

PUNITI PER LE OMISSIONI ALTRUI

LA CRIMINALIZZAZIONE
DEL SOCCORSO IN MARE
DALLA PROSPETTIVA
DELLE NAVI UMANITARIE
BLOCCATE IN PORTO

GIORGIA **LINARDI**



Puniti per le omissioni altrui.

La criminalizzazione del soccorso in mare dalla prospettiva delle navi umanitarie bloccate in porto

Punished for the Omissions of others

The Criminalization of Sea Rescue from the perspective of the Humanitarian Ships Blocked in Port

GIORGIA LINARDI

Legal Adviser e Portavoce di Sea-Watch

E-mail: giorgia.linardi@sea-watch.org.

ABSTRACT

Il presente contributo riflette su come la società civile impegnata nel Mar Mediterraneo centrale sia punita per le omissioni delle istituzioni, attraverso il ricorso al sistema penale e amministrativo. Ripercorrendo le fasi della criminalizzazione della solidarietà in mare e l'evoluzione dei rapporti con la Guardia costiera italiana, si dimostra come il mancato adempimento a obblighi internazionalmente riconosciuti in seno alle autorità origini un'alterazione del normale corso degli eventi, creando spazi in cui l'utilizzo distorto degli strumenti del diritto da parte delle istituzioni scoraggia la presenza civile in mare.

This contribution reflects on how civil society engaged in the Central Mediterranean Sea is punished for the omissions of institutions, resorting to the criminal and administrative justice. The reconstruction of the phases of the criminalization of solidarity at sea, and the description of the evolution of the relationship with the Italian Coast Guard show how the failure of authorities to comply with internationally recognized obligations originates an alteration of the normal course of events creating spaces where institutions use the tools of law to discourage civil presence at sea.

KEYWORDS

ONG, criminalizzazione, soccorso in mare, omissione, sicurezza

NGO, criminalization, sea rescue, omission, safety at sea

Puniti per le omissioni altrui

La criminalizzazione del soccorso in mare dalla prospettiva delle navi umanitarie bloccate in porto

GIORGIA LINARDI

1. *Prologo: il caso Aita Mari, "il danno e la beffa"* – 2. *Introduzione* – 3. *Le fasi politiche e giuridiche della criminalizzazione* – 3.1. *Il fermo amministrativo come strumento politico di attrazione di una responsabilità europea* – 4. *L'evoluzione del rapporto delle ONG con la Guardia costiera italiana: da "MammaRCC" a controparte in contenzioso* – 4.1. *Quando Guardia costiera e ONG salvavano insieme: il coordinamento dei soccorsi* – 4.2. *L'inversione di rotta dettata gli accordi con la Libia* – 4.3 *Le ONG restano "orfane" del coordinamento dei soccorsi da Roma* – 5. *L'approccio punitivo penale-amministrativo nei confronti delle ONG tra indagini, sequestri e fermi* – 5.1. *Le anomalie del soccorso senza coordinamento e l'utilizzo ostruttivo degli strumenti del diritto* – 5.2. *La prassi dell'assenza come presupposto per i fermi amministrativi* – 6. *La sicurezza prima della vita: Il soccorso in mare come prassi "sistematica"* – 6.1. *Se a essere soccorse sono persone migranti* – 6.2. *Scompare il soccorso in mare: da "SAR" a "Law Enforcement"* – 6.3. *Il rovescio della medaglia: il dovere di soccorso contro chi lo rispetta* – 7. *Conclusioni* – 8. *Epilogo*.

1. *Prologo: il caso Aita Mari, "il danno e la beffa"*

Tra il 10 e il 13 Aprile 2020, 288 persone sono in pericolo su quattro natanti alla deriva nelle acque internazionali antistanti la Libia¹. Chiedono aiuto, chiamando il numero di emergenza della ONG *Alarmphone*². Nessuna delle autorità marittime contattate, in Italia, Malta e Libia, interviene in loro soccorso. L'agenzia europea per il controllo delle frontiere, *Frontex*, oggi rinominata "Guardia costiera Europea"³, sorvola alcuni di questi casi. Le autorità maltesi, invece, effettuano il respingimento illegale di 51 persone in Libia, utilizzando un peschereccio libico partito da Malta, dopo oltre una settimana di agonia e la morte di 12 persone a causa di stenti o per annegamento⁴.

La nave *Aita Mari* della ONG *Salvamento Marittimo Humanitario*⁵ si trovava al porto di Siracusa e stava per dirigersi in Spagna per lavori di manutenzione. Dinanzi all'omissione di intervento delle autorità, le informa della propria disponibilità, in ottemperanza al dovere di soccorrere

* Disclaimer. Il presente contributo ha come fonte principale l'attività della ONG *Sea-Watch* e costituisce un'analisi personale dell'autrice, non utilizzabile come posizione pubblica delle ONG che operano in mare. Il contesto geografico considerato è il Canale di Sicilia. Simili scenari nel Mediterraneo orientale e occidentale non vengono qui presi in considerazione. Infine, trattandosi di un contributo in italiano, il focus è sulle vicende operative, politiche e giuridiche afferenti all'Italia. Per tale motivo non ci si sofferma sulle responsabilità di altri stati costieri europei quali, in particolare, Malta, le cui pratiche in merito al soccorso in mare sono pur degne di nota (Cfr. AMNESTY INTERNATIONAL 2020b.). In questo senso, non si deve intendere la Guardia costiera italiana come responsabile in toto per la situazione nel Mar Mediterraneo centrale, ma come autorità marittima di riferimento nel contesto preso in esame e quale esecutrice effettiva della strategia del blocco amministrativo delle navi umanitarie. In ultimo, ma non per importanza, nel testo utilizzerò il maschile per riferirmi a soggetti quali "i naufraghi" o "il comandante", così come nella normativa e nell'uso comune. Prego tuttavia di non dimenticare che in quei termini sono compresi le donne naufraghe e le capitane protagoniste di questo contributo.

¹ Sull'episodio, cfr. WATCH THE MED – ALARM PHONE 2020A; WATCH THE MED – ALARM PHONE 2020B.

² Maggiori dettagli disponibili in: <https://alarmphone.org/en/> (consultato il 21.04.2021)

³ Maggiori dettagli disponibili in: <https://frontex.europa.eu/> (consultato il 21.04.2021)

⁴ Cfr. VASSALLO PALEOLOGO 2020a.

⁵ Maggiori dettagli disponibili in: <https://www.smh.eus/en/> (consultato il 21.04.2021)

chiunque si trovi in pericolo in mare⁶, e salva 43 persone da una delle imbarcazioni segnalate⁷. La nave resta poi, per giorni, senza assistenza. Malta nega ogni aiuto e non concede un porto di sbarco, nonostante Aita mari si trovasse nella sua area di responsabilità⁸. L'Italia evacua 9 persone particolarmente vulnerabili, dopo lunghe ore di dolorosa attesa. Dopo di che, la nave della ONG barca viene abbandonata in mare per un'intera settimana, finché le è finalmente concesso di approdare a Palermo⁹. Lì raggiunge la nave Alan Kurdi della ONG *Sea-Eye*¹⁰, cui era stato assegnato lo stesso porto, dopo 12 giorni di attesa con 149 naufraghi a bordo¹¹. La Guardia costiera ha ritenuto di effettuare nei confronti di entrambe le unità navali un'approfondita ispezione, attraverso lo strumento del "Port State Control"¹², e di bloccarle con un provvedimento amministrativo.

Oltre ad essere state abbandonate per giorni dalle istituzioni preposte al soccorso e costrette a vagare davanti alle frontiere meridionali dell'Europa, in attesa di una loro assunzione di responsabilità e di un "porto salvo", le due navi umanitarie sono state fermate per aver sopperito all'omissione di intervento delle autorità degli stati costieri. E, dunque, al "danno" di essere state lasciate sole, tradite dalle autorità che avrebbero il dovere di assisterle, si aggiunge "la beffa", per le ONG, della punizione, da parte di uno Stato che non solo non interviene in aiuto alle navi umanitarie, ma le blocca accusandole di costituire un pericolo per la sicurezza delle stesse persone che sono state salvate sopperendo al loro abbandono da parte delle autorità competenti.

Da maggio 2020 a giugno 2021 sono stati disposti 11 provvedimenti di fermo amministrativo nei confronti delle uniche unità navali impegnate nelle operazioni di soccorso nelle acque internazionali davanti alla Libia. Ciò a fronte di un solo caso di fermo registrato nei cinque anni precedenti, cioè dalla comparsa delle ONG in mare.

2. Introduzione

Il presente contributo si propone di offrire spunti di riflessione concreti su base empirica, che possano essere d'aiuto per ulteriori approfondimenti giuridici. Partendo dalle vicissitudini che hanno riguardato l'attività delle ONG, si offrono contenuti anche inediti sulla storia della presenza civile in mare e dei rapporti con le autorità marittime, sullo sfondo delle evoluzioni politiche che hanno determinato il loro netto mutamento. In particolare, proverò ad argomentare come la società civile impegnata nel Mar Mediterraneo centrale sia punita sulla base di contestazioni penali e amministrative politicamente motivate e contrapposte all'impunità che invece protegge le istituzioni effettivamente responsabili per le omissioni e i crimini commessi nell'ambito del soccorso in mare. Tale prassi, originatasi con la criminalizzazione in ambito penale, è infatti riprodotta anche nel contesto della pratica dei fermi amministrativi nei confronti delle navi umanitarie.

Le argomentazioni di cui sopra saranno introdotte da due paragrafi di contesto. Il primo ripercorre le fasi del processo di criminalizzazione dell'attività delle ONG in mare, sottolineando le

⁶ Cfr. Articolo 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 10 dicembre 1982, 1833 UNTS 3 (UNCLOS)).

⁷ Cfr. SALVAMENTO MARITIMO HUMANITARIO 2020a.

⁸ L'operazione si è svolta nell'area di soccorso di competenza maltese. Malta, dopo aver autorizzato l'ONG a fornire salvagenti e acqua, non ha più dato alcuna assistenza, rifiutando l'intervento in soccorso dei casi più vulnerabili che necessitavano di essere evacuati e non concedendo un porto di sbarco.

⁹ Cfr. SALVAMENTO MARITIMO HUMANITARIO 2020b.

¹⁰ Maggiori dettagli disponibili in: <https://sea-eye.org/en/> (consultato il 21.04.2021)

¹¹ Cfr. ZINITI 2020.

¹² Ispezioni regolate da c.d *Paris Memorandum of Understanding*, accordo regionale finalizzato a garantire politiche comuni relative alle ispezioni per l'Europa e l'Atlantico del Nord, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982 e che riunisce 27 Autorità Marittime europee e non e di cui l'Italia fa parte fin dalla sua costituzione; e dalla Direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, recepita in Italia con il Decreto Legislativo n. 53 del 24 marzo 2011.

strategie adottate dai diversi governi italiani, e il riflettersi delle stesse nel ricorso alla giustizia penale, da un lato, e amministrativa, dall'altro. Mi soffermerò a evidenziare l'utilizzo politico, da parte dell'Italia, dello strumento amministrativo dell'ispezione dell'autorità portuale per spostare la responsabilità sugli stati di bandiera delle navi che effettuano il soccorso, a fronte dell'atteggiamento sordo dell'Unione Europea in materia di immigrazione attraverso le sue coste meridionali. Il secondo paragrafo descrive l'evoluzione del rapporto delle ONG con la Guardia costiera italiana a partire dal 2015, anno in cui si afferma stabilmente la presenza civile nel Mediterraneo centrale.

Il terzo paragrafo si prefigge di entrare nel merito dell'accanimento amministrativo nei confronti delle ONG. Vorrei evidenziare come, sia sul piano penale che amministrativo, il mancato ottemperamento a obblighi internazionalmente riconosciuti in seno alle autorità origini un'alterazione del normale susseguirsi degli eventi di soccorso in mare (SAR) e delle relative procedure. Ciò determina situazioni in cui le operazioni delle ONG vengono di fatto punite, attraverso indagini penali o provvedimenti amministrativi che scoraggiano, ritardano e impediscono la presenza civile in mare.

