



### Oggi su Alias

**MIRAGGI** Mentre lunedì apriranno cautamente le sale cinematografiche si inaugura oggi, su piattaforma, l'autorevole Bergamo Film Meeting



### Domani su Alias D

**TRUMAN CAPOTE** le lettere dell'autore americano ricalcano lo stile dei libri nei quali il narratore inesorabilmente trascina il lettore «in situazione»



### Culture

**VERSO IL 25 APRILE** Riflessioni critiche, il pericolo di sovranismi e populismi. E percorsi di lettura sulla Resistenza  
**Vercelli, Santagata, Conti** pagine 10 e 11

# il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

**I NOSTRI PRIMI 50 ANNI**

**-4 euro 2,50**

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 24 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 97

www.ilmanifesto.it

Il corpo di un migrante annegato al largo della Libia foto di Flavio Gasperini / Sos Mediterranee



Oltre cento migranti annegano al largo della Libia. Un'altra grande tragedia che poteva essere evitata. Per due giorni nessuno ha risposto alle segnalazioni di Alarm Phone. Tripoli se ne lava le mani. L'Onu durissima con l'Europa: «Gli Stati si sono rifiutati di salvare le loro vite» **pagina 2**

### Migranti Il cinismo dell'Europa annega i diritti umani

FILIPPO MIRAGLIA

Chissà se il premier Draghi sarà ancora soddisfatto del suo accordo con la Libia dopo la strage di esseri umani causata proprio da quell'accordo. Chissà se il nostro governo europeista interverrà per richiamare l'Ue, dato che Frontex sapeva e non è intervenuta.

— segue a pagina 2 —

### all'interno

### L'inchiesta Come hanno fermato le navi delle Ong

Nell'ultimo anno nei porti italiani sono stati disposti otto provvedimenti di fermo amministrativo contro le navi umanitarie. Numeri, dati e funzionamento della misura che ostacola i soccorsi nel Mediterraneo centrale.

GIANSANDRO MERLI  
PAGINA 3

### Gerusalemme «Morte agli arabi», raid dell'ultradestra razzista israeliana

Giovedì notte centinaia di militanti del gruppo israeliano di ultradestra Lehava e di kahanisti hanno marciato a Gerusalemme al grido di «Morte agli arabi». 105 i palestinesi feriti, molti arrestati. Silenzio del governo.

MICHELE GIORGIO  
PAGINA 8

**OGGI IL «PIANO DI RIPRESA» IN CDM, AL VOTO ENTRO MARTEDÌ, IL 26 PROTESTA LA «SOCIETÀ DELLA CURA»**

## Recovery, parlamento e società esclusi

■ Dopo settimane di discussioni segrete tra «esperti» e ministri stamattina il «piano nazionale di ripresa e resilienza» arriva al consiglio dei ministri mentre la maxi maggioranza del governo Draghi polemizza sulle misure bandiera come, ad esempio, l'estensione del

«superbonus 110%» oltre le case popolari. Il parlamento avrà solo 48 ore per discutere e votare un piano di oltre 300 pagine che promette, a partire dal 2024, una crescita del Pil di oltre il 3,6%. Tranne una piattaforma digitale dove la cittadinanza potrà seguire il corso

delle «riforme» annunciate non è previsto il coinvolgimento della società. Lunedì 26 a piazza Montecitorio il movimento «per una società della cura» promuove la protesta. Il 30 aprile il documento sarà inviato alla Commissione Ue.

CICCARELLI PAGINA 4

### LA PRIVACY BOCCIA IL «GREEN PASS» Otto italiani su dieci in zona gialla

■ L'indice Rt è a 0,81 e solo la Sardegna rimane in zona rossa. Quindici regioni in giallo. Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Valle d'Aosta in arancione. Il ga-

rante per la privacy bocchia il «green pass» introdotto dal governo: «Necessario un intervento urgente a tutela dei diritti e delle libertà». **CAPOCCIA PAGINA 5**

