

CAMERA DEI DEPUTATI

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SUL SISTEMA DI ACCOGLIENZA E DI IDENTIFICAZIONE, NONCHÉ SULLE
CONDIZIONI DI TRATTENIMENTO DEI MIGRANTI NEI CENTRI DI ACCOGLIENZA,
NEI CENTRI DI ACCOGLIENZA PER RICHIEDENTI ASILO E NEI CENTRI DI
IDENTIFICAZIONE ED ESPULSIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

MISSIONE A LAMPEDUSA

MARTEDÌ 23 GIUGNO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GENNARO MIGLIORE

Audizione delle Autorità che gestiscono le operazioni in mare: comandante della Guardia costiera Giuseppe Cannarile e comandante della Guardia di finanza Salvatore Di Grande.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione delle Autorità che gestiscono le operazioni in mare: comandante della Guardia costiera Giuseppe Cannarile e comandante della Guardia di finanza Salvatore Di Grande.

Innanzitutto vi ringrazio per la disponibilità. Diamo inizio a questo ciclo di audizioni.

Avverto che delle presenti audizioni sarà redatto un resoconto stenografico e che, ove necessario, i lavori della Commissione potranno proseguire anche in seduta segreta. Nel caso in cui voi riteniate oppure che qualche commissario ritenga di fare richiesta per l'audizione in forma segreta, il resoconto stenografico ci sarà in ogni caso, ma non sarà accessibile pubblicamente.

Ringrazio il comandante Cannarile e il comandante Di Grande per la loro disponibilità. Vi abbiamo visti in azione ieri sera e quindi abbiamo potuto apprezzato la vostra tempestività, ben nota

peraltro a noi, che svolgiamo quest'attività di inchiesta, ma, ovviamente, anche ben conosciuta dal Governo e dal Parlamento italiano.

L'oggetto dell'audizione, su cui ci vorremmo soffermare, essendo voi principalmente impegnati nel recupero a mare e nella gestione della banchina, è il funzionamento del meccanismo e quali potrebbero essere, secondo voi, gli elementi utili a proporre eventualmente miglioramenti o efficientamenti, a cominciare dalle operazioni in banchina a tutto quello che può servire.

Questo non è un oggetto proprio dell'inchiesta, ma serve alla Commissione per inquadrare il meccanismo che porta le persone, che vengono salvate in mare e che vengono ospitate innanzitutto dal CPSA di Lampedusa, via via nel sistema di accoglienza italiano.

Se volete, potete iniziare prima da ciò che accade in mare e passare poi a ciò che accade in banchina, in modo tale da fare una panoramica cronologica. Vi ringraziamo sinceramente per questa disponibilità e vi lascio la parola.

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Inizio io, in qualità di comandante della 7^a squadriglia della Guardia costiera. Io mi occupo del funzionamento delle unità assegnate alla squadriglia, che attualmente sono composte da quattro unità classe 300 - le cosiddette "Ognitempo" - che sono capaci di navigare anche in presenza di condizioni meteo limite, e di una classe 200, che è un po' più grande della 300.

Ogni missione di soccorso è un'attività a sé e quindi va valutata di volta in volta. Di norma però il migrante, una volta che lascia le coste libiche, a 40 miglia dalla costa, essendo dotato di un telefono satellitare Thuraya - Thuraya è una società che si trova negli Emirati Arabi - e avendo già memorizzato precedentemente il numero della centrale operativa del Comando generale, che si trova presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lancia il soccorso.

La prima attività che viene fatta è quella di capire innanzitutto dove si trovano i migranti, la loro posizione, il che si rileva dal *display* del Thuraya stesso. In più, si tratta di capire quante persone ci sono a bordo, di che tipo di imbarcazione si tratta, se un gommone o un barcone, e se ci sono delle criticità mediche a bordo.

