



# **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI  
PORTO**

**- GUARDIA COSTIERA -**

## **CAMERA DEI DEPUTATI**

**COMMISSIONE I - AFFARI COSTITUZIONALI**

**Mercoledì, 23 ottobre 2024**

***AUDIZIONE DELL'AMMIRAGLIO ISPETTORE SERGIO LIARDO  
VICE COMANDANTE GENERALE DEL CORPO DELLE  
CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA***

Disegno di legge C. 2088 Governo, di conversione in legge del decreto-legge 11 ottobre 2024, n. 145, recante disposizioni urgenti in materia di ingresso in Italia di lavoratori stranieri, di tutela e assistenza alle vittime di caporalato, di gestione dei flussi migratori e di protezione internazionale, nonché dei relativi procedimenti giurisdizionali (c.d. decreto flussi)

<b>1. PREMESSA</b>	<b>pag. 3</b>
• <b>Sicurezza produttiva</b>	<b>pag. 4</b>
• <b>Sicurezza ambientale</b>	<b>pag. 5</b>
<b>2. SICUREZZA E SOCCORSO MARITTIMO</b>	<b>pag. 6</b>
<b>3. DECRETO - LEGGE 11 OTTOBRE 2024, N. 145, ART. 11</b>	<b>pag. 9</b>
<b>4. CONCLUSIONI</b>	<b>pag.10</b>
<b>5. Allegato 1 (RIEPILOGO MIGRANTI VIA MARE 2024)</b>	<b>pag. 12</b>
<b>6. Allegato 2 (AVVISTAMENTI AEREI ONG ED ASSETTI NAVALI INTERVENUTI)</b>	<b>pag.13</b>

## **1. PREMESSA**

Signor presidente, Onorevoli deputati, membri della commissione, porto a tutti voi il saluto del Comandante generale del Corpo, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone e sono grato per l'opportunità che avete ritenuto di concedere consentendo di affrontare il tema dei flussi migratori ed in particolare del ruolo della Guardia Costiera nel dispiegamento delle risorse necessarie a fronteggiare le emergenze mediante l'impiego dei circa 11.000 donne e uomini del Corpo delle Capitanerie di porto, che ogni giorno vivono e testimoniano sul mare e nei porti l'impegno profuso al servizio del Paese.

La capillare articolazione del Corpo con i suoi quasi 300 uffici lungo gli oltre 8000 Km di costa, lo pone in una posizione profondamente radicata nel mondo marittimo, dalla quale discende una consolidata conoscenza del settore.

L'attività svolta quotidianamente sul territorio rappresenta un importante punto di riferimento per gli operatori, sia per la pluralità di servizi ed attività amministrative a beneficio degli addetti del settore, che per la costante attività di vigilanza, controllo e monitoraggio delle attività marittime che si svolgono lungo la costa.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera svolge compiti e funzioni collegate in prevalenza con gli usi civili e produttivi del mare e delle coste, in dipendenza funzionale dai tre principali ministeri di riferimento: il MIT, il MASE e il MASAF.

Le Capitanerie di porto – Guardia Costiera, in regime di dipendenza diretta dal MIT esercitano la maggior parte delle funzioni collegate ai comparti civili e produttivi della vita marittima e portuale.

Le principali funzioni attengono infatti alla gestione di molteplici aspetti concernenti la *governance* degli ambiti portuali per i profili di sicurezza, il traffico marittimo, la ricerca e soccorso in mare, l'attività ispettiva e di certificazione delle navi.

Tali attività rivestono un'importanza fondamentale nel tessuto connettivo commerciale marittimo basti pensare che generano un valore aggiunto stimato in circa il 10% del PIL nazionale e il 12% del PIL europeo<sup>1</sup>.

Questi numeri testimoniano di come l'economia marittima, insieme alla logistica portuale siano un pilastro strategico per tutta l'economia italiana, sfruttando la stessa conformazione geografica che di fatto pone l'Italia come un *hub* logistico fra l'Europa continentale ed il Nord Africa.

---

<sup>1</sup> 11° Rapporto Italian Maritime Economy anno 2024 - del centro studi SRM - [SRM Centro Studi e Ricerche](#)

Un recentissimo studio del centro studi di Confindustria ha confermato che nei primi sei mesi del 2024 l'Italia ha raggiunto il quarto posto per numero di mercati verso cui vende i propri prodotti.<sup>2</sup>

### **La sicurezza produttiva**

Questi dati confermano più che mai come il settore marittimo sia strategico per il nostro Paese, e garantire la sicurezza del trasporto via mare e di tutta la sua catena logistica, risulta fondamentale per l'intero sistema paese.