### Lele Corvi



### DIVORZIO A 5 STELLE Rousseau si stacca «Ma andremo avanti»



■ «La scelta è inevitabile: cambio strada»: dalla piattaforma Rousseau annunciano la separazione dal M5S. Ma fanno capire che intendono costruire uno «spazio aperto, laico e trasversale». Freddezza dai 5 Stelle, con Grillo in difficoltà e Conte in attesa. **SANTORO A PAGINA 6**

### Curriculum dello studente Scampoli renziani di «buona scuola»

Salvatore Cingari **PAGINA 15**

### Pandemia e banche Un «Giubileo» per le vittime

Giovanni Paglia **PAGINA 15**

### Sinistra Sesso, genere, razza. Torni la militanza

Tommaso Nencioni **PAGINA 14**

### MODENA Processati per aver cantato Bella Ciao

■ Protagonisti di una storia che ha dell'incredibile. Parte la sera del 4 agosto 2017, quando a Carpi (Modena) si svolge una manifestazione di Forza Nuova, autorizzata dalla questura, davanti a un palazzo destinato dal comune a ospitare alcuni richiedenti asilo. Il mondo dell'associazionismo si mobilita, a partire da Anpi, Arci e Cgil, e organizza un presidio per contestare la decisione della questura intonando *Bella Ciao*. 26 antifascisti sono finiti sotto processo per manifestazione non autorizzata. La procura chiede due mesi di arresto. **CHIARI A PAGINA 6**

**ALBUM**  
**1971-1979**  
il manifesto compie 50 anni  
dal 28 aprile in edicola un numero da collezione  
**il manifesto**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/C/IRM/23/2103





# STRAGE DI STATI

## Strage di migranti, l'Onu accusa: «L'Ue non li ha salvati»

Per due giorni nessuno ha risposto alle segnalazioni di Alarm Phone in un tragico scaricabarile tra autorità libiche ed europee

LEOLANCARI

■ È l'immagine di una strage. Il corpo senza vita di un uomo che galleggia nell'acqua del mare, leggermente piegato sul lato sinistro, il volto rivolto verso il fondale, le gambe unite e le braccia che sembrano conserte. Una immagine che ricorda altre stragi del passato. Se non fosse per il giubbotto che gli cinge il torace in un vano tentativo di salvezza, potrebbe essere la vittima di un disastro aereo, cosa che sicuramente avrebbe impegnato navi e aerei di molti Stati nelle operazioni di soccorso. Invece è il corpo di un migrante, uno dei 130 dispersi in un naufragio avvenuto giovedì a nord est di Tripoli, in Libia, e del quale fino a ieri sera erano stati ritrovati solo tredici corpi.

«**ABBIAMO NAVIGATO** in un mare di cadaveri» ha raccontato Alessandro Porro, il presidente di Sos Mediterranée che si trova a bordo della Ocean Viking, la nave che insieme a tre mercantili ha disperatamente provato a soccorrere i migranti. Cosa che non ha fatto la cosiddetta Guardia costiera libica, sebbene allertata in tempo da Alarm Phone. Ma neanche le autorità eu-



*Gli Stati sono rimasti inerti e si sono rifiutati di agire per salvare le vite di oltre 100 persone. E' questa l'eredità dell'Europa?*

**Safa Msehli, Oim**

**I resti del gommone usato dai migranti annegati al largo della Libia** foto di Flavio Gasperini/Sos Mediterranée

ropee, italiane comprese, rimandando a Tripoli il compito di intervenire.

L'accusa arriva dalle ong, ma non solo. A puntare il dito contro l'Europa che ancora una volta ha fatto finta di non vedere è direttamente l'Onu: «Gli Stati sono rimasti inerti e si sono rifiutati di agire per salvare le vite di oltre cento persone» ha denunciato su Twitter la portavoce dell'Organizzazione internazionale per le migrazioni (Oim), Safa Msehli. «Loro hanno implorato e lanciato chiamate di emergenza per due giorni, prima di affondare nel cimitero blu del Mediterraneo. È questa l'eredità dell'Europa?», ha chiesto la portavoce. Accuse che arrivano nello stesso giorno in cui al Viminale la ministra dell'Interno Luciana Lamorgese riceve la ministra degli Esteri di Tripoli Najitla el Mangoush alla quale ha assicurato il sostegno italiano al nuovo corso libico.