Dopodiché, la centrale operativa del Comando generale, valutato il numero di chiamate presenti in quel momento e il numero degli assetti disponibili in area operazioni, che possono essere assetti nostri, della Marina militare, della Guardia di finanza o di *Triton*, gestisce il soccorso.

Come 7^a squadriglia, noi interveniamo con le nostre unità classe 300. Di norma escono sempre in due, per darsi assistenza l'una con l'altra. Si tratta di un'attività che viene svolta di norma sempre oltre le 100 miglia dalle coste lampedusane. Si interviene in due perché così si ha la possibilità, soprattutto se si tratta di un barcone, di affiancarlo contemporaneamente e, quindi, di stabilizzarlo, se le condizioni meteo lo permettono, oppure, se si tratta di un gommone, di svuotarlo il prima possibile.

Dopo questo intervento avviene un primo *screening* sanitario. A bordo noi abbiamo anche il personale medico e paramedico del CISOM, il Corpo italiano di soccorso dell'ordine di Malta, che effettua un primo *screening* medico. In più, siamo dotati anche di un soccorritore navale, che può essere un *sub* o un *rescue swimmer*, che intervengono nel caso malaugurato che qualche migrante durante il trasporto dovesse finire in acqua. Si tratta di personale altamente specializzato, anch'esso addestrato per operare in situazioni limite.

Una volta caricati a bordo e verificati i migranti, si procede per il rientro in attesa del POS, ossia del porto di sbarco, che, nel caso delle 300, essendo piccole unità che non possono andare molto lontano, di norma è sempre Lampedusa.

Arrivati a Lampedusa, le classi 300 generalmente attraccano al molo Favalaro. Lì interviene il comandante Cannarile, che, essendo il comandante del porto, si occupa della gestione a terra.

PRESIDENTE. Posso chiedere una cosa? I barconi, quando vengono svuotati, vengono lasciati alla deriva?

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Vengono lasciati alla deriva. Di solito, si manda un avviso ai naviganti proprio per informarli che lì, in quel momento, c'è un relitto alla deriva.

GREGORIO FONTANA. Nella vostra esperienza, questi barconi lasciati alla deriva, per quello che ne potete sapere, che fine fanno? Di solito vengono recuperati dalle organizzazioni oppure rimangono alla deriva?

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. I barconi, una volta svuotati, siano essi dei gommoni o dei barconi, vengono segnati con della vernice bianca con la data e l'evento

BOZZA NON CORRETTA

4/13

SAR (*Search and rescue*) di quel giorno. In alcuni casi - che io sappia molto sporadici - è capitato di ritrovare nuovamente lo stesso barcone. Può capitare che vengano recuperati.

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Sono il tenente di vascello Giuseppe Cannarile. Sono il comandante del porto di Lampedusa e sono in comando dal gennaio 2012.

Per quanto riguarda i barconi, occorre aggiungere un'informazione a quanto detto dal comandante Di Grande. I barconi che vengono usati per il fenomeno migratorio fin dall'inizio imbarcano acqua. Per le loro precarie condizioni di navigabilità, una volta svuotati e fermati i motori, sovente i barconi imbarcano già acqua di per sé e affondano.

Una delle grandi criticità e anche pericolosità di questi viaggi, oltre al sovraffollamento, è rappresentata da queste precarie condizioni. Si tratta di barconi che già navigando hanno bisogno di un motore alternativo o di una pompa di sentina per svuotare continuamente l'acqua, perché imbarcano continuamente già dai primi metri di navigazione. Una volta lasciati alla deriva e fermati i motori, i barconi imbarcano acqua e, quindi, rimangono a galla veramente per pochissimo tempo.

PRESIDENTE. Voi cercate immediatamente di individuare anche lo scafista?

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Sì, anche se questo tipo di attività, che è un'attività di polizia, viene poi svolta nel dettaglio, una volta giunti a terra, dalla *task force* presente, che ha il compito di intervistare i migranti. In alcuni casi – questo è capitato soprattutto con le navi maggiori della Guardia costiera – vengono effettuati dei rilievi fotografici finalizzati poi a facilitare il lavoro della *task force* a terra.

