

L'INCHIESTA LE ROTTE DEI MIGRANTI

Lamorgese ha bloccato più navi Ong di Salvini

di **Goffredo Buccini**

Il braccio di ferro sulle navi delle Ong, le Procure siciliane che tornano a indagare. Inchiesta sui blocchi e le rotte dei migranti.

a pagina 19

IL DOSSIER LE ROTTE DEI MIGRANTI

Le navi Ong tra salvataggi e inchieste Lamorgese ne blocca più di Salvini

La ministra ha scelto di utilizzare lo strumento del fermo amministrativo invece dei sequestri

di **Goffredo Buccini**

L'ultimo rapporto dell'agenzia europea Frontex continua a stigmatizzarne il «ruolo vitale» nei flussi migratori del Mediterraneo centrale. E le Procure siciliane si sono rimesse in moto contro di loro. Di qua legalitarismo e realismo, di là umanitarismo e compassione, in mezzo accuse di interessi privati e speculazioni politiche: quella sulle navi Ong è una battaglia mai finita.

Anzi, grafici alla mano, si scopre che è stata ingaggiata più da Luciana Lamorgese che da Matteo Salvini, sia pure con mezzi diversi. Stando ai dati del ricercatore Matteo Villa dell'Ispi, durante la permanenza al Viminale della ministra nel governo Conte 2, si è arrivati al blocco contemporaneo di sette battelli delle Organizzazioni non governative tra il 9 ottobre e il 21 dicembre 2020 (Jugend Rettet, Sea Watch3, Sea Watch4, Eleonore, Alan Kurdi, Ocean Viking e Louise Michel); mentre nell'estate 2019, periodo di massimo attivismo in materia del leader leghista all'Interno, non si è mai andati oltre le quattro navi Ong ferme. L'ammiraglio in congedo

Vittorio Alessandro, portavoce della Guardia Costiera al tempo dell'operazione Mare Nostrum, sostiene che «la linea di Salvini, da lui soltanto declamata, è stata pressoché rispettata anche dopo la conclusione del suo mandato al ministero».

Giusto o sbagliato che sia, un elemento balza agli occhi. Fino a settembre 2019 (data di nascita del Conte 2 con l'avvicendamento tra Salvini e Lamorgese) contro le navi umanitarie si usava il sequestro penale, derivante dall'imputazione di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina (vigente il decreto Sicurezza 2). Dalla primavera 2020 in poi questa misura viene sostituita dal fermo amministrativo della nave, che tocca la Alan Kurdi e la Alta Mari a maggio-giugno, la Sea Watch3 e la Ocean Viking a luglio, la Sea Watch4 a settembre, di nuovo la Alan Kurdi e poi la Louise Michel a ottobre. È come se si passasse da una repressione politico-giudiziaria con Salvini a una dissuasione burocratica più serrata con Lamorgese. Un mutamento che potrebbe spiegarsi anche con i diversi profili: tutto mediatico Salvini, portato a enfatizzare a uso tv i blocchi in mare; tutta tecnica Lamorgese, incline alla sordina delle prefetture e delle capitane-

rie di porto. La ministra, rimasta al suo posto pure con Draghi anche grazie all'apprezzamento del Quirinale, da settembre 2019 si è trovata nella necessità di raffreddare un terreno arroventato. E, durante il Conte 2, di conciliare le istanze di una sinistra decisa a cancellare la policy leghista con quelle dei Cinque Stelle assai riottosi a farlo, avendovi contribuito non poco da alleati. Con Salvini, inoltre, le Ong sono rimaste attive in mare 67 giorni e hanno atteso 263 giorni davanti alle coste italiane l'assegnazione di un Pos (un posto di sbarco sicuro); con Lamorgese sono state in mare 289 giorni e sono rimaste in attesa di Pos per 157 giorni. Non sarebbe onesto non marcare le differenze.

Nonostante ciò, la ministra non è molto più amata del suo predecessore da chi si batte ogni giorno per strappare al mare i profughi. E l'uso del fermo amministrativo è molto controverso. Il provvedimento si regge di volta in volta sulla contestazione di irregolarità tecniche, trattando i battelli umanitari alla stregua di navi commerciali: «Come se il comandante di una nave impegnata in ricerca e soccorso potesse decidere a un certo punto di interrompere le attività di salvataggio perché a bordo non si trovano

in misura adeguata giubbetti salvagente, servizi igienici con scarichi a norma o zattere preinstallate con gli attacchi omologati a un numero di persone corrispondente a quello dei naufraghi...», osserva l'avvocato Fulvio Vassallo Paleologo, di Adif (Associazione diritti e frontiere). Il Tar siciliano ha appena accolto l'istanza dei legali di un'altra associazione immigrazionista, l'Asgi, per la sospensiva cautelare del fermo amministrativo di Sea Watch4. Ma se vacilla la strategia burocratica, torna in auge quella giudiziaria. Le immagini allegate dalla Procura di Trapani al fascicolo di chiusura indagine sulla nave Vos Hestia, con scafisti che picchiano i migranti davanti ai volontari e poi se ne vanno tranquilli a spasso per il porto di Reggio Calabria, sembrano raccontare un rapporto di contiguità che può sconfinare nella sudditanza. Ed è inquietante l'accusa della Procura di Ragusa contro Mare Jonio: avere incassato soldi per prendere a bordo profughi dalla petroliera Etienne. Teste a Catania per il caso Gregoretti che vede Salvini imputato, la ministra Lamorgese ha spiegato come le navi umanitarie in acque libiche non tornino subito indietro a ogni soccorso, «a volte si fermano anche tre o quattro

giorni per recuperare il più possibile quelli che sono in difficoltà».