Nel soffermarmi sulla prassi del blocco amministrativo, nella quarta e ultima sezione vorrei evidenziare la centralità del criterio della "sicurezza" delle persone a bordo, e il suo utilizzo per ostacolare di fatto l'intervento civile in mare, pur in assenza di alternative istituzionali orientate a garantire il soccorso nelle acque internazionali del Canale di Sicilia.

3. *Le fasi politiche e giuridiche della criminalizzazione*

Lo sforzo istituzionale di mettere fine alla presenza umanitaria nel Mediterraneo centrale è interpretabile come una conseguenza diretta della politica di esternalizzazione a paesi terzi, da parte dell'Unione europea, della gestione della questione migratoria. In questo contesto, a partire dal 2017, le ONG presenti in mare per effettuare operazioni di ricerca e soccorso sono state gradualmente ma inesorabilmente relegato al ruolo di testimoni scomode della strategia del contenimento delle persone in Libia ad ogni costo, umano e materiale. Queste Organizzazioni della società civile, infatti, hanno continuato a denunciare la prassi dei respingimenti e dell'omissione di intervento da parte delle autorità europee, che si sono ritirate da quel tratto di mare, costringendo l'Unione europea a specchiarsi nella sua incapacità di affrontare un fenomeno strutturale, che la riguarderà ancora a lungo. Da qui la necessità di fermare la loro azione, anche al costo di vite umane, e di piegare il diritto al servizio di un fine politico il cui perseguimento finisce per violare il diritto stesso.

Si possono osservare quattro fasi della criminalizzazione delle ONG operative in mare, corrispondenti ai cambi di governo intercorsi dall'anno del loro arrivo nel Mediterraneo e la primavera del 2021. Le diverse amministrazioni hanno adottato differenti approcci per rispondere al mandato europeo di appaltare le proprie responsabilità alla Libia, continuando però tutte ad ostacolare la testimonianza della società civile e il suo intervento in mare.

Il 2 febbraio 2017 il Governo Gentiloni firma il Memorandum d'Intesa Italia-Libia¹³, mentre il Ministro degli Interni Marco Minniti introduce l'idea di un regolamento per le ONG, il "Codice di Condotta"¹⁴. Intanto, già dalla metà del 2016, le procure siciliane avviano indagini penali a

¹³ In data 2 febbraio 2017 il Presidente del Consiglio dei Ministri italiano Paolo Gentiloni e il Capo Governo di Ri-conciliazione nazionale dello Stato della Libia, Fayez Mustapa Serraj hanno sottoscritto un Memorandum per fronteggiare l'emergenza rappresentata dagli sbarchi sulle coste italiane di cittadini provenienti dalla Libia. *Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel campo dello sviluppo, del contrasto all'immigrazione illegale, al traffico di esseri umani, al contrabbando e sul rafforzamento della sicurezza delle frontiere tra lo Stato della Libia e la Repubblica Italiana*. Disponibile in: <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Libia.pdf> (consultato il 23.04.2021)

¹⁴ MINISTERO DELL'INTERNO 2017. *Codice di condotta per le Ong impegnate nelle operazioni di salvataggio dei migranti in*

carico della maggior parte degli attori civili impegnati in operazioni di ricerca e soccorso, con l'accusa di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, aggravata, talvolta, dall'associazione a delinquere. I casi più noti riguardano le indagini della magistratura di Trapani sulla ONG tedesca *Jugend Rettet*, che aveva messo in mare la nave *Iuventa*, all'interno del procedimento che vede coinvolte anche *Medici Senza Frontiere*, *Save the Children* e la società di charter *Vroon*¹⁵; il caso *Open Arms* a Ragusa nel 2018¹⁶ e, meno noto, quello della magistratura di Catania, ancora contro *Medici Senza Frontiere*, per traffico illegale di rifiuti nel 2018¹⁷. Altre indagini avviate contro le ONG ad Agrigento e Siracusa sono state invece archiviate ancor prima che venisse emesso un avviso di accertamento.

Nel 2018, si insedia un governo di centro-destra, dalla coalizione fra il movimento populista dei 5 Stelle e la Lega, con Matteo Salvini eletto Ministro degli Interni. Il suo approccio fa della criminalizzazione delle ONG il principale argomento di comunicazione e propaganda politica, attraverso una violentissima campagna mediatica, il ricorso a strumenti legislativi d'urgenza¹⁸ volti ad enfatizzare la narrazione emergenziale "dell'invasione" e la politica dei "porti chiusi"¹⁹. Questa nuova strategia porta ad una polarizzazione delle posizioni politiche dei partiti. Infatti, poiché l'estrema destra rivendica e si identifica nella lotta contro le ONG, il *Partito Democratico*, che solo due anni prima era stato fautore della prima ondata di criminalizzazione e del cosiddetto Codice di Condotta, inizia a porsi invece come forza di opposizione a difesa delle persone migranti e delle organizzazioni di ricerca e soccorso.

Nell'estate del 2019 cade il governo, e Salvini e la Lega lasciano l'esecutivo, sostituito con una nuova coalizione fra il *Movimento 5 Stelle* e il partito di centro-sinistra PD. La neo-Ministra dell'Interno Luciana Lamorgese introduce una nuova strategia di contrasto alle ONG, tanto silenziosa quanto mai efficace. Il ricorso alle indagini penali per la criminalizzazione degli interventi umanitari nel Mediterraneo era divenuto ormai ingiustificabile a fronte di 18 indagini aperte dal 2016²⁰, nessuna delle quali aveva portato a nulla. D'altro canto, questo approccio aveva comportato ingenti investimenti finanziari e logistici, e una posizione pubblica di aperto attacco che il nuovo governo non può più permettersi, dovendosi porre in un'ottica di discontinuità con quello precedente.

Da un punto di vista prettamente politico, invece, le campagne di criminalizzazione contro le ONG avevano di fatto rafforzato le posizioni della sinistra radicale, unita contro delle politiche considerate ingiuste volte a punire la solidarietà. In questo contesto, il nuovo approccio ideato dal centro-sinistra e dalla Ministra Lamorgese per continuare a bloccare le operazioni delle ONG, senza opporvisi dichiaratamente, ha visto l'impiego di misure burocratiche e amministrative volte a contestare la sicurezza degli assetti umanitari.

L'inizio del 2021 vede insediarsi un nuovo governo in cui le tre strategie sopra descritte finiscono con il convergere ed essere tutte simultaneamente compresenti e attivamente perseguite. Il governo "tecnocratico" guidato da Mario Draghi vede infatti rappresentate al suo interno tutte e tre le forze politiche promotrici delle precedenti fasi di criminalizzazione (PD-*Lega-Movimento 5 Stelle*). All'inizio del mese di marzo, in soli due giorni, la stampa annuncia la chiusura dell'indagine pluriennale sul caso *Iuventa*, preludio di un rinvio a processo, *Medici Senza Frontiere* è rinviata a giudizio per traffico illecito di rifiuti, e si apprende di una nuova indagine

mare. Testo integrale disponibile in: https://www.interno.gov.it/sites/default/files/codice_condotta_ong.pdf (consultato il 23.04.2021); per un'analisi si veda ASGI 2017.

¹⁵ Cfr. CAMILLI 2021.

¹⁶ CFR. NATALE 2018.

¹⁷ CFR. MEDICI SENZA FRONTIERE 2018.

¹⁸ Decreto-legge 14 giugno 2019, n. 53, legge di conversione 8 agosto 2019, n. 77, recante «Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica».

¹⁹ Cfr. CREMONESI 2018.

²⁰ Cfr. CUSUMANO, VILLA 2021.

contro alcuni membri della ONG *Mediterranea* per l'ormai potremmo dire "classico" reato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, aggiungendo, questa volta, l'aggravante dello scopo di lucro²¹.

Ciò mostra, in primo luogo, come l'attenzione della magistratura siciliana sia rimasta alta e determinata a dimostrare che l'impegno civile nel salvare vite in mare sia riconducibile a una condotta criminale. In secondo luogo, le inchieste sono lo spunto su cui si incardina una nuova, violentissima campagna di attacco mediatico contro le ONG, che fa un uso spregiudicato di materiale d'indagine quale le intercettazioni telefoniche, che in alcuni casi hanno riguardato persino giornalisti, avvocati, e altri soggetti non indagati, facendo emergere preoccupanti abusi procedurali²². L'elemento di reale novità è, tuttavia, il fatto che la campagna diffamatoria trovi questa volta spazio anche su media tradizionalmente collegati al centro-sinistra.²³ Contestualmente, a poche settimane dalla pronuncia del Tribunale Amministrativo Regionale di Palermo, che ha ritenuto di sospendere le misure cautelari che bloccavano le navi di *Sea-Watch* in porto²⁴, viene disposto un nuovo fermo nei confronti della *Sea-Watch 3*, una delle navi cui si riferiva la decisione del TAR, mentre l'avvocatura di Stato ricorre contro tale pronuncia appellandosi al Consiglio di Giustizia Amministrativo²⁵. Su tutto sembra prevalere un disegno politico che ha al centro il rinnovato impegno nella costruzione di relazioni con la Libia, dove le organizzazioni umanitarie costituiscono un possibile ostacolo.

3.1. *Il fermo amministrativo come strumento politico di attrazione di una responsabilità europea*

Giungiamo così al passaggio dalla seconda alla terza fase. Può essere utile inquadrare l'utilizzo del blocco amministrativo delle navi umanitarie nel contesto dell'assenza di volontà politica, da parte dell'Unione europea, di condividere le responsabilità inerenti alla gestione delle migrazioni alle sue frontiere esterne meridionali.

A fronte di un'Unione europea sorda dinanzi alle richieste politiche dell'Italia (e di altri Paesi dell'Europa Meridionale, come Spagna e Grecia) di un meccanismo di redistribuzione delle persone in arrivo via mare, l'Italia impone di essere ascoltata cercando di attrarre una responsabilità europea sui soccorsi di persone migranti, attraverso il ruolo che stati come la Germania svolgono come autorità di bandiera delle navi umanitarie.

Non essendo riuscita a ottenere nulla di concreto dagli Stati membri, se non un fragile accordo di redistribuzione su base volontaria nel 2017²⁶, l'Italia si accontenta dell'appoggio formale della Commissione UE nella Raccomandazione allegata al *Patto Europeo sulle Migrazioni*²⁷ sulla cooperazione tra gli Stati membri riguardo alle operazioni condotte da navi possedute o gestite da soggetti privati a fini di attività di ricerca e soccorso²⁸. Nel riconoscere che le navi private impegnate in operazioni di salvataggio nel Mediterraneo sono coinvolte in complesse e spesso

²¹ ALBANESE 2021.

²² Cfr. PALLADINO 2021; FITTIPALDI, PALLADINO, TIZIAN 2021.

²³ Cfr. GRASSO 2021; PALAZZOLO 2021.

²⁴ Repubblica Italiana, Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Sezione Terza), Ordinanza sul ricorso numero di registro generale 1596 del 2020 N.00145/2021 REG.POV.CAU. N 01596/2020 REG.RIC. <https://www.giustizia-amministrativa.it/portale/pages/istituzionale/visualizza> (consultato il 25.04.2021).

²⁵ Cfr. GENNARI 2021 e DE VITTOR 2021, in questo volume.

²⁶ Il meeting fra i Ministri degli Interni Italia, Germania, Francia, Malta e i rappresentanti della Presidenza finlandese del Consiglio UE e la Commissione europea si tenne il 23 Settembre 2019, disponibile in: <https://www.interno.gov.it/it/notizie/malta-meeting-ministri-dellinterno> (consultato il 25.04.2021). Per un'analisi consultare VILLA, CORRADI 2019.

²⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Un nuovo patto sulla migrazione e l'asilo*, del 23 settembre 2020, COM(2020) 609 final

²⁸ Commissione europea, *Recommendation on cooperation among Member States concerning operations carried out by vessels owned or operated by private entities for the purpose of search and rescue activities*, del 23 settembre 2020, C(2020) 6468 final. Cfr. FERRARA 2021, in questo volume.

ricorrenti operazioni di ricerca e salvataggio che possono riguardare un gran numero di persone, anche superiore rispetto a quello autorizzato dalla capacità della nave, e coinvolgere una vasta gamma di attori, dal salvataggio allo sbarco, la Commissione conclude che questi soccorsi siano una questione di “*public policy*”, con specifico riferimento alla sicurezza, e che queste navi vadano quindi adeguatamente registrate e attrezzate per soddisfare i requisiti associati a questa attività in modo da non costituire un pericolo per l’equipaggio o le persone soccorse²⁹.

In questo modo, le legittime richieste di corresponsabilità di uno dei Paesi in prima linea rispetto al fenomeno migratorio, peraltro incardinate negli stessi trattati fondativi dell’Unione³⁰, vengono ridotte a una questione tecnico-amministrativa tra l’amministrazione di bandiera delle navi ONG e la Guardia costiera italiana.

D’altra parte, gli Stati hanno un interesse oggettivo a che il loro “*ranking*”³¹ come stato di bandiera non venga danneggiato dall’aumento delle detenzioni amministrative delle proprie navi.

In conseguenza di questo processo, quelli che erano prima alleati nel soccorso in mare, la Guardia costiera e le ONG, si ritrovano su fronti contrapposti per via della linea politica scelta dall’UE, di cui l’Italia è il braccio esecutivo.

4. *L’evoluzione del rapporto delle ONG con la Guardia costiera italiana: da “MammaRCC” a controparte in contenzioso*

A parità di norme vigenti e pratiche poste in essere da parte delle organizzazioni non governative, c’è stato un tempo in cui la responsabilità amministrativa della Guardia costiera italiana veniva esercitata in maniera completamente diversa rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni.

“MammaRCC” – Così, a bordo delle navi di *Sea-Watch*, chiamavamo IMRCC, il Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo di Roma (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*), negli anni tra il 2015 e il 2017, quando la politica di esternalizzazione europea e dei governi italiani che da allora si sono succeduti ha determinato un drastico cambio di rotta. Dal termine della missione *Mare Nostrum*, facente capo al Ministero della Difesa, IMRCC ha assunto, dal 2014 al 2017, il coordinamento del 94% delle operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo, sia impiegando proprie unità, che cooperando con unità militari e/o civili, come le unità mercantili o di attori civili presenti in zona³².

Mentre le ONG erano di fatto diventate la flotta civile della Guardia costiera italiana, in quanto unici assetti con un’esplicita missione di soccorso, gli organi rappresentativi della marina mercantile invocavano l’istituzione di una missione SAR europea. «Abbiamo bisogno di un’operazione UE simile a *Mare Nostrum*, ma è essenziale che si incrementino ora le risorse destinate alla ricerca e al salvataggio, piuttosto che quelle destinate al controllo delle frontiere, e che si incrementino immediatamente», commentava Patrick Verhoeven, segretario generale dell’Associazione Armatori della Comunità Europea (ECSA)³³.

²⁹ *Ibid.*, considerando 12.

³⁰ *Trattato sul funzionamento dell’Unione europea* (versione consolidata), GUUE n. C 326 del 26 ottobre 2012, art. 80: “Le politiche dell’Unione di cui al presente capo e la loro attuazione sono governate dal principio di solidarietà e di equa ripartizione della responsabilità tra gli Stati membri, anche sul piano finanziario. Ogniquale volta necessario, gli atti dell’Unione adottati in virtù del presente capo contengono misure appropriate ai fini dell’applicazione di tale principio”. Si veda anche NAGY 2017, p3.

³¹ Elenco completo disponibile in: <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-sonstige/white-grey-black-list.pdf> (consultato il 22.04.2021)

³² COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA 2017.

³³ *Shipping Industry Calls on EU Leaders to be Decisive and Immediately Increase Mediterranean Search and Rescue Resources*. Disponibile in: <https://www.ics-shipping.org/press-release/shipping-industry-calls-on-eu-leaders-to-be-decisive-and-immediately-increase-mediterranean-search-and-rescue-resources/> (consultato il 23.04.2021)

L'approccio operativo adottato dalla Guardia costiera italiana in quegli anni emerge dalle parole del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Ammiraglio Vincenzo Melone, durante le audizioni organizzate nell'ambito dell'*Indagine conoscitiva sul contributo dei militari italiani al controllo dei flussi migratori nel Mediterraneo e l'impatto delle attività delle organizzazioni non governative* dalla 4^a commissione permanente (Difesa) del Senato. Il Comandante Melone chiarisce che,

«in presenza di un evento SAR che ricade nella responsabilità dell'organizzazione SAR italiana, ignorare e/o sottovalutare situazioni o segnalazioni di pericolo, ovvero trascurare l'esistenza di "risorse" (intese in termini di unità navali) in grado di intervenire, non impiegandole utilmente per portare soccorso, determinerebbe, in caso di perdita delle persone coinvolte, una diretta responsabilità dell'autorità coordinatrice per la mancata osservanza ad un preciso dovere di *facere* che, in quanto finalizzato alla salvaguardia del bene supremo della vita umana, risulta prevalente su tutti gli altri beni/interessi giuridici eventualmente coinvolti nella fattispecie»³⁴.

Oggi la Guardia costiera italiana, alla luce dell'istituzione di un'area di responsabilità – e sottolineo *responsabilità*, non *giurisdizione* – della Libia, non coordina più gli eventi SAR in quel tratto di mare e non interviene anche quando a conoscenza di situazioni di pericolo ivi localizzate. Ma non è in questa sezione che approfondiremo questa prassi.

Nel contesto descritto dall'Ammiraglio Melone, le ONG stabiliscono la loro presenza in mare tra il 2014 (MOAS) e il 2015 (MSF, *Sea-Watch*), fino al raggiungimento di 10 organizzazioni non-governative operative nel 2016³⁵. Quando, in quell'anno, a nome di *Sea-Watch*, avevo intrattenuto contatti con la Centrale Operativa della Guardia costiera di Roma, allo scopo di introdurre la disponibilità della ONG spagnola *Open Arms*, fino ad allora impegnata nell'Egeo, a intervenire nel Mediterraneo centrale con un veliero, l'*Astral*, in una telefonata mi si disse: «Abbiamo bisogno di tutti i mezzi possibili, anche una zattera va bene». Un'affermazione senz'altro ironica, ma che stride alla luce del contesto attuale in cui le navi delle ONG, ben più sicure, attrezzate e performanti di allora, sono bloccate nei porti italiani dalla stessa Guardia costiera, a fronte di un quadro normativo rimasto invariato.

4.1. *Quando Guardia costiera e ONG salvavano insieme: il coordinamento dei soccorsi*

Come già menzionato, fino alla prima metà del 2018, pressoché tutte le operazioni di soccorso effettuate dalle navi delle ONG sono state coordinate dall'IMRCC della Guardia costiera, a Roma. In attuazione della Convenzione SAR (*International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979), infatti, appena l'IMRCC riceveva una comunicazione di "distress" coordinava i soccorsi, procedendo immediatamente con assetti propri, o facendo appello alle navi più vicine all'imbarcazione in pericolo. In assenza di navi statali, le unità ritenute maggiormente idonee a prestare il soccorso erano infatti spesso quelle delle ONG. In un minor numero di casi, invece, erano le navi stesse ad avvistare le imbarcazioni in pericolo, e, secondo quanto previsto dall'art. 98 della *Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare* (UNCLOS) e dalla Regola 33 cap. V della *Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare* (SOLAS), procedevano verso il luogo dell'evento informando contestualmente l'IMRCC, affinché coordinasse i soccorsi nel rispetto della Convenzione SAR. Inoltre, la Guardia costiera produceva rapporti quotidiani sui casi

³⁴ Seguito dell'*indagine conoscitiva sul contributo dei militari italiani al controllo dei flussi migratori nel Mediterraneo e l'impatto delle attività delle organizzazioni non governative: audizione del Comandante generale del Corpo di capitanerie di porto, ammiraglio ispettore (CP) Vincenzo Melone*. Disponibile in: http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=SommComm&leg=17&id=1022010&part=doc_dc-sedetit_pi (consultato il 23.04.2021)

³⁵ Cfr. COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA 2017.

SAR, che venivano diffusi o mandati ai giornalisti su richiesta, attraverso il proprio ufficio stampa, oltre a produrre statistiche semestrali sulle attività SAR e i relativi dati.³⁶

Le modalità di stretto coordinamento operativo con le istituzioni, che hanno caratterizzato i primi anni di attività delle ONG nel Mediterraneo centrale, emergono in maniera lapidaria dal giornale di bordo della nave *Sea-Watch 1*. *Sea-Watch* ha fatto la sua comparsa in mare con un peschereccio di 21 metri del 1917, che prima pescava gamberetti nel mare del Nord e che impiegò un mese ad arrivare a Lampedusa da Amburgo. La chiamavamo “*the Old Lady*”: un lentissimo ferro vecchio di cento anni, che, sotto il coordinamento della Guardia costiera italiana, nell’estate del 2015 contribuì al soccorso di circa 2000 persone.

Il 19 settembre 2015, l’equipaggio della *Sea-Watch 1* viene svegliato prima dell’alba da Roma. “0520: Chiamata da IMRCC. A *Sea-Watch* è richiesto di verificare la posizione 33° 11’ N – 013° 35’ E, 20 miglia dalla Libia.” Alle 6:35 *Sea-Watch* riceve una nuova posizione da IMRCC. Alle 7:06 trova 104 naufraghi ammassati su un gommone. Alle 9:15 Roma comunica la posizione di un altro caso. Alle 11:00 la nostra lancia trova un altro gommone con 110 persone e ne supporta il soccorso da parte della CP906 della Guardia costiera, che arriverà poco dopo. Intanto IMRCC comunicava un’altra posizione, in corrispondenza della quale *Sea-Watch* trova un gommone semiaffondato. I soccorritori della CP906 ci restituiscono i giubbetti salvagente che avevamo usato per mettere in sicurezza uno dei casi e, al termine delle operazioni, ci informano che le persone nel gommone semiaffondato sono salve e a bordo della nave della Guardia costiera. Questa è stata la mia prima esperienza di soccorso. Ricordo la CP906, mastodontica in confronto a noi, il saluto al comandante a soccorsi conclusi e come gentilmente i soccorritori rifiutarono il nostro pessimo caffè d’orzo tedesco, offrendo in cambio un buon espresso.

IMRCC assegnava sovente il ruolo di “*On Scene Coordinator*” degli eventi SAR sotto il loro coordinamento alle ONG in mare³⁷, coordinava operazioni di trasbordo dalle navi mercantili e militari a quelle umanitarie, ricorreva ai loro team medici per fornire assistenza sanitaria a bordo di navi (mercantili) meno equipaggiate, e esortava le ONG a dotarsi di assetti più grandi e meglio attrezzati per la permanenza delle persone a bordo, in modo tale da poter intervenire su diversi casi SAR e concludere le operazioni con lo sbarco in un porto sicuro.

Sea-Watch ha per lungo tempo resistito a quest’ultima richiesta, asserendo che la missione dell’ONG consisteva nel monitoraggio al fine di assicurare che nessuno fosse abbandonato in mare, attraverso la segnalazione di potenziali casi di natanti in pericolo, e in un’azione di prima assistenza e stabilizzazione in attesa dell’intervento istituzionale per effettuare il trasbordo e il completamento dell’operazione tramite lo sbarco in un porto sicuro. L’ONG addirittura argomentava la propria posizione alla Guardia costiera sostenendo che l’utilizzo della sua nave per il trasporto e lo sbarco delle persone nel porto sicuro assegnato avrebbe inevitabilmente comportato una riduzione dei tempi di permanenza in mare per le operazioni di monitoraggio e ricerca.

