

L'ammiraglio Gallinelli: «Ong, decreto contro il diritto internazionale»

- Giansandro Merli, 04.01.2023

Mediterraneo Da 40 anni in Guardia costiera, l'ufficiale critica il provvedimento Piantedosi: ha difetti di giurisdizione e presenta troppe ambiguità. «Partenze e affari dei trafficanti continueranno, non farà diminuire morti e dispersi», dice al manifesto.

«Nella norma c'è un miscuglio concettuale tra aspetti relativi al soccorso e di immigrazione». Sandro Gallinelli entra nella Guardia costiera nel 1983. In servizio attivo fino al 2019, segue da vicino il Sar (*search and rescue*/ricerca e soccorso) relazionato alle migrazioni. All'inizio dei Duemila, come comandante della Capitaneria di Gallipoli, gestisce i soccorsi alle navi provenienti dalla Turchia con profughi curdi e abbandonate alla deriva. Dal 2014 lavora nel terzo reparto, «operazioni», da cui dipende il centro nazionale per il coordinamento del soccorso marittimo (Imrcc). Cuore e testa dei salvataggi istituzionali. Cessato dal servizio e ora contrammiraglio in ausiliaria, continua a occuparsi del tema. Con *il manifesto* commenta il decreto Piantedosi.

L'ammiraglio Sandro Gallinelli

Sembra che l'Italia voglia normare quanto avviene su una nave straniera in acque internazionali. Ha giurisdizione?

Non mi risulta, le disposizioni che riguardano attività svolte da navi straniere in acque internazionali contrastano con il diritto internazionale. In base alla Convenzione Onu sul diritto del mare (Unclos del 1982) in alto mare ha giurisdizione solo lo Stato di bandiera.

Rovesciamo l'ottica. L'Italia dice: a queste condizioni ti garantisco l'ingresso nel mio territorio, altrimenti vai altrove.

Il decreto dice che le autorità italiane possono emanare un provvedimento di interdizione per motivi di sicurezza e ordine pubblico, a meno di alcune condizioni. Basta che una sola sia disattesa e le autorità sono legittimate a vietare l'ingresso della nave finalizzato allo sbarco.

Le navi Ong dovrebbero dirigersi nei porti assegnati «senza ritardo». Se c'è un Sos il comandante può trascurarlo?

Non mi risulta. La nave più vicina e in condizione di prestare soccorso ha il dovere di intervenire. A meno che il centro di coordinamento responsabile dica espressamente di non farlo perché ha risorse migliori. Il comandante, comunque, risponde all'ordinamento dello Stato di bandiera e mantiene una discrezionalità tecnico/nautica. Il problema di fondo è che il decreto non regola tutta l'attività Sar connessa ai flussi migratori. Impone obblighi solo alle navi Ong, ma non fa altrettanto con le autorità nazionali. C'è uno sbilanciamento che lascia margini di incertezza.

E se il pericolo è in Sar libica?

Se le autorità responsabili non rispondono il comandante ha l'obbligo, impostogli dal proprio ordinamento di bandiera ai sensi dell'art. 98 Unclos, di intervenire senza ritardo. Se

i libici dicono di non farlo formalmente sarebbe svincolato da responsabilità, ma in base alla sua discrezionalità e ad altri elementi deve decidere che fare. Qui può nascere un problema col decreto, se avesse poi necessità di sbarcare i naufraghi in Italia.

Il provvedimento garantisce sosta e transito nel mare territoriale solo ai fini di assicurare soccorso e assistenza. Possono esserci conseguenze nei rapporti con altri Stati?

La frase mi pare equivoca. Le navi commerciali, tutte quelle non militari, hanno diritto di transitare nelle acque di un altro paese ed entrare nei suoi porti per attività commerciali o di altra natura (ripararsi dal maltempo, rifornirsi di viveri o portare a terra i naufraghi), a condizione che sia garantito un trattamento reciproco e detto passaggio risulti inoffensivo, cioè non metta in pericolo interessi di rilievo dello Stato costiero. Non si capisce bene quale sia l'interesse che si vuole tutelare con questa disposizione, che comunque non dice che le navi devono uscire dalle acque nazionali dopo lo sbarco.

Ma se fosse interpretata così, magari per ritardare nuove missioni?

Sarebbe in contrasto con la convenzione internazionale sui porti marittimi del 1923. Il cui principio cardine è la reciprocità: lo Stato costiero non può imporre obblighi che lo Stato di bandiera non impone. Comunque queste sono suggestioni. Mi lascia perplesso trovino spazio. Le norme devono essere chiare e univoche. Altrimenti sorgono dubbi sulla validità della tecnica normativa, al di là dei suoi obiettivi.

Il decreto accompagna la nuova prassi di assegnare il porto dopo il primo soccorso e lontano. È una prassi corretta?

Assegnare il porto sicuro di sbarco (Pos) subito dopo un soccorso non è strano. Semmai è anomalo imporlo quando c'è un altro caso aperto, soprattutto a una nave straniera che è in acque internazionali e senza che il centro di soccorso abbia assunto la responsabilità della gestione dell'evento Sar. Rispetto alla distanza il diritto internazionale e le istruzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo), basate sulle Convenzioni Solas e Sar, dicono che il porto deve essere dato senza indebito ritardo e con la minima deviazione possibile per la nave soccorritrice. Anche se non è scritto da nessuna parte il «porto più vicino» si intende chiaramente che dovrebbe essere quello sicuro più vicino possibile.

Sempre?

Può essere necessario assegnare porti un po' più lontani, ma occorre motivare chiaramente la deviazione dall'indirizzo generale, perché il diritto italiano prevede che i provvedimenti discrezionali della Pubblica amministrazione debbano essere motivati e non arbitrari e dare perciò anche la possibilità di contestare la scelta. Anche successivamente allo sbarco: per esempio dimostrando che in situazioni analoghe le autorità si sono comportate in modo diverso.

A chi ha dedicato la vita a Guardia costiera e soccorsi in mare che effetto fa il decreto?

Il decreto si intitola «gestione dei flussi migratori» ma guarda a un aspetto marginale del fenomeno. L'unico obiettivo evidente è contenere i soccorsi operati dalle navi delle Ong. Questo non fermerà le partenze, continuate anche in questi giorni con le Ong in porto o lungo rotte in cui queste non sono presenti (come da Algeria, Cirenaica e Turchia). Non colpirà neanche gli affari dei trafficanti che, nonostante i miliardi investiti da Italia e Ue,

continuano a prosperare quantomeno dagli anni '90. Perché solo l'esistenza di credibili ed efficaci vie legali di migrazione può veramente limitare questo business. Dubito che il decreto possa incidere davvero sull'immigrazione irregolare e, purtroppo, sicuramente non limiterà morti e dispersi.

© 2023 il manifesto - copia esclusivamente per uso personale -