

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente ALBERTI CASELLATI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,33*).

Si dia lettura del processo verbale.

PUGLIA, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Informativa del Presidente del Consiglio dei ministri sulla vicenda della nave Diciotti e conseguente discussione (*ore 9,38*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Informativa del Presidente del Consiglio dei ministri sulla vicenda della nave Diciotti».

Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio dei ministri, professor Conte.

CONTE, *presidente del Consiglio dei ministri.* Signor Presidente, gentili senatrici e senatori, vi ringrazio per avermi offerto la possibilità di illustrare dinanzi a quest'Assemblea la ricostruzione dei fatti in merito alla vicenda sulla nave Diciotti e vi anticipo da subito che ascolterò con attenzione gli interventi che i Gruppi parlamentari svolgeranno dopo la mia esposizione.

Il 14 agosto 2018, alle ore 11,13, un velivolo di EUNAVFOR Med dell'operazione Sophia informava la competente autorità per il coordinamento delle operazioni di soccorso *search and rescue* (SAR) libica e l'*Italian maritime rescue coordination center* (IMRCC) presso la Guardia costiera italiana della presenza di un barcone con circa 120 persone in navigazione con rotta Nord, a circa 40 miglia dalle coste libiche, all'interno dell'area SAR libica.

Le autorità di Tripoli assumevano il coordinamento del caso, disponendo l'uscita di una propria motovedetta, che successivamente rientrava in porto a causa di un problema tecnico. Il barcone in questione continuava la navigazione in direzione nord e nella mattina del 15 agosto, esattamente alle

ore 8,53, l'autorità maltese, precedentemente compulsata da quella libica con apposito messaggio, assumeva la responsabilità del caso a seguito della localizzazione, effettuata da proprie unità aeree navali, in acque SAR maltesi, in una posizione distante circa 50 miglia a sud di Malta e circa 100 miglia da Lampedusa.

Durante la stessa mattinata del 15 agosto, alle ore 10,06, un aereo, sempre di EUNAVFOR Med, operazione Sophia, avvistava il barcone e nelle sue vicinanze due unità militari con numeri identificativi maltesi P52 e P61, nonché un battello ausiliario di una delle navi maltesi affiancato al barcone. La posizione da ultimo rilevata evidenziava un deciso cambiamento di rotta rispetto a quella precedentemente tenuta dal barcone verso l'isola di Lampedusa. In questo frangente, le navi militari maltesi procedevano a rifornire i migranti di viveri, acqua e giubbotti di salvataggio, come comunicato dalle autorità SAR di Malta. Alle ore 19,20 del 15 agosto anche un velivolo della Guardia costiera italiana avvistava il barcone con i migranti nell'area di responsabilità maltese che dirigeva verso Lampedusa, a circa 5 miglia dal predetto barcone. Il velivolo avvistava il pattugliatore maltese P52, che procedeva con le stesse rotta e velocità dell'imbarcazione dei migranti. Veniva altresì rilevato a una distanza di 5 miglia, ma in direzione nord rispetto al barcone, anche il secondo pattugliatore maltese P61, che risultava essere fermo.

Accertato che le imbarcazioni maltesi sostanzialmente indicavano la rotta ai migranti scortandoli lungo la stessa, si concretizzava la possibilità che, in mancanza di un intervento di soccorso maltese, il barcone potesse raggiungere l'area di competenza SAR italiana alle primissime ore del giorno 16. Da un'analisi della situazione meteorologica e dall'esperienza maturata negli anni circa le possibilità di protrarre la navigazione con quella tipologia di imbarcazione (vale a dire stato di vetustà del mezzo, livello di galleggiabilità a bordo libero e numero di persone a bordo), constatata l'inerzia delle autorità SAR maltesi, il nostro Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto valutava come probabile la necessità di un intervento di soccorso per trasferire su altra unità tutti gli occupanti o, quanto meno, una parte di essi, per alleggerire il barcone una volta che fosse entrato nell'area di responsabilità nazionale.

Per predisporre a tale eventualità, dalle ore 20,24 del 15 agosto il Comando attuava le seguenti misure.

Primo. Allertava in via preventiva le altre autorità italiane di riferimento, comunicando le proprie intenzioni e richiedendo altresì, come da prassi, al Dicastero dell'interno, qualora si fosse verificato l'ingresso in area di responsabilità SAR italiana, l'assegnazione del porto di sbarco dei naufraghi (nel gergo "*place of safety*"), secondo le procedure consolidate e concordate dal 2015 con il Ministero dell'interno, in aderenza anche all'articolo 10-ter del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286.

