

L'odissea degli ultimi

Da Ocean V. alla nave quarantena

Si sblocca, dopo 7 giorni, la situazione dell'imbarcazione rimasta senza porto con a bordo 180 migranti. Oggi i tamponi, domani il trasferimento sulla Moby Zazà. Ma i timori restano: «Sono tutti allo stremo»

NELLO SCAVO

Da domani i 180 migranti bloccati da giorni sulla Ocean Viking verranno trasferiti sulla nave quarantena Moby Zazà, dove trascorreranno altre due settimane, in totale quasi un mese senza poter toccare terra. Lo ha deciso il ministero dell'Interno dopo l'ispezione medica di ieri pomeriggio. Intanto resta incerta la destinazione per altri 52 migranti salvati dalla nave Talia, adibita al trasporto di bestiame e ancora senza autorizzazione allo sbarco.

Ieri i medici inviati sulla Ocean Viking sono rimasti a bordo per quasi mezza giornata per valutare le condizioni delle persone sulla nave umanitaria di Sos Mediterranée, in attesa dell'assegnazione di un porto di sbarco. L'imbarcazione venerdì aveva dichiarato lo stato d'emergenza e, prima che i sanitari la raggiungessero, le motovedette italiane sembravano sul punto di trasbordare 40 persone, indicate come le più vulnerabili. Ieri sera invece la decisione di trasferire tutti.

Khosrow Mansour Sohani, medico specialista in Psicoterapia dell'Asp salito a bordo di Ocean Viking, ha detto che «la condizione generale è buona dal punto di vista medico; i migranti sono stanchi e impauriti, ciò per cui manifestano ansia è il pensiero di essere riportati in Libia». Adesso li attendono altre due settimane in mare, ma il personale spiegherà che chi prima di loro è stato sulle navi quarantena è poi sbarcato in Italia e, a seconda dei casi, verranno destinati in altri Paesi Ue. La relazione dei medici e la dichiarazione di stato d'emergenza dovranno ora essere vagliati dalla magistratura. Il rischio, per la Ocean Viking, è quello di affrontare un lungo stop nel caso venissero disposte indagini che rendano necessaria la reperibilità dell'equipaggio.

Dall'epoca del ministro Salvini non si vedeva uno stop prolungato in alto mare a danno di 180 persone passate dai campi di tortura libici. Ancora una volta la disputa era tra Italia e Malta. Un braccio di ferro che sta provocando un effetto perverso: la via più breve per guadagnare il territorio italiano resta infatti quella degli arrivi spontanei, sfuggendo al pattugliamento delle motovedette e ai soccorsi delle ong per raggiungere le acque italiane senza essere respinti. Ma il rischio di traversa-

te da oltre 500 chilometri è altissimo e il comportamento dei governi Ue sta incentivando i trafficanti a diversificare le tariffe: più alte per le partenze su barchini in legno e vetroresina, perché più resistenti, meno affolla-

La decisione del ministero dell'Interno dopo l'ispezione medica di ieri pomeriggio: «Criticità superate, ma i migranti sono stanchi e impauriti, sono terrorizzati dall'idea di essere riportati a Tripoli». Inizialmente si era ipotizzata la possibilità che scendessero soltanto 46 persone

ti e in grado di tentare la fortuna fino alle coste italiane. Venerdì, addirittura, un gruppo di 15 migranti è sbarcato da un motoscafo sulle spiagge dell'Agrigentino: si sono cambiati in un boschetto e si sono dileguati.

Sulla Ocean Viking due giorni fa un paio di ragazzi erano saltati in mare e sono stati recuperati dalla squadra di soccorso; una mossa suicida, perché dalla nave non c'è possibilità di raggiungere a nuoto la terraferma. Altri tre uomini volevano buttarsi ma sono stati trattenuti dai migranti stessi. Azioni disperate a cui è seguito il tentativo di impiccarsi di un ragazzo.

«Il diritto marittimo è chiaro: il salvataggio - ricordava una nota di Sos Mediterranée - è completo solo quando i sopravvissuti hanno raggiunto un luogo sicuro e tale luogo deve essere fornito dalle autorità marittime competenti». Ma è proprio su questa affermazione che Roma e La Valletta hanno fatto scariabile per giorni. Una delle 4 operazioni di soccorso del 25 e 30 giugno si è svolta nelle regioni di ricerca e soccorso sovrapposta italiana e maltese, le altre tre sono avvenute in quella maltese. E come già in passato Malta non intendeva cooperare, mentre l'Italia (era accaduto anche in occasione della "Strage di Pasquetta") si rifiutava di confermare la propria responsabilità nonostante molti soccorsi avengano più a ridosso del territorio italiano che non di quello maltese. Un rimpallo insostenibile: «Anche se abbiamo cercato un riparo dal peggioramento delle condizioni meteo - spiega la ong -, non potevamo più garantire la sicurezza delle 180 persone che abbiamo salvato, alcune più di una settimana fa».

