

«I soccorsi? Conta la percezione politica Gli interventi condivisi salvano vite»

intervista a Sandro Gallinelli, a cura di Nello Scavo

in “Avvenire” del 9 aprile 2023

Da Tripoli alla strage di Cutro. Dal traffico di esseri umani alla trattativa segreta tra Italia ed esponenti della criminalità libica. Fino all’invasione di campo della politica, che arriva a condizionare e compromettere le operazioni di soccorso in mare. E poi Malta e Grecia che si prendono gioco di Roma e dirottano i barconi dei migranti verso la Penisola. Le parole dell’ammiraglio Sandro Gallinelli confermano i peggiori sospetti. Tra omissioni di Stato e pressioni sui soccorritori di Stato. Fino al 2019 Gallinelli era al Terzo Reparto, da cui dipende la Centrale operativa Imrcc, il Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso marittimo. In questa lunga intervista (che nella versione estesa sarà disponibile da domani sul sito di Avvenire) ora che è in congedo fornisce una lunga serie di dettagli inediti. A cominciare dalla visita a Roma del supertrafficante libico “Bija” nel 2017.

Cominciamo dall’episodio più recente. Da uomo della Guardia costiera come recepisce le accuse ai guardacoste italiani per il tardivo intervento a Cutro?

Ovviamente fa molto male sentire queste accuse, sostanzialmente ingiuste, perché il Corpo delle capitanerie di porto Guardia costiera italiana, negli ultimi 30 anni ha soccorso oltre 1 milione di migranti in pericolo in mare ed è l’unica organizzazione di soccorso che, almeno fino all’istituzione dell’area Sar (ricerca e soccorso, *ndr*) libica, ha sistematicamente operato ben oltre la propria area di responsabilità Sar, sopperendo all’inerzia delle autorità Sar di altri Stati responsabili in via primaria. Occorre inoltre considerare che l’attività di soccorso è un’attività spesso complessa e che nel particolare contesto dei flussi migratori si inseriscono ulteriori elementi di complessità.

Cosa non funziona? Quali sono i principali nodi a proposito degli interventi in mare e la cooperazione con altre agenzie, come Frontex?

Semberebbe che l’impianto normativo sia sufficientemente chiaro ed idoneo ad evitare sovrapposizioni e contrastanti interpretazioni, fermo restando gli inevitabili margini di soggettività. Tuttavia, occorre evidenziare anche che la percezione politica del fenomeno ha indubbiamente il suo peso, quantomeno nelle direttive operative di coordinamento o per i possibili condizionamenti psicologici. Del resto, sebbene a mio parere dovrebbe essere evidente che le soluzioni non debbano essere ricercate in mare bensì a terra, sia nelle politiche europee che in quelle nazionali, l’attività Sar, inizialmente ritenuta estranea alla questione, è stata strettamente legata al tema del controllo delle frontiere marittime, ma in maniera sostanzialmente subordinata, nonostante tutte le norme internazionali e nazionali ne affermino indiscutibilmente l’indipendenza e l’assoluta priorità. Anche nei piani di azione elaborati dalla Commissione europea la maggior parte delle risorse risultano indirizzate a fornire mezzi e supporto tecnologico per il controllo delle frontiere, piuttosto che ad azioni dirette a contrastare le cause primarie dei vari fenomeni migratori e ad obiettivi di carattere umanitario.

La classificazione degli eventi in mare, a seconda della gravità, può innescare errori operativi?

Quando l’evento Sar non sia chiaramente classificabile nella fase di “*distress*” (pericolo grave ed imminente, ancorché solo potenziale), bensì in una delle altre due fasi teoriche (allarme o incertezza), l’attività di polizia non sarebbe necessariamente incompatibile con la priorità della salvaguardia della vita umana in mare. Si tratta infatti di fasi in cui occorre innanzitutto localizzare il mezzo e verificare l’esistenza e la natura del pericolo (fase di incertezza); oppure che l’evento dannoso può essere prevenuto o risolto limitandosi a prestare la necessaria assistenza per consentire

una ripresa della navigazione in sicurezza (fase di allarme). Tutte le attività, quindi, possono essere condotte anche in parallelo, in linea di massima, attraverso un opportuno coordinamento tra le autorità Sar e quelle di polizia.

Nel maggio 2017 una delegazione libica venne in Italia per una serie di incontri e fu ricevuta anche da voi. Nel 2019, quando “Avvenire” rivelò la trattativa segreta e mai del tutto chiarita con Tripoli, lei fu l’unico a spiegare che non competeva alla Guardia costiera esaminare preventivamente il profilo dei delegati libici. Tra di essi vi era anche “Bija”, già noto alle cronache con l’accusa per traffico di esseri umani, petrolio, armi, e poco dopo sanzionato dall’Onu. Come andarono le cose?