**RIPERCORSE OGGI**, le ore che hanno preceduto l'ultima strage del Mediterraneo sono la cronaca di un'omissione di soccorso. La prima segnalazione sul barcone affondato e su altre due imbarcazioni in difficoltà è di mercoledì 21 aprile. A lanciarlo è Alarm Phone che da quel momento rimane per



dieci ore in contatto con i migranti che chiedono aiuto. Alle 11.51 invia via email la richiesta di intervento alle autorità competenti: «Ciò significa - spiega Alarm Phone - che da quel momento in poi, i seguenti attori erano a conoscenza di questa imbarcazione in difficoltà: Mrcc Italia, Rcc Malta, la cosiddetta Guardia costiera libica, Unhcr, e i soccorritori delle ong».

Alle 13 - dopo vari tentativi, Ap riesce a contattare il barcone: «Ci hanno trasmesso la loro posizione Gps e hanno dichiarato che c'erano circa 130 persone a bordo, tra cui 7 donne, una delle quali era incinta. Erano su un gommone e hanno detto che il mare era agitato. Abbiamo immediatamente informato le autorità competenti e reso pubblico il caso».

Verso mezzogiorno, prosegue Alarm Phone, «abbiamo informato Mrcc Italia, il centro di coordinamento dei soccorsi marittimi di Roma, che la nave mercantile Bruna era vicina al caso di emergenza e sarebbe potuta intervenire. Tuttavia, Bruna ha proseguito la sua rotta». Alle 16:11 «Mrcc Italia ci comunicava, in una conversazione telefonica, che avremmo dovuto informare le autorità competenti sul caso di emergenza». Il riferimento è a Tripoli, che però Ap riesce a contattare solo alle 16:44 quando a rispondere è «un ufficiale libico che ha dichiarato che erano a conoscenza di tre barche e che le stavano cercando con la loro motovedetta Ubari».

Non succede nulla però fino alle 19,53, quando la Ocean Viking annuncia di aver cambiato la sua rotta per soccorrere i naufraghi. «Alle 22.52 - prosegue AP - abbiamo parlato di nuovo con Mrcc Italia e spiegato che non eravamo mai stati in grado di contattare le autorità libiche. L'ufficiale italiano ci ha detto: "Stiamo facendo il nostro lavoro, chiamate se avete nuove informazioni". Alle 00:22 ci siamo finalmente messi di nuovo in contatto con le autorità libiche. L'ufficiale libico ci ha detto che non avrebbero cercato la barca in difficoltà perché le condizioni meteorologiche erano troppo brutte. Abbiamo scoperto che la cosiddetta Guardia costiera libica aveva nel frattempo intercet-

— segue dalla prima —

### Migranti Il cinismo dell'Europa annega i diritti umani

FILIPPO MIRAGLIA

**S**e tutto il mondo ha potuto vedere quali sono le conseguenze del cinismo italiano ed europeo è grazie ai «buonisti» della Ong Sos Mediterranée, che hanno provato ad aiutare quelle imbarcazioni in fuga.

Il leader dei sovranisti nostrani, il «duro» Salvini, che accusa chi salva vite umane di essere responsabile di quelle morti, dovrebbe vergognarsi insieme ai tanti che, con responsabilità diverse, hanno contribuito in questi anni a consegnare alle milizie e ai trafficanti libici il destino di migliaia di persone in fuga da una guerra civile che abbiamo contribuito ad alimentare.

Per chi si ritrova prigioniero in Libia le opzioni sono due: tentare la fuga, rischiando la morte, o restare alla mercé della violenza organizzata, sdoganata anche dal Memorandum siglato dal nostro governo. I governi europei, quelli che si ergono a giudici di chi viola i

diritti umani, davanti alla cancellazione di quei diritti si girano dall'altra parte e lasciano che siano le milizie ad occuparsi di questa umanità evidentemente per loro «meno umana».

