

Le idee

Chi salva il nostro onore

di Luigi Manconi

La portavoce italiana di Sea Watch è Giorgia Linardi. Non ancora ventinovenne, è nata a Como e ha lavorato presso l'Alto commissariato per i rifugiati e per Msf. Uno dei comandanti delle imbarcazioni di Open Arms è Riccardo Gatti.  a pagina 30

Salvini e i porti aperti

Chi salva il nostro onore

di Luigi Manconi

La portavoce italiana di Sea Watch è Giorgia Linardi (quella ragazza bionda che appare talvolta in televisione). Non ancora ventinovenne, è nata a Como e ha lavorato presso l'Alto commissariato per i rifugiati e per Medici senza frontiere. Uno dei comandanti delle imbarcazioni di Open Arms è un giovane uomo, Riccardo Gatti di Calolziocorte (Lecco), in passato operatore in una comunità per minori. Colti, conoscono le lingue e sono curiosi del mondo e degli esseri umani: dalla provincia italiana ai mari tra Europa e Africa il passo può essere brevissimo. Nati negli anni in cui i muri dell'Europa venivano abbattuti, faticano ad accettare — come milioni di loro coetanei — che le frontiere risultino aperte alle merci e ai capitali e non a chi fugge da guerre e miserie, da conflitti tribali e persecuzioni etniche, religiose, politiche e sessuali. In genere, non c'è in loro alcun tratto eroicistico né una postura profetica e predicatoria. Ritengono, piuttosto, che salvare vite umane sia un obbligo razionale che in questo momento assolvono e che non li rende migliori degli altri. Appartengono alla generazione dei «giovani contemporanei», secondo la definizione evocata dalla madre di Giulio Regeni. Tra loro, la gran parte di quanti agiscono come volontari, operatori e attivisti dei diritti umani non esprime iattanza e tantomeno velleità superomistiche. E questo li rende schivi e riottosi, a eccezione di qualche leader particolarmente narcisista, così prossimi a noi, sostituibili e alla portata di chi volesse svolgere quel lavoro per un periodo determinato della propria vita. Qualcosa già hanno ottenuto (come, peraltro, l'Ong italiana Mediterranea). Si è dimostrato inequivocabilmente che i porti italiani — è fin troppo ovvio — sono aperti. Chi continua a negarlo, come il ministro dell'Interno, lo fa per convincere se stesso e i propri cari. Insomma, anche il tonitruante Capitano rivela una sindrome da insicurezza. E sono aperti, quei porti, innanzitutto per una ragione: non esiste un solo atto formale del Consiglio dei ministri, un decreto o un provvedimento scritto che abbia disposto quella chiusura. E

se pure esistesse tale misura, sarebbe destinata a decadere, perché in conflitto oltre che con l'articolo 10 della nostra Costituzione, con tutti, ma proprio tutti, gli obblighi internazionali fissati dalla Convenzione di Ginevra per i Rifugiati e da quella sulla Salvaguardia della vita umana, da quella sul Diritto del mare e dalla Sar.

E, ancora, si è dimostrato che, per ricorrere a un'immagine abusata, «esiste un giudice a Berlino», come (prima di Bertolt Brecht) ha raccontato Enrico Broglio in un'opera del 1880. Qui non siamo in Germania, ma ad Agrigento e il magistrato che compie il suo dovere è un pubblico ministero. Certo, tra la Prussia di Federico il Grande e l'Italia attuale corrono due secoli e mezzo e la distanza sotto tutti i profili è vertiginosa, eppure una qualche affinità c'è: l'iniziativa del procuratore Patronaggio appare rara e fin solitaria. Almeno rispetto all'orientamento della grande maggioranza della classe politica, di una parte significativa dell'opinione pubblica e di molti magistrati. Per questo va apprezzata: perché risulta, a un tempo, rispettosissima delle norme e autonoma nei confronti della mentalità dominante. Ed è forse giusto che sia così.

Tuttavia, va ribadito, il soccorso in mare costituisce il fondamento stesso del sistema universale dei diritti umani. Ovvero la base su cui si fonda il principio di reciprocità che, a sua volta, sostanzia il legame sociale e dà vita al consorzio umano. Per questa ragione insidiare il diritto-dovere di soccorso rappresenta un attentato alla civiltà giuridica. Eppure (ecco ancora quella sensazione di solitudine) sembra che quel valore essenziale così alto e al contempo così tragicamente concreto — una questione di vita o di morte — interessi solo esigue minoranze. Ne consegue che, a farsi carico di quella responsabilità tanto onerosa, sembrano rimasti solo il mestiere del soccorso («la legge del mare») e quanti lo praticano, guardia costiera e navi mercantili e militari comprese. Sono solo questi, ed è disperante, a salvare l'onore di un'Europa torpida e codarda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA