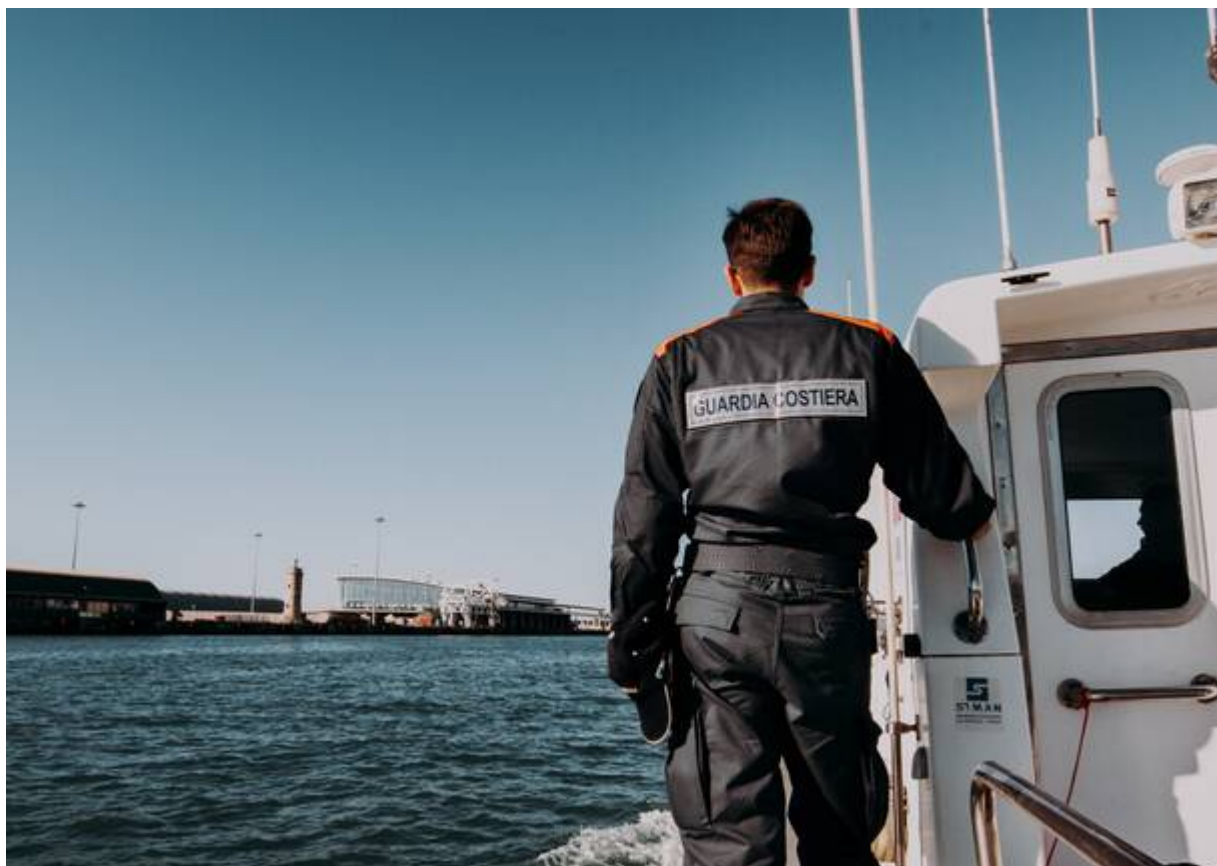


Che cosa fa la Guardia Costiera italiana

Pubblicato: Sabato 4 Marzo 2023



L'Italia ha 8000 chilometri di coste, il doppio della Francia, più della Germania e Spagna insieme, più di Brasile, India e Argentina. Siamo il confine dell'Unione Europea, al centro del Mediterraneo, la via di congiunzione principale con l'Africa. La maggior parte dei migranti verso l'Europa viaggia per mare, e l'Italia deve affrontare la maggioranza di questi flussi. Inoltre, abbiamo 2 milioni di pescatori con licenza, e, con 12 mila unità, la quarta flotta di pescherecci nell'UE. La filiera del mare produce oltre 56 miliardi di valore all'anno e siamo leader nella produzione di navi da crociera e di yacht.