Secondo. Sempre il Comando disponeva l'uscita in mare di due motovedette da Lampedusa (CP305 e CP324), finanziate dall'agenzia Frontex, perché partecipanti all'operazione Themis (nota missione sulla vigilanza delle frontiere europee), con l'ordine di rimanere all'interno dell'area SAR ita-

liana, al fine di assicurare il necessario intervento solo allorché il barcone avesse raggiunto la zona di competenza.

Terzo: stante l'elevato numero dei migranti - in quel momento il numero esatto era ignoto - e la capacità di trasporto delle due motovedette GC classe 300 (massimo 110 persone ciascuna), disponeva l'avvicinamento in zona di nave Diciotti, al momento impegnata in una campagna di controllo attività di pesca a circa 20 miglia nautiche a nord-est di Lampedusa.

Alle ore 00,40 il Comando generale delle Capitanerie adottava un ordine di operazioni diretto alle unità navali della Guardia costiera impegnate, che prevedeva, *in primis*, di assistere il barcone facendolo proseguire nella navigazione verso Lampedusa ovvero, in caso di criticità, l'adozione tempestiva di azioni tese ad evitare pericoli per i naufraghi, a tutela e a salvaguardia delle vite umane in mare.

Già alle ore 2,49 veniva informato il Rescue Coordination Centre di Malta che il barcone si era fermato, chiedendo di adottare ogni azione finalizzata a prestare soccorso agli occupanti, dato che lo stesso si trovava all'interno dell'area di responsabilità maltese.

Alle ore 3,20 del 16 agosto, giunti a meno di quattro miglia dal limite dell'area di competenza SAR italiana, ancorché in piena zona contigua italiana, i migranti contattavano via telefono il Comando generale delle Capitanerie di porto riferendo che la situazione a bordo si era aggravata a causa del fatto che il barcone si era fermato e cominciava ad imbarcare acqua.

Posto che le comunicazioni pervenute erano idonee a configurare un concreto e imminente pericolo di vita per i migranti, rafforzate dalla previsione del peggioramento delle condizioni meteo marine in zona - attenzione, c'era mare forza 4, con onde di circa 2 metri, confermato dalle unità di Guardia Costiera in area - il Comando generale delle Capitanerie disponeva l'intervento immediato, alle ore 3,21, dei mezzi della Guardia costiera italiana.

L'operazione di soccorso avveniva a circa 18 miglia da Lampedusa, a 70 miglia da Malta e a 97 dal porto de La Valletta. Di ciò veniva data comunicazione all'autorità maltese, che però rispondeva solo una volta intraprese le operazioni di soccorso, dichiarando oltretutto la volontà di non interferire. Tutto ciò nonostante Malta - sottolineo - fosse stata messa a conoscenza, per iscritto, che il barcone era in procinto di affondare con i propri occupanti.

Con lo stesso messaggio si chiedeva il contestuale porto di sbarco dei migranti a Malta. Le unità maltesi, già precedentemente individuate in navigazione nei pressi del barcone, si erano nel frattempo allontanate una volta giunte in prossimità dell'area di responsabilità SAR italiana. Al momento del soccorso le unità più vicine e utilmente impiegabili risultavano, pertanto, le sole motovedette della Guardia costiera italiana.

Concluse le operazioni, al fine di verificare l'eventuale presenza di altre persone a bordo, l'equipaggio della motovedetta CP-324 effettuava una ricognizione del barcone, constatando un elevato livello di acqua nel locale motore. Attesa la pericolosità e le critiche condizioni di stabilità del mezzo, i militari lasciavano immediatamente l'imbarcazione, dopo aver accertato che non vi erano altre persone a bordo. A causa dell'elevato numero di per-

sone soccorse, che a fine operazione risulteranno essere 190, per il peggioramento delle condizioni meteorologiche e l'impossibilità di utilizzare l'*hotspot* di Lampedusa, i naufraghi venivano suddivisi tra le due motovedette intervenute e successivamente trasferiti sulla nave Diciotti, nel frattempo avvicinatasi in zona, sulla quale erano imbarcati un *team* sanitario e mediatori culturali in grado di fornire assistenza.

