

Il decreto Piantedosi e la prassi dei Porti lontani visti da vicino: quante persone avremmo potuto salvare?

Febbraio 2025

Soccorrere chiunque si trovi in pericolo in mare e portarlo in salvo in un luogo sicuro è un obbligo giuridico, in virtù del diritto internazionale consuetudinario e convenzionale.

SOS MEDITERRANEE è impegnata, dal 2016, in attività di ricerca e soccorso in mare non solo in applicazione del quadro normativo internazionale, ma anche per sostenere il dovere morale di salvare le persone che rischiano la vita nel pericoloso viaggio attraverso il Mediterraneo Centrale.

Su questa rotta, da molti riconosciuta come una delle più pericolose al mondo per le persone che cercano di raggiungere l'Europa in cerca di protezione o di migliori prospettive di vita, abbiamo assistito e continuiamo ad assistere a un progressivo disimpegno degli Stati costieri -Italia e Malta - che con il supporto dell'Unione Europea hanno rafforzato le misure di sicurezza, dando la priorità al controllo dei confini piuttosto che alla tutela della vita umana.

All'investimento in accordi vergognosi con paesi terzi come la Libia e la Tunisia per bloccare le migrazioni nel Mediterraneo Centrale, è stata affiancata una politica di attacchi e criminalizzazione contro gli attori della società civile impegnati nei soccorsi in mare. A partire dal 2017, queste politiche hanno assunto diverse forme: dalle accuse false e diffamatorie tramite i media, ai veri e propri casi giudiziari contro le ONG del mare. Per ostacolare le nostre attività, i governi italiani hanno sviluppato anche una serie di leggi e prassi concepite per tenerci il più possibile lontani dal mare.

All'inizio del 2023, il governo ha approvato il decreto-legge 1/2023, intitolato "Disposizioni urgenti per la gestione dei flussi migratori" (convertito in legge 15/2023), l'ennesimo attacco alle attività di ricerca e soccorso condotte dalle ONG.

Alle già restrittive disposizioni imposte da questa legge, il governo italiano ha affiancato la pratica di assegnazione dei porti lontani, che ci costringe a percorrere lunghe distanze di navigazione prima di arrivare al porto di sbarco assegnato.

IL DECRETO PIANTEDOSI E LA PRATICA DEI PORTI LONTANI IN NUMERI (2023-2024)

26 provvedimenti di fermo nei confronti di SAR
ONG

535 giorni di fermo per le navi di salvataggio

735 giorni e oltre **275.000 km** di navigazione
per raggiungere porti di sbarco lontani dal luogo del
salvataggio

Costo aggiuntivo complessivo di oltre **1,3 milioni
di euro** per la Ocean Viking nell'arco di due anni

Le misure restrittive previste da tale decreto sono state ulteriormente inasprite dal recente Decreto-legge 145/2024, anche detto 'decreto flussi'.

Un impegno, quello del governo italiano, che mira a ostacolare a tutti i costi le attività di soccorso, restringendo ulteriormente lo spazio umanitario nel Mediterraneo Centrale. **Questa politica ha un solo terribile effetto: svuotare ulteriormente il mare di navi di soccorso, condannando le persone in difficoltà a rimanere abbandonate senza alcuna risposta alle loro disperate richieste di aiuto.**

