

“L'accoglienza? Per noi comincia nel mare”

Parla l'Ammiraglio Vincenzo Melone, Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Si deve a loro il coordinamento delle attività per salvare gli immigrati alla deriva nel Mediterraneo. Il “contrasto”? Lo vieta la legge del mare

Intervista a cura di Giuseppe Sangiorgi e Claudia Svampa

Ammiraglio Melone, qui nella sede operativa del Comando delle Capitanerie di porto a Roma, siamo nel cuore del sistema italiano di soccorso in mare. La prima accoglienza degli immigrati inizia spesso, in modo drammatico, attraverso di voi. Con quale tipo di organizzazione svolgete questo compito?

Partiamo dal fatto che, in base alle convenzioni internazionali, ogni Paese ha un'area di responsabilità ai fini del soccorso, e conseguentemente ci si deve attrezzare con personale specializzato e strumenti idonei. L'Italia garantisce tutto ciò su 500mila km quadrati di mare, che diventano un milione e centomila, quindi circa metà Mediterraneo, per i noti eventi legati all'immigrazione di provenienza dalla Libia.

L'organizzazione SAR (Search and Rescue - Ricerca e Salvataggio) italiana è strutturata a partire da un presidio nazionale, la Centrale operativa di Roma, che coordina una organizzazione piramidale fino a coinvolgere in questa maglia di soccorso gli uffici più piccoli, i Locamar e i Delemar. Il principio fondamentale è la rapidità dell'intervento, quindi più si riesce a delocalizzare l'intervento e più questo è efficace, soprattutto nei confronti di bagnanti, diportisti, surfisti: tutti quegli interventi che chiamiamo di prossimità, dove occorre l'immediata percezione dell'emergenza e la disponibilità del mezzo da impiegare.

Quando si tratta di eventi di grossi numeri, come una nave mercantile che può avere problemi legati alla sicurezza della

L'Italia ha un'area di responsabilità ai fini del soccorso in mare di 500mila km quadrati, di fatto raddoppiati dagli eventi

navigazione, allora il coordinamento delle operazioni viene fatto direttamente dalla Centrale operativa di Roma, così come è sempre questa centrale nazionale a coordinare tutte le operazioni di salvataggio nel Mediterraneo centrale nei confronti dei migranti.

Con riferimento ai salvataggi in mare, un documento della Commissione Difesa del Senato ha posto la necessità di un rafforzamento ulteriore dei compiti di coordinamento delle Capitanerie di porto...

Sostanzialmente si fa riferimento al modello della Guardia costiera e a come interveniamo con i pattugliatori nelle acque del Mediterraneo centrale. Perché a bordo di questi pattugliatori, di fatto, si fa l'operazione di soccorso, si fa uno screening medico sanitario, si fa attività di polizia giudiziaria che inizia nel momento in cui le persone vengono soccorse. Quindi è un ciclo a 360 gradi, relativo a tutto l'evento che interessa i flussi migratori. L'inizio dell'accoglienza avviene nel mare.

Qual è il rapporto tra l'attività della Guardia costiera italiana e l'Agenzia della Guardia costiera europea istituita a settembre del 2016?

La Guardia costiera europea nasce nel 2016 ma di fatto è un ampliamento dell'agenzia europea Frontex istituita nel 2004, finalizzata al controllo delle frontiere esterne dell'Europa. Noi siamo nel sistema come Italia e come membro dell'UE siamo all'interno dell'agenzia Frontex cui diamo il nostro contributo, mettendo a disposizione unità navali e aeree quando ci viene richiesto. Abbiamo fatto operazioni in Grecia su richiesta di Frontex, dopo che la Grecia ha chiesto aiuto in termini di mezzi per i problemi di flussi di immigrazione piuttosto sostenuti dalla Turchia. Abbiamo fatto operazioni con i nostri pattugliatori in Senegal quando a suo tempo la Spagna chiese aiuto sempre a Frontex per i flussi migratori che partivano dal Senegal verso le coste spagnole. Il concetto dell'Agenzia europea per la protezione delle frontiere, ora anche Guardia costiera, è quello di dare un contributo ai Paesi che ne hanno bisogno. Viene applicato cioè il principio di sussidiarietà, che è fondamentale: sussidiarietà e solidarietà.

Il coordinamento di tutte le operazioni di salvataggio di migranti nel Mediterraneo centrale viene sempre gestito dalla Centrale operativa di Roma

Si discute molto del rapporto tra le Capitanerie di porto, la Guardia costiera e le Capitanerie è il braccio operativo, e le navi delle Ong. Che cosa si può fare di più e di meglio per

definire il ruolo di queste imbarcazioni? Si parla di white list, di nuove forme di raccordo...