Nelle ore seguenti, sulla base del *triage* sanitario effettuato a bordo dal personale medico imbarcato, veniva effettuata l'evacuazione medica a favore di 13 migranti su Lampedusa: sette infermi e sei accompagnatori. Alle prime luci del giorno 16, il Comando generale delle Capitanerie disponeva un sorvolo di un velivolo della Guardia costiera, già impegnato in attività di sorveglianza marittima, per una ricognizione della zona, rilevando l'assenza del barcone, ma riscontrando chiare tracce di un affondamento, quali iridescenze da idrocarburi, diversi giubbotti di salvataggio sparsi in acqua ed elementi strutturali di un'imbarcazione riconducibile al barcone in parola. Questi ultimi elementi ci inducono a concludere che, senza l'intervento concreto e diretto della nostra Guardia costiera, molte di queste persone sarebbero senz'altro morte.

Nel frattempo, la nave Diciotti con i rimanenti 177 migranti a bordo, nelle more dell'individuazione del *place of safety*, rimaneva nelle vicinanze di Lampedusa sino al 19 agosto. In attesa della definizione con le autorità maltesi delle operazioni di sbarco, che ad avviso delle autorità italiane permaneva in capo alla responsabilità di quel Paese, la nave Diciotti effettuava nella tarda sera del 20 agosto scalo tecnico nel porto di Catania, su indicazione dei vertici del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, in attesa dell'eventuale indicazione del *place of safety* da parte anche del Ministero dell'interno. Il giorno 22 agosto, non appena avuto cognizione della loro presenza a bordo, con l'unità in porto a Catania, il Dicastero dell'interno autorizzava un primo sbarco dei 27 minori non accompagnati nei centri di accoglienza dedicati della provincia di Catania, anche in conseguenza delle interlocuzioni con il procuratore della Repubblica dei minorenni di Catania.

Sin dai giorni successivi all'arrivo nel porto di Catania, esperiti inutilmente i tentativi di intesa con le autorità maltesi, che confermavano la loro posizione di non voler interferire e di non assumersi alcuna responsabilità (*Commenti del senatore Faraone*), il Governo italiano avviava interlocuzioni con le istituzioni europee, al fine di condividere un piano di ripartizione dei migranti, analogamente a quanto già avvenuto in occasione dello sbarco verificatosi nel porto di Pozzallo, nello scorso mese di luglio. Il 24 agosto veniva convocata a Bruxelles una riunione, alla quale ovviamente partecipavano anche i delegati del Governo italiano, proprio al fine di verificare la praticabilità di un piano di ripartizione dei migranti, che ovviamente era stato anche proposto e suggerito dall'Italia. Esaurito negativamente il tentativo di risolvere la questione a livello europeo, il 25 agosto, ovvero il giorno dopo la riunione a Bruxelles, è stato comunque autorizzato lo sbarco dei migranti nel porto di Catania. L'operazione è stata conclusa senza alcuna criticità nella notte tra il 25 e il 26, con il loro trasferimento presso l'*hotspot* di Messina. Tutti i migranti, al momento dello sbarco, hanno manifestato l'intenzione di richiedere la protezione internazionale.

A questo punto, terminato il dettagliato resoconto, formulo qualche osservazione e considerazione insieme.

Le operazioni sopra descritte hanno inteso sempre privilegiare la salvaguardia delle vite umane e della dignità delle persone...

FARAONE (PD). Ma cosa? (*Commenti dal Gruppo M5S*).

CONTE, *presidente del Consiglio dei ministri*. ...coniugando tale intendimento con l'altrettanto necessario rispetto degli obblighi derivanti dalla vigente normativa internazionale e convenzionale sul salvataggio in mare e sul diritto d'asilo dei migranti.

Le autorità maltesi, pur avendo assunto formalmente sin dall'inizio la responsabilità del coordinamento dell'intervento, con il trascorrere delle ore hanno dimostrato - e attestato concretamente - l'intendimento di non procedere alle operazioni di soccorso, limitandosi a indicare ai migranti, anche scortandoli, la rotta nella direzione dell'area SAR di competenza italiana.

Si è continuato a chiedere a Malta, senza ottenere alcuna risposta, di indicare il porto di sbarco. Infatti, nonostante la situazione di grave pericolo per le persone - evidenziata dallo stato di precarietà del barcone, inabissatosi poi nelle ore successive - avesse reso necessario l'intervento delle unità navali italiane, era evidente che permaneva la competenza maltese nella definizione delle operazioni. Questo in accordo con la normativa internazionale. Va comunque precisato che, nei giorni in cui la nave Diciotti è stata ormeggiata nel porto etneo, è stata costantemente assicurata ogni necessaria assistenza ai migranti. Non è stata, invece, una bella pagina per l'Europa, che ha perso l'occasione per dare concretezza e attuazione immediata a quei principi di solidarietà e responsabilità che pure vengono costantemente e diffusamente evocati, a destra e a manca, come valori fondativi dell'intero ordinamento eurounitario.