MESSAGGI PRINCIPALI

Sul decreto complessivo

1. Nei due anni di applicazione del Decreto Piantedosi, **4.225 persone sono morte nel Mediterraneo Centrale;**¹ un tragico bilancio che ci mette di fronte al costo umano della politica sconsiderata di disimpegno dalle attività di ricerca e soccorso da parte degli stati costieri – Italia e Malta - e della continua criminalizzazione degli attori della società civile.
2. In un contesto in cui bisognerebbe solo rafforzare il sistema di soccorso, il governo italiano **continua a ostacolare gli attori presenti in questa lingua di mare che si adoperano per salvare vite e testimoniare il tragico impatto delle politiche di deterrenza.** Negli ultimi due anni, il combinato disposto del decreto Piantedosi e della pratica di assegnazione dei porti lontani ha reso ancora più pericoloso il Mediterraneo centrale, una delle rotte migratorie più letali al mondo. Il decreto colpisce le ONG con restrizioni, multe e fermo delle navi, ma il vero prezzo sarà pagato dalle persone che fuggono attraverso il Mediterraneo centrale e che continueranno a trovarsi in situazioni di pericolo.
3. La propaganda del governo che associa la guerra alle ONG come strumento fondamentale per fermare il flusso di migranti nel Mediterraneo Centrale è assolutamente falsa. **Nel 2023 e 2024, i salvataggi condotti dalle ONG SAR hanno rappresentato una piccola parte di tutti gli arrivi in Italia, circa l'11%.** Eppure, non si fermano gli attacchi contro le organizzazioni della società civile, a riprova che il vero obiettivo è ridurre la presenza in mare e rendere le loro operazioni finanziariamente non sostenibili.
4. **La riduzione della presenza delle ONG nel Mediterraneo centrale si è tradotta in un aumento delle intercettazioni da parte della Guardia Costiera Libica,** che costringe i migranti a tornare nel ciclo di abusi in Libia, tra cui torture, detenzioni arbitrarie,

¹ Dati del progetto Missing Migrants dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni.

traffico di esseri umani e altre forme di maltrattamento. Nel 2024, le intercettazioni e i rimpatri di migranti in Libia sono aumentati del 28% rispetto all'anno precedente, raggiungendo le 21.762 persone (17.025 erano stati riportati indietro nel 2023).

5. Dall'introduzione del Decreto Piantedosi sono stati emessi **26 provvedimenti di fermo** nei confronti di SAR ONG, che hanno interessato 10 navi (14 provvedimenti emanati nel 2023 e 12 provvedimenti di fermo nel 2024). In totale, dal gennaio 2023 sono stati imposti **640 giorni di detenzione alle navi ONG**, di cui 535 giorni sono stati effettivamente scontati (in quattro casi, la detenzione è stata revocata prima del completamento dell'intera durata).
6. **Uno dei principali motivi del fermo delle navi è l'accusa di non aver rispettato le istruzioni della Guardia costiera libica**, con 4 provvedimenti nel 2023 e 10 nel 2024. Le ONG sono state accusate di "*mettere in pericolo i sopravvissuti non seguendo le indicazioni della Guardia Costiera libica*" (art. 1, 2.bis, lettera f). Tale accusa è stata mossa anche alla **Ocean Viking** in due occasioni, a novembre 2023 e febbraio 2024. Si tratta di un'accusa crudele nei confronti di chi, ogni giorno, si impegna a salvaguardare la vita umana. Le ONG vengono criticate per non essersi coordinate con un attore le cui violazioni dei diritti umani sono ampiamente documentate. Inoltre, la missione conoscitiva dell'Alto Rappresentante ONU per i diritti umani ha identificato la Guardia costiera libica come collusa con il sistema di traffico di migranti nel Paese.
7. Il 9 febbraio 2024, a seguito dello sbarco di 261 sopravvissuti nel porto di Brindisi, la Ocean Viking ha ricevuto l'ordine di fermo dalle autorità italiane per non essersi coordinata con le autorità libiche. SOS MEDITERRANEE ha immediatamente presentato ricorso alla decisione di fermo, evidenziando elementi di dubbia costituzionalità nel decreto Piantedosi, i principali dei quali sono il rispetto del:
 - a. Principio di proporzionalità e ragionevolezza della sanzione.
 - b. Principio di determinatezza incrinato dal fatto che il decreto subordina l'accertamento della condotta illecita della Ocean Viking alle valutazioni delle autorità di uno Stato terzo, in questo caso la Libia.

