

Torna l'ipotesi che a gestire il Corpo, oggi coordinato dai Trasporti, sia il ministero guidato da Crosetto. Ma il cluster marittimo si oppone

Battaglia navale tra Marina e Capitaneria Le mire della Difesa sulla Guardia Costiera

IL RETROSCENA

Alberto Quarati / GENOVA

La strage di Cutro ha riaperto una ferita che periodicamente affligge il corpo della Guardia costiera italiana. È evidente che nella gestione del nodo migranti le Capitanerie hanno un ruolo centrale ed è altrettanto evidente, come dimostrò il caso Diciotti, che i governi ambiscono ad avere una forte voce in capitolo. Il devastante naufragio ha fatto riemergere un tema annoso: il ruolo della Difesa e quindi della Marina militare rispetto alla Guardia costiera.

Il corpo dipende funzionalmente dal ministero delle Infrastrutture, gerarchicamente da quello della Difesa, che ha la delega per i porti. Gli scontri sono sempre stati tra comandante generale e ministro delle Infrastrutture: basta ricordare le tensioni nel 2019 tra l'allora ministro dell'Interno, Matteo Salvini, e il numero uno delle Capitanerie, l'ammiraglio Giovanni Pettorino – e oggi in quegli ambienti in parecchi sussurrano che con Pettorino al timone, la gestione del disastro di Cutro avrebbe preso un'altra piega, d'altronde l'ammiraglio che era stato anche commissario del porto di Genova ha sempre ricordato il ruolo storico della gente di mare di salvare sempre e comunque chi è in pericolo.

Periodicamente, la Difesa alza lo sguardo e punta a cooptare la Guardia costiera. Il governo Meloni è di fatto nato con uno scontro proprio sulle deleghe per il mare e Fratelli d'Italia, al tempo, fece notare che l'articolo 132 del Codice Civile Militare dice: «Il Corpo delle capitanerie di porto dipende dalla Marina militare, concorre alla di-

fesa marittima e costiera, ai servizi ausiliari e logistici della Forza armata». E da ambienti vicina alla Difesa, rincarano la dose: «La Guardia costiera – dice una fonte qualificata – si sente stretta nel suo ruolo militare. La verità, è che dentro quella struttura molti ambirebbero a un'autonomia anche maggiore rispetto a quella che hanno adesso: il modello è quello della Guardia di Finanza, che dipende dal ministero dell'Economia».

Delle Capitanerie fanno gola le circa 12 mila persone altamente qualificate, la struttura ramificata capillarmente sul territorio, le centinaia di mezzi marini ma anche aerei a disposizione.

E che qualcosa torni a muoversi, nonostante le ultime tensioni interne al governo sul tema siano venute in superficie a dicembre, è l'appello lanciato qualche giorno fa dalle associazioni di categoria del settore marittimo legate alla Confcommercio-Confindustria, presenze discrete tra i palazzi della Capitale, ma sensibilissime ai loro più sottili movimenti tellurici: a margine dell'assemblea degli agenti marittimi, infatti, i rappresentanti di Federagenti, ma anche Assarmatori, Federlogistica e Fise Uniport hanno manifestato al comandante generale delle Capitanerie, Nicola Carlone, la loro preoccupazione rispetto alle notizie secondo cui «il governo ipotizzerebbe di sottrarre al Corpo alcune funzioni relative agli usi civili del mare e ad alcune attività. Con la propria autonomia operativa e la professionalità delle sue donne e dei suoi uomini – fanno sapere dalle associazioni – ha sempre rappresentato un'eccellenza nel garantire la sicurezza in mare e il rispetto di tutte le norme internazionali e nazionali che regolano le attività marittime e por-

tuali. Ci appelliamo dunque al governo perché non si modifichi l'attuale equilibrio relativo alla governance della Blu economy, manifestando totale appoggio al delicato lavoro del Corpo e del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti».

Va detto che il progetto era stato vicinissimo al decollo tra il 2014 e il 2015, quando il capo di Stato maggiore della Marina, Giuseppe De Giorgi, perorò la causa di un maggior efficientamento tra i due corpi – in linea con la politica dell'allora premier Matteo Renzi, che puntava allo sfoltoimento dei corpi di polizia – spiegandone la necessità di un coordinamento. La lettura che le Capitanerie ne diedero, al tempo, fu quella di un tentativo di annessione, cui si oppose tutto il Corpo. Il progetto, del resto, fu illustrato tra le possibili riforme al tavolo dell'allora ministro della Difesa Roberta Pinotti.

La cosa sfumò grazie a un incontro tra l'allora comandante del porto di Genova, Vincenzo Melone, che poi sarebbe diventato comandante generale, e il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio messo insieme dal presidente dell'Autorità portuale genovese Luigi Merlo a bordo di una motovedetta durante una visita alle banchine del bacino di Sampierdarena. Delrio fu convinto a opporre resistenza al progetto e, invitato Merlo a inviare subito un messaggio a Renzi, nei giorni successivi chiuse il discorso in consiglio dei ministri.

Ci fu una coda: la decisione di ridurre da tre a due stelle i gradi in mostra sulle spalline degli ammiragli della Guardia costiera, rendendo plastica la superiorità dei parigrado della Marina, che invece continuavano a mostrarne tre. Melone si incardi-

nò al comando del corpo esibendo solo due stelle, ma più tardi la terza stella tornò a ca-



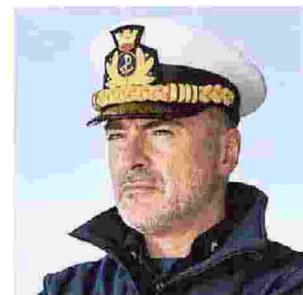
Matteo Salvini, ministro Infrastrutture e Trasporti



Amm. Nicola Carlone, Comandante Capitanerie di porto



Guido Crosetto, ministro della Difesa



Amm. Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina



La Capitaneria operativamente dipende dal ministero dei Trasporti