Le ONG hanno inoltre intrattenuto regolari incontri di introduzione e coordinamento con gli ufficiali della Guardia costiera, correlati di visite alla sala operativa, per meglio comprendere il lavoro di IMRCC.

La consuetudine di organizzare incontri periodici nella sede di IMRCC è indice di una collaborazione sistematica con le ONG, il cui segno più evidente è l’istituzione, da parte della Guardia costiera, di un momento di confronto annuale rivolto esclusivamente alle stesse. L’evento prendeva simbolicamente il nome di *Una vis*, dal latino “una forza”, «per rimarcare il comune obiettivo di svolgere in modo coordinato le attività di soccorso», come descritto dalla stessa Guardia costiera.³⁸ Attraverso tali incontri, la Guardia costiera si prefiggeva esplicitamente

³⁶ *Ricerca e Soccorso – Guardia costiera*. Disponibile in: <https://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/ricerca> (consultato il 23.04.2021)

³⁷ Cfr. COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA 2016.

³⁸ *Una Vis: la Guardia costiera incontra i rappresentanti delle ONG*. Disponibile in: <https://www.guardiacostiera.gov.it/>

l'obiettivo, così come enunciato nel titolo della conferenza stessa, di ottimizzare le operazioni di soccorso per salvare vite nel Mediterraneo: *Saving lives in the Mediterranean Sea: improving the effectiveness of rescue operations*. Nel convocare l'incontro con le ONG, il Centro di Coordinamento per i Soccorsi di Roma fece circolare un invito a tutte le organizzazioni umanitarie, che descrive l'incontro come "an appropriate opportunity to understand how we could better coordinate the efforts to ensure the safety of life at sea in the Mediterranean Sea scenario daily crossed by several unseaworthy boats with migrants onboard". Una *vis* vide lo svolgimento di una sola edizione nel luglio 2016, mentre l'appuntamento dell'anno successivo fu annullato pochi giorni prima dell'incontro, mentre l'allora Ministro dell'Interno Minniti convocava le ONG per discutere il cosiddetto Codice di Condotta.

4.2. *L'inversione di rotta dettata gli accordi con la Libia*

Il 3 febbraio 2017 la Dichiarazione di Malta marca la definizione della politica di esternalizzazione dell'Unione Europea rispetto alla gestione del flusso migratorio attraverso il Mar Mediterraneo centrale³⁹. L'iniziativa europea è preceduta e trova di fatto esecuzione nell'accordo italo-libico stipulato il giorno precedente, 2 febbraio 2017, quando il Presidente del Consiglio italiano Paolo Gentiloni e il Primo Ministro del governo di unità nazionale di Tripoli Fayed al Serraj firmano il Memorandum d'intesa per il "contrasto dell'immigrazione illegale". Tale accordo, che si innesta nel solco di quello precedente siglato tra l'allora presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e Muammar Gheddafi⁴⁰, vede l'Italia impegnata a fornire supporto economico, tecnico e tecnologico agli organismi libici incaricati della lotta contro la migrazione irregolare, alla Guardia di frontiera e alla Guardia costiera del Ministero della Difesa, e agli organi e dipartimenti competenti presso il Ministero dell'Interno libico⁴¹. Concretamente, l'Italia avrebbe fornito nuovi assetti navali, avrebbe supportato le autorità libiche nell'istituzione di un MRCC (*Maritime Rescue Coordination Centre*), e avrebbe pianificato attività comuni permettere la manutenzione ordinaria delle navi impegnate in attività di pattugliamento, ricerca e soccorso in Libia.

L'intesa ha come fulcro operativo l'obiettivo di assicurare l'impegno della – cosiddetta – Guardia costiera libica nell'intercettare chi fugge dalla Libia. Tale progetto è stato presentato dalla Guardia costiera italiana anche in occasione della conferenza bimestrale *Shared Awareness and De-confliction in the Mediterranean* (SHADE MED), organizzata dalla *European Naval Force for the Mediterranean Sea* EUNAVFORMED⁴². Per come ideato, il progetto di implementazione prevedeva una prima fase di valutazione della fattibilità del progetto tra luglio 2017 e luglio 2018, una di implementazione fino a settembre 2020, e una piena operatività del Centro di Coordinamento per i Soccorsi libico prevista per la fine del 2020. Incredibilmente, già a partire dalla prima fase di *assessment*, le autorità europee indietreggiano dal Canale di Sicilia, con Roma che inizia a negare il coordinamento dei soccorsi a partire da giugno 2018⁴³, in concomitanza con l'istituzione dell'area SAR libica, mentre la missione Sophia di EUNAVFORMED ritira le pro-

[stampa/Pages/guardia-costiera-incontra-rappresentanti-per-soccorso.aspx](#) (consultato il 23.04.2021).

³⁹ CONSIGLIO EUROPEO, *Dichiarazione di Malta dei membri del Consiglio europeo sugli aspetti esterni della migrazione: affrontare la rotta del Mediterraneo centrale*. 3 febbraio 2017. Disponibile in <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2017/02/03/malta-declaration/> (consultato il 24.04.2021)

⁴⁰ *Trattato di amicizia, partenariato e cooperazione tra la Repubblica italiana e la Grande Giamahiria araba libica popolare socialista*, 30 agosto 2008. Disponibile in: https://www.camera.it/dati/leg16/lavori/schedela/apritelecomando_wai.asp?codice=16pd10017390 (consultato il 23.04.2021)

⁴¹ Cfr. *supra*, nota 14.

⁴² SHADE MED *fifth edition in Rome* – 27 Nov 2017. Disponibile in: <https://www.operationsophia.eu/shade-med-fifth-edition-in-rome/> (consultato il 23.04.2021)

⁴³ Vedi paragrafo successivo.

prie navi e limita la sua presenza al monitoraggio aereo, insieme a *Frontex*⁴⁴. E così prende forma il vuoto di responsabilità europeo nel Mediterraneo centrale.

In concomitanza con la stipula degli accordi bilaterali con la Libia, le ONG diventano oggetto di una massiccia campagna di criminalizzazione sul piano mediatico, politico e giudiziario, le cui fasi sono state descritte nel paragrafo precedente e per cui si rimanda a studi dedicati⁴⁵. Tuttavia, il contributo positivo delle ONG alle operazioni di soccorso in cooperazione con la Guardia costiera italiana viene contestualmente confermato anche nel Documento approvato dalla 4^a commissione permanente (Difesa) del Senato, il 16 maggio 2017, nel quale si dà atto delle dichiarazioni dell'ammiraglio Marzano, comandante della Squadra navale, secondo cui «le ONG non costituiscono intralcio alle attività della Marina militare nell'area»⁴⁶. Il ruolo delle ONG viene ulteriormente chiarito dal Contrammiraglio Nicola Carlone, Capo del III reparto Piani e Operazioni del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia costiera, nel corso dell'audizione del 3 maggio 2017, di fronte al Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione. Il Contrammiraglio, infatti, ribadisce che: «la presenza delle ONG non comporta quello che viene detto un fattore di attrazione [...] mentre il fenomeno è governato esclusivamente a terra»⁴⁷.

4.3. Le ONG restano “orfane” del coordinamento dei soccorsi da Roma

Il 28 giugno 2018 Tripoli definiva una propria area di ricerca e soccorso riconosciuta dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). In maniera graduale, da quel momento, l'IMRCC non solo ha ridotto sensibilmente i suoi interventi in acque SAR libiche, ma ha interrotto il coordinamento al di là della zona SAR italiana. A giugno 2018, due casi emblematici segnano concretamente il cambio di approccio delle autorità italiane nei confronti delle ONG.

Il 9 giugno avviene il primo sbarco di una nave ONG, la *Sea-Watch 3*, sotto il Governo con Ministro dell'Interno Salvini, e cambiano improvvisamente le modalità di coordinamento di Roma. «Le operazioni di soccorso dei 232 migranti a bordo e i successivi movimenti sono stati dal primo all'ultimo minuto coordinati dalla sala operativa della Guardia costiera di Roma senza alcun tipo di problema, ma l'imbarcazione che da quasi quattro giorni, in condizioni di mare proibitive, naviga con le persone a bordo che stanno male, soltanto oggi ha ricevuto l'indicazione sul porto italiano in cui approdare. Un ritardo inedito visto che, quando ricevono ordine di muovere verso l'Italia, normalmente la sala operativa comunica anche la direzione in cui muoversi», riporta *La Repubblica*⁴⁸.

Inoltre, a seguito dello sbarco a Reggio Calabria dalla *Sea-Watch 3*, la Guardia costiera contesta al Comandante il regolare ingaggio della nave in attività SAR senza una specifica certificazione, nonostante ciò non sia previsto dalla classe della nave e dalla normativa vigente nel suo stato di bandiera (allora Olanda). La questione si risolve con un lungo colloquio in Capitaneria, ma senza alcuna ispezione o provvedimento specifico.

Nelle ore immediatamente successive, per la prima volta, Roma non assume più il coordina-

⁴⁴ Cfr. VITA (Redazione), 2017

⁴⁵ CUSUMANO, VILLA 2021; AMNESTY INTERNATIONAL 2020C; ROSSI 2019; DE VANNA 2019; CUTTITTA 2018; MASERA 2018; DE VITTOR 2018; PAPANICOLOPULU 2017.

⁴⁶ *A conclusione dell'Indagine Conoscitiva Sul Contributo Dei Militari Italiani al Controllo dei Flussi Migratori nel Mediterraneo e l'Impatto delle Attività delle Organizzazioni Non Governative - Doc. XVII, n. 9 approvato dalla 4^o Commissione Permanente (Difesa), 16 maggio 2017.* Disponibile in: <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/1023441.pdf> (consultato il 23.04.2021).

⁴⁷ *Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione - Resoconto stenografico, Seduta n. 44 di mercoledì 3 maggio 2017.* Disponibile in: https://www.camera.it/leg17/1079?idLegislatura=17&tipologia=indag&sottotipologia=c30_confini&anno=2017&mes e=05&giorno=03&idCommissione=30&numero=0044&file=indice_stenografico (consultato il 23.04.2021).

⁴⁸ Cfr. ZINITI 2018.

mento del soccorso effettuato da una nave umanitaria. Il 17 giugno si conclude, a 10 giorni dal soccorso, l'odissea della nave *Aquarius*, gestita da *Medici Senza Frontiere* e *SOS Méditerranée*, che approda a Valencia, in Spagna, scortata da una delle ammiraglie della flotta della Guardia costiera italiana, la nave *Dattilo*. Come riporta Internazionale, «Il caso *Aquarius* è solo l'ultimo capitolo di una lunga contenzioso tra il governo italiano e le ONG in merito ai soccorsi in mare, ma molti elementi lasciano pensare che quello che è accaduto nell'ultima settimana alla nave della ONG franco-olandese potrebbe essere un pericoloso precedente e un punto di non ritorno nella storia di queste attività»⁴⁹. E così è stato.

5. *L'approccio punitivo penale-amministrativo nei confronti delle ONG tra indagini, sequestri e fermi*

Nell'entrare nel merito dell'accanimento amministrativo nei confronti delle ONG, vorrei mostrare come, sia sul piano penale che amministrativo, il mancato ottemperamento a obblighi internazionalmente riconosciuti da parte delle autorità origini un'alterazione del normale corso degli eventi di soccorso in mare e delle relative procedure. Ciò determina situazioni in cui le operazioni delle ONG vengono di fatto punite, attraverso indagini penali o provvedimenti amministrativi che scoraggiano, ritardano e impediscono la presenza civile in mare.

Quando i centri per il coordinamento del soccorso (RCC)⁵⁰ contattati rifiutano di assumere la responsabilità delle operazioni di soccorso in mare, ivi inclusa l'assegnazione di un porto sicuro di sbarco, che si qualifichi come tale secondo quanto previsto dal quadro normativo internazionale, si genera uno sviluppo anomalo della gestione dell'evento SAR.