La giudice del tribunale di Brindisi, dopo aver sospeso il fermo amministrativo inizialmente comminato alla Ocean Viking, ha rimesso alla Corte costituzionale la valutazione della compatibilità di questi elementi, contestando la legittimità costituzionale del decreto Piantedosi.
8. **5 ordini di fermo, tutti emessi nel 2023, sono stati emessi a navi ONG che hanno effettuato salvataggi multipli**, "*non procedendo senza indugio verso il PoS assegnato*" (art. 1, 2.bis, lettera d). L'istruzione alle ONG SAR di procedere immediatamente verso un porto, mentre altre persone sono in difficoltà in mare, contraddice l'obbligo del capitano di prestare assistenza alle persone in difficoltà, come sancito dalla

Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. Questa regola può quindi portare a un divieto *de facto* di soccorsi multipli. L'ordine alle ONG SAR di recarsi immediatamente in un porto, mentre altre persone sono in difficoltà in mare, contraddice l'obbligo del capitano di prestare assistenza alle persone in difficoltà, come sancito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

9. L'accusa di cui al punto precedente ha riguardato anche la detenzione della Ocean Viking a dicembre 2023, arrivata dopo il soccorso di 244 persone. L'accusa riguardava un piccolo cambiamento di rotta avvenuto dopo aver ricevuto la segnalazione di un caso di pericolo con almeno 70 naufraghi a bordo a sole 15 miglia nautiche di distanza. Una posizione aggiornata dell'imbarcazione in difficoltà ha – poco dopo – mostrato che l'imbarcazione in pericolo si trovava 60 miglia nautiche più a nord. A quel punto la Ocean Viking, non essendo più in grado di prestare assistenza, ha immediatamente ripreso la rotta verso il porto di Bari, dove ha ricevuto il decreto di fermo.

Sulla pratica di assegnazione di porti lontani (non inclusa nel decreto, ma solo nella prassi):

- Gli elementi preoccupanti del decreto sopra descritti sono aggravati dalla recente politica del governo italiano di assegnare "porti lontani", che possono trovarsi fino a 4 giorni di navigazione dalla posizione attuale di una nave.
- Da dicembre del 2022 la decisione di disporre l'assegnazione di porti distanti ha obbligato le navi delle ONG a **735 giorni di navigazione inutile da e verso porti lontani, percorrendo complessivamente oltre 275.000 km dal luogo di salvataggio**. Questo si pone in conflitto con quanto disposto dal diritto marittimo internazionale che impone di portare le persone in un luogo di sicurezza non appena sia ragionevolmente possibile e con "la minima deviazione dal viaggio della nave" così da ridurre al minimo il tempo che i sopravvissuti trascorrono a bordo. Negli ultimi due anni, solo la Ocean Viking ha speso 171 giorni di inutile navigazione da e verso porti lontani.
- **La politica dei porti lontani obbliga i sopravvissuti ad inutili giorni aggiuntivi di navigazione.** Questo ha un effetto dannoso sulla salute fisica e mentale di persone già stremate dal viaggio. Nel corso di una missione nel marzo 2024, il team della Ocean Viking si è trovato di fronte a uno scenario più drammatico del solito: le 25 persone in fin di vita salvate durante il primo soccorso hanno raccontato di essere partite in 85 circa dalla Libia una settimana prima. Le 60 mancanti, tra cui donne e un bambino di un anno e mezzo, sono morte nell'attesa dei soccorsi. A seguito di questa operazione ne sono state effettuate altre 3, per un totale di 361 persone portate in salvo in due giorni. Le autorità ci hanno assegnato Ancona come porto per lo sbarco dei naufraghi, distante circa 4 giorni di navigazione dal luogo dei salvataggi. A seguito di multiple richieste e pressioni dal mondo politico, le autorità competenti

ci hanno concesso di sbarcare i soli naufraghi del primo salvataggio a Catania. Per gli altri 336 naufraghi, tra cui un bimbo di soli 8 anni che viaggiava solo, non c'è stato modo di evitare ulteriori difficili e stancanti giorni in mare.