MARIA CHIARA GADDA. Le operazioni sono riprese, vero? Sono sempre riprese.

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Le operazioni di norma sono sempre riprese, sì.

PRESIDENTE. Quando io andai su una delle navi della Marina che operavano per *Mare Nostrum*, la San Giusto, vidi che c'erano anche dei droni che facevano attività di pattugliamento. Ovviamente, con

questo sistema che lei ha indicato, non c'è bisogno di fare pattugliamento, perché è già il telefono satellitare che individua la posizione, se non erro. È giusto?

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Sì, è già il telefono satellitare. Oltre ad avere la comunicazione da parte del migrante della posizione che legge sul *display*, viene richiesta alla Thuraya, la società che si trova negli Emirati Arabi, la localizzazione del telefono satellitare. Quella poi diventa una posizione certa e, in base a quella posizione, si opera.

GREGORIO FONTANA. Vorrei fare una serie di domande. Innanzitutto, a questo proposito, il supporto aereo a queste operazioni esiste? E come viene gestito, se di norma viene utilizzato?

Dal punto di vista del tipo di imbarcazioni utilizzate, si vedono questi gommoni, che mi pare vengano prodotti *ad hoc* per questo tipo di attività. Inoltre, c'è il riciclaggio di vecchie barche da pesca.

La terza domanda è se voi ritenete opportuno, se dal punto di vista operativo sia una cosa complicata e quali criticità potrebbe avere, effettuare la distruzione di queste barche, una volta messi in salvo i migranti.

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Per quanto concerne il pattugliamento aereo, *Frontex* prevede quotidianamente una serie di attività con gli aerei a disposizione nei vari assetti di *Frontex* per il pattugliamento aereo. Certamente il pattugliamento aereo facilita la scoperta dei bersagli. Il pattugliamento aereo, dunque, esiste.

Per quanto riguarda i gommoni sembrerebbe, dalle informazioni in nostro possesso, che vengano prodotti *ad hoc*. Si tratta di gommoni formati da un mono-tubolare, molto facili da realizzare, i quali, però, non essendo compartimentati, una volta che si forano affondano facilmente.

Per quanto riguarda le imbarcazioni utilizzate, può trattarsi anche di pescherecci che vengono riciclati e impiegati per l'occasione.

Quanto alle criticità relative all'affondamento di questi barconi, è ovvio che si può determinare l'inquinamento dell'ambiente marino, perché queste imbarcazioni possono rilasciare anche idrocarburi e oli inquinanti. Questa è, sui due piedi, l'idea che mi viene.

GREGORIO FONTANA. Dal punto di vista operativo, però, non è un'operazione difficile. A parte questa criticità opportuna che lei solleva, quali criticità ci possono essere dal punto di vista operativo? Non è complicato.

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Come ha detto il comandante Cannarile, loro hanno delle pompe di esaurimento che sono trascinate col motore. Una volta spento il motore, non esauriscono più l'acqua all'interno, ragion per cui dal punto di vista pratico questo non è difficile.

MARIA CHIARA GADDA. Sovente le operazioni di salvataggio vengono effettuate anche da navi mercantili, ossia da privati. Vorrei capire che tipo di attività di coordinamento esiste in queste situazioni e che difficoltà vengono incontrate quando non siete voi direttamente a effettuare il salvataggio.

Relativamente a questa società dislocata negli Emirati Arabi e legata ai telefoni satellitari, è mai stato approfondito questo aspetto, anche in fase preventiva, per capire se con questa società sia possibile avere una collaborazione e un collegamento per cercare di limitare o individuare *in loco* le organizzazioni? Se è una cosa fattibile, chiaramente.

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. In risposta alle le sue domande, si tratta di attività che vengono svolte direttamente dalla centrale operativa di Roma. Sicuramente loro potranno fornirvi delle risposte più esaurienti di quelle che potrei fornirvi io.