La Libia non è un porto sicuro, ha ribadito più volte l'Alto Commissario Onu Filippo Grandi. Solo nel 2021 più di 6 mila persone sono state catturate con imbarcazioni libiche pagate dal nostro governo e riportate in lager dove è noto a tutti, anche ai nostri ministri, che le persone subiscono trattamenti disumani e degradanti. Ma il Governo continua a fare affari con quel Paese, dichiarando che fermare quelle persone in fuga è nel nostro interesse, anche sapendo a che destino vanno incontro. Argomenti non dissimili dalla «difesa delle frontiere della patria» proclamata dal leader leghista per giustificare il sequestro di persona di cui dovrà rispondere ai giudici di Palermo.

Il Parlamento italiano deve istituire subito una Commissione d'inchiesta sull'accordo Italia-Libia e sulle responsabilità del governo nelle stragi e nelle violenze perpetrate. Le immagini dei gommoni che si aggirano tra i corpi senza vita di uomini e donne che speravano di salvarsi mettendosi nelle mani dei trafficanti, ancora l'unica possibilità di scappa-

re, dovrebbero spingere governi e Ue ad attivare subito un piano di evacuazione delle migliaia di persone prigioniere delle milizie, per evitare che debbano scegliere tra la violenza e il pericolo di morte.

Purtroppo finora ha prevalso il calcolo elettorale e l'assenza di coraggio e intelligenza politica, oltre che di un briciolo di coscienza, anche nelle forze democratiche.

Servono a poco quote simboliche per i cosiddetti corridoi umanitari, praticati peraltro dalle associazioni religiose e non dai governi. Dimostrano che si può fare, si possono salvare le persone, ma che a farsele carico devono essere i governi, con programmi adeguati. L'Ue si è arresa, e il Patto Europeo su migrazioni e asilo lo dimostra con chiarezza, all'ideologia dei partiti sovranisti e razzisti. Era l'aprile del 2015, solo 6 anni fa, quando a seguito dell'ennesima strage il Consiglio Europeo fu convocato d'urgenza. Iniziò con un minuto di silenzio e si concluse con l'impegno di fermare le stragi. Il minuto di silenzio dura da 6 anni e non servono lacrime di circostanza e finte promesse. Bisogna agire subito: evacuazione e chiusura dei campi per migranti in Libia e un programma di ricerca e salvataggio europeo. Fermare la strage è possibile!

**25 APRILE 2021 - GENERAZIONI PARTIGIANE**

**UN IMMEDIATO RESTAURO DEL MONUMENTO  
PER MANTENERE VIVA LA MEMORIA**

- Mostra fotografica
- Canti della resistenza
- Banchetto tesseramento ANPI

L'ASSOCIAZIONE WALTER ROSSI E LA SEZ. ANPI XIV MUN.  
invitano tutti gli antifascisti in Piazza Walter Rossi dalle ore 10.00

PIAZZA  
WALTER ROSSI

ANTIFASCISTA 1947 - 1977





\* **Sassoli: «È chiaro che i governi non sanno gestire con efficacia i movimenti di migranti e richiedenti asilo»**

\* **Da un anno a questa parte, e a regole invariate, crescono a dismisura le irregolarità contestate**

# Come hanno fermato le navi delle Ong

I numeri, i dati e le ragioni della moltiplicazione dei provvedimenti amministrativi nei porti italiani

GIANSANDRO MERLI

■ Dopo l'ennesima strage in mare dell'altro ieri, il portavoce dell'Organizzazione internazionale per le migrazioni (Oim) Flavio Di Giacomo ha denunciato «un sistema di pattugliamento in mare chiaramente insufficiente». Le ragioni sono diverse: manca un vero coordinamento Sar (*Search and rescue*) nei tratti di mare più pericolosi, gli assetti navali istituzionali sono stati ritirati e le Ong riescono a navigare solo a singhiozzo, tra mille ostacoli. Nell'ultimo anno il principale è diventato quello dei fermi amministrativi.

La Mare Jonio è ferma a Venezia, la Aita Mari è nel porto di Adra (Almería), la Sea-Watch 4 è ripartita ieri da Burriana (Valencia) e soltanto la Ocean Viking è in zona Sar. Le Open Arms, Sea-Watch 3 e Alan Kurdi, invece, sono in stato di fermo amministrativo rispettivamente a Pozzallo, Augusta e Olbia (con un via libera del Tar sardo solo per raggiungere Burriana). Uguale sorte rischiano al termine della prossima missione Sea-Watch 4 e Sea-Eye 4 (novità in arrivo dal mare del Nord).