- Data la mancanza di sforzi statali per pattugliare il Mediterraneo centrale, è semplicemente necessario che le ONG SAR siano in grado di pattugliare e cercare attivamente le imbarcazioni in difficoltà. Allontanarle da dove sono più necessarie, costringendole a navigare per giorni verso porti lontani, molto a nord, diminuisce ulteriormente le capacità complessive di soccorso in mare.

Sull'impatto del decreto Piantedosi e della politica dei porti lontani:

- **DIMINUISCE LA CAPACITA' DI SOCCORSO IN MARE:**

Nel 2022, prima dell'approvazione del decreto, la Ocean Viking soccorreva in media 278 persone per missione.² Dopo il decreto, la media è stata di 143 nel 2023 e 114 nel 2024. Abbiamo provato ad immaginare che cosa avrebbe significato applicare al 2022 le restrizioni al numero di salvataggi in vigore con il decreto: saremmo riusciti a salvare meno della metà delle persone. La domanda è: cosa sarebbe successo alle persone che non avremmo salvato? Sarebbero probabilmente annegate o sarebbero state costrette a tornare in Libia o, se fortunate, sarebbero arrivate in Italia da sole o salvate da altri mezzi di soccorso.

- **COSTRINGE A CONDOTTE NON CONFORMI ALL'OBBLIGO MORALE E GIURIDICO DEL SOCCORSO:**

Numerose disposizioni del decreto Piantedosi generano per le sole ONG del soccorso in mare situazioni di contrasto agli obblighi morali e giuridici di salvataggio in mare. A titolo di esempio, l'accusa di non aver rispettato l'obbligo di *'procedere senza indugio verso il porto di sbarco'* è stata mossa verso navi che hanno deciso di effettuare altri soccorsi dopo il primo. Si pone, dunque, un chiaro dilemma: per adeguarsi completamente alle disposizioni del decreto ed evitare sanzioni amministrative, le ONG dovrebbero venir meno ad un obbligo morale e giuridico che è appunto quello del soccorso.

- **PROLUNGA LE SOFFERENZE PER I SOPRAVVISSUTI:**

La prassi di assegnare porti lontani costringe i sopravvissuti a rimanere a bordo per un tempo prolungato, nonostante abbiano appena vissuto un naufragio potenzialmente mortale o presentino altre vulnerabilità, come donne incinte, bambini piccoli e spesso anche sopravvissuti a torture e maltrattamenti. Le navi di soccorso sono equipaggiate per affrontare situazioni di emergenza e per mettere in salvo immediatamente i naufraghi, ma non sono progettate per fornire cure e assistenza a lungo termine a chi ha affrontato un viaggio così lungo e pericoloso. Esporre a

² Per "missione" intendiamo il tempo che intercorre tra l'uscita della nostra nave dal porto per iniziare la missione di salvataggio e il completamento del salvataggio con lo sbarco dei sopravvissuti in un luogo di sicurezza, come previsto dal diritto internazionale

condizioni avverse persone già vulnerabili a bordo delle navi delle ONG SAR mette ulteriormente a rischio il loro benessere fisico e mentale. Inoltre, il rinvio dell'accesso dei sopravvissuti ai diritti fondamentali, comprese le necessità di base e le cure mediche, incluso il supporto per la salute mentale, aggrava ulteriormente la loro situazione.

- **AUMENTA IL COSTO DI GESTIONE DELLE OPERAZIONI IN MARE:**

Significativo impatto finanziario sui costi di gestione delle operazioni SAR delle ONG: L'assegnazione sistematica di porti lontani ha comportato un costo aggiuntivo complessivo di oltre 1,3 milioni di euro per la Ocean Viking nell'arco di due anni, relativo esclusivamente al carburante necessario per raggiungere i porti assegnati. Tali risorse avrebbero potuto essere impiegate per finanziare ulteriori missioni di soccorso, contribuendo così al salvataggio di vite umane. Questa prassi, dunque, influisce negativamente anche sulla capacità delle ONG di ricerca e soccorso di mantenere una presenza costante nelle aree di emergenza, ormai sempre più carenti di interventi di soccorso, mettendo in discussione la sostenibilità a lungo termine delle loro operazioni e aumentando l'impatto ambientale legato alla stessa prassi.