L'omissione dell'autorità comporta che l'esito dell'operazione ricada esclusivamente sulla discrezionalità del comandante della nave⁵¹. In qualità di ufficiale rappresentante dello stato di bandiera a bordo, quest'ultimo è il soggetto primariamente responsabile *ex lege* per le operazioni della nave. Tuttavia, soltanto attraverso il coordinamento delle autorità competenti il comandante ha la possibilità di esercitare la propria responsabilità, effettuando i passaggi necessari a portare a termine l'operazione, che si conclude con lo sbarco delle persone in un porto sicuro.

Come ormai da anni osserviamo dalle attività SAR delle ONG e dall'evidenza fornita dalle comunicazioni di bordo, le autorità contattate, rappresentate dagli stati costieri di Italia e Malta, anche a fronte del mancato intervento dell'autorità libica, non rispondono alla segnalazione della nave che ha effettuato l'operazione di soccorso, oppure negano la propria responsabilità, demandandola allo Stato costiero, nella fattispecie la Libia, o allo Stato di bandiera⁵².

Nel primo caso, ad oggi la Libia non è in grado di garantire la copertura necessaria di un'area SAR tanto vasta⁵³ e in cui si verifica costantemente la presenza di persone in pericolo in mare. La stessa non presenta i requisiti necessari a uno stato costiero per definirsi dotato di un centro di coordinamento per i soccorsi funzionante e adatto a garantire la copertura necessaria della propria "Search and Rescue Region"⁵⁴.

⁴⁹ CAMILLI 2018

⁵⁰ ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE (IMO), *Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo*, Amburgo 27 Aprile 1979. Annesso Capitolo 1 "Termini e Condizioni", paragrafo 1.3.5, p.1. Disponibile in: <https://www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Documents/Conv%20Amburgo%20comparazione%20testo%20originale-emendato%20ITA.pdf> (consultato il 28.04.2021).

⁵¹ Sull'evoluzione del diritto internazionale del mare in materia di responsabilità (del comandante e degli Stati) nei soccorsi, cfr. STARITA 2019.

⁵² Cfr. VASSALLO PALEOLOGO 2020b; TANI 2019; TONDO 2021.

⁵³ L'area SAR libica si estende finanche a quasi 100 miglia nautiche dalla costa (per esempio a Nord di Al Khoms). Per un riferimento visivo della sua estensione si veda SEA-WATCH 2021a, p.3.

⁵⁴ Cfr. supra, nota 50 Annesso Capitolo 2 "Organizzazione e Coordinamento", p. 6.

Da qui sorgono non pochi quesiti, che non saranno approfonditi in questo contributo, sulla legittimità dell'autorità libica e sulla sua capacità di coordinamento nell'area SAR auto-attribuitasi.

Inoltre, è noto che l'eventuale coordinamento con la Libia ai fini dell'assegnazione di un porto di sbarco violerebbe le norme internazionali che richiedono che tale porto abbia le caratteristiche di un "Place of Safety" (POS), vale a dire di un luogo in cui, tra le altre cose, i diritti umani dei naufraghi e, in particolare, il diritto a non essere sottoposti a tortura o trattamenti inumani, non siano a rischio. Nella prassi non è previsto che le autorità libiche si coordinino con quelle costiere europee per l'assegnazione di un porto di sbarco che si qualifichi come sicuro, e dunque alternativo alla Libia.

Rispetto a una presunta responsabilità dello Stato di bandiera, non avendo qui modo di entrare nel dettaglio di un tema diventato ormai protagonista della (mancata) gestione dei soccorsi in mare nel Mediterraneo centrale, va sottolineato che, se contattato dal comando di bordo, sarà dovere di questo Stato assistere il vascello di bandiera coordinandosi con i centri di coordinamento per il soccorso responsabili per l'area in cui avviene il recupero. Questo è quanto previsto dal Capitolo III della Convenzione di Amburgo sul soccorso in mare, rispetto alla cooperazione tra stati ai fini del soccorso: «Parties shall co-ordinate their search and rescue organizations and should, whenever necessary, co-ordinate search and rescue operations with those of neighbouring States»⁵⁵.

Se l'autorità formalmente responsabile per l'area in cui avviene il soccorso è quella libica, la quale tuttavia, per i motivi sopra spiegati, non può indicare un porto di sbarco che risponda ai requisiti necessari, lo stato di bandiera, allo stesso modo di qualsivoglia autorità marittima contattata, si coordinerà con gli stati costieri confinanti, che presentino le caratteristiche idonee a offrire un coordinamento effettivo alla nave coinvolta.

Non è importante, dunque, né sostanzialmente differente, se il vascello contatta il centro di coordinamento del proprio Stato di bandiera, o di uno stato costiero, o di uno stato "X", ma che l'autorità contattata, se non direttamente responsabile per l'area SAR, o non in grado di offrire il supporto necessario alla conclusione dell'operazione SAR, si coordini con i/l centro/i di coordinamento in area allo scopo di dare supporto alla nave in questione.

Non si riscontra nelle Convenzioni, nei regolamenti e nelle linee guida applicabili, una responsabilità in capo al comandante di definire il centro di coordinamento responsabile. È inoltre pratica opposta al supporto che dovrebbe essere garantito al capitano quella osservata negli anni recenti in cui le autorità contattate omettono di rispondere alle comunicazioni dello stesso, o rimandano alla responsabilità di altre autorità, chiedendo che sia il comandante a ottenerne il coinvolgimento.

5.1. *Le anomalie del soccorso senza coordinamento e l'utilizzo ostruttivo degli strumenti del diritto*

Di fronte all'omissione del coordinamento delle missioni SAR da parte degli stati, la nave che ha operato il soccorso non può che dirigersi allora autonomamente verso un POS, sulla base della responsabilità del comandante di portare le persone in salvo. Tale atto di responsabilità è stato fortemente ostacolato dalle autorità negli anni recenti, al punto di istituire strumenti legislativi volti a penalizzare l'ingresso di una nave nelle acque territoriali italiane⁵⁶.

In svariati casi, concentrati prevalentemente nel 2019, anche quando, dopo giorni o finanche settimane in mare senza ricevere indicazioni, il comandante ha dichiarato lo stato di necessità, è stato ignorato dalle autorità competenti. L'ingresso di una nave in stato di necessità in porto è di per se garantito e può essere impedito in via eccezionale solo sulla base di ben precise motiva-

⁵⁵ *International Convention on Maritime Search and Rescue*, Amburgo, 27 aprile 1979, 1405 UNTS 109, par. 3.1.1.

⁵⁶ Decreto-legge 14 giugno 2019, n. 53, legge di conversione 8 agosto 2019, n. 77, recante «Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica».

zioni⁵⁷. In alcune circostanze, le navi ONG si sono trovate a ricorrere alla disobbedienza civile, trasgredendo divieti di ingresso⁵⁸ imposti senza una reale giustificazione,⁵⁹ per poter ottemperare all'obbligo di portare le persone soccorse in salvo e concludere un'operazione che le autorità avevano il dovere di facilitare, come confermato dalla Corte di Cassazione nell'emblematico caso *Rackete*⁶⁰. La strategia della disobbedienza civile diventa quindi paradossalmente necessaria per stabilire "accountability" in mare⁶¹.

Quanto il Giudice per le Indagini Preliminari ha definito "adempimento di un dovere"⁶², in riferimento alle azioni della Capitana Carola, aveva comportato in più circostanze la predisposizione di misure di sequestro preventivo⁶³ in applicazione di quanto previsto dall'allora Decreto Sicurezza bis⁶⁴ in relazione a indagini di natura penale per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina contro i comandanti e talvolta i capi missione a bordo⁶⁵, o per altri capi d'accusa derivanti dall'azione di ingresso nelle acque territoriali non autorizzato, quando non osteggiato, dalle autorità⁶⁶.

Appare chiaro come il mancato intervento dell'autorità dia origine a un susseguirsi di circostanze anomale in cui le ONG hanno dovuto rivendicare lo spazio di applicazione del dovere del comandante e dei diritti fondamentali delle persone soccorse, contro l'utilizzo ostruttivo del diritto interno, penale e amministrativo, nei loro confronti.

⁵⁷ Articolo 69 Codice della navigazione "Soccorso a navi in pericolo e a naufraghi": «L'autorità marittima, che abbia notizia di una nave in pericolo ovvero di un naufragio o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e, quando non abbia a disposizione né possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso alle altre autorità che possano utilmente intervenire». In questo caso l'azione risolutiva si limiterebbe a garantire l'approdo.

⁵⁸ Articolo 83 Codice della navigazione "Divieto di transito e di sosta": «Il Ministro dei trasporti e della navigazione può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende». L'articolo, per come interpretato nello strumento legislativo di cui sopra, nota 59, per cui l'ingressi nelle acque territoriali italiane di una nave battente bandiera straniera che ha effettuato operazioni di soccorso in acque internazionali si configurerebbe come una potenziale fattispecie di attivazione dell'articolo 83.

⁵⁹ Cfr. HOLROYD 2019.

⁶⁰ Al paragrafo 9 della sentenza 06626/2020 la Corte di Cassazione afferma che «l'obbligo di prestare soccorso dettato dalla convenzione internazionale SAR di Amburgo, non si esaurisce nell'atto di sottrarre i naufraghi al pericolo di perdersi in mare, ma comporta l'obbligo accessorio e conseguente di sbarcarli in un luogo sicuro (c.d. "place of safety")» (...) «Non può quindi essere qualificato "luogo sicuro", per evidente mancanza di tale presupposto, una nave in mare che, oltre ad essere in balia degli eventi meteorologici avversi, non consente il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse. Né può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa, poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può certo essere effettuata sulla nave». Cass. pen., sez. III, 16 gennaio 2020 (dep. 20 febbraio 2020), n. 6626, Pres. Lapalorcia, Est. Gai, ric. *Rackete*.

⁶¹ Cfr. MANN 2020.

⁶² Trib. Agrigento, Uff. GIP, ord. 2 luglio 2019, giud. Vella. P.II. Disponibile in: <https://www.giurisprudenzapenale.com/wp-content/uploads/2019/07/Rachete-Carola-Ordinanza-sulla-richiesta-di-convalida-di-arresto.pdf> (consultato il 22.04.2021).

⁶³ Oltre alla nave *Sea-Watch 3*, posta sotto sequestro amministrativo il 12 Luglio 2019 per aver violato il Decreto Sicurezza Bis, anche le navi *Alex & co.* e *Mare Jonio* di *Mediterranea Saving Humans*, rispettivamente a luglio e settembre 2019, e la nave *Eleonore* della ONG *Mission Lifeline*, nel settembre 2019, sono state oggetto di sequestro amministrativo per aver violato il Decreto Sicurezza Bis. Da maggio ad agosto 2019, le navi *Open Arms*, *Mare Jonio* e *Sea-Watch 3* sono state inoltre oggetto di sequestri preventivi nell'ambito di procedimenti penali a carico dei Capitani e Capi Missione. Maggiori dettagli in EUROPEAN UNION AGENCY FOR FUNDAMENTAL RIGHTS 2020.

⁶⁴ Decreto-legge 14 giugno 2019, n. 53, legge di conversione 8 agosto 2019, n. 77, recante «Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica».

⁶⁵ Cfr. *supra*, nota 66, i procedimenti aperti contro Capitani e Capi Missione delle ONG durante il 2019 con l'accusa di favoreggiamento all'immigrazione clandestina, Articolo 12 T.U. Immigrazione, coinvolsero Carola *Rackete* e Arturo Centore entrambi capitani della *Sea-Watch 3*, Pietro Marrone e Luca Casarini di *Mediterranea Saving Humans*, ma anche membri dell'equipaggio della Nave *Eleonore* di *Mission Lifeline*.

⁶⁶ Cfr. art. 337 codice penale "Resistenza a pubblico ufficiale"; art. 337 codice penale e art. 1099 codice della navigazione "Rifiuto di obbedire a nave da guerra".

5.2. *La prassi dell'assenza come presupposto per i fermi amministrativi*

Al fine dell'analisi degli aspetti relativi alla pratica dei fermi amministrativi delle navi umanitarie, è rilevante notare come la situazione anomala, creata dall'assenza dell'intervento dell'autorità competente, sia un presupposto fondamentale dell'argomentazione utilizzata dalla Guardia costiera italiana per cui le navi umanitarie non sarebbero sicure per effettuare operazioni di soccorso.