Il Governo italiano ha ribadito, fin dall'avvio del caso Diciotti, la propria convinzione che esso dovesse necessariamente essere affrontato in linea con i principi di solidarietà e di condivisione tra i Paesi dell'Unione europea in materia di gestione dei flussi migratori.

Si è tentato dapprima, come ho già detto, di chiamare alla responsabilità le autorità maltesi, e si è comunque lavorato assiduamente affinché si realizzasse una ripartizione delle persone soccorse in mare; ripartizione che, peraltro, non era affatto utopistica, dal momento che era avvenuta nei casi di emergenze anche in settimane precedenti. Ricordo la nave Lifeline, con a bordo 234 persone, sbarcate a La Valletta nel giugno scorso. Ricordo la nave Open Arms, con a bordo 60 persone, sbarcate a Barcellona nel luglio scorso. Ricordo anche da noi il barcone con a bordo 450 persone, sbarcate a Pozzallo nel luglio scorso. Ancora, un'altra volta, la Open Arms, con a bordo 87 persone, sbarcate ad Algeciras ad agosto. Infine, l'Aquarius, con 141 persone a bordo, sbarcate a La Valletta ad agosto.

Già prima, quindi, che si verificasse il caso Diciotti, e ancora successivamente ad esso, il Governo italiano si è fatto promotore di una insistita e determinata iniziativa, volta a sollecitare le istituzioni europee affinché

vengano tempestivamente attuate le conclusioni adottate, all'unanimità, all'esito del Consiglio europeo dello scorso fine giugno.

Il Governo italiano sta ribadendo agli altri Stati membri dell'Unione europea e alle istituzioni europee la ferma convinzione che sia improcrastinabile l'avvio della definizione di un meccanismo stabile e sostenibile per la gestione complessiva delle fasi di sbarco, redistribuzione e rimpatrio.

Stiamo registrando segnali di avvicinamento nel segno di una comune, speriamo sempre maggiore, consapevolezza degli Stati membri che se non si lavorasse ad un simile meccanismo non solo non si darebbe coerente attuazione alle decisioni prese dall'ultimo Consiglio europeo, ma si verrebbe meno all'impegno, alla solidarietà e all'equa ripartizione di responsabilità che sono specificamente previsti dagli articoli del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

La nostra politica sull'immigrazione non risponde a logiche emergenziali o a contingenze transeunti. Abbiamo fatto di più: abbiamo proposto un'articolata e complessa strategia che mira ad offrire una regolamentazione e una gestione dei flussi migratori in via strutturale, consegnata ad un documento che abbiamo proposto alle istituzioni europee sin dai primi incontri sul tema, articolato in sei premesse e dieci obiettivi. Tale proposta è quindi documentata anche nelle nostre posizioni ufficiali che abbiamo successivamente sostenuto in occasione dei vari consessi europei. È una politica che muove, fin dalle prime affermazioni, dal riconoscimento della tutela dei diritti fondamentali di tutti coloro che hanno diritto all'asilo e alla protezione umanitaria e mira ad adottare iniziative di tutela di questi migranti sin dai Paesi di origine e anche nei Paesi di transito. Quello che è cambiato, rispetto al passato, è che l'Italia non è più disponibile ad accogliere indiscriminatamente i migranti, contribuendo, anche solo involontariamente, a incrementare ed incitare il traffico di esseri umani e supplendo alla responsabilità che spetta all'Unione europea, ottundendo il vincolo di solidarietà che grava su ciascuno Stato membro.

Grazie per la vostra preziosa attenzione. *(Vivi applausi dai Gruppi M5S, FI-BP, L-SP-PSd'Az e FdI, e del senatore Giro).*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sull'informativa del Presidente del Consiglio dei ministri.

È iscritta a parlare la senatrice Bonino. Ne ha facoltà.

BONINO *(Misto-PEcEB)*. Signor Presidente del Consiglio, signori Ministri, colleghe e colleghi, voi conoscete la mia opinione sulla gestione complessiva della questione migranti, quindi non mi ripeterò.

Condivido una sua osservazione, Presidente, con una precisazione: credo che questa, come altre, non sia stata una pagina gloriosa, né per il nostro Paese, né per gli Stati membri dell'Unione europea. Questo è il fallimento dell'Europa sovranista, dell'Europa degli Stati che sempre, però, viene confusa con l'Europa comunitaria (è bene che ci chiariamo anche nel vocabolario) e io credo che andare avanti sulla rivendicazione delle sovranità nazionali, salvo quando ci fa comodo, non sia una buona politica.