Anche dalla nave Talia trapela disagio e una certa irritazione dell'equipaggio per l'atteggiamento delle autorità. La centrale dei soccorsi di Malta, a quanto risulta, aveva promesso di trasbordare i naufraghi sulle navi militari maltesi. Ma non è successo. Al contrario da La Valletta hanno chiesto al comandante di dirigersi in una posizione sempre nell'area di ricerca e soccorso maltese ma al confine con le acque italiane a Lampedusa. A questo punto il coordinamento delle operazioni marittime di Roma ha incaricato la Talia di spostarsi verso Malta, che ha negato al mercantile di entrare nelle sue acque territoriali. «Questa mancanza di cooperazione tra Stati - ribadisce Alarm Phone, il servizio di allerta civile nel Mediterraneo - è in completa violazione delle convenzioni internazionali, mette a rischio la vita e scoraggia le operazioni di salvataggio».



L'equipaggio e i passeggeri a bordo della nave Ocean Viking / Flavio Gasparini/Sos Mediterranée

L'ALTRO CASO

Adesso sulla strage di Pasquetta si cercano responsabilità italiane

Il tentativo della giustizia maltese di archiviare l'inchiesta sulla "Strage di Pasquetta" deve misurarsi con due novità. I parenti delle vittime hanno depositato proprio a La Valletta una denuncia contro le autorità del Paese. E a Roma sul tavolo del procuratore è arrivata la denuncia di personalità e organizzazioni che chiedono di investigare sul coinvolgimento delle autorità italiane. Nei giorni precedenti la Pasquetta una serie di cinque barconi fu messa in mare dai trafficanti libici. Per uno di essi si persero le tracce nonostante i ripetuti appelli di Alarm Phone che inizialmente aveva individuato la posizione del barcone comunicandola invano a Italia e Malta. Sette migranti sono morti gettandosi in acqua, tre per tentare di raggiungere un cargo di passaggio, altri quattro per togliersi la vita dopo essere stati abbandonati alla deriva nella tempesta. Altri cinque sono morti durante il respingimen-

to in Libia, e almeno tre di questi potevano essere salvati, hanno riferito i 51 superstiti, se anziché trascorrere altre 12 ore sul peschereccio "fantasma" libico-maltese, fossero stati portati negli ambulatori medici di Lampedusa o Malta. «Per queste vittime, che si aggiungono a migliaia di altre vite spezzate e di giovani consegnati a sofferenze indicibili nell'inferno della Libia, il Comitato Verità e Giustizia per i Nuovi Desaparecidos, la Fundación Open Arms, il senatore Gregorio De Falco, Flore Murard Yovanovitch, gli avvocati Alessandra Ballerini, Emiliano Benzi e Stefano Greco - si legge in una nota dei promotori - hanno presentato un esposto alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma chiedendo di accertare le eventuali responsabilità italiane». La ricostruzione della vicenda, in gran parte basata sull'inchiesta di Avvenire, New York Times e sui tracciati aerei ottenuti da

Radio Radicale, «sono emersi subito due fatti inspiegabili e che prospettano condotte tali da configurare concrete ipotesi di reato e di violazione del diritto internazionale: l'enorme ritardo dei soccorsi (sono passati ben 5 giorni prima che si registrasse il primo intervento concreto) e la deportazione dei naufraghi in Libia, paese che non può certamente definirsi un "porto sicuro" e che, per di più, dista quasi 150 miglia dal punto in cui si trovava il gommone in difficoltà con i 63 profughi a bordo, mentre le coste italiane di Lampedusa sono a meno di 30 miglia». Ora toccherà alla procura capitolina avviare l'indagine che dovrà partire dalle acquisizioni presso il ministero delle Infrastrutture. Perché «ad analizzare i fatti, l'Italia - sostengono i firmatari - non sembra esente da gravi responsabilità».

Nello Scavo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SVOLTA

Dall'epoca del ministro Salvini non si vedeva uno stop così prolungato in alto mare a danno di persone passate dai campi di tortura libici. Ancora una volta la disputa è tra Italia e Malta

La vicenda

1

Tre operazioni di salvataggio

Tra il 25 e il 29 giugno la "Ocean Viking", della Ong "Sos Mediterranée", soccorre in tre distinte operazioni al largo di Lampedusa e in zona Sar matlese, 180 migranti che avevano affrontato il Mediterraneo in barchini di legno. Per sette volte il capitano della nave chiede a Italia e Malta di poter approdare in un porto sicuro senza però avere risposte, nonostante le pessime condizioni del mare. Tra i profughi salvati vi sono 25 minori (17 non accompagnati) e due donne, una delle quali incinta di cinque mesi.

2

La dichiarazione di emergenza

I profughi sono stremati dalla lunga attesa e la situazione è fuori controllo. Il comandante della nave, ferma da otto giorni nel mare di Sicilia, venerdì scorso ha dichiarato lo stato di emergenza: «Abbiamo