RICHIESTE E RACCOMANDAZIONI

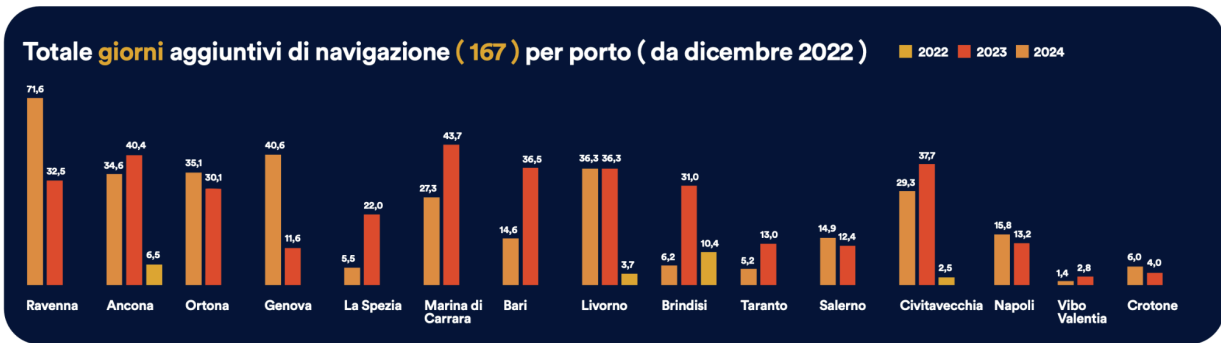
Alla luce dell'impatto del cosiddetto decreto Piantedosi e della politica dei porti lontani sulle attività delle ONG in mare e della persistente crisi umanitaria nel Mediterraneo Centrale, SOS MEDITERRANEE chiede alle autorità italiane:

- **Di riconoscere e rispettare l'obbligo giuridico di soccorrere chiunque si trovi in pericolo in mare, conformemente al diritto internazionale consuetudinario e convenzionale.**
- **Di revocare il decreto-legge 1/2023 e il decreto-legge 145/2024, eliminando le restrizioni che ostacolano le operazioni di soccorso e la possibilità di sbarco in porti sicuri.**
- **Di rispettare le regole delineate nelle principali convenzioni e linee guida marittime quando si tratta di assegnare un porto di sbarco.**

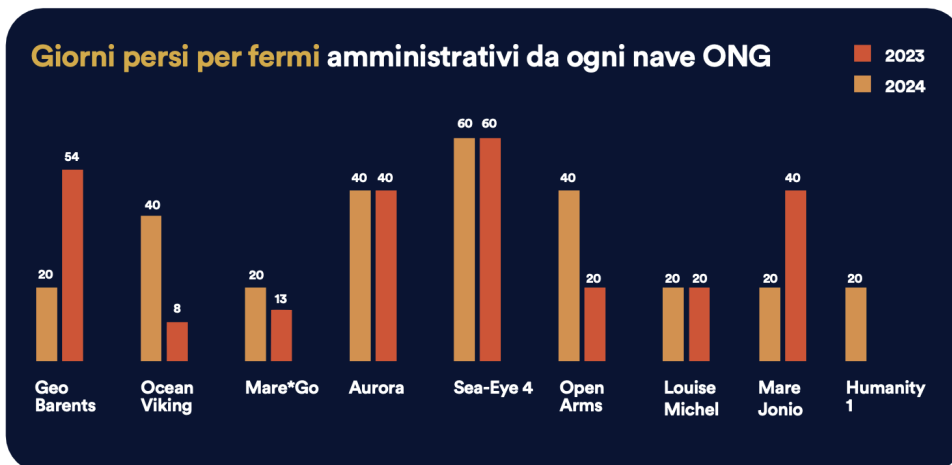
Secondo il diritto internazionale, il luogo di sicurezza deve essere assegnato con la minima deviazione dal viaggio della nave e "*i governi e il Centro di coordinamento dei soccorsi responsabile devono fare ogni sforzo per ridurre al minimo il tempo in cui i sopravvissuti rimangono a bordo della nave che li assiste*".