Le Capitanerie di porto - Guardia Costiera nell'alveo delle loro attività istituzionali quotidianamente assolvono questo compito di garantire la sicurezza dei trasporti marittimi e portuali, in un concetto più ampio di **sicurezza produttiva**, che si ripercuote positivamente su tutto l'indotto marittimo-navale.

La flotta nazionale è una flotta commerciale che opera con elevati standard di sicurezza a protezione degli equipaggi e delle merci, ma anche promuovendo la fiducia degli investitori e dei *partners* commerciali. Ciò è particolarmente importante in un contesto globale, dove le normative e le aspettative di sicurezza sono sempre più rigorose.

La flotta commerciale nazionale è tra le prime al mondo in termini di standard di sicurezza, questo grazie all'impegno degli armatori in primis, ma permettetemi di evidenziare anche il ruolo fondamentale dei nostri ispettori, personale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera che si reca a bordo delle unità di bandiera sia nazionale che estera proprio per verificare gli standard di sicurezza delle unità, provvedendo anche al fermo amministrativo delle stesse, qualora queste siano al di sotto degli standard internazionali. Investire nella sicurezza produttiva del settore marittimo è dunque essenziale per garantire non solo la sicurezza delle persone e delle risorse, ma anche per sostenere la competitività economica del Paese.

Nell'ambito della sicurezza produttiva meritano senz'altro un cenno le attività che le Capitanerie di porto svolgono sull'intera filiera ittica commerciale.

Il MASAF affida l'esercizio delle proprie attribuzioni funzionali nel settore della disciplina e dei controlli in tema di pesca, alle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, che, in tale settore, operano ex lege, in sede periferica, in regime di dipendenza funzionale diretta dal citato Ministero. Grazie alla stretta interazione tra le articolazioni centrali e gli uffici marittimi territoriali, il Ministero assolve ai

---

<sup>2</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/italia-top-ten-mondiale-dell-export-grazie-qualita-e-innovazione-AGLVJWE>.

compiti di controllo e vigilanza sulle attività di pesca ed acquacoltura e sulla commercializzazione dei relativi prodotti ed ai compiti amministrativi di disciplina delle unità adibite alla pesca professionale e del personale addetto.

Quanto al primo aspetto la Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura del MASAF è identificata, quale Autorità competente al coordinamento delle attività di controllo pesca nazionali e per tale scopo, si avvale del Centro di Controllo Nazionale della Pesca (CCNP), ubicato presso la sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

La flotta di pescherecci nazionale, che a livello europeo per numero di unità rappresenta la seconda marineria in assoluto, dietro solo alla Grecia<sup>3</sup>, svolge un ruolo socialmente importante e costituisce parte integrante dell'economia costiera e marittima in termini di occupazione e di reddito.

### **Sicurezza ambientale dei trasporti marittimi**

Nel declinare il concetto di sicurezza è doveroso parlare anche della necessità di salvaguardare l'ambiente marino da un sistema costiero e marittimo sempre più antropizzato.

Tra le attribuzioni del Corpo delle Capitanerie di porto, infatti, rientrano le funzioni di tutela dell'ambiente marino, in dipendenza funzionale dal MASE. Funzioni che abbracciano il coordinamento degli interventi per la lotta all'inquinamento e la direzione tecnica degli interventi a livello "locale", la vigilanza specialistica nelle aree marine protette e nelle c.d. "aree di reperimento" e le funzioni di sorveglianza ed accertamento in materia di scarichi e gestione del ciclo dei rifiuti, per la repressione dei traffici illeciti e degli smaltimenti illegali, nonché l'esercizio delle funzioni ispettive, di vigilanza e controllo in materia di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

Le rotte navali sono sempre più trafficate e la logica conclusione consiste nella maggiore necessità di monitoraggio del traffico, anche al fine di evitare i c.d. abbordi in mare, che oltre a causare un pericolo per la vita umana, sono un concreto pericolo anche per l'ecosistema marittimo.

Il Corpo in questo ambito agisce in una triplice veste: amministrativa, operativa e tecnica. L'attività amministrativa espletata a livello decentrato dalle locali Autorità marittime, spesso va di

---

<sup>3</sup> Il lavoro della pesca in Italia - Ricerca realizzata nell'ambito del Programma Nazionale Triennale della Pesca ed Acquacoltura 2022-2024.