La Guardia Costiera italiana, che fa parte delle eccellenze marinare del Paese, ha a che fare con tutto questo. Profondamente rattristati dalla tragedia di Steccato di Cruto, cerchiamo di dare qualche elemento, non sul fatto e le polemiche, ma **sul contesto operativo generale in cui si muovono i nostri angeli del mare.** Sono una forza fondamentale, ma limitata, per garantire sicurezza marittima, protezione della vita umana e salvaguardia dell'ecosistema. Migranti e richiedenti asilo utilizzano la rotta del Mediterraneo centrale per entrare nell'UE su base irregolare. **Si imbarcano in viaggi lunghi e pericolosi dal Nord Africa e dalla Turchia, attraversando il Mar Mediterraneo per raggiungere l'Italia e, in misura molto minore, Malta.** La grande maggioranza dei migranti transita attraverso la Libia nel loro viaggio verso l'Europa. Ciò ha contribuito allo sviluppo di reti di traffico e tratta consolidate e resilienti in Libia.

Per ridurre e prevenire la pressione migratoria su questa tratta, **dal 2015 ad oggi l'UE ha investito 700 milioni di euro in programmi mirati** specificamente al supporto della Libia, quali addestramento e supporto alla Guardia Costiera libica (100 mila salvati), assistenza medica e igienica (400 mila persone),

accesso a servizi di base (4 milioni di potenziali migranti), programmi scolastici (70 mila minori), assistenza a giovani imprenditori. **Molti si chiedono, però, se le condizioni di “detenzione” nei centri libici possano essere accettate.**

Con **la guerra in Ucraina**, lo scenario geopolitico è mutato, peggiorando le crisi alimentari, aumentando il costo dell’energia, divertendo l’attenzione su altri teatri, e alimentando l’iperattivismo delle potenze regionali, come Turchia, Iran e Iraq. **Ha soprattutto portato al centro il tema della sicurezza: energetica e dei confini.** Noi pensiamo ancora ai confini tradizionali, in realtà la gestione dei confini include fattori economici, tecnologici, legali, perché non tutti i migranti sono uguali per l’UE: **ne vogliamo alcuni, ne accogliamo, tolleriamo e respingiamo altri, a volte forse preferiremmo non sapere che ci sono.** Il problema è che viaggiano insieme, sulle stesse carrette. Questo ha implicazioni materiali.



“Perché non siamo usciti? Non è così il discorso. Ci sarebbe bisogno di specificare molte cose su come funziona il dispositivo per la tracciatura dei migranti, da che arrivano nelle acque territoriali a che poi debbano essere scortati o accolti. Le operazioni le conduce la Gdf finché non diventano SAR. Sarebbe troppo lungo specificare quali sono le nostre regole di ingaggio e non si possono fare in sintesi anche perché sono spesso regole che non promanano dal ministero a cui appartengo, promanano da quello dell’Interno. È una ricostruzione molto complessa”. Così si è espresso il comandante della capitaneria di porto di Crotone, **Vittorio Aloï.**

La Guardia Costiera

Organizzazione

Dal 1865, al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera sono affidate la disciplina e la vigilanza su tutte le attività marittime e portuali. Attualmente guidato dall’ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, **è un corpo specialistico che fa parte della Marina Militare ed è inquadrato funzionalmente ed organizzativamente nell’ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei**

Trasporti. Si avvalgono delle sue competenze specialistiche anche altri ministeri, come quello dell'ambiente e della sicurezza energetica e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. **L'attuale organico conta 11000 donne e uomini**, distribuiti in una struttura capillare costituita da 15 Direzioni Marittime, 55 Capitanerie di porto, 51 Uffici Circondariali Marittimi, 128 Uffici Locali Marittimi e 60 Delegazioni di Spiaggia. Finalità.