Per quanto mi riguarda posso dire che, in caso di soccorso, il naviglio mercantile è obbligato a intervenire. Finora non ci sono mai state episodi di diniego, almeno che io sappia, ma – ripeto – questo tipo di informazione forse è meglio chiederla direttamente alla centrale operativa che gestisce questa attività. Il naviglio mercantile si è sempre dimostrato disponibile. Stiamo parlando di salvare vite umane in mare.

Per quanto riguarda, invece, la società Thuraya, anche in questo caso risposte più esaurienti ve le potrà fornire la centrale operativa. Che io sappia, la Thuraya ha sempre fornito la massima collaborazione nel localizzare le telefonate e i telefoni satellitari da cui partono le chiamate di soccorso. Che io sappia, c'è la massima collaborazione tra la centrale operativa e la società Thuraya.

GIUSEPPE BRESCIA. Che tipo di collaborazione c'è con le forze di altre nazionalità? Specifico la domanda. Per via del Regolamento di Dublino, il primo Paese di approdo deve gestire anche l'accoglienza. Che atteggiamento avete riscontrato? Tendono a farli arrivare in Italia?

SALVATORE DI GRANDE, *Comandante della Guardia di finanza*. Anche in questo caso queste sono attività che vengono gestite, come diciamo noi, in terza situazione operativa. Sono operazioni di soccorso che si svolgono al di fuori delle acque SAR (*Search and rescue*) e che soprattutto riguardano fenomeni di soccorso a favore di migranti. Vengono gestite direttamente dalla centrale operativa. Sicuramente loro sapranno fornirvi questo tipo di informazione.

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Facendo un *excursus* cronologico, dopo il salvataggio in mare, quando le motovedette, come sta accadendo in queste ore, hanno inviato l'informazione di uno sbarco a Lampedusa – stiamo aspettando una nostra classe 900, un pattugliatore di quasi 30 metri, che attraccherà proprio a Lampedusa –, la Guardia costiera attiva tutta la compagine dell'accoglienza, iniziando ad avvisare prima la prefettura per i servizi di ordine pubblico e di accoglienza e poi i colleghi delle altre forze di polizia, nonché il comparto sanitario qui a Lampedusa.

Come avete visto anche ieri, durante lo sbarco ci sono sostanzialmente tre fasi che vengono gestite: la fase di sicurezza della navigazione portuale, gestita dal sottoscritto, la parte sanitaria, gestita dal dottor Bartolo, e la parte di ordine pubblico, gestita dal funzionario di polizia presente sull'isola. Questo accade in in tre momenti diversi. Esaurita la prima fase, innanzitutto, quando la vedetta è ancora in navigazione, le informazioni da acquisire, oltre al numero di migranti, sesso e sedicente nazionalità, vi sono anche le criticità mediche, in modo tale da prepararci all'accoglienza in banchina.

È un'esperienza che risale al 1994. Sia io, sia i miei predecessori e tutta la compagine qui a Lampedusa in questi anni ci siamo sempre migliorati e abbiamo raggiunto un buon grado.

PRESIDENTE. Posso chiederle, vista la sua esperienza, come si è evoluto il sistema e se ci sono stati dei cambiamenti nel corso dell'ultimo periodo?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Posso rispondere nell'ambito del mio periodo di comando, dal 2012. Il *modus operandi* è sempre stato lo stesso. Io ho sempre promosso la divisione nelle fasi, in modo tale che in banchina ci fosse un coordinamento efficace. Alla base di

questo vi è l'identificazione delle persone che in banchina dettano ordini negli stretti ambiti di competenza. Ultimamente io ho tenuto proprio un aggiornamento con una conferenza rivolta ai miei colleghi che operano in banchina per organizzare le operazioni al meglio.