Alle ONG è contestato il trasporto di un numero di persone superiore rispetto a quello previsto dalle certificazioni di classe delle loro navi, legato all'uso delle stesse per un'attività sistematica di soccorso⁶⁷. Va sottolineato che la permanenza prolungata di un numero di persone ben più elevato rispetto a quello dell'equipaggio – con le relative difficoltà di gestione della situazione da un punto di vista umanitario, di sicurezza della navigazione e logistico – è conseguenza dell'assenza di assetti istituzionali preposti al soccorso che operino, come facevano in precedenza, nell'area ove si presentano i casi di pericolo in mare (e, tra il 2018 e il 2020 della mancata assegnazione, o dell'assegnazione tardiva, di un porto di sbarco all'unità che ha operato l'intervento).

La responsabilità per il soccorso nelle acque internazionali antistanti la Libia non viene dunque condivisa e supportata dall'autorità marittima, ma lasciata alle navi ONG. Per contro, queste vengono bloccate in porto, con l'imposizione di dotarsi di requisiti di sicurezza e certificazioni non previste dalla tipologia di navi e dai regolamenti delle rispettive autorità di bandiera, ignorando come, fino al 2020 e alla luce del carattere eccezionale del soccorso, la presenza dei naufraghi a bordo costituisse una deroga da alcune caratteristiche tecniche delle navi.

6. *La sicurezza prima della vita: Il soccorso in mare come prassi "sistematica"*

Non è qui che ci soffermeremo su quanto, al momento della scrittura di questo contributo, è oggetto di procedimenti giudiziari amministrativi riguardo alla legittimità dell'utilizzo dello strumento amministrativo del *Port State Control* (PSC) da parte dello Stato d'approdo, da un lato per imporre standard diversi a navi la cui certificazione spetta alla propria amministrazione di bandiera, dall'altro per rivendicare un ruolo nella definizione dell'impiego delle stesse.

Vorrei però cercare di spiegare perché la tesi sostenuta dalla Guardia costiera sia lesiva del principio stesso del dovere di soccorso in mare, attraverso un uso distorto dell'argomento legato alla sicurezza a bordo. Secondo la posizione difesa dalla Guardia costiera, la stessa – in qualità di autorità portuale che regolarmente riceve le navi delle ONG dopo le operazioni di soccorso – si deve assicurare che tali operazioni avvengano in sicurezza: una posizione assolutamente condivisibile, se non fosse in contraddizione con la prassi adottata da questa stessa autorità negli anni appena trascorsi e a fronte del medesimo quadro normativo.

La preoccupazione della Guardia costiera consisterebbe nell'eventualità in cui, dopo aver effettuato un'operazione di soccorso, una nave umanitaria si trovasse a sua volta in pericolo e dovesse essere, per esempio, evacuata. La Guardia costiera contesta alle ONG che in tale circostanza non sarebbero attrezzate per la messa in sicurezza di un numero di persone superiore all'equipaggio. Sulla base di questo argomento, la flotta civile – l'unica con la chiara missione di salvare e portare in un porto sicuro chi si trova in mare in una situazione di pericolo – diviene improvvisamente un pericolo essa stessa per la sicurezza delle persone a bordo e sulla base di questa presunzione viene fermata.

Questo ragionamento potrebbe anche essere accettabile, se la sicurezza dei naufraghi fosse davvero al centro degli interessi del governo, che si assicurerebbe allora di intervenire con assetti propri, in sostituzione delle ONG o a loro sostegno, come per altro ha fatto tra il 2015 e il 2018.

⁶⁷ Cfr. CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA 2020. Su questo punto Cfr. GENNARI 2021 e DE VITTOR 2021, in questo volume.

Ma dal momento che ciò non avviene, la priorità accordata alla sicurezza a bordo delle navi ONG sacrifica la salvaguardia della vita umana in mare, negando indirettamente alle persone in pericolo la possibilità di essere soccorse⁶⁸. Per via dell'eventualità di un incidente in mare, che comunque prevedrebbe l'intervento dell'autorità marittima in supporto, il Mediterraneo resta privo di assetti preposti al soccorso, a fronte di continue situazioni di pericolo.

In riferimento alla sentenza del Consiglio di Giustizia Amministrativa della Sicilia⁶⁹ che ha ripristinato il fermo delle navi di *Sea-Watch*, l'ex portavoce della Guardia costiera e Ammiraglio in pensione Vittorio Alessandro spiega che «Alle condizioni sancite dai giudici su bagni ed equipaggio dell'unità salvatrice, il soccorso alla Costa Concordia (cinquemila persone fra passeggeri ed equipaggio) avrebbe potuto essere portato soltanto da una nave gemella»⁷⁰.

Per scongiurare il rischio di dare l'impressione che la sicurezza non sia un aspetto di assoluta e prioritaria importanza per le ONG, occorre confutare la tesi difesa dal Ministero dei Trasporti, responsabile per la Guardia costiera, per cui le ispezioni a bordo sono legate all'impiego sistematico in operazioni di soccorso. Tali operazioni, infatti, avvengono regolarmente (e dunque, per riprendere i termini utilizzati dall'amministrazione nei provvedimenti fermo, sono «sistematiche») almeno dal 2015. Da allora non sono mutate le leggi di riferimento né la natura del fenomeno, ma solo l'indirizzo politico assunto dall'Unione europea e dall'Italia⁷¹.

6.1. *Se a essere soccorse sono persone migranti*

Dal 2020, la Guardia costiera, oltre ad applicare con maggior zelo – con ispezioni lunghe fino a 17 ore – lo strumento del PSC, inizia a ispezionare le navi non più in base alla loro classificazione, ma al loro utilizzo; non più sulla base dei membri dell'equipaggio, ma anche delle persone soccorse. Così i naufraghi vengono di fatto considerati come membri dell'equipaggio, o passeggeri, con la differenza che il loro imbarco avviene in una situazione di emergenza e pericolo di vita in mare, e non in sicurezza in un porto. Nel rapporto ispettivo effettuato a bordo della *Sea-Watch 4* a settembre 2020, come principale motivo di detenzione della nave si adduce il fatto che: «*The ship is engaged in assisting migrants at sea while it is not certified for the intended service*». Ma, appunto che lo stato di bandiera della *Sea-Watch 4*, la Germania, non preveda una certificazione SAR per navi private, esiste nel più ampio panorama del diritto applicabile il “servizio di assistenza migranti in mare”? Perché il soccorso non è più tale se rivolto a persone migranti?

Chi si trova in una condizione di pericolo in mare dovrebbe essere considerato un naufrago secondo la normativa. Eppure, l'approccio dei fermi amministrativi mostra come, in maniera del tutto discriminatoria, il soccorso diventi un “servizio di assistenza”, quando a beneficiarne sono persone migranti.

E dunque, dal momento che la presenza di persone – migranti – in pericolo nel canale di Sicilia non è più un'eccezione ma la quotidianità, invece di disporre una risposta istituzionale volta a tutelare la vita umana, il soccorso in mare viene normalizzato ed equiparato a un'operazione di “trasporto sistematico”.

6.2 *Scompare il soccorso in mare: da “SAR” a “Law Enforcement”*

In linea con quanto appena notato, l'approccio adottato dalle autorità italiane tende ormai a con-

⁶⁸ Cfr. SPIJKERBOER 2017.

⁶⁹ Repubblica Italiana, Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana - Sezione Giurisdizionale, Ord. n. 322, 8.5.2021. Cfr. GENNARI 2021 e DE VITTOR 2021, in questo volume.

⁷⁰ ALESSANDRO 2021. Disponibile in: <https://twitter.com/ViAle54/status/1391301409593774084?s=20> (consultato il 10.05.2021).

⁷¹ Cfr. MERLI 2021.

siderare la presenza delle persone in pericolo in mare legato al flusso migratorio da Libia (e Tunisia) come eventi di polizia, o “*law enforcement*”, e non più di ricerca e soccorso. Il fatto che le operazioni di polizia, a differenza di quelle di soccorso, si possano svolgere solo ove lo Stato abbia giurisdizione, spiega come a Lampedusa si attenda tendenzialmente l’ingresso delle persone nelle acque territoriali (o, al più, nell’area SAR italiana, che si estende solo poche miglia più a Sud delle acque territoriali di fronte all’isola), monitorandone l’avvicinamento.

I dati prodotti dalla Guardia costiera evidenziano come, tra il 2014 e il 2017, solo circa il 4% degli eventi coordinati da IMRCC fossero stati classificati come attività di polizia, mentre il restante 96% come eventi SAR⁷². Tra luglio e settembre 2019, invece, oltre il 75% delle operazioni in mare sono state considerate di “*law enforcement*”, ossia di contrasto all’ingresso irregolare di cittadini stranieri sul territorio nazionale, e nessuno di questi interventi è stato coordinato dalla Guardia costiera, come caso SAR⁷³.

A conferma di quanto sopra, a seguito delle operazioni di soccorso effettuate nel 2021, alle navi ONG viene assegnato non più un *Place of Safety*, ma semplicemente un “*Port of Destination*”. Il soccorso – di persone migranti – non è più trattato come attività SAR, di Ricerca e Soccorso, ma alla stregua di un’operazione commerciale, utilizzando la terminologia normalmente destinata allo scalo di una nave mercantile.

6.3. *Il rovescio della medaglia: il dovere di soccorso contro chi lo rispetta*

È doloroso vedere questo approccio applicato proprio dall’amministrazione garante del soccorso in mare, attraverso un utilizzo ritenuto illegittimo nelle carte dei ricorsi contro i provvedimenti di fermo e che fa un uso distorto del tema, indiscutibilmente rilevante, della sicurezza a bordo, decontestualizzandolo. Emblematico è il fatto che, nel rapporto ispettivo risultante nel fermo della nave *Sea-Watch 3* nel marzo 2021, si faccia riferimento all’articolo 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, caposaldo del dovere del soccorso. In particolare, si contesta al comandante di aver violato le limitazioni poste all’obbligo di intervenire, rappresentate da considerazioni circa la sicurezza dell’equipaggio e della nave. Non si tiene in alcun modo in considerazione il fatto che, nel presente contesto operativo, il comandante si ritrovi a dover prendere una sola decisione, ossia procedere al soccorso. A fronte del rifiuto di coordinamento e collaborazione attiva attraverso presenza e intervento “*on scene*” delle autorità marittime, le altre possibilità sono configurabili come reati. Esse sono infatti l’abbandono di persone in pericolo in mare, omettendone il soccorso, oppure la facilitazione del respingimento illegale delle stesse in Libia, in contravvenzione al principio di *non-refoulement*, per cui nessuno dovrebbe essere ricondotto in un Paese in cui la sua vita è a rischio⁷⁴.

La declinazione dell’argomento tecnico della sicurezza a bordo delle navi che prestano soccorso è tale da svuotare il principio del soccorso del suo carattere di evento di *force majeure*, declassando di fatto il diritto alla vita e alla sicurezza dei naufraghi. Così l’adempimento di un dovere diviene motivo di contestazione, proprio da parte dell’autorità competente per la salvaguardia della vita umana in mare.

Nell’utilizzare la lente della sicurezza nella modalità descritta, la Guardia costiera ha smesso infine di riconoscere il ruolo fondamentale delle ONG nell’aumentare il livello di sicurezza in mare intesa come “*safety of life at sea*”, e il suo impatto nel ridurre il costo in termini di vite umane dell’immigrazione irregolare via mare⁷⁵.

⁷² Cfr. nota 32.

⁷³ COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA 2019.

⁷⁴ Articolo 33, Convenzione relativa allo status dei rifugiati, 1951. Sulla sua applicazione extraterritoriale si veda: UNHCR 2007. Sull’applicazione nel contesto del soccorso in mare si veda: UNHCR 2002, paragrafi 29-31; IMO 2004, paragrafi 6.12-6.18.