Facciamo un passo indietro: le Ong, le organizzazioni non governative, sono presenti nello scenario libico con una prima unità già nel 2014. Poi nel 2015-2016 aumentano di numero sino a diventare 12 unità, di cui alcune prima operative in Grecia. Nel momento in cui è venuto meno il flusso di migranti attraverso la rotta greca, quelle unità si sono spostate nel Mediterraneo centrale. Tra queste navi Ong ci sono due unità di bandiera italiana: una che appartiene a Medici senza Frontiere e l'altra di Save the Children. Queste due unità sono state certificate come idonee a svolgere il soccorso dal Corpo delle Capitanerie di porto, le altre non mi risulta siano in queste condizioni.

Nel momento in cui ce n'è bisogno, qualsiasi unità abbiamo in prossimità deve intervenire a prestare soccorso, quindi anche un mercantile che passa o una barca a vela, un peschereccio, anche se queste ultime non sono certamente certificate per il SAR. Però un conto è un intervento una tantum e un conto è un intervento sistematico come quello che si sta concre-



Le Ong oggi sono risorse SAR e in quanto strumento sistematico devono essere certificate dal proprio Stato di bandiera

tizzando con le organizzazioni non governative. Di fatto queste unità oggi sono una delle risorse SAR e in quanto tali devono essere idonee perché sono uno strumento sistematico per prestare soccorso, dunque devono essere certificate dal proprio Stato di bandiera e noi ci siamo attivati in questo senso.

Ci si riuscirà?

Abbiamo già fatto una riunione nel 2016, su nostra iniziativa, presso il Comando generale, dove abbiamo convocato tutte le Ong per una giornata di approfondimento. Non eravamo tenuti a farlo, però siccome poi noi veniamo chiamati a prestare soccorso, abbiamo sentito il bisogno di mettere a sistema tutto quello che può essere utile, senza poter imporre nulla, visto che non si tratta di navi che battono la bandiera nazionale, ma cercando di trovare una norma di linguaggio e una norma comportamentale che possa migliorare la capacità di questo strumento nel salvare le vite umane: perché la cosa alla quale bisogna guardare è cercare di non perdere nemmeno una vita in mare.

Lasciando agire le Ong così sotto costa, in Libia, non c'è il rischio di inficiare il lavoro che operazioni europee come EunavFor Med stanno conducendo nel Mediterraneo, dove la missione è il contrasto al traffico dei migranti, la distruzione delle imbarcazioni, l'identificazione e la cattura degli scafisti, operazioni che non possono essere condotte all'interno delle acque territoriali libiche, ovvero dove operano le Ong?

Non c'è sovrapposizione e non si creano momenti di frizione. Il contrasto è nei confronti di chi organizza questi traffici ed è a terra. L'azione di contrasto al traffico può essere identificare colui che porta la barca, ma non è detto che sia uno che appartiene all'organizzazione. Può essere, e ultimamente si sta verificando, una delle persone che fuggono, alla quale magari viene offerto il passaggio gratis. Il contrasto ai fini del respingimento in mare non esiste, noi non possiamo fare contrasto all'immigrazione respingendo: è impensabile respingere un'imbarcazione fatiscente e sovraccarica, significa mandarli a morte certa. Il contrasto a mare non esiste, se non nel senso di individuare lo scafista.

Quindi è stato enfatizzato a uso mediatico il concetto che le Ong negli ultimi mesi si sono spinte sotto costa recuperando

i migranti a poche miglia dai luoghi di partenza, come indica il video virale in rete di un giovane blogger, ospitato in numerosi programmi tv?

È raro che si soccorrano imbarcazioni all'interno delle dodici miglia: si è verificato, ma è raro. Se dovessimo valutarlo in numeri, su mille operazioni di soccorso se ne saranno verificate forse una decina, tanto per dare la dimensione del fenomeno. Tutte le altre sono avvenute fuori dalle acque territoriali libiche, cioè oltre le dodici miglia come minimo. Le Ong sono fuori dalle acque territoriali, possono trovarsi ad intervenire all'interno, ma ciò rappresenta un caso, un'eccezione, non è una normalità del loro intervento. L'eccezione deriva dal fatto di prestare immediatamente soccorso perché altrimenti si perderebbero delle vite umane.

Il video virale cui si accennava è impreciso, perché ha sfruttato un termine non usato correttamente quando si parla di canale di Sicilia. Si è giocato su questo termine improprio, usato anche da un punto di vista giornalistico. Si usa dire canale di Sicilia, anche a noi può essere sfuggito qualche volta, ma è un modo di dire non corretto, è una localizzazione non corretta. Non solo il blogger, ma chiunque può andare in Internet e vedere dove si trovano le navi che sono in navigazione, perché hanno questo sistema di accesso, l'Ais, Sistema automatico di identificazione, che nasce come strumento anticollisione per evitare gli incidenti in mare e consente di vedere dove è posizionata la nave.