Quanto all'evoluzione storica, il sistema non si è modificato molto rispetto a come ve l'ho descritto io. Certo, dopo il 2011 il numero dei partecipanti a uno sbarco è notevolmente aumentato. Dopo il 2011 non c'è stata più, per esempio, la Croce Rossa e molte ONG non hanno più partecipato agli sbarchi. Poi, dopo il 2012, quando c'è stato un incremento del numero di migranti provenienti dalla Libia e a seguito della crisi siriana, questa compagine è stata rafforzata, soprattutto per quanto riguarda il comparto sanitario.

Per il resto, non ci sono episodi storicamente di cambiamento nella nostra vita operativa, quanto meno in banchina. La criticità - che io sfrutto questa occasione per ribadire - riguarda la carenza e la precarietà delle infrastrutture portuali.

Il porto di Lampedusa è un porto a carattere regionale ed è classificato come porto regionale. La competenza sulle infrastrutture è della regione Sicilia. Il molo Favalaro, per esempio, dove ieri abbiamo operato, è per la parte terminale interdetto, perché sta crollando. Non uso mezzi termini nel dirlo: il molo sta crollando.

Adesso sono iniziate delle prime indagini ispettive sulla tenuta del molo e io ne temo i risultati. Se un risultato del genere dovesse causare l'inagibilità del molo, in quel caso, si tratterà di andare a inficiare l'operatività commerciale peschereccia e anche turistica dell'isola, come sta avvenendo, per esempio, in questo momento. Alla banchina commerciale, dopo che il traghetto a breve lascerà il molo, entrerà il nostro pattugliatore da 30 metri. È l'unico posto dove posso accoglierlo, sia per fondale, sia per lunghezza di banchina. Ebbene, questo tipo di operazione entra a gamba tesa nel tessuto sociale della cittadina.

Questo è il molo commerciale in cui si svolgono tutte le attività dell'isola. Lì arrivano le derrate alimentari, i farmaci, i materiali edili. Per qualsiasi cosa l'isola dipende dalla nave e in quelle due ore di sosta si svolgono tutte le attività commerciali.

Non avendo una banchina alternativa – fra poco non avremo neanche una banchina alternativa per le nostre vedette più piccole – come ho fatto ieri per le classi 300 della Guardia di finanza, dovrò rivolgere tutti gli sbarchi sulla banchina commerciale. Lì sì che il paese e la cittadina avranno delle forti influenze, se non si interviene subito.

Io temo questo. Ciò è stato più volte ribadito con lettere ufficiali alla compagine di competenza sulle infrastrutture, che, ripeto, è la regione siciliana.

MARIA CHIARA GADDA. Quando avete segnalato?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. A cadenza di due o tre mesi mando sempre la lettera di sollecito.

MARIA CHIARA GADDA. In quest'ultimo anno?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. In questi ultimi tre anni. Purtroppo, i fondi a disposizione sono pochi. Adesso si sta muovendo direttamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma sono iniziate da poco le indagini geologiche per capire come fare i lavori, con una proiezione di lavori che va dai tre ai quattro anni.

La questione che io ho ufficializzato anche nelle note è che i tre o quattro anni possono essere troppo lunghi per le condizioni del molo. Tra l'altro, come avete visto anche ieri...

PRESIDENTE. Scusi, ma non mi sembra un porto così enorme. Tre o quattro anni per fare la messa in sicurezza mi sembrano tanti.

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Purtroppo, sono state le risorse...

PRESIDENTE. A me pare di poter dire che, essendo un porto che lavora tutti i giorni...

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Onorevole, se mi permette, il problema sono le 120 miglia che ci separano dalla Sicilia. Occorre un mezzo navale per poter fare delle opere di scavo. Mobilitare un mezzo navale per farlo venire a Lampedusa, oltre agli oneri, diluisce i tempi in maniera veramente esagerata. Purtroppo, è così in tutte le cose.

Anche per l'intervento infrastrutturale sulle banchine da terra, non reperendo mezzi, strutture e materiali, essi devono pervenire separati dalla nave con mezzi *ad hoc*. Nell'andare a organizzare, forse è questa la difficoltà e anche l'onerosità delle opere qui a Lampedusa.