<https://www.faicisl.it/attachments/article/3997/Il%20lavoro%20della%20pesca%20in%20Italia%20-%20Ricerca%20realizzata%20nell%E2%80%99ambito%20del%20Programma%20Nazionale%20Triennale%20della%20Pesca%20ed%20Acquacoltura%202022-2024.pdf>

pari passo con le attività operative, finalizzate sia a reprimere che a prevenire eventuali criticità.

## **2. SICUREZZA E SOCCORSO MARITTIMO**

Le norme internazionali in materia di “ricerca e soccorso” (Search and Rescue - S.A.R.), prevedono obblighi a carico dei comandanti delle navi in mare (sia governative che private) nonché a carico dei Governi contraenti.

Le principali previsioni normative in materia discendono:

- a. dalla **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (Convenzione UNCLOS)**: prevede che ogni Stato possa esigere dai Comandanti delle navi battenti la sua bandiera che si presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in pericolo di vita, nella misura in cui sia possibile adempiervi senza mettere a rischio la nave, l’equipaggio o i passeggeri<sup>4</sup>;
- b. dalla **Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974 (Convenzione SOLAS)**: che obbliga il comandante della nave che si trovi nella posizione di poter dare assistenza a procedervi con tutta rapidità, informando gli interessati ed i centri di soccorso<sup>5</sup>.
- c. La **Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare del 1979 (Convenzione SAR)** obbliga specificatamente gli Stati parte a garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare... senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata<sup>6</sup>.

**L’obbligo principale dei Governi e dei dipendenti Centri di Coordinamento** del soccorso è invece quello di assicurare nelle rispettive aree di responsabilità S.A.R. (o Regioni SAR - Search and Rescue Regions) un’efficiente organizzazione dei servizi S.A.R. (Maritime Rescue Coordination Centre o M.R.C.C.), in grado di gestire le comunicazioni di emergenza ed il coordinamento delle

---

<sup>4</sup> a) “Ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l’equipaggio o i passeggeri:

- presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in pericolo di vita;

- proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di assistenza, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa” - [Art. 98];

<sup>5</sup> a) “comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione...” - [Capitolo V, Regola 33(1)].

<sup>6</sup> a) “...garantire che sia prestata assistenza ad ogni persona in pericolo in mare... senza distinzioni relative alla nazionalità o allo status di tale persona o alle circostanze nelle quali tale persona viene trovata” (Capitolo 2.1.10) ed a “[...] fornirle le prime cure mediche o di altro genere ed a trasferirla in un luogo sicuro”. (Capitolo 1.3.2).

operazioni, in modo tale da garantire il soccorso di tutte le persone in pericolo in mare.

Sempre la **Convenzione delle Nazioni Unite** impone ad ogni Stato costiero l'obbligo di attivare un adeguato ed effettivo servizio di ricerca e soccorso in mare cooperando a questo scopo con gli Stati limitrofi attraverso la stipula di accordi regionali<sup>7</sup>.

La **Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare** richiede agli Stati parte di garantire che vengano stipulati accordi per le comunicazioni di pericolo e per il corretto coordinamento nella propria area di responsabilità.<sup>8</sup>

La **Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare**, invita alla cooperazione tra gli Stati, allo scopo primario di garantire l'osservanza del **principio dell'integrità dei servizi S.A.R.** A tale scopo, infatti, ciascuno Stato costiero dovrebbe individuare e dichiarare formalmente una **propria specifica area di responsabilità** (c.d. Area o **Regione S.A.R.** - S.R.R., *Search and Rescue Region*) in cui assume l'onere di garantire l'efficiente prestazione dei citati servizi S.A.R.

