

Quanto costa all'Italia il blocco dei porti di Salvini

LINK: <https://www.lettera43.it/it/articoli/politica/2018/08/02/migranti-salvini-ong-costi/222388/>

2 Agosto Ago 2018 1800 02 agosto 2018 Quanto costa all'Italia il blocco dei porti di Salvini Centinaia di migliaia di euro di danni ai mercantili bloccati per giorni con naufraghi a bordo. La battaglia navale del Viminale gonfia i risarcimenti alle grandi compagnie. Intesa al Comitato politico e di sicurezza: Roma rinuncia alla linea dura sugli sbarchi, ma avrà delle concessioni. Rischiava di perdere il controllo strategico sulle rotte libiche. Non passa settimana senza che si trascini una disputa sul soccorso in mare e che le navi con a bordo naufraghi vaghino per giorni, rimpallate dall'Italia verso porti più, meno o affatto sicuri del Mediterraneo. Per gli esperti di diritto internazionale e per le organizzazioni sovranazionali (Ue e poi Onu), la battaglia navale di Matteo Salvini presenta diversi sospetti di violazioni della legge internazionale e del rispetto dei diritti umani: dall'obbligo dello Stato a imporre il salvataggio alle navi battenti la propria bandiera a quello di attraccare nel porto sicuro più vicino che non può essere in Libia fino al divieto di respingere migranti senza prima identificarli e registrarli. Con costi per lo Stato tutt'altro che da sottovalutare, visto che diverse imbarcazioni al centro del braccio di ferro nel Mediterraneo sono mercantili. I SALVATAGGI DEI RIMORCHIATORI PRIVATI È un rimorchiatore dell'italiana Augusta offshore l'Asso 28, in supporto alla piattaforma petrolifera di Mellitah (gestita da Eni insieme con la società libica Noc), che il 31 luglio ha soccorso 101 migranti su un gommone, per un'emergenza sulla quale l'Alto commissariato dell'Onu per i rifugiati (Unhcr) ha aperto un'indagine. Era un rimorchiatore privato la Vos Thalassa di guardia a un'altra piattaforma offshore che, sempre a luglio, ha fatto avanti e indietro tra l'Italia e la Libia sfiorando la rivolta tra i 67 salvati, trasbordati infine sulla nave militare italiana Diciotti verso Trapani per ordine del capo dello Stato Sergio Mattarella. Ed era un cargo della Maersk (il più grande armatore mercantile al mondo) la nave con 108 naufraghi attraccata a giugno a Pozzallo dopo più di tre giorni di altolà. Lo sbarco a Trapani dalla nave Diciotti. GETTY I DANNI DEL NOT IN MY PORT DI SALVINI Il costo giornaliero di un'imbarcazione dipende dal tipo di nave e di attività svolta e colossi privati come Maersk possono farsi rimborsare per le ore, che con il not in my port di Salvini sono diventate giornate, di lavoro perse e per la consegna ritardata dei container. Un ammiraglio della Marina di lunga esperienza, intervistato sotto anonimato dal Sole 24 Ore, ha stimato in circa 180 mila euro il conto che l'armatore danese - con un mercantile battente bandiera olandese e l'obbligo di portare i naufraghi verso il porto sicuro più vicino - potrebbe presentare al comando della Capitaneria di Pozzallo. Una nave del genere comporta spese per circa 30 mila euro al giorno, più le penali sulla merce, più possibili sanzioni dell'Onu e giudiziarie. IL RISPETTO DELLA CONVENZIONE DI AMBURGO Processi penali e procedimenti aperti dall'Organizzazione marittima internazionale (Imo) delle Nazioni Unite possono infatti sfociare in ulteriori risarcimenti a carico delle autorità statali verso mercantili o anche navi delle Ong, una volta appurate violazioni della Convenzione di Amburgo che accorpa le leggi del mare e della navigazione sull'obbligo di soccorso in acqua e di sbarco nel primo porto sicuro. Nella giurisprudenza finora le sentenze definitive hanno fatto prevalere il rispetto della Convenzione di Amburgo da parte delle Ong che provvedono in autonomia ai costi delle operazioni (per una nave di medie dimensioni, 300-400 mila euro mensili). Mentre già di base i mercantili devono, o nei fatti dovrebbero, essere ripagati delle spese aggiuntive sostenute. L'Asso 28 di Augusta offshore. ANSA IL RISCHIO CRESCE SE GLI STATI NON OFFRONO ASSISTENZA «Con il ritardo aumentano i danni diretti e indiretti da indennizzare»,

spiega a L43 l'avvocato di **R&P Legal** Natalia Bagnato, specializzata in diritto della Navigazione e dei trasporti. «Se la merce è deteriorabile, il carico può anche andare perduto in parte o in tutto. Il rischio cresce quando, come accade ora anche per l'Italia, gli Stati coinvolti non offrono immediata assistenza». La materia è intricata perché spesso i soggetti interessati da richieste di rimborsi o risarcimenti sono più di uno: l'armatore spesso non coincide con il proprietario del mezzo, ma lo ha preso a noleggio, e nei contratti nella catena tra mittente-vettore-destinatario i rischi sono in genere scaricati sul destinatario. Rivalersi sullo Stato poi è un terno al lotto. **NESSUNA GARANZIA DI INDENNIZZO PER I CARGO** Nonostante nel 2014 sia stata interrotta la vasta operazione di salvataggio Mare Nostrum, a carico della Marina italiana, e da allora ogni anno un buon 40% di naufraghi soccorsi sia dirottato sui mezzi delle Ong e tra il 10% e 24% sui mercantili, per loro non esiste alcuna garanzia di risarcimento danni. Il reclamo è una procedura veloce, ma i governi italiani non hanno disposto indennizzi né protocolli standard per i cargo che arrivano a prendersi in carico almeno un quarto delle emergenze nel Mediterraneo, adeguandosi ai piani di soccorso, pur senza essere attrezzati come le navi umanitarie e militari per lo specifico intervento su carichi di migranti in condizioni spesso critiche. Ogni risarcimento scatta da un evento a sé e nello scaricabarile resta quasi sempre inevaso. © RIPRODUZIONE RISERVATA