

## «Stiamo già lavorando per riaprire Hormuz. Ma i pedaggi sono illegali»

*colloquio con Arsenio Dominguez, di Marco Varvello*

LONDRA – «Speriamo sia la volta buona, seguiamo ovviamente con interesse i progressi ma per tempi e modi della riapertura dello stretto di Hormuz saranno determinanti le clausole finali dell'intesa». Il diavolo è nei dettagli e così il latino spirito scaramantico di questo panamense cinquantenne che ama l'Italia lo porta alla massima prudenza. «Come organismo internazionale abbiamo indicato i passi necessari e ci stiamo preparando. Cosa fare è chiaro. I tempi invece meno perchè dipendono appunto dai punti concreti dell'accordo», ci dice Arsenio Dominguez, da due anni segretario generale dell'Imo (International Maritime Organization), l'agenzia Onu che sovrintende la libera circolazione dei mari. Dal suo ufficio con vista sul Tamigi e sul palazzo di Westminster deve verificare che le azioni dei 176 Paesi membri rispettino le convenzioni internazionali, i principi di libertà del traffico e di sicurezza del personale marittimo. Un compito difficile con tre guerre in corso anche sull'acqua, dal Mar Nero per Ucraina e Russia, al Mar Rosso per gli Houti e appunto il Golfo Persico.

Appena sarà firmato il memorandum la "road map" è comunque tracciata: «Innanzitutto occorre liberare e far ripartire le oltre 500 navi, tra portacontainer e petroliere, tuttora bloccate sui due lati dello stretto. A bordo ci sono almeno 11 mila marittimi - spiega Dominguez -. Nell'area però sono più del doppio i lavoratori coinvolti. Non ci sono solo i mercantili internazionali, vanno aggiunti i pescherecci locali e il personale delle piattaforme petrolifere. Anche loro sono colpiti da questa guerra. Occorre ripristinare le condizioni di sicurezza per tutti. Ci vorrà tempo».

Nel braccio di mare tra Iran e Oman, largo meno di 30 miglia marittime, il traffico prima del conflitto era in media di 130 navi al giorno. Il blocco comunque non è stato totale. Lo stesso Trump ha fatto sapere con orgoglio che la marina americana ha scortato e fatto passare molte navi di Paesi amici: «Gli Iranian non se ne sono nemmeno accorti», ha detto il presidente. Una sorta di flotta fantasma in movimento di notte, con i trasponder spenti e niente segnali radio.

«In realtà molti comandanti spengono i sistemi di identificazione automatica anche solo per non essere bersaglio di azioni militari - commenta il segretario Imo -. Molti hanno scelto evidentemente di rischiare l'attraversamento, lo si vede dai tracciati delle navi quando riattivano le trasmissioni. Essendo azioni clandestine è però difficile dire se siano state scortate da navi militari». C'è stato dunque un via vai di navi, anche a costo di far pagare ai marinai il prezzo, come la morte di tre indiani due giorni fa ha dimostrato.

Una situazione insostenibile sul lungo periodo che solo il un accordo per la fine delle ostilità puo' sbloccare.

«Occorre innanzitutto assicurare che non ci siano tratti minati - aggiunge Dominguez -. Siamo lavorando con il gruppo di Paesi, Italia compresa, che coordinati da Londra e Parigi si sono detti

disponibili a fornire mezzi per questo monitoraggio. Non è solo questione di rimuovere gli eventuali ordigni. Sul breve periodo potrebbe essere necessario anche scortare i mercantili. Dobbiamo ripristinare la fiducia e dare garanzie di sicurezza agli armatori e alle società assicuratrici».

Ci vorranno mesi insomma per ritornare ad una normalità che difficilmente sarà come prima. L'ala dura del regime iraniano vuole rivendicare la sovranità territoriale sulle acque dello stretto e quindi gestirle assieme agli omaniti, con ipotesi di pedaggio per il transito. Sarebbe un disastro politico per Trump e un danno per la comunità internazionale.

«Nulla autorizza l'imposizione di tariffe di passaggio nello stretto di Hormuz - scandisce Dominguez -. Il diritto internazionale è molto chiaro. Anche se l'Iran non ha sottoscritto la Convenzione Onu sul diritto del mare, entrata in vigore nel 1994, vale il diritto consuetudinario. Dal 1968 è applicato uno schema di separazione di libero passaggio del traffico. Non è mai stato contestato, deve valere anche adesso».

Secondo l'agenzia Onu dunque l'Iran o l'Oman non hanno alcun diritto ad esigere pedaggi, nemmeno camuffati da "servizi" portuali.

L'Imo non ha poteri o strumenti per imporre il rispetto delle norme ma è forte della adesione della stragrande maggioranza dei Paesi di tutto il mondo, che queste norme comuni hanno l'interesse a mantenere. I loro rappresentanti, per l'Italia l'ambasciatore nel Regno Unito Fabio Cassese, si riuniscono periodicamente. Nei momenti di crisi i rapporti si intensificano, si creano coalizioni come quella appunto per il dopo tregua nel Golfo. Lo ha riconosciuto persino Trump, prevedendo un ruolo per gli Europei. L'Italia ha promesso quattro unità, due cacciamine, una di scorta e una di logistica.

«Noi non abbiamo poteri diretti ma gli Stati membri sì - continua il Segretario -. La libera circolazione navale interessa tutti, è un principio fondamentale. Anche in tempi di attacchi al multilateralismo gli organismi internazionali come il nostro sono cruciali».

Arsenio Dominguez è un ottimista e un cosmopolita. Nato sul canale di Panama ha scelto quasi inevitabilmente studi navali, prima in Messico, poi in Inghilterra. Al giornalista italiano racconta di vacanze a Roma e Firenze, sui laghi del Nord Italia e soprattutto sulle piste da sci in Valle d'Aosta. È ottimista anche sull'uscita dalla crisi anche sul fronte ambientale: «I danni per le acque del Golfo sono finora limitati. I controlli sono di nostra competenza e non ci sono stati incidenti rilevanti». Anche se nel protocollo di intesa tra Stati Uniti e Iran rimarranno molti elementi di incertezza, i primi punti due sono chiari: tregua confermata e ripresa del traffico navale ad Hormuz. Tutti vogliono la riapertura dello Stretto, anche la diplomazia dell'Imo sta tessendo le fila per il dopo accordo.