Allo scopo sempre di tutelare il **principio di integrità dei servizi S.A.R.**, le discendenti linee guida emanate dall'Organizzazione Marittima Internazionale (*International Maritime Organization* – I.M.O., Agenzia delle Nazioni unite), in base a quanto espressamente previsto dalle citate convenzioni, prevedono che **il primo MRCC che riceva notizia di una situazione di emergenza S.A.R.** ha la responsabilità di adottare le prime immediate azioni per gestire tale situazione, **anche qualora l'evento risulti al di fuori della propria specifica area di responsabilità.** Tali azioni si sostanziano nell'informare il MRCC competente della notizia nonché le navi in posizione utile per prestare assistenza all'imbarcazione in difficoltà. Ciò **fino a quando non intervenga il MRCC competente per area o, in mancanza,** altro MRCC in condizioni di prestare una più adeguata assistenza.<sup>9</sup> **Ciò determina la certezza, per ciascun navigante, di individuare l'Autorità responsabile per il soccorso della vita umana in mare.**

Nello specifico scenario del **Mediterraneo**, ad oggi tutti gli Stati costieri hanno ratificato la convenzione SAR del 1979, fatta eccezione per **l'Egitto** che si è comunque dotato di una

---

<sup>7</sup> "...promuovere l'istituzione, l'attivazione ed il mantenimento di un adeguato ed effettivo servizio di ricerca e soccorso relativo alla sicurezza in mare e di cooperare a questo scopo attraverso accordi regionali con gli Stati limitrofi" - [Art. 98 (2)].

<sup>8</sup> "...di garantire che vengano presi gli accordi necessari per le comunicazioni di pericolo e per il coordinamento nella propria area di responsabilità e per il soccorso di persone in pericolo in mare lungo le loro coste. Tali accordi dovranno comprendere l'istituzione, l'attivazione ed il mantenimento di tali strutture di ricerca e soccorso." - [Capitolo V, Regola 7].

<sup>9</sup> Manuale IAMSAR – Ed. 2022; Risoluzione MSC 167/78 del 20 maggio 2004.

organizzazione SAR ed ha dichiarato una propria regione di responsabilità ai fini della ricerca e del soccorso marittimo.

La **Libia** ha ratificato la Convenzione ed ha formalmente dichiarato la propria Regione SAR il **10 luglio 2017** (poi modificata il 14 dicembre 2017).

L'**Algeria** ha ratificato la Convenzione ed ha dichiarato la propria Regione SAR.

La **Tunisia**, ha ratificato la suddetta Convenzione ed ha recentemente (2024) dichiarato formalmente la propria Regione SAR sebbene ci siano sovrapposizioni con l'area di responsabilità maltese, libica ed italiana.

La Repubblica di **Malta** è parte della Convenzione SAR del 1979 e ha dichiarato una propria Regione SAR, ma non ha ratificato gli emendamenti del 2004 alla suddetta Convenzione (concernenti l'individuazione del POS), **ritenendo pertanto di non essere destinataria dell'obbligo internazionale di assumersi la responsabilità ai fini dell'individuazione del *Place of Safety* per gli interventi di soccorso** che vengono effettuati all'interno della propria Regione SAR anche quando ne assume il coordinamento.

L'**Italia** ha ratificato la **Convenzione SAR** del 1979<sup>10</sup> individuando nel **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera** l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. – *Italian Maritime Rescue Coordination Centre*) **nell'area di responsabilità S.A.R.**, coordina le operazioni di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse italiano sul mare e tiene contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati.

L'**organizzazione nazionale SAR** comprende pertanto gli uffici marittimi appositamente attrezzati allo scopo, il personale e gli assetti aeronavali specializzati del Corpo, dislocati lungo tutto l'arco costiero nazionale, i quali costituiscono la c.d. “maglia SAR”, ovvero l'insieme di strutture, uomini e mezzi specializzati nell'attività di ricerca e soccorso, nonché nel coordinamento di tutte le risorse disponibili, pubbliche e private ed anche i mezzi di tutte le altre Amministrazioni dello Stato inseriti nel “**Piano nazionale S.A.R.**”, approvato dal Sig. Ministro nel 2020.

In questo quadro generale il personale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera ha da sempre svolto la sua attività quotidiana, affiancando all'attività di soccorso in mare anche le attività

---

<sup>10</sup> Convenzione ratificata con la Legge 3 aprile 1989, n. 147 e con il D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662.

di polizia giudiziaria correlata, contribuendo all'arresto dei trafficanti di uomini. Le attività di ricerca e soccorso non sono attività di controllo dei confini, ma possono intersecarsi con la stessa attività, anche in considerazione della circostanza che i porti sono i principali *hub* di ingresso di merci sul territorio nazionale, luoghi strategici per diversi aspetti commerciali anzitutto ma anche di sicurezza e dunque non ultimo quello del controllo delle frontiere.