Che io ricordi quell’iniziativa era stata coordinata tra l’Oim (l’Organizzazione Internazionale per le Migrazioni dell’Onu) e il Ministero dell’interno italiano, nell’ambito del progetto “Sea Demm” (Gestione della migrazione via mare e via deserto da parte delle autorità libiche, *ndr*). Oltre al ministero dell’interno fu interessato anche il Comando generale delle Capitanerie di porto -Guardia costiera al quale, però, fu solo chiesto di ricevere una delegazione libica per illustrare l’attività del Corpo, con particolare riferimento alle operazioni Sar connesse ai flussi migratori.

Come vennero ammessi i rappresentanti libici? Sapevate chi erano quelle persone?

L’accredito dei componenti di tali delegazioni non rientrava nelle competenze e nelle responsabilità del Corpo, senza considerare poi che i membri della delegazione libica avevano certamente avuto bisogno di appositi visti di ingresso, come disse poi anche il prefetto Morcone (all’epoca capo di gabinetto del ministro dell’Interno, Marco Minniti, *ndr*). Se non ricordo male la visita avrebbe dovuto essere effettuata nell’aprile del 2017, ma l’Oim ci informò che doveva essere posticipata a causa di alcuni problemi, mi pare proprio connessi al rilascio dei visti da parte delle competenti autorità italiane.

Cosa accadde dopo?

Alla Guardia costiera italiana era stato chiesto solo di ricevere una delle tante delegazioni straniere in quel periodo interessate a conoscere l’attività svolta dal Corpo e l’esperienza da esso maturata in tanti anni. Ricordo comunque che io ed un altro collega fummo incaricati di ricevere la delegazione solo con un breve preavviso, appena sufficiente per aggiornare una delle precedenti presentazioni in inglese sulle attività del Corpo e su come venivano gestite le operazioni Sar connesse al fenomeno migratorio. Al momento non ero a conoscenza che uno dei componenti della delegazione fosse stato segnalato da alcuni organi di stampa come responsabile di fatti criminosi commessi ai danni di migranti, a Zawiyah, come invece appresi successivamente.

Avevate espresso qualche valutazione circa le capacità operative della guardia costiera libica?

Dal 2014/2015 avevamo contatti sporadici con la Guardia costiera libica e comunque solo con la sede centrale di Tripoli, a causa della guerra civile in corso. Loro stessi ci dicevano non solo di non avere mezzi di soccorso né strumenti di comunicazione efficaci, ma anche di non avere direttive dalle loro autorità politiche per poter autorizzare espressamente interventi di soccorso nelle loro acque territoriali, come in qualche caso fu necessario ad opera di alcune navi mercantili.

E oggi?

In Libia il controllo istituzionale appare tuttora meno forte ed efficace dei rapporti tribali ed interpersonali. Tengo a precisare che in Libia ci sono due corpi con funzioni di Guardia costiera: la *Libyan Coast Guard and Port Security* (Lcg o Lcgps) o Guardia costiera vera e propria, dipendente dal Ministero della Difesa - Marina, avente competenza anche oltre le 12 miglia nautiche e con la quale noi avevamo i contatti sopra indicati (i suoi rappresentanti partecipavano anche alle riunioni Frontex); la *General Administration for Coastal Security* (Gacs) o *Coastal police* (polizia costiera), dipendente dal Ministero dell’interno e teoricamente operante entro il limite delle acque territoriali libiche, la quale aveva invece contatti con il Ministero dell’interno e la Guardia di finanza Italiani.

La rotta e i “patti” tra Roma e Tripoli passano anche per gli accordi tra la Libia e Malta. In passato “Avvenire” ha pubblicato foto e filmati di assetti navali militari maltesi intervenuti, all’interno delle proprie acque territoriali, per fornire cibo, carburante e perfino sostituire il motore dei gommoni partiti dalla Libia e poi indirizzati verso l’Italia, dove sono poi effettivamente sbarcati. Si tratta di un comportamento consentito o di una violazione? Avete mai avuto notizia di episodi di questo genere?

Sì certo, lo confermo. E a mia memoria ci sono stati comportamenti simili, almeno in passato, anche da parte delle Autorità greche. Se in un evento di immigrazione irregolare non viene ravvisata una emergenza Sar, o questa non sia classificata in fase di “*distress*”, non si è obbligati ad intervenire, se non per prestare assistenza, a meno che non siano interessate le proprie acque territoriali. In tal caso, però, si è legittimati ad impedirne l’ingresso (il Protocollo di Palermo del 2000 contro il traffico di migranti attribuisce solo una facoltà di intervento in acque internazionali).

Sembra tutto legale. Ma quali sono le vere finalità?

Ricordo inoltre che nel 2009 Malta stipulò con la Libia (che non aveva ancora formalmente dichiarato una propria area di responsabilità Sar marittima, ma solo una per gli incidenti aerei) un accordo triennale di cooperazione Sar, con il quale le due parti si impegnavano a collaborare e ad effettuare interventi di soccorso in mare anche nell’area di responsabilità dell’altra parte, ove necessario. In realtà, appare evidente che in tal modo si voleva giustificare l’eventuale intervento di unità di soccorso libiche nella confinante vasta area Sar maltese, per intercettare imbarcazioni di migranti e riportarli in Libia.