I fermi amministrativi sono disposti dalla Guardia costiera in seguito ai cosiddetti *Port state control* (Psc), controlli dello Stato di approdo (che quindi non riguardano le navi di cui l'Italia è Stato di bandiera, come la Mare Jonio). Questo tipo di ispezioni servono a verificare che le imbarcazioni commerciali rispettino gli standard di sicurezza della navigazione, tutela dell'ambiente marino e lavoro marittimo stabiliti dalle convenzioni internazionali (Solus, Marpol, CIm, Stcw). Il sistema dei controlli è uniformato dal memorandum di Parigi e dalla direttiva comunitaria 2009/16/CE.

## IL DATABASE

Tirare delle linee tra i puntini delle singole ispezioni serve a restituire una visione di insieme. Come si evince dal database ufficiale di *parismou.org*, nei porti italiani i Psc alle attuali navi umanitarie iniziano alla fine di agosto 2019. Ma c'è una data che segna una prima e un dopo: il 5 maggio 2020. Fino a quel momento Aita Mari, Alan Kurdi, Ocean Viking, Open Arms, Sea-Watch 3 e Sea-Watch 4 ricevono un totale di otto Psc (più un paio all'estero, andati sempre bene). Solo in un caso scatta il fermo amministrativo: nel primo, quello di Open Arms a Porto Empedocle il 22 agosto 2019. L'ispezione arriva subito dopo lo sbarco dei naufraghi tenuti a bordo per 19 giorni dall'ex ministro dell'Interno Matteo Salvini, di recente rinvio a giudizio per quella vicenda con le accuse di rifiuto d'atti d'ufficio e sequestro di persona.

Da maggio 2020, invece, il rapporto Psc-fermi amministrativi si ribalta: nove ispezioni dispongono otto detenzioni (una per Aita Mari, Ocean Viking, Open Arms e Sea-Watch 4; due a testa per Alan Kurdi e Sea-Watch 3). Cambia anche qualcos'altro: le irregolarità contestate si moltiplicano improvvisamente. In un colpo passano da 4 a 28 (Ocean Viking), da 9 a 30 (Alan Kurdi), da 6 a 17 (Sea-Watch 3), fino al caso più eclatante: quello della Aita Mari. L'imbarcazione spagnola è sottoposta a due Psc che rilevano in entrambi i casi una



La Sea-Watch 4 ferma a Palermo foto di Selene Magnolia, sotto un'ispezione alla Sea-Watch 3

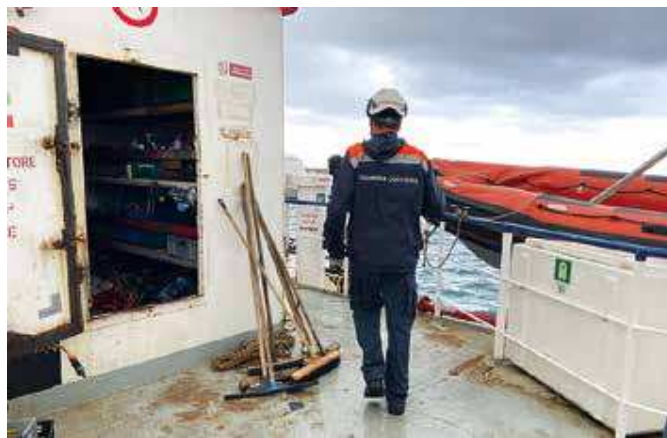
sola carenza: il 27 novembre 2019 a Pozzallo e il 14 febbraio 2020 a Messina. Solo tre mesi dopo, il 6 maggio, un'analoga ispezione viene effettuata a Palermo: contesta 26 carenze che portano al fermo amministrativo.

## LA RICHIESTA ITALIANA

Cos'è successo tra febbraio e maggio 2020? Nel mondo è scoppiata la pandemia. Rispetto alle Ong, fa sapere il ministero delle Infrastrutture da cui dipende la Guardia costiera, «il 29 gennaio 2020 il Comando generale, reparto sicurezza della navigazione e marittima ha inoltrato alle amministrazioni di bandiera una nota con la quale si chiedeva che le navi fossero correttamente equipaggiate e certificate per il servizio di ricerca e soccorso». Siccome non ottiene riscontri, nei seguenti Psc ferma le imbarcazioni che all'improvviso sono diventate «inadeguate».