### **3. DECRETO LEGGE 11 OTTOBRE 2024, N. 145, ART. 11**

L'atto oggetto dell'audizione odierna definisce le nuove disposizioni urgenti in materia di ingresso in Italia di lavoratori stranieri, ma anche la gestione dei flussi migratori e le nuove misure di protezione internazionale. In particolare per quella che è l'essenza dell'attività del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera mi soffermerò sui contenuti dell'articolo 11, del Decreto – legge 11 ottobre 2024, n. 145 come si propone di convertire con l'A.C. 2088.

In particolare il comma 1, aggiunge una serie di nuovi commi (da 2-octies a 2-sexiesdecies) volti a regolamentare le attività di soccorso non occasionali svolte da aeromobili privati.

La nuova normativa si concentra sulle operazioni di ricerca e soccorso dei migranti in mare condotte da aeromobili privati, inclusi quelli a pilotaggio remoto. Essa si basa sui principi già presenti nell'articolo 1, del decreto-legge n. 130/2020, ma è stata adattata tenendo conto della diversa natura dei mezzi aerei rispetto a quelli navali e delle competenze specifiche delle autorità coinvolte in tali operazioni.

In particolare, la modifica prevede che, nell'ambito dell'articolo 1, del suddetto decreto, rubricato "*disposizioni in materia di permesso di soggiorno e controlli di frontiera*", sia inserito, subito dopo il nuovo comma 2-septies, il comma 2-octies. Questo comma stabilisce l'obbligo per gli aeromobili privati, inclusi i droni, che operano partendo o atterrando in Italia e svolgono attività di ricerca non occasionale legata alle operazioni di soccorso in mare, di **informare tempestivamente e prioritariamente le autorità competenti<sup>11</sup> per l'area in cui si svolge l'evento** riguardo a qualsiasi situazione di emergenza in mare.

Al fine di effettuare l'attività di coordinamento di cui alle vigenti convenzioni internazionali, si prevede l'obbligo in capo al pilota dell'aeromobile/drone di **avvertire il Centro di coordinamento del soccorso marittimo responsabile per area**, nonché degli **Stati responsabili dell'area SAR**

---

<sup>11</sup> L'Ente dei servizi del traffico aereo competente ed il Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo

**contigua** a quella dell'evento.

La nuova normativa si pone in linea con le regole vigenti e dunque non produce effetti innovativi sulla organizzazione SAR nazionale in quanto tali specifiche previsioni sono già contemplate al paragrafo 5.6 dell'Annesso 12 della Convenzione ICAO.

La norma ribadisce, sostanzialmente, la centralità del ruolo di coordinamento dell'azione di soccorso, che deve essere svolto dalle Amministrazioni Statali che sono le uniche che possono avere ed hanno una visione di insieme del quadro aereo/marittimo.

La Centrale Operativa del Comando generale, è dotata di strumentazioni di monitoraggio integrate, anche in attuazione di direttive e regolamenti comunitari, che **permettono di avere informazioni aggiornate in tempo reale**, delle unità presenti in mare, **garantendo la massima collaborazione e condivisione dei dati con le Amministrazioni interessate, Ministero dell'interno in primis**, e favorendo la massima conoscenza situazionale.

