volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

L’ammiraglio Alessandro: «Ai naufraghi va assegnato un porto vicino e sicuro»

Autore: Giansandro Merli

Il contrammiraglio Vittorio Alessandro ha dedicato 31 anni alla guardia costiera. Ha percorso tutto il *cursus honorum* di un ufficiale, corredato dal comando di diversi porti. Si è anche occupato di gestire le relazioni esterne del corpo, è stato in missione in Libano e ha concluso la carriera da presidente del parco nazionale delle Cinque Terre.

Mentre mille persone sono bloccate su tre navi ONG, la guardia costiera ne salva centinaia che sbarcano subito. Ci sono norme che differenziano l’indicazione del porto in base alla bandiera della nave?

No. La differenza è che le motovedette sono collegate a una regia istituzionale, mentre la nave straniera deve rientrare nel coordinamento dell’area SAR [*Search and rescue*, *ndr*] in cui opera. E quindi invocare di volta in volta un porto.

Le ONG dicono di chiedere sempre il coordinamento alle autorità, ma queste non lo danno. Di fronte a un’imbarcazione in pericolo dovrebbero attendere la risposta?

Non è una scelta. Il soccorso è un atto dovuto da parte di chiunque si trovi lì, per volontà o caso. Va fatto nel più breve tempo possibile per limitare i rischi. Nessuno ha mai messo in dubbio questa certezza. Il tema del coordinamento arriva dopo: ho salvato delle persone e mi rivolgo a qualcuno che coordini la mia attività, in particolare indicandomi dove andare. Purtroppo è invalsa la prassi di non rispondere alle ONG. Contravvenendo alle norme internazionali. Perché lo Stato deve rispondermi anche se non è responsabile dell’area SAR in cui ho agito. Quella risposta implica una responsabilità. Si crede di evitarla facendo finta di niente. Ma non è così: non è un’opinione, è disposto dalle leggi.

Durante l’operazione Mare Nostrum *le navi della marina italiana salvavano persone in SAR maltese. Erano coordinate da La Valletta?*

No, svolgevano un’azione di assoluta marca italiana che rispondeva a criteri diversi da quelli delle precedenti campagne di soccorso. La marina si è spinta molto più a sud, verso la Libia. Non solo per attuare uno straordinario programma di salvataggi ma anche per intercettare la malavita che organizza i trasferimenti di migranti.

Quindi il centro di coordinamento della guardia costiera (IMRCC) non le coordinava?

Le navi della marina rispondevano al ministero della Difesa e allo stato maggiore. Quell’esperienza è durata un anno. Quando è stata frettolosamente conclusa si è aperta la strada del soccorso tramite i mercantili, coordinati da IMRCC anche fuori dalla SAR italiana. Le ONG sono arrivate dopo. Oggi salvano meno persone di quanto facevano

allora le navi commerciali, che però si facevano pagare.

Quindi l'IMRCC può coordinare fuori dalla sua area di competenza?

Certo, quando altri Stati non rispondono deve farlo. Nelle aree marine non possono esserci buchi.

Il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi afferma che le ONG salvano il 16% dei migranti che sbarcano in Italia. Siccome accogliamo l'altro 84%, quelli devono andare altrove. C'è un nesso tra accoglienza e soccorso?

Assolutamente no. La SAR è una vicenda che si svolge in mare in un quadro di emergenza operativa. È come un interruttore: sì, salvo; no, non salvo. Non esiste via di mezzo. L'accoglienza, invece, è un percorso politico progettuale. Tutt'altra cosa. Se la Ocean Viking dovesse andare in Norvegia, come sostiene Salvini, dovrebbe navigare 23 giorni. Senza contare maltempo, rifornimenti di cibo, acqua e carburante. Impossibile con persone provate da un viaggio pericolosissimo e da precedenti periodi di prigionia.

Non dare il porto è un'omissione di soccorso?

È una sottovalutazione dei gravi rischi che queste persone corrono. L'omissione di soccorso è una fattispecie penale. Qui parliamo di responsabilità politiche ed etiche, dei valori che reggono la cultura marinara.

Giorgia Meloni ha definito quelle delle ONG "navi pirata". Tecnicamente è corretto?

Una nave pirata contravviene alle norme internazionali ed esercita violenza su imbarcazioni e persone che solcano il mare. Non è questo il caso. Qui parliamo di persone che soccorrono altre persone. Come in terremoti, pandemie, guerre.

La Ocean Viking ha chiesto a Spagna, Grecia e Francia di "facilitare l'assegnazione" del porto. Il diritto internazionale non prevede lo sbarco in quello più vicino?

Il soccorso è un'emergenza complessa che comincia quando prendo a bordo persone in pericolo e si conclude quando toccano terra. In un porto vicino e sicuro. Deve essere vicino perché solo così si può evitare ai naufraghi l'enorme fatica di una vicenda iniziata con il rischio di perdere la vita. Parliamo di donne, bambini, persone vulnerabili.

L'articolo è tratto da *il manifesto* del 4 novembre