Le sue prerogative comprendono, in primis, **“la salvaguardia della vita umana in mare**, la sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, oltreché la tutela dell'ambiente marino, dei suoi ecosistemi e l'attività di vigilanza dell'intera filiera della pesca marittima, dalla tutela delle risorse a quella del consumatore finale. A queste ultime si aggiungono le ispezioni sul naviglio nazionale mercantile, da pesca e da diporto, condotta anche sulle navi mercantili estere che scalano i porti nazionali” (fonte: www.guardiacostiera.gov.it).

Mezzi

Fino all'inizio degli anni '60 le Capitanerie di Porto non disponevano di mezzi navali, né di reti di avvistamento e telecomunicazioni dedicate al soccorso in mare. Utilizzavano, per le attività in mare, secondo le circostanze, navi mercantili appositamente precettate e dirottate, rimorchiatori portuali e naviglio da pesca o da diporto sui quali imbarcare un Ufficiale o Sottufficiale come Direttore delle operazioni, oppure Navi della Marina Militare o della Guardia di Finanza. **Le cose sono cambiate nel 1962 quando l'Italia ha ratificato la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, SOLAS 60** (Safety Of Life At Sea), che impegnava i Paesi contraenti a svolgere il servizio di ricerca e soccorso in mare attraverso un'organizzazione dedicata. Questo delicato compito è stato affidato alle Capitanerie di Porto che, a tal fine, hanno iniziato a dotarsi dei mezzi necessari. **Il Corpo oggi dispone di circa 600 mezzi nautici** (tra Unità Navali e Mezzi minori) dislocati in oltre 100 porti della penisola e delle isole, cui si aggiungono 4 aerei e **14 elicotteri Agusta Westland 139, provenienti da Cascina Costa in provincia di Varese**. La svolta “epocale” dei mezzi navali della Guardia Costiera è storia recente. La nave DATTILO CP 940 (95 mt.), è entrata in servizio a settembre 2013, seguita dalla gemella nave DICIOTTI. Di minori dimensioni (63 mt.) è il nuovo Supply Vessel Bruno GREGORETTI, ideato per svolgere attività di controllo sulla pesca marittima/recupero reti, non disgiunta dall'impiego in operazioni di ricerca e soccorso – SAR – in vaste aree del Mediterraneo.



Soccorso in mare

La norma che regola il soccorso in mare è **la Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo siglata ad Amburgo il 27 aprile 1979**. Lo Stato responsabile di un'area SAR, in caso di emergenza in mare nella propria area di responsabilità, ha l'obbligo di intervenire assumendo, per il tramite del proprio Rescue Coordination Center (RCC), il coordinamento delle operazioni di soccorso con l'impiego di unità SAR, ma anche con unità militari e/o civili, quali ad esempio le unità mercantili presenti in zona, in adempimento agli obblighi giuridici assunti con la ratifica della convenzione internazionale. **La Guardia Costiera Italiana ha la responsabilità per 500.000 chilometri quadrati di mare**, come mostra l'immagine tratta dal sito del Corpo. La Convenzione comporta anche **l'obbligo di sbarcare le persone soccorse in mare in un luogo sicuro** (c.d. "place of safety"), in cui sia garantita **la protezione fisica e il pieno esercizio dei loro diritti fondamentali, ad esempio il diritto dei rifugiati di chiedere asilo**, secondo le procedure concordate con il Ministero dell'interno per i migranti. Al Comando Generale del Corpo fa capo il Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo, cioè il complesso delle attività finalizzate alla ricerca ed al salvataggio della vita umana in mare, che esercita la sua funzione attraverso la Centrale Operativa di Roma. **Si opera anche oltre i confini**. A inizio febbraio la Guardia Costiera di Lampedusa è intervenuta a soccorrere un barchino in difficoltà nelle acque SAR di Malta, mettendo il salvo 42 migranti e recuperato da bordo, già esanimi, 8 corpi tra cui tre donne e cinque uomini, morti durante la navigazione.