PRESIDENTE. Anche l'acqua viene con la nave?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Non più. Sei mesi fa il dissalatore di Lampedusa è stato ripristinato e ad oggi, da almeno otto mesi, io non registro alcuna richiesta di approdo di navi cisterna di acqua. Fino a otto mesi fa, in estate quasi ogni due giorni e in inverno ogni settimana, arrivava una cisterna di acqua potabile che veniva immessa nel circuito urbano e poi distribuita in maniera cadenzata alle varie zone dell'isola.

PRESIDENTE. Poi c'è anche la richiesta dell'aliscafo, in particolare da Linosa, se non sbaglio.

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Sì, attualmente Linosa è sfornita del servizio di aliscafi. Se vuole, le faccio un *excursus* della situazione almeno nell'ultimo anno.

MARIA CHIARA GADDA. Posso chiedere prima se è possibile acquisire la documentazione e le richieste inviate alla regione Sicilia in questo arco temporale?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Certo. Sarà fatto.

Per quanto riguarda gli aliscafi, a dicembre del 2014 è scaduto il termine contrattuale che vedeva la regione siciliana, da una parte, e la società Ustica Lines, dall'altra, per la fornitura del servizio di continuità territoriale alle isole minori.

In particolare, su Linosa e Lampedusa veniva garantito tutto l'anno un servizio con due corse giornaliere tra Lampedusa e Linosa di un mezzo veloce. Nel periodo estivo, in genere tra i mesi che vanno tra giugno e ottobre, in aggiunta a tale servizio veniva disposto un servizio di linea tra Porto Empedocle, Linosa e Lampedusa, sempre con mezzo veloce, un HSC, ossia un aliscafo.

Dal dicembre 2014 sia l'aliscafo Lampedusa-Linosa, sia quello estivo Porto Empedocle-Lampedusa non ci sono più, per scadenza contrattuale. Sono già stati fatti tre bandi di gara, che sono andati tutti e tre deserti. Attualmente la fase è in stato di stallo ed è al vaglio della regione siciliana.

Mentre Lampedusa può usufruire dell'aeroporto per il traffico passeggeri, Linosa ha solamente la nave anche per il traffico passeggeri.

PRESIDENTE. Quanto impiega da Lampedusa?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Da Lampedusa a Linosa impiega due ore. La mattina arriva alle sette e la nave è qui alle nove.

PRESIDENTE. È la stessa?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Sì, è lo stesso traghetto. Ovviamente, gli scali di Linosa non vengono chiamati tecnicamente scali, ma approdi, perché, essendo un'isola molto piccola, non è prevista di opere foranee e, quindi, è soggetta più di Lampedusa ai mancati approdi delle navi per maltempo.

Si tratta di una comunità che, tra l'altro, in questi tre mesi contava sull'aliscafo per la questione turistica. L'isola è piccola e, quindi, non consente una permanenza di un turista per sette giorni. In genere, contavano su una permanenza di due o tre giorni. L'aliscafo serviva proprio per questo. I turisti viaggiavano su Lampedusa con l'aereo e poi si facevano una gita di due o tre giorni a Linosa. Quest'anno viene a mancare anche questo.

MARIA CHIARA GADDA. Sono mai avvenuti sbarchi a Linosa?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Sì, in precedenza, specialmente durante la primavera araba, e non solo. Più che altro, sono stati errori di rotta da parte dei migranti, che hanno superato l'isola di Lampedusa e hanno fatto altre tre ore di navigazione. Sono avvenuti anche sbarchi a Linosa, con serie difficoltà, perché noi, per raggiungere l'isola di Linosa, anche con i nostri mezzi veloci, impieghiamo quarantacinque minuti e la chiamata di emergenza arriva quando i linosani vedono la barca, molto vicina alle coste.

Le coste di Linosa sono pericolosissime, in quanto ha una scogliera con scogli affioranti nelle immediate vicinanze. L'immediatezza dell'intervento è tutto, proprio per accompagnare, più che altro, i migranti.