#### **4. CONCLUSIONI**

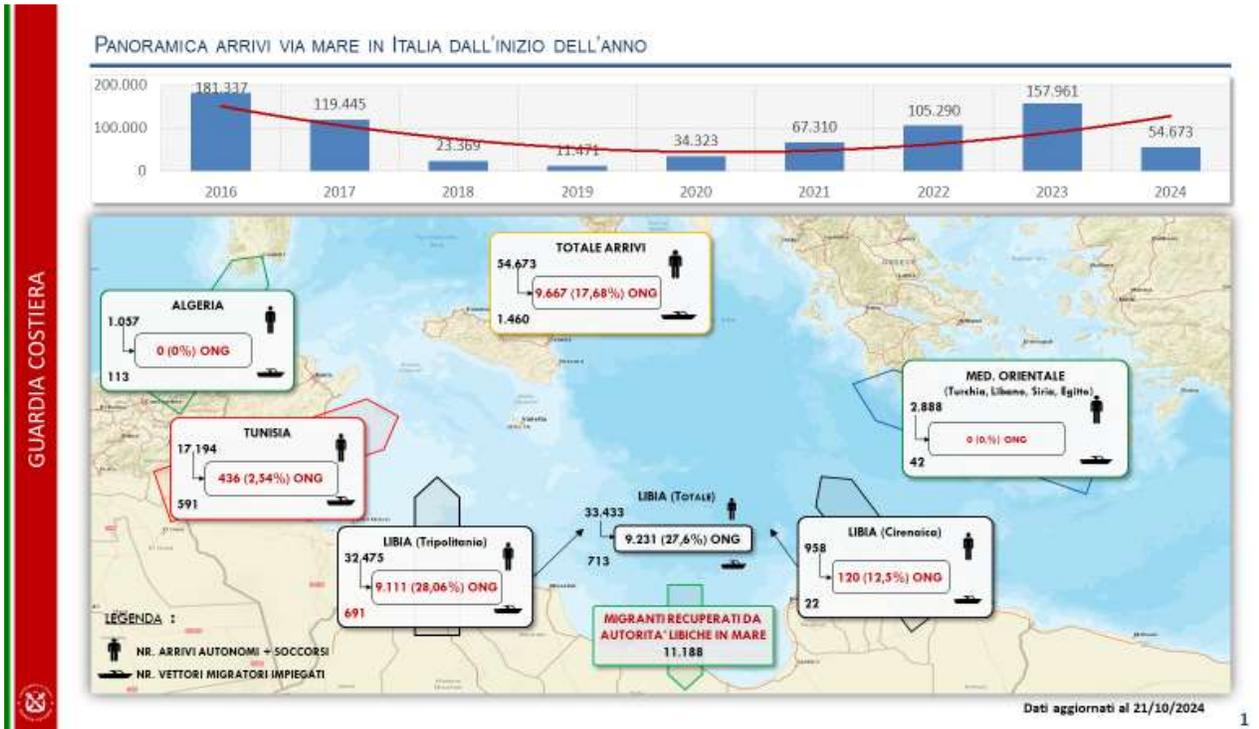
Mi accingo a terminare il mio intervento. In un quadro complesso e strategicamente fondamentale, quale quello di controllo delle frontiere marittime vi è la necessità di un approccio univoco a livello europeo, valorizzando le realtà già esistenti e consolidate. Il decreto legge 145/2024, pur essendo incentrato su tematiche diverse, ha comunque un impatto significativo sulle operazioni SAR, in particolare in termini di **coordinamento e gestione dei dati** relativi alle emergenze.

Le Capitanerie di porto hanno una proiezione sempre più orientata alla digitalizzazione dei servizi ed alla raccolta centrale dei dati, per una gestione sempre più efficiente e condivisa. **Di fatto la nostra Centrale Operativa raccoglie già i dati di tutto il traffico marittimo che avviene negli spazi marittimi nazionali, nonché nei porti** (parlare di controllo delle frontiere, separando gli spazi marittimi dal contesto portuale non avrebbe senso), per poi condividere le informazioni sia a livello nazionale con gli altri attori statali, sia a livello europeo con le agenzie di riferimento *Frontex, Efca* ed *Emsa*.

La possibilità di avere **una conoscenza completa ed in tempo reale dello scenario marittimo e di tutti i dati che i sistemi informatici della Guardia Costiera** riescono ad accentrare, unita alla possibilità di una **immediata condivisione e ad un maggiore coordinamento** con le altre amministrazioni coinvolte, costituisce una risposta concreta e corretta alle minacce emergenti e può diventare di fatto un elemento fondamentale nell'affrontare le varie emergenze anche valorizzando

segnalazioni provenienti, come nel caso del citato articolo 11, da assetti diversi da quelli marittimi. **La via intrapresa a livello nazionale di controllo costante delle frontiere è importante** ed occorre rafforzare la capacità di sostenere gli interventi di ricerca e soccorso, impartendo la formazione necessaria al personale che partecipa alle operazioni di sorveglianza delle frontiere marittime a livello nazionale e dell'UE.

**RIEPILOGO ARRIVI MIGRANTI VIA MARE DAL 01.01.2024 AL 21.10.2024**



**Avvistamenti aerei ONG e relativo assetto navale intervenuto 2024**

Anno 2024				Assetto intervenuto				
Assetto aereo	ONG	Sede	N Avvistamenti	ONG	GdF	Cp	Frontex	Unità Governative Estere
Sea Bird 1	SEAWATCH	Lampedusa	17	7	4	3	2	1
Sea Bird 2	Humanitarian Pilots Initiative	Lampedusa	73	21	10	17	2	23
Colibri	Pilotes Volontaires	Lampedusa	26	9	5	11	0	1
<b>Totale</b>			<b>116</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>31</b>	<b>4</b>	<b>25</b>