⁷⁵ Cfr. *supra*, nota 21.

7. Conclusioni

Quando la Guardia costiera ci accoglieva in Centrale Operativa per insegnarci tutto ciò che poteva al fine di imparare a salvare le persone, mai avrei immaginato che pochi anni dopo ci avrebbe rinfacciato proprio di esserci dotati di quegli assetti più performanti sulla cui necessità aveva insistito per ottimizzare il nostro supporto. Eppure, la linea politica europea nel Mediterraneo, determinata ad esternalizzare la responsabilità delle proprie frontiere meridionali, al costo di spazzare le persone in fuga sotto il tappeto libico come polvere, ha costretto l'autorità italiana un tempo in prima linea nel salvataggio delle vite in mare a compiere un passo indietro, in nome di un'area SAR libica che in realtà è terra – o meglio, mare – di nessuno. In quel tratto di mare, per contro, la prassi istituzionale ha, da un lato, criminalizzato il dovere di soccorso e, dall'altro, ne ha istituzionalizzato l'omissione, non intervenendo seppur a conoscenza di persone in pericolo, e facilitando respingimenti per procura ai libici, che non operano soccorsi ma violente catture in violazione del diritto internazionale.

Il mancato adempimento degli obblighi internazionalmente riconosciuti da parte delle autorità determina una “prassi dell'assenza” in cui le ONG vengono di fatto punite per sopperire all'approccio omissivo delle prime, attraverso indagini o provvedimenti che scoraggiano, ritardano e impediscono la presenza civile in mare. In questo contesto le organizzazioni umanitarie si trovano a rivendicare lo spazio di applicazione del dovere del comandante e dei diritti fondamentali delle persone soccorse, contro l'utilizzo ostruttivo degli strumenti del diritto penale e amministrativo nei loro confronti.

Avendo qui ripercorso l'evoluzione del contesto operativo dei soccorsi in mare dal 2015 a oggi, la sensazione è che le organizzazioni umanitarie siano state abbandonate, “tradite” da Roma e punite per l'adempimento di un dovere. Una sensazione che spero mi si consenta qui di esprimere con un'espressione popolare e persino di matrice sessista, eppure a mio avviso efficace per descrivere le ONG del mare: “cornute e mazziate” dall'evoluzione degli eventi negli anni che le hanno viste protagoniste nel Canale di Sicilia.

Nonostante ciò, il loro ruolo diventa ancora più necessario a fronte della condizione in cui la prassi istituzionale relega le persone migranti in mare, che Mann ha definito di “*de jure rightlessness*”.⁷⁶ Essa può essere affrontata proprio attraverso il nesso legale tra diritto e dovere che si realizza nel momento in cui l'attivista tende un braccio verso la persona in pericolo in mare, incardinando in quella stretta il principio del soccorso.

8. Epilogo

Scrivo la conclusione di questo articolo seduta per terra alla banchina di un porto siciliano, mentre continuano le operazioni di sbarco dalla *Sea-Watch 4*. Davanti a me un ufficiale della Guardia costiera cammina avanti e indietro, e si sofferma a guardare le persone a bordo. Mi ha detto di essere stato a Lampedusa per dieci anni. Gli dico: “è un peccato che alla fine noi che soccorriamo le persone in mare siamo finiti con l'essere parti in contenzioso, proprio noi”. “È tutta politica” mi risponde senza distogliere lo sguardo dalle persone a bordo, e aggiunge: “Grazie per averli salvati”.

Sento l'eco delle parole del Capo Reparto Operazioni di IMRCC che a un incontro nel 2017, il primo dopo gli accordi con la Libia, mi disse: “Noi siamo i buoni per i cattivi e i cattivi per i buoni”. La Guardia costiera è schiacciata tra chi salva e chi comanda di non farlo. Credo che queste parole tradiscano un forte imbarazzo, perché chi va per mare sa che lì non c'è spazio per servire altro interesse che quello della salvaguardia della vita umana.

⁷⁶ Cfr. MANN 2020, 602.

Con questo spirito conservo la foto scattata a Lampedusa con gli amici di una delle motovedette SAR della Guardia costiera, che è stata l'icona del gruppo Whatsapp – chiamato ironicamente “Eroi” – attraverso cui l’equipaggio mi fece coraggio durante la mia prima missione in mare con *Sea-Watch*. Quando prima di partire avevo detto loro che avevo paura, con quel gruppo simbolico mi accompagnarono a scoprire quello per cui ancora mi batto e che loro avevano conosciuto molto prima di me, nelle migliaia di volti in pericolo incontrati nelle acque davanti alla Libia e salvati.

Riferimenti bibliografici

- ALBANESE, F. 2021. *Migranti: non solo l'inchiesta sulla Mare Jonio, verso il processo altre tre Ong*, in «La Stampa», 3 Marzo 2021. Disponibile in: <https://www.lastampa.it/cronaca/2021/03/03/news/migranti-non-solo-l-inchiesta-sulla-mare-jonio-verso-il-processo-altre-tre-ong-1.39978219> (consultato il 26 aprile 2021).
- AMNESTY INTERNATIONAL. 2020a. *Between life and death- Refugees and Migrants trapped in Libya's cycle of abuse*. Disponibile in: <https://www.amnesty.org/download/Documents/MDE1930842020ENGLISH.pdf> (consultato il 28 aprile 2021).
- AMNESTY INTERNATIONAL. 2020b. *Malta: waves of impunity. Malta's human rights violations and Europe's responsibilities in the Central Mediterranean*. Disponibile in: <https://www.amnesty.org/download/Documents/EUR3329672020ENGLISH.PDF> (consultato il 23 aprile 2021).
- AMNESTY INTERNATIONAL. 2020c. *Punishing Compassion Solidarity On Trial In Fortress Europe*. Disponibile in: <https://d21zrvtkxtd6ae.cloudfront.net/public/uploads/2020/03/03090847/Punishing-compassion.pdf> (consultato il 23 aprile 2021).
- ASGI. 2017a. *Il Governo riveda la sua linea politica, il codice di condotta mina l'efficacia delle attività di soccorso*. Disponibile in: <https://www.asgi.it/tag/codice-di-condotta-ong/> (consultato il 26 aprile 2021).
- ASGI. 2017b. *Codice di condotta per le ONG coinvolte nel salvataggio di migranti in mare: il commento dell'ASGI*. Disponibile in: <https://www.asgi.it/tag/codice-di-condotta-ong/> (consultato il 26 aprile 2021).
- CAMILLI, A. 2021. *L'inchiesta anomala della procura di Trapani sulle ong*, in «Internazionale», 9 Aprile 2021. Disponibile in: <https://www.internazionale.it/notizie/annalisa-camilli/2021/04/09/ong-giornalisti-procura-trapani-migranti> (consultato il 27 aprile 2021).
- CAMILLI, A., 2018. *La Spagna accoglie l'Aquarius, ma l'azione delle ong si restringe*, in «Internazionale», 17 Giugno 2018. Disponibile in: <https://www.internazionale.it/bloc-notes/annalisa-camilli/2018/06/17/aquarius-valencia-ong> (consultato il 18 aprile 2021).
- CARRERA S. & CORTINOVIS, 2019. *The Malta declaration on SAR and renovation: a predictable solidarity mechanism*, Center for European Policy Studies (CEPS).
- CHETAIL V. 2014. *Are Refugee Rights Human Rights? An Unorthodox Questioning of the Relations between Refugee Law and Human Rights Law*, in RUBIO M. (ed.), *Human Rights and Immigration, Collected Courses of the Academy of European Law*, Oxford University Press, 30 ss.
- COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA. 2016. *Flussi Migratori e Gestione Operazioni di Sbarco*. Disponibile in: http://www.salute.gov.it/portale/temi/documenti/usmaf/formazione2016/o8_LIARDO.pdf (consultato il 24 aprile 2021).
- COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA. 2017. *Attività SAR nel Mediterraneo Centrale – Anno 2017*. Disponibile in: https://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/Documents/attivita-sar-immigrazione-2017/Rapporto_annuale_2017_ITA.pdf (consultato il 23 aprile 2021).
- COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA. 2019. *Prospetto Dati Statistici – Eventi Riconducibili al Fenomeno dell'Immigrazione non Regolare via Mare Verso le Coste Italiane - 4° trimestre 2019*. Disponibile in: <https://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/Documents/attivita-sar-immigrazione-2019/2019%20trimestre%204.pdf> (consultato il 23 aprile 2021).
- COMMISSARIO PER I DIRITTI UMANI DEL CONSIGLIO D'EUROPA. 2021. *Una richiesta di aiuto per i diritti umani. Il crescente divario nella protezione dei migranti nel Mediterraneo*. Disponibile in:

<https://rm.coe.int/una-richiesta-di-aiuto-per-i-diritti-umani-il-crescente-divario-nella-1680aiddof> (consultato il 28 aprile 2021).

CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA 2020. *Intervista all’Ammiraglio Luigi Giardino, Capo Reparto Sicurezza della Navigazione e Security marittima*, 01 Agosto 2020. Disponibile in: <https://www.facebook.com/guardiacostiera/posts/intervista-allammiraglio-luigi-giardino-capo-reparto-sicurezza-della-navigazione/3111925215530005/> (consultato il 22 aprile 2021).

CREMONESI M. 2018. *Migranti, Salvini: «Porti chiusi per le Ong. Chi sarà salvato non finirà in Italia»*, in «Il Corriere della Sera», 30 Giugno 2018. Disponibile in: <https://www.corriere.it/politica/18-giugno-30/porti-sempre-chiusi-le-ong-2e734e06-7bdb-11e8-ab49-1b15619f3f8e.shtml> (consultato il 28 aprile 2021).

CUSUMANO E., VILLA, M. 2021. *From “Angels” to “Vice Smugglers”: the Criminalization of Sea Rescue NGOs in Italy*, in «European Journal on Criminal Policy and Research», 27(3) :1-18. Disponibile in: https://www.researchgate.net/publication/344273429_From_Angels_to_Vice_Smugglers_the_Criminalization_of_Sea_Rescue_NGOs_in_Italy (consultato il 28 aprile 2021).

CUTTITTA P., 2018. *Pushing Migrants Back to Libya, Persecuting Rescue NGOs: The End of the Humanitarian Turn (Part II)*, in «Border Criminologies». Disponibile in: <https://www.law.ox.ac.uk/researchsubject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2018/04/pushing-o> (consultato il 25 aprile 2021).

DE VANNA F. 2019. *Las ONG en el horizonte de la migración: desafíos emergentes para la ciencia jurídica*, in «Jus et Scientia», 1, 282 ss.

DE VITTOR F. 2018. *Soccorso in mare e favoreggiamento dell’immigrazione irregolare: sequestro e dissequestro della nave Open Arms*, in «Diritti umani e diritto internazionale», 12, 443 ss.

DE VITTOR, F., 2021. *Questioni di interpretazione e applicazione delle Convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare: il fermo amministrativo della nave Sea-Watch 4 al vaglio della giustizia amministrativa siciliana*, in «Diritto & Questioni pubbliche», 21, special issue, 103 ss.

EUROPEAN UNION AGENCY FOR FUNDAMENTAL RIGHTS 2020. *December 2020 update - NGO ships involved in search and rescue in the Mediterranean and legal proceedings against them, December 18, 2020*. Disponibile in: <https://fra.europa.eu/en/publication/2020/december-2020-update-ngo-ships-involved-search-and-rescue-mediterranean-and-legal> (consultato il 22 aprile 2021).

FITTIPALDI, E., PALLADINO, A., TIZIAN, G. 2021. *Nell’inchiesta sulle Ong sono stati intercettati anche avvocati e senatori*, in «Domani», 9 Aprile 2021. Disponibile in: <https://www.editorialedomani.it/fatti/inchiesta-ong-trapani-minniti-libia-intercettazioni-giornalisti-avvocati-n84sacdp> (consultato il 23 aprile 2021)

GENNARI L. 2021. *Navi in porto, naufragi nel Mediterraneo: la dimensione amministrativa del contrasto alle operazioni di soccorso*, in «Diritto & Questioni pubbliche», 21, special issue, 83 ss.

