

MIGRANTI

L'Italia fa cambiare rotta alle Ong. Lo dice il diritto del mare

ATTUALITÀ

12_06_2018



Andrea
Zambrano



Saranno le prossime ore a mostrare se davvero l'offerta della Spagna di accogliere i 629 migranti irregolari stanziati in acque internazionali sul mercantile *Aquarius*, sbloccherà la situazione venutasi a creare dopo il blocco dei porti italiani imposto dal ministro degli

Interni Matteo Salvini. La giornata di ieri si è conclusa con le dichiarazioni del neo primo ministro spagnolo Pedro Sanchez che si è reso disponibile, “per evitare una catastrofe umanitaria” a far attraccare la nave, battente bandiera di Gibilterra e appartenente ad una Ong tedesca, nel porto di Valencia. A bordo della nave intanto nessuno dice di aver ricevuto ordini di fare rotta per la Spagna.

La situazione è ancora appesa ad un filo, ma mentre l'Italia è sostanzialmente a favore della mossa di Salvini, lasciando qualche “riserva” a intellè e radical chic che gridano al fascismo, ciò che emerge è che siamo di fronte ad una svolta clamorosa nella complessa partita dell'immigrazione clandestina mascherata da emergenza umanitaria. Una svolta che Salvini ha soltanto portato a compimento e che parte da lontano. Così come parte da lontano, precisamente dalla nascita di Mare Nostrum, la sudditanza dell'Italia nei confronti dell'Unione Europea, incapace di fare la voce grossa contro quello che ad oggi è ancora un reato, quello di immigrazione clandestina e un progetto di ripopolamento dell'Europa con migranti africani, dato che solo in pochissimi sono i richiedenti asilo che hanno ottenuto in questi anni l'effettivo status.

Tutto ruota attorno al senso di colpa, instillato dai giornali e da politici o operatori del settore, come ad esempio Gino Strada, che Salvini non abbia rispettato il codice del mare.

Ma come stanno le cose? L'ammiraglio Fabio Caffio, esperto di diritto del mare, ne è convinto e alla Nuova BQ lo dice: “Salvini ha rispettato le leggi”.

Ammiraglio, il codice del mare è stato rispettato o no?

L'Italia è sovrana e la decisione di chiudere i porti si può prendere in autonomia, tenendo conto delle vite umane coinvolte. Tutti i Paesi possono adottare provvedimenti per la propria autonomia.

Quindi le navi delle Ong non possono pretendere che i porti siano a disposizione?

Le navi Ong sono mercantili e i mercantili possono girare a condizione di non essere coinvolte nel traffico di migranti.

E' il caso dell'Aquarius?

Il traffico diventa offensivo se è relativo a trasporto di migranti. E' chiaro che trattandosi di persone che cercano di andare dall'altra parte del Mediterraneo si tratta di un traffico irregolare. Quindi si tratta di persone che stanno violando la legislazione dello Stato in cui sono diretti. E come dimostrano casi del passato, le navi possono rischiare anche il

sequestro.

Ma a bordo ci sono persone che necessitano di assistenza...

Infatti qui entra in gioco un problema di ordine pubblico. Ma a bordo non ci sono epidemie in corso, per fare un esempio, o pericoli imminenti di vita: una nave che è in questa posizione è contro le norme interne dello stato di navigazione. Ergo, il ministro dei trasporti può interdire l'accesso alle acque territoriali e quindi anche ai porti perché si configura una violazione delle norme inerenti l'ordine pubblico.

Si tratta di leggi che sono state modificate con l'operazione *Mare Nostrum*?

No, non è stato modificato niente. Non bisogna dimenticare che *Mare Nostrum* nasceva come operazione di polizia e assistenza umanitaria, non di salvataggio.

Cos'è che ha fatto sì che diventasse un'operazione di salvataggio?

Subito dopo il varo di *Mare Nostrum* le capitanerie italiane iniziarono a collaborare con la Libia e a dirottare i mercantili sul soccorso. I mercantili devono obbedire secondo il principio del salvataggio obbligatorio in mare. Ma dopo un po' i mercantili, che sono mezzi eminentemente commerciali incominciarono a lamentarsi...

...E qui entrano in campo le Ong.

Esatto. Inizia "la stagione delle Ong" fino a che non sorge il sospetto a qualche procura come quella di Ragusa del traffico di clandestini. Va detto che poi in quel caso il Gip archivò, ma quello che sta succedendo oggi non è un fatto inedito, ma una tendenza politica maturata piano piano.

Quali scenari porterà questa nuova tendenza?

Che la terza e la quarta Ong si renderanno conto che il gioco non varrà più la candela.

Come vede il comportamento dell'Italia?

L'Italia è rimasta con il cerino in mano. Tutto è legato al comportamento delle capitanerie che si sono intestate il coordinamento tecnico delle operazioni. Possiamo dire che ci siamo spinti al di là dell'ostacolo dal momento che tutte le chiamate arrivano a Roma e a quel punto è Roma che deve gestire l'operazione finché non si è sicuri che le persone non vengono portate in salvo.

Quindi basta togliere alle Capitanerie questa funzione di coordinamento?

Facile a dirsi, ma non a farsi. Adesso questo gioco comincia ad essere complesso e il governo vuole che l'Italia sia considerata. Si pone così il problema di trovare gestioni alternative, ma se noi coordiniamo le operazioni, perché ce le siamo intestate volontariamente, Paesi come Malta potranno sempre rifiutarsi di accogliere.

Sarebbe possibile coinvolgere le capitanerie degli altri Paesi?

Certo, ma senza dimenticare che quella italiana ha una capacità tecnica che nessun altro Paese ha. In Spagna mandano i pattugliatori e li mandano da noi, nelle Canarie i migranti li respingono indietro.