È successo ultimamente, credo l'anno scorso, un singolo caso di una barca arrivata con 250 siriani in prossimità dell'isola di Linosa. Sono stati prima trasbordati e poi accompagnati, in quel caso, a Lampedusa.

Ci sono stati, invece, casi di sbarchi autonomi: arrivano, approdano e si trovano sull'isola.

MARIA CHIARA GADDA. Anche successivamente a *Mare Nostrum* e *Triton*, oppure la presenza più organizzata e consistente ha di fatto limitato questi arrivi direttamente sull'isola?

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Su Linosa gli sbarchi si sono concentrati solo durante la primavera araba. Ci sono stati solamente due casi, uno con *Mare Nostrum* e l'altro senza *Mare Nostrum*. Tengo a dire che non sono collegati, perché sono barconi che o vengono lasciati alla mercé del mare in altre posizioni, non in partenza dalla Libia, oppure sono proprio rotte che, magari per un errore di navigazione, non seguono i flussi principali. Sono degli errori, peraltro molto limitati.

Linosa ha una capacità di accoglienza, ovviamente, inesistente. Sono già 400 gli abitanti. Anche uno sbarco di 200 persone significa raggiungere la metà della popolazione. Tuttavia, vista la sporadicità degli sbarchi, si è riusciti a gestire la situazione. Le nostre motovedette nell'immediatezza hanno poi trasferito i migranti a Lampedusa senza problemi.

PRESIDENTE. Ho visto che c'è una collaborazione molto fattiva. Sembra quasi che siate un unico corpo, quando siete in banchina. Vi faccio i complimenti, più che una domanda, perché mi pare che si sviluppi in maniera molto fluida anche il rapporto con il presidio medico.

GIUSEPPE CANNARILE, *Comandante della Guardia costiera*. Sì. Se mi permette, onorevole, alla base c'è non solo quello che ho organizzato io, ma soprattutto il lavoro dei miei predecessori che hanno visto la primavera araba e gli sbarchi dalla Tunisia degli anni Novanta. Veramente con poche risorse si riusciva ad affrontarli. Erano sbarchi che magari non balzavano agli onori della cronaca, ma che ci sono sempre stati.

Noi riusciamo, grazie a tanti colleghi della compagine sia militare, sia civile, soprattutto quella sanitaria, ad avere, anche grazie all'esperienza, un buon dialogo. Per fare molte cose che magari in altri sorgitori hanno un'esperienza diversa, solamente degli ultimi anni, a noi basta il coordinamento con gli sguardi o qualcosa che per noi è una *routine*. Questo ci permette di ridurre i tempi e di far svolgere le operazioni con molta fluidità.

Non da ultimo, per esempio, penso al servizio di ordine pubblico. Magari in porti più grandi, con peculiarità diverse...

Per esempio, perdonatemi se ritorno sulla necessità di avere delle infrastrutture adeguate. Il Favalaro, per la sua natura, ci permette di limitare il periodo dello sbarco in uno spazio confinato. Non che ci sia qualcosa di brutto da vedere, per carità, ma non impatta. Sostanzialmente, il turista a Lampedusa si accorge dello sbarco quando ritorna dalla giornata di mare e accende i TG, perché il fatto stesso di accogliere i migranti in quel luogo, con *screening* sanitario, pullman e centro d'accoglienza a meno di un chilometro, riesce a non impattare nella maniera più assoluta sul turismo.

Così è stato anche nei periodi più critici. L'unica parentesi è stata il 2011, ma è stata da febbraio a maggio del 2011, in un periodo in cui non c'erano turisti, perché c'era una situazione particolare, ben nota.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre domande, considero conclusa l'audizione. Vi ringrazio molto innanzitutto per il lavoro che fate e, ovviamente, anche per il tempo che ci avete dedicato.

Dichiaro conclusa l'audizione.