In pratica la Guardia costiera, oltre ad applicare una maggiore severità, inizia a ispezionare le navi non più in base alla categoria cui appartengono formalmente, ma rispetto alla funzione che effettivamente svolgono. O meglio, sulla base della categoria giustifica il Psc, che è un controllo limitato alle navi commerciali, ma poi con l'ispezione verifica la sussistenza di requisiti di natura completamente diversa. Questi non sono più calcolati sulla base dei membri dell'equipaggio, ma anche delle persone soccorse. Fino a quel momento i migranti erano stati considerati naufraghi e la loro presenza a bordo andava in deroga ad alcune caratteristiche delle navi. Così prevedono i trattati internazionali con lo scopo di mettere la tutela della vita umana davanti a qualsiasi altra considerazione.

Sulle navi delle Ong, invece, i naufraghi sono adesso calcolati come passeggeri in virtù del carattere «sistematico» delle operazioni Sar. Quindi, ad esempio, il sistema di scarico dei bagni deve essere omologato non più solo per i 20-30



membri dell'equipaggio, ma anche per tutte le persone soccorse. Lo stesso vale per dotazioni e procedure di emergenza che devono tenere conto anche dei naufraghi. L'Italia pretende che gli Stati di bandiera introducano nei loro ordinamenti delle certificazioni Sar, che fino ad allora non esistevano, e che le Ong adeguino le navi a quanto previsto dalle nuove forme di registrazione.

## LE CERTIFICAZIONI

Dal ministero riferiscono che nel corso del 2020 alcuni Stati hanno «adottato azioni correttive, certificando le unità per le attività svolte». Ad esempio la Spagna, di cui battono bandiera Open Arms e Aita Mari, e la Norvegia, che riguarda la Ocean Viking. Effettivamente quest'ultima dopo 152 giorni di fermo in cui realizza una serie di adeguamenti supera un Psc di livello «iniziale» e riprende le missioni. Le due spagnole vengono certificate dallo Stato di bandiera per l'attività di ricerca e soccorso e non sono sottoposte a ispezioni per diversi mesi.

Con Berlino, invece, si apre uno scontro: siccome non adegua la sua normativa nazionale, l'Italia continua a bloccargli le navi. Tra luglio 2020 e marzo 2021 lo fa cinque volte: due a Sea-Watch 3, due ad Alan Kurdi, una a Sea-Watch 4. Le autorità tedesche ribadiscono, anche attraverso ripetuti controlli, di ritenere le navi sicure e le certificazioni corrette. La Germania è tra gli Stati più affidabili sui temi della sicurezza in mare (nel 2019 è undicesima nella «lista bianca» dei paesi a basso rischio che aderiscono al memorandum di Parigi o accordi equivalenti).

## LE MOTIVAZIONI

Al di là delle vicende relative ai singoli Stati di bandiera rimane la questione della diversa interpreta-

zione del 2020 che i naufraghi diventano passeggeri. Le leggi non sono cambiate e neanche le convenzioni internazionali.

Quando a maggio 2020 iniziano i fermi amministrativi la stagione dei «porti chiusi» salviniani è stata archiviata. Al governo ci sono Pd, 5S e LeU sulla base di un patto di «discontinuità» con l'esperienza precedente, soprattutto sul terreno delle politiche migratorie. Dal Viminale affermano che la questione dei fermi amministrativi non li riguarda, perché dipende dal ministero delle Infrastrutture, che al tempo era guidato da Paola De Micheli, già vicesegretaria del Pd.

