

Per la prima volta nella storia dei soccorsi umanitari nel Mediterraneo, **14 ONG hanno dato vita ad una coalizione** che ha l'obiettivo di opporsi alle leggi europee e italiane sulla migrazione e i salvataggi in mare, giudicate inique e fonte di rischio per la vita dei migranti. In piena contravvenzione del "decreto Piantedosi" (convertito poi nella legge 15/23, integrata nel [decreto](#) Flussi), queste organizzazioni hanno interrotto ogni collaborazione con la cosiddetta "**Guardia Costiera Libica**", un'istituzione creata appositamente per dialogare con l'UE che si macchia di violazioni dei diritti umani continue contro i migranti, inclusi torture e omicidio. Infrangere le disposizioni del decreto Piantedosi comporta onerose sanzioni amministrative che possono interferire pesantemente con le operazioni delle ONG. È quanto successo alla nave **Humanity1**, della ONG tedesca SOS Humanity e membro della coalizione, sulla quale ci siamo imbarcati per seguire una missione.

Obiettivo: sfidare le leggi inique

«Abbiamo visto troppe volte che intercettano le persone, le riportano indietro, sparano in acqua, sparano verso chi cerca aiuto, sparano contro le ONG. Non possiamo considerarli una guardia costiera che fa il suo lavoro» - spiega a *L'Indipendente* Juan, coordinatore dei soccorsi di SOS Humanity con oltre 9 anni di esperienza nei soccorsi nel Mediterraneo - «per questo **non comunichiamo più con loro**, non mandiamo più email: non vogliamo essere complici». Alle sue parole fanno eco quelle di Barbara, coordinatrice della comunicazione di SOS Humanity, che ci spiega: «**Siamo stati detenuti per 60 giorni** per non aver collaborato con la guardia costiera libica, che viola sistematicamente i diritti delle persone in movimento attraverso respingimenti violenti e trattamenti disumanizzanti, e che perciò non consideriamo come autorità di riferimento durante i salvataggi in mare: la sanzione è arrivata in modo ingiustificato, a scopo punitivo e in un contesto di motivazioni fortemente politiche che mirano a criminalizzare l'operato degli attori civili che salvano vite nel Mediterraneo».

Justice Fleet: la coalizione di ONG che sfida Italia ed Europa sulle norme sui migranti



La nave di soccorso SOS Méditerranée Ocean Viking nel porto di Siracusa dopo essere stata colpita da pesanti colpi d'arma da fuoco della Guardia Costiera Libica

La coalizione **Justice Fleet nasce alla fine del 2025**, dopo che una motovedetta della Guardia Costiera Libica (GCL) spara oltre 200 colpi di arma da fuoco sulla Ocean Viking, la nave di ricerca e soccorso (SAR) di SOS Mediterranee. L'episodio ha rappresentato il culmine di **una escalation di violenza da parte della GCL**, che già diverse volte aveva cercato di interferire nei soccorsi impugnando armi da fuoco per sparare colpi vicino alle imbarcazioni in pericolo e maltrattando i naufraghi, violando sistematicamente il diritto internazionale. «Negli ultimi anni, la GCL ha operato con sempre maggior violenza e spostando sempre più a nord la sua area di azione, non solo nelle acque libiche ma anche in quelle maltesi» - spiega Marcel, imbarcato sulla missione come Human Rights Observer - figura che si occupa di documentare le violazioni dei diritti umani. Inoltre, aggiunge, «sono sempre meglio equipaggiati, con barche sempre più veloci e migliori strumenti per la sorveglianza ottenuti grazie ai finanziamenti dell'UE».

La Humanity1 riesce a trarre in salvo 33 persone prima di essere sottoposta a fermo

Justice Fleet: la coalizione di ONG che sfida Italia ed Europa sulle norme sui migranti

dalle autorità italiane. Uno di loro, con il quale riusciamo a parlare mentre è a bordo del mezzo, ci conferma che molti dei migranti con i quali ha viaggiato avevano già tentato di mettersi in mare altre volte, ma erano sempre stati intercettati dalla Guardia Costiera Libica, riportati a terra e venduti ai centri di detenzione, dove ricominciava un ciclo di violenza e lavori forzati.

Durante un incontro con l'equipaggio, poco prima di partire, il responsabile delle missioni di SOS Humanity lo spiega chiaramente: «Quello che come Justice Fleet vogliamo fare è mostrare quanto siano arbitrarie le leggi che ci vengono imposte, principalmente il decreto Piantedosi, e mostrare che le politiche di esternalizzazione dell'UE funzionano solo perché l'UE lavora con dei criminali».

La strategia dietro a questa alleanza è infatti proprio quella di ricorrere alla magistratura per **dimostrare l'illegittimità della Legge Piantedosi**, mettendo in luce la dissonanza tra i doveri che impone e il rispetto dei diritti fondamentali dell'uomo. La normativa impone infatti (tra le altre cose) l'assegnazione di un solo porto di sbarco, spesso molto lontano dal luogo di salvataggio, e il divieto di salvataggi multipli, oltre a quello di avvisare la Guardia Costiera Libica delle operazioni in corso. Ad oggi, nei tribunali italiani, la posizione della Justice Fleet è stata riconosciuta per ben 7 volte. L'equipaggio della Humanity¹ spera che questa missione costituisca l'ottava.

Anatomia di una missione di soccorso

Justice Fleet: la coalizione di ONG che sfida Italia ed Europa sulle norme sui migranti



È notte quando un'imbarcazione di legno non identificata si avvicina alla nostra. Dalla velocità di navigazione si è potuto subito capire che si trattava di una cosiddetta *"runaway boat"*, ovvero **un'imbarcazione guidata da trafficanti di persone** - probabilmente appartenenti a qualche milizia armata libica - che si avvicinano alle navi SAR e scappano una volta che il soccorso viene effettuato. Partono sempre di notte, per evitare di essere intercettate dalle autorità, e a guidarle ci sono soggetti violenti e aggressivi, pronti a maltrattare le persone migranti che trasportano per velocizzare i trasbordi, e addirittura a gettarle in mare per poter