



Anno XVI
Numero 187 Novembre 2021
<https://www.faronotizie.it>

Un porto sicuro

di Raffaele Miraglia

Ci sono notizie che non riescono a far breccia. Avrebbero tutte le caratteristiche per guadagnare uno spazio, anche rilevante, tra le pagine dei quotidiani e per diventare un servizio di un minuto nei telegiornali, ma proprio non ce la fanno a giungere alla notorietà che meriterebbero.

La notizia di cui vi voglio parlare è riuscita a farsi pubblicare solo su *L'Avvenire*, su *Il Giornale* e su *Il Fatto Quotidiano*. Niente telegiornali. Eppure, trattandosi dell'esito di un processo per fatti accaduti nel Mediterraneo e che videro protagonisti una nave italiana, dei migranti su un barcone e la guardia costiera libica, non dico che meritasse la stessa attenzione dei processi a Salvini o a Carola, però ...

Nella prima metà di ottobre il Tribunale di Napoli ha condannato a un anno di reclusione il comandante del rimorchiatore Asso 28 che il 30 luglio 2018 aveva salvato 101 migranti alla deriva e li aveva riportati in Libia. La legge del mare è chiara e inequivocabile, in mare sei obbligato a salvare i naufraghi e, una volta salvati, li devi portare in un porto sicuro.



La Libia non è un porto sicuro e quel comandante lo sapeva bene.

A far finta di nulla iniziò Il ministro Maroni (guarda un po', leghista). Le barche e le navi italiane iniziarono nel 2008 a riportare i naufraghi indietro nella Libia di Gheddafi, il quale era sì un dittatore, per di più in odore di comunismo, ma per Maroni era diventato un benefattore per la questione migranti. Certo giungevano voci di cosa succedeva in Libia, ma noi italiani anche negli anni più bui ci siamo attenuti a una regola ferrea: “Occhio non vede, cuore non duole.” Gli ebrei mica li mettevamo noi nelle camere a gas, li consegnavamo ai tedeschi, poi cosa ci facessero loro non era un nostro problema.

La cosa andò avanti per un po' sino a quando nel 2012 la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo condannò l'Italia per questa pratica illegale, statuendo che la Libia non era un porto sicuro. Nel frattempo, tra l'altro, Gheddafi era già stato rovesciato e ucciso e l'intera Libia era diventata terra in mano a bande armate in conflitto tra loro.

Fu così che per anni la questione non si pose più, ma fummo costretti ad ascoltare politici nostrani che chiedevano blocchi navali o il trasporto dei naufraghi salvati nei paesi di cui battevano bandiera le navi salvatrici.

Quei politici, ovviamente, sapevano che la legge del mare obbliga a portare le persone recuperate in mare nel porto sicuro più vicino e, dunque, li devi portare a Malta o in Italia, non puoi navigare verso la Germania o la Svezia.



Pensa che ti ripensa, qualcuno cercò una soluzione e nel giugno 2018 una Libia ancora in guerra notificò agli organismi internazionali preposti la costituzione di una propria zona SAR (acronimo di Search and Rescure – Ricerca e Soccorso). In quella zona i soccorsi diventavano di sua competenza. Il problema era che i libici non avevano i mezzi per fare soccorso e chi gentilmente glieli fornisce? L'Italia ovviamente. Nell'agosto 2018, ancora una volta su proposta leghista, la Camera approva con 382 sì, 11 no e 1 astenuto la consegna di dieci motovedette e l'assunzione dei costi per la formazione del personale libico. Come si vede dai numeri non ci fu una grande opposizione in Parlamento, forse perché l'anno prima era stato un ministro PD a consegnare due motovedette ai libici. Mica saranno più le navi italiane a riportare i migranti in Libia, saranno i libici, formati dagli italiani e a bordo di navi fornite dagli italiani. Così non si potrà dire che gli italiani infrangono la legge del mare. Noi il diritto internazionale lo rispettiamo e cosa fanno i libici sono affari loro.

E siamo proprio in quei giorni, il 30 luglio 2018, quando Asso 28 salva i migranti e, invece, di portarli in Italia o a Malta, li porta a Tripoli. Dopo poco più di tre anni un Tribunale ha per l'ennesima volta dichiarato che la Libia non è un porto sicuro e che tutti lo sanno da molto tempo.