DATI ONG

- Km & giorni



- Fermi amministrativi e giorni persi



- Multe & salvataggi**Totale multe finanziarie
imposte alle ONG
(2023-2024)****Nel 2023** 69.597 €**Nel 2024** 6.666 €**Totale** 76.263 €**Salvataggi delle ONG (2023-2024)**

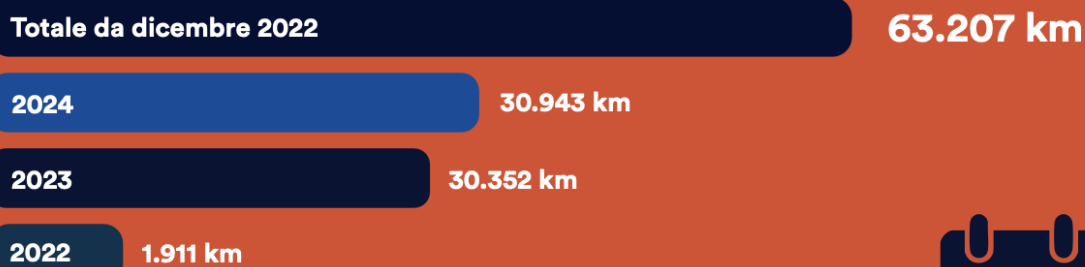
(Fonte: monitoraggio interno degli assetti SAR delle ONG)

Nel 2024: 11.480da parte delle ONG, pari al 17% del totale di 65.696 arrivi in Italia**Nel 2023:** 13.758da parte delle ONG, pari al 9% del totale di 157.652 arrivi in Italia**Totale dal 2023 al 2024:** 25.238da parte delle ONG, pari all'11% del totale degli arrivi in Italia registrati durante questo periodo

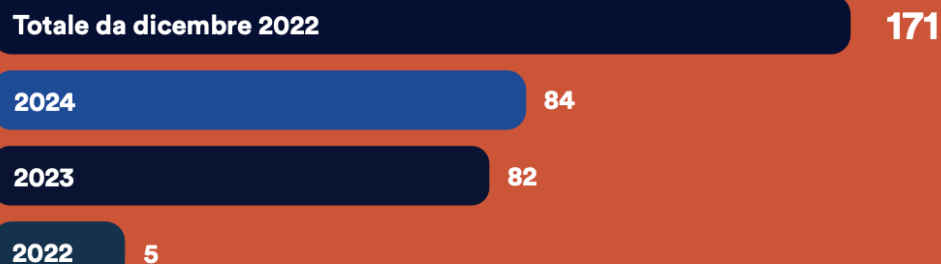
DATI OCEAN VIKING

- Km e giorni

Totale km percorsi per navigazione verso Porti Lontani (Ocean Viking)



Totale giorni aggiuntivi di transito verso Porti Lontani



- Fermi amministrativi e giorni persi

Totale costo carburante per navigazione verso Porti Lontani (Ocean Viking)

Totale da dicembre 2022

1.332.208 €

2024

647.888 €

2023

635.518 €

2022

48.802 €



Prima
dell'approvazione
del decreto
la Ocean Viking
soccorreva in media
278 persone
a missione

Dopo il decreto
la media è stata di
128 persone

(143 nel 2023 e 114 nel 2024)

