

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 1° settembre 2015.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