Sicurezza della navigazione

Questo ambito di attività comprende l'amministrazione di bandiera, cioè il controllo, verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile e da pesca; il controllo diretto di conformità alle normative internazionali convenzionali nei confronti delle navi di bandiera straniera che approdano nei porti nazionali. A questa si aggiunge la sicurezza marittima, cioè l'insieme delle misure di natura preventiva volte a **tutelare lo shipping e gli impianti portuali contro la minaccia di atti illeciti intenzionali**. Infine ci sono **le attività amministrative e di sorveglianza relative al diporto nautico** (sia ricreativo che commerciale), in particolare la gestione dei registri delle proprietà nautiche e delle patenti nautiche. **La tipologia di interventi è molto ampia**, da quelli stagionali per la protezione della balneazione e navigazione estiva, a quelli sulle unità commerciali di grandissime dimensioni. Facciamo tre esempi.

Mare Sicuro

Durante l'estate 2022 i 3000 donne e uomini del Corpo quotidianamente dislocati **lungo le coste marine, sul Lago di Garda e sul Lago Maggiore, hanno salvato 1.547 persone; soccorso 507 unità da diporto; effettuato 251.000 controlli**; restituito alla libera fruizione quasi 160.000 mq. di spiagge e tratti di mare abusivamente occupati.

Il gigante incagliato

A gennaio, la Capitaneria di Gioia Tauro, è intervenuta **per disincagliare la nave portacontainer "MSC Elaine" 340 metri di lunghezza**, che si era arenata sulla scogliera all'uscita dal porto, verificando i danni con l'ausilio delle unità di sommozzatori.

Il drone delle balene

Un velivolo a pilotaggio remoto (RPAS) messo a disposizione dall'Agenzia Europea per la Sicurezza

Marittima (EMSA) è entrato in funzione nel 2022, anche per monitorare i grandi vertebrati marini del Santuario Pelagos.

Pesca

La politica comune europea della pesca ha richiesto a ogni Stato membro di costituire i Centri di Controllo Nazionali Pesca (CCNP), strutture qualificate cui tutti gli organi preposti alle ispezioni sulla filiera devono fare riferimento. Le verifiche sulla pesca, sul commercio e sulla somministrazione del pescato, l'accertamento delle infrazioni alle leggi ed ai regolamenti che li riguardano, sono affidate alla direzione del Comandante della Capitaneria di Porto. Questa attività è diretta ai pescherecci italiani (a prescindere dalle acque nelle quali essi operano o dal porto in cui fanno scalo) e alle unità da pesca battenti bandiera estera, qualora operino in acque sottoposte alla giurisdizione nazionale. **Recentemente la nave Gregoretti ha sequestrato 1 tonnellata di tonno rosso** a bordo di un peschereccio della marineria catanese costituito da 267 esemplari di tonno rosso, **tutti al di sotto della taglia minima prevista dalle disposizioni vigenti è pescati illegalmente senza una quota autorizzata**. Il prodotto sequestrato è stato interamente devoluto in beneficenza al Banco Alimentare, i palangari sono stati sequestrati ed è stata comminata una sanzione di circa 35.000 euro.

Le reti fantasma

Nel Mediterraneo, recenti ricerche condotte in diverse località, indicano che gli attrezzi da pesca possono rappresentare addirittura la maggior parte dei rifiuti marini registrati, con cifre che raggiungono anche l'89%. La Guardia Costiera ha avviato da alcuni anni il programma Reti Fantasma che ha permesso di recuperare **decine di tonnellate di reti pericolose per la navigazione, per la pesca, per la flora e la fauna marine**. C'è ancora chi pensa, forse a ragione, che siamo "Un popolo di poeti, di artisti, di eroi, di santi, di pensatori, di scienziati, di navigatori, di trasmigratori". Per vincere le sfide del mondo contemporaneo servono anche altre qualità, meno riferite all'individuo e più alla squadra, **ci serve una Guardia Costiera dell'Unione Europea**.

di Giuseppe Geneletti g.geneletti@methodos.com