GRASSO M. 2021. *Le Ong: “Questa è una mafia, prendo soldi sulle vite umane”*, in «Il Fatto Quotidiano», 1 Aprile 2021. Disponibile in: <https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2021/04/01/le-ong-questa-e-una-mafia-prendo-soldi-sulle-vite-umane/6152101/> (consultato il 23 aprile 2021).

HELLER C., PEZZANI L. 2018. *Blaming the Rescuers. Criminalizing solidarity, reinforcing deterrence*. Forensic Architecture Agency. Goldsmith University. Disponibile in: <https://blamingtherescuers.org/report/>.

HOLROYD M. 2019. *Why Did Sea-Watch 3 Decide to Enter Italian Territorial Waters?*, June 27, 2019. Disponibile in: <https://www.euronews.com/2019/06/26/why-did-sea-watch-3-decide-to-enter-italian-territorial-waters> (consultato il 25 aprile 2021).

- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) 2004. *Guidelines for the Treatment of Persons Rescued at Sea 2004*, Maritime Safety Comm. (MSC) Res. 167(78), app. 3, MSC Doc. 78/26/Add.2, Annex 34. Disponibile in: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MSC.167%20\(78\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MSC.167%20(78).pdf) (consultato il 26 aprile 2021).
- INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION (IOM) 2019. *IOM Statement: Protecting Migrants in Libya Must be Our Primary Focus*. Disponibile in: <https://www.iom.int/news/iom-statement-protecting-migrants-libya-must-be-our-primary-focus> (consultato il 26 aprile 2021).
- MANN I. 2020. *The Right to Perform Rescue at Sea: Jurisprudence and Drowning*, in «German Law Journal», 21(3), 598-619. Disponibile in: <https://www.cambridge.org/core/journals/german-law-journal/article/right-to-perform-rescue-at-sea-jurisprudence-and-drowning/3A9213ACE54457D8AC3D125BBA820EFD> (consultato il 25 aprile 2021).
- MASERA L. 2018. *L'incriminazione dei soccorsi in mare. Dobbiamo rassegnarci al disumano?*, in «Questionegiustizia», 2.
- MEDICI SENZA FRONTIERE 2018. *Sequestro nave Aquarius. Inquietante e strumentale attacco per bloccare azione salvavita in mare*. Disponibile in: <https://www.medicisenzafrontiere.it/news-e-storie/news/sequestro-nave-aquarius-inquietante-e-strumentale-attacco-per-bloccare-azione-salvavita-in-mare/> (consultato il 24 aprile 2021).
- MERLI G. 2021. *Come hanno fermato le navi delle Ong*, in «il manifesto», 24 Aprile 2021. Disponibile in: <https://ilmanifesto.it/come-hanno-fermato-le-navi-delle-ong/> (consultato il 24 aprile 2021).
- NAGY B. 2017. *Sharing the Responsibility or Shifting the Focus? The Responses of the EU and the Visegrad Countries to the Post-2015 Arrival of Migrants and Refugees*. Disponibile in: http://www.iai.it/sites/default/files/gte_wp_17.pdf (consultato il 22 aprile 2021).
- NATALE A. 2018. *Open Arms: l'avviso di conclusione indagini. Se la disobbedienza diventa violenza...*, 18 Dicembre 2018. In «Questione Giustizia». Disponibile in: https://www.questionegiustizia.it/articolo/open-arms-l-avviso-di-conclusione-indagini-se-la-disobbedienza-diventa-violenza_18-12-2018.php (consultato il 26 aprile 2021).
- OFFICE OF THE UN HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS (OHCHR) 2018. *Migrants and refugees crossing Libya subjected to "unimaginable horrors"*. Disponibile in: <https://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/LibyaMigrationReport.pdf> (consultato il 28 aprile 2021).
- OFFICE OF THE UN HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS (OHCHR) and UN SUPPORT MISSION IN LIBYA (UNSMIL) 2018. *Desperate and Dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya*. Disponibile in: <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/LibyaMigrationReport.pdf> (consultato il 26 aprile 2021).
- PALAZZOLO S. 2021. *Migranti, le foto che accusano la ong: "Il capitano proteggeva gli scafisti"*, in «La Repubblica», 7 Marzo 2021. Disponibile in: https://www.repubblica.it/cronaca/2021/03/07/news/ong_l_agente_registra_il_capitano_sugli_scafisti_non_faccio_la_spia_-290870917/ (consultato il 24 aprile 2021).
- PALLADINO A. 2021. *Intercettazioni e indagini contro i giornalisti che scrivono di Libia e migranti*, in «Domani», 2 Aprile 2021. Disponibile in: <https://www.editorialedomani.it/fatti/inchiesta-contro-ong-intercettati-giornalisti-porsia-scavo-mannocchi-v3quj6pm> (consultato il 24 aprile 2021).
- PAPANICOLOPULU I. 2017. *Immigrazione irregolare via mare, tutela della vita umana e organizzazioni non governative*, in «Diritto, immigrazione e cittadinanza», 3, 1 ss.
- ROSSI P. 2019. *Politica dei "porti chiusi" e diritto internazionale: il caso Sea-Watch3*, in «Osservatorio Costituzionale», 6, 48 ss.

- SALVAMENTO MARITIMO HUMANITARIO 2020a. *Aita Mari rescues 43 people adrift in the Central Mediterranean*, April 14, 2020. Disponibile in: <https://www.smh.eus/en/2020/04/14/aita-mari-rescues-43-people-adrift-in-the-central-mediterranean/> (consultato il 24 aprile 2021).
- SALVAMENTO MARITIMO HUMANITARIO 2020b. *Aita Mari-April*, April 19, 2020. Disponibile in: <https://www.smh.eus/en/2020/04/19/aita-mari-april/> (consultato il 24.04.2021).
- SEA-WATCH 2021a. *Airborne Annual Report 2020*. Disponibile in: <https://sea-watch.org/wp-content/uploads/2021/02/Airborne-Annual-Report-2020.pdf> (consultato il 28 aprile 2021).
- SEA-WATCH 2021b. *Airborne Monthly Factsheet February 2021*, April 6, 2021. Disponibile in: <https://sea-watch.org/airborne-monthly-factsheet-february-2021/> (consultato il 26 aprile 2021).
- SPIJKERBOER T. 2017. *Wasted Lives Borders and the Right to Life of People Crossing Them*. In «Nordic Journal of International Law», 86(1), 1 ss. Disponibile in: https://www.researchgate.net/publication/316257024_Wasted_Lives_Borders_and_the_Right_to_Life_of_People_Crossing_Them (consultato il 23 aprile 2021).
- STARITA M. 2019. *Il dovere di soccorso in mare e il diritto di obbedire al diritto (internazionale) del comandante della nave privata*, in «Diritti umani e diritto internazionale», 14(1), 5 ss.
- TANI I. 2019. *Ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale tra Diritto internazionale e nuove (discutibili) qualificazioni del fenomeno migratorio*, in «Diritto, immigrazione e cittadinanza», 3. Disponibile in: <https://www.dirittoimmigrazionecittadinanza.it/archivio-saggi-commenti/saggi/fascicolo-n-3-2019-1/474-ricerca-e-soccorso-nel-mediterraneo-centrale-tra-diritto-internazionale-e-nuove-discutibili-qualificazioni-del-fenomeno-migratorio/file> (consultato il 28 aprile 2021).
- TONDO L. 2021. *'It's a day off': wiretaps show Mediterranean migrants were left to die*, April 16, 2021. In «The Guardian». Disponibile in: <https://www.theguardian.com/world/2021/apr/16/wiretaps-migrant-boats-italy-libya-coastguard-mediterranean> (consultato il 28 aprile 2021).
- UN HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES (UNHCR) 2002. *Background Note on the Protection of Asylum-Seekers and Refugees Rescued at Sea (Final version, including Annexes)*, March 18, 2002. Disponibile in: <https://www.refworld.org/docid/3cd14bc24.html> (consultato il 28 aprile 2021).
- UN HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES (UNHCR) 2007. *Parere consultivo sull'applicazione extraterritoriale degli obblighi di non-refoulement derivanti dalla Convenzione relativa allo status dei rifugiati del 1951 e dal suo Protocollo del 1967*. Disponibile in: <https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=5513d1214> (consultato il 28 aprile 2021).
- UN HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES (UNHCR) 2018. *Unhcr Position on Returns to Libya (Update II)*, 2018. Disponibile in: <https://www.refworld.org/pdfid/5b8do2314.pdf> (consultato il 28 aprile 2021).
- UN HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES (UNHCR) 2020. *UNHCR Position on the Designations of Libya as a Safe Third Country and as a Place of Safety for the Purpose of Disembarkation Following Rescue at Sea*. Disponibile in: <https://www.refworld.org/docid/5f1edee24.html> (consultato il 26 aprile 2021).
- VASSALLO PALEOLOGO F. 2020a. *La strage di Pasquetta: perchè siamo tutti coinvolti*, 17 Aprile 2020. Disponibile in: <https://www.meltingpot.org/La-strage-di-Pasquetta-perche-siamo-tutti-coinvolti.html#.YIPFSakzaw4> (consultato il 24 aprile 2021).
- VASSALLO PALEOLOGO F. 2020b. *Salta la finzione della zona SAR "libica" e Malta non interviene. Finalmente l'Italia si deve assumere le sue responsabilità*, 29 Luglio 2020. Disponibile in <https://www.a-dif.org/2020/07/29/salta-la-finzione-della-zona-sar-libica-e-malta-non-interviene-finalmente-litalia-si-deve-assumere-le-sue-responsabilita/> (consultato il 26 aprile 2021).

- VILLA M., CORRADI E. 2019. *Migranti e Ue: cosa serve sapere sul vertice di Malta*, 20 Settembre 2019. Disponibile in: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/migranti-e-ue-cosa-serve-sapere-sul-vertice-di-malta-23970> (consultato il 25 aprile 2021).
- VITA (Redazione) 2017. *Operazione Sofia dal 1 aprile senza navi, l'Europa si consegna ai libici*, in «Vita», 27 Marzo 2019. Disponibile in: <http://www.vita.it/it/article/2019/03/27/operazione-sofia-dal-1-aprile-senza-navi-leuropa-si-consegna-ai-libici/151072/> (consultato il 23 aprile 2021).
- WATCH THE MED - ALARM PHONE 2020a. *La scusa Covid-19: omissioni di soccorso nel Mediterraneo centrale diventano la norma*, 11 aprile 2020. Disponibile in: https://alarmphone.org/it/2020/04/11/la-scusa-covid-19/?post_type=release_type=post (consultato il 24 aprile 2021).
- WATCH THE MED - ALARM PHONE 2020b. *Le pericolose manovre marittime di Malta*, 20 maggio 2020. Disponibile in: https://alarmphone.org/it/2020/05/20/le-pericolose-manovre-marittime-di-malta/#_ftn2 (consultato il 24 aprile 2021).
- ZINITI A. 2020. *Migranti, via al trasbordo di 149 persone dalla Alan Kurdi sul traghetto della Tirrenia. Le Ong: "L'Europa responsabile della morte di 12 persone"*, in «La Repubblica», 17 Aprile 2020. Disponibile su: https://www.repubblica.it/cronaca/2020/04/17/news/migranti_via_al_trasbordo_di_149_persone_dalla_alan_kurdi_su_traghetto_della_tirrenia-254262354/ (consultato il 24 aprile 2021).
- ZINITI A., 2018. *Migranti, la Sea Watch verso Reggio Calabria: primo sbarco dell'era Salvini. Il ministro attacca: "No alle Ong che fanno da taxi"*, in «La Repubblica», 8 Giugno 2018. Disponibile in https://www.repubblica.it/cronaca/2018/06/08/news/migranti_sea_watch_primo_sbarco_era_salvini-198463374/?ref=search (consultato il 18 aprile 2021).