Contatta da il manifesto De Micheli ha segnalato la novità della Raccomandazione UE 2020/1365 con cui la Commissione europea ha chiesto che le navi di soggetti privati che fanno ricerca e soccorso «siano adeguatamente registrate ed equipaggiate in modo da soddisfare i pertinenti requisiti sanitari e di sicurezza associati a tale attività». La Raccomandazione, che non è un atto giuridico vincolante e riconosce l'importanza delle Ong nel contribuire «in misura significativa a salvare persone in mare», è però del 23 settembre 2020, quando cinque degli otto fermi amministrativi erano già stati disposti. De Micheli, che sottolinea le difficoltà del suo ministero sia per l'arrivo del Covid-19 che per la sussistenza durante un lungo periodo dei decreti Salvini, sostiene che non ci sia stata alcuna indicazione politica per fermare le navi e che la Guardia costiera abbia agito solo per garantire la sicurezza. «E se per caso succedeva qualcosa a qualcuno imbarcato su quelle navi perché c'è mare grosso chi risponde?», ha chiesto.

Il fatto è che le navi delle Ong sono state bloccate in porto in virtù di uno scenario eventuale, ma nella pratica partenze e tragedie sono sempre continuate. Anche perché non è stata ristabilita una missione istituzionale di ricerca e soccorso lì dove avvengono la maggior parte dei naufragi.

## L'ULTIMO FERMO

Sulla legittimità dell'Italia di chiedere alla Germania di riclassificare le sue navi per l'attività Sar deciderà nei prossimi mesi la Corte di giustizia Ue, a cui il Tar siciliano ha chiesto di interpretare la normativa comunitaria dopo il ricorso di Sea-Watch.

Intanto il 17 marzo scorso, con un nuovo governo e il nuovo ministro delle Infrastrutture che ora è Enrico Giovannini, la Open Arms ha subito un Psc durato 17 ore e conclusosi con un fermo amministrativo. Contemporaneamente l'ex ministro dell'Interno Salvini veniva rinviato a giudizio a Palermo per la vicenda del 2019 che vede coinvolta la stessa nave. Dalle poche notizie diffuse sul provvedimento sia dalla Guardia costiera che dalla Ong sembrerebbe che le carenze rilevate riguardino aree diverse da quelle contestate alle navi tedesche.

Poco chiaro è anche perché la nave, che ha ottenuto dal suo Stato di bandiera le certificazioni Sar come chiesto dall'Italia, è stata sottoposta a un tipo di ispezione che riguarda solo le navi commerciali. In ogni caso cambiando l'ordine degli addendi il risultato è rimasto lo stesso: fermo amministrativo.



tato un'altra imbarcazione, che aveva a sua volta allertato Alarm Phone, con a bordo circa 100 persone - in questo caso, una donna e il suo bambino sono morti. Alle 00:55 viene informata Mrcc Italia che la Guardia costiera libica non avrebbe condotto un'operazione di ricerca. Il giorno dopo, il 22, alle 9:30, abbiamo parlato di nuovo con Mrcc Roma, chiedendo un'azione immediata. L'ufficiale italiano ha detto: «Chiamateci se avete nuove informazioni, sappiamo della barca». Il risultato è che nessuno tra quanti vengono contattati interviene e quando la Ocean Viking arriva nel punto indicato è ormai troppo tardi. «130 persone annegate. Le autorità dell'Ue e Frontex sapevano del caso di emergenza, ma hanno negato il salvataggio», accusa la ong tedesca Sea Watch. In serata fonti della Guardia costiera italiana rispondono alla ricostruzione fatta da Alarm Phone spiegando di aver individuato i mercantili che erano più vicini all'area nella quale era stata segnalata la presenza di imbarcazioni con a bordo migranti e di averli comunicati alle autorità libiche.

**SEMPRE IN SERATA** si fa sentire il presidente del parlamento europeo, David Sassoli: «È oramai chiaro - afferma - che le politiche nazionali non sono in grado di gestire con umanità ed efficacia i movimenti di migranti e richiedenti asilo. È su queste omissioni che si misurano le responsabilità delle morti in mare». Da parte sua, invece, Matteo Salvini non perde l'occasione per attaccare chi difende le ong: «Altri morti, altro sangue sulla coscienza dei buonisti che, di fatto, invitano e agevolano scafisti e trafficanti», dice il leader della Lega.

# 8 navi

detenute su 9 *Port state control* da maggio 2020 a oggi. Nei nove mesi precedenti altre 8 ispezioni avevano prodotto soltanto una detenzione