Una dichiarazione neutra, che ha però ridato la stura alla narrazione dei «taxi del mare», nata con Luigi Di Maio quando il procuratore catanese Carmelo Zuccaro puntava l'indice contro i volontari nelle indagini e nei talk show.

Attendendo i processi, va preso atto, per ora, delle professioni di innocenza delle Ong coinvolte, che parlano di «nuove campagne di fango»: ricordando che, di una ventina di inchieste aperte negli anni, cinque sono state archiviate e nessuna ha mai prodotto finora una condanna.

È anche vero, tuttavia, che il *pull factor*, il fattore di traino che le navi avrebbero sulle partenze dalla Libia, inesistente secondo l'Ispi tra gennaio 2019 e luglio 2020 (56 partenze al giorno con le Ong in mare e 55 senza), si è fatto sentire a gennaio e febbraio di quest'anno: con 150 partenze giornaliere contro 50, a seconda della presenza delle navi, benché sia presto per valutare il trend. Marco Minniti, che da ministro Pd riuscì ad abbattere gli sbarchi quasi dell'80% tra giugno 2017 e giugno 2018 tramite i pur contestati accordi con le tribù libiche, ora si occupa di Mediterraneo, Africa e Medio Oriente dalla fondazione Med-or di Leonardo. Sostiene che bisogna allargare lo sguardo, «l'immigrazione è un pezzo del piano di ricostruzione della Libia» per il quale l'Europa dovrebbe stanziare «due miliardi subito». In questo quadro, anche il ruolo delle Ong potrebbe tornare a ridursi: se Mare Nostrum salvò l'onore dell'Italia, navi Ue davanti alle coste libiche potrebbero almeno rammentare quello dell'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6

mila

Sono i migranti sbarcati in Italia da Capodanno a venerdì scorso. Rispetto allo stesso periodo del 2019, sono stati 3.386 in più

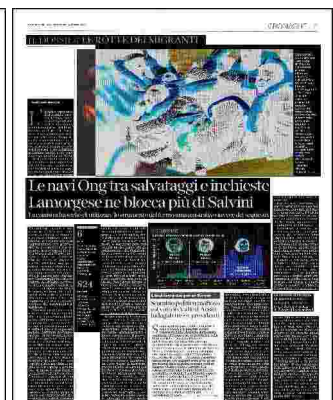
824

ivoriani

Sbarcati in Italia nel 2021. La Costa d'Avorio è il Paese da cui sono giunti più migranti. Seguono Tunisia (773) e Guinea (572)

La nuova strategia

Durante il Conte 2 si è giunti allo stop in contemporanea di 7 battelli umanitari



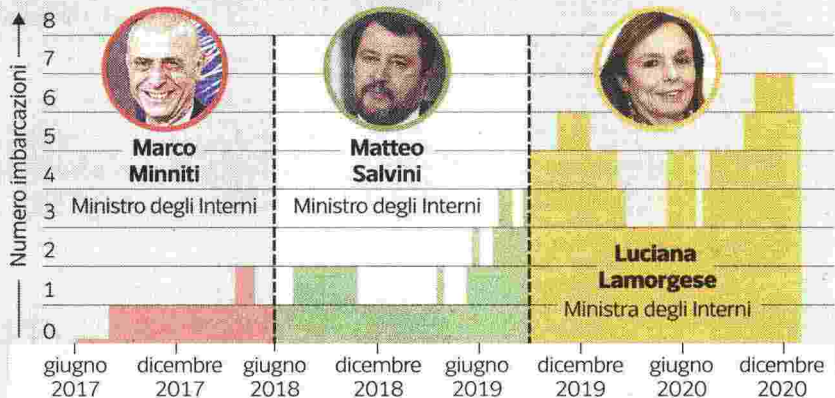


Soccorsi

A 60 chilometri dalle coste libiche, uno dei soccorsi in mare effettuato, nel 2019, dalla Ong Sea-Watch. È stata fondata nel 2014 grazie all'iniziativa di alcuni volontari provenienti da tutta Europa, che hanno come obiettivo quello di intervenire per aiutare migranti in difficoltà nel Mar Mediterraneo. Secondo i dati forniti dalla Ong con sede a Berlino, in questi sette anni le loro attività di salvataggio hanno coinvolto 35 mila migranti (Ansa)

Il confronto

Sequestri e fermi amministrativi contro navi delle Ong



Fonte: Matteo Villa, Ispi

Corriere della Sera