Ha riscontrato la notizia che alcune delle Ong tenderebbero a spegnere l'Ais in alcuni tratti di mare, al fine di evitare l'accertamento della loro esatta posizione?

C'è una forma di attenzione rispetto a tale aspetto, però fino ad oggi non abbiamo riscontrato di questo tipo di azione, anche perché qui il discorso diventerebbe ancora più complesso. L'Ais è un sistema che si basa su comunicazioni radio in Vhf alta frequenza. La caratteristica di questa comunicazione è che si propaga in linea retta e non segue la curvatura terrestre. Quindi se quella imbarcazione è a quattordici miglia dalla costa della Libia e ha acceso l'apparecchio io da Roma posso non vederlo, perché la distanza è tale che non riesco a vederlo. Serve un mio mezzo che sia lì e che faccia da ponte, solo in quel caso riuscirei a vederlo. Dalla sala della centrale operativa questo aspetto è chiaro: il Golfo della Sirte è una zona buia

L'Ais è un sistema automatico di identificazione che nasce come strumento anticollisione e consente di vedere dove è posizionata una nave

perché a terra la Libia non ha le antenne riceventi di questo sistema, mentre in tutti gli altri Paesi ci sono le antenne riceventi che consentono di vedere ciò che si muove in mare. Di conseguenza, in Libia, una Ong che ad esempio è a tredici miglia dalla costa possiamo non vederla, non perché l'Ais sia spento ma per mancanza di ricezione del segnale. Quindi dire che in alcuni casi è stato spento, al momento, è una affermazione impropria, non lo sappiamo ed è oggetto di indagine.

Lei ha citato la SAR, l'attività di ricerca e di soccorso in mare. L'area di competenza italiana è di 500mila kmq di mare ma se si somma a quella di competenza libica, perché la Libia per particolari motivi non presidia di fatto la sua area, si arriva a una superficie pari quasi alla metà del Mediterraneo...

Si, compresa anche una parte di Malta, dove Malta non garantisce.

Come riesce la Guardia costiera italiana a gestire i soccorsi in un'area del Mediterraneo così vasta?

Siamo attrezzati con gli strumenti necessari, ma certo dipende dalla entità dell'emergenza. Quanto ai mezzi, siamo stati in grado di coordinare anche 35 operazioni di soccorso nello stesso giorno, anche se per una tale simultaneità di interventi non potevamo contare soltanto sui nostri mezzi. In forza della Convenzione di Amburgo, noi chiamiamo tutte le unità che in quel momento navigano nella zona e che possono essere utilizzate al bisogno: le unità della Marina militare, di Mare sicuro, quelle delle Ong, i rimorchiatori delle piattaforme, i mercantili, i pescherecci, qualsiasi cosa che navighi e che riusciamo a vedere con i nostri strumenti. Di quelle navi sappiamo tutto, abbiamo il nome del comandante, abbiamo l'equipaggio, sappiamo cosa trasportano, dove stanno andando, che tipo di imbarcazione sono. Attraverso la banca dati della Centrale operativa abbiamo tutti questi elementi che ci consentono di coordinare l'operazione nel modo ottimale.

Siamo stati in grado di coordinare, quanto ai mezzi, anche 35 operazioni di soccorso nello stesso giorno, in funzione delle emergenze

Come impattano le operazioni di soccorso dei migranti con la mole di traffico navale che ogni giorno si snoda lungo il Mediterraneo?

L'impatto è nel senso che quella nave mercantile sta facendo operazioni commerciali e noi dobbiamo coinvolgerla per un

altro fine. È chiaro che la nave interviene, perché c'è la regola del mare che prevede l'obbligo di portare soccorso, ma è altrettanto chiaro che quella nave subisce un danno, perché viene distolta dalle sue attività commerciali per uno, due o anche tre giorni.

Oltre ai motivi umanitari, anche motivi di interesse economico dovrebbero spingere dunque per trovare soluzioni strutturali rispetto ai temi delle migrazioni attraverso il Mediterraneo?

Sì, anche se l'aspetto economico lo considero veramente molto residuale rispetto all'obiettivo principale di salvare vite umane.

C'è un'altra Guardia costiera che negli ultimi vent'anni abbia fatto, ogni giorno, la mole e il tipo di attività che quotidianamente state svolgendo voi?

Non esiste al mondo nessun'altra Guardia costiera che in fatto di interventi, e della loro intensità nel tempo e nello spazio, stia facendo quello che sta facendo la Guardia costiera italiana. Non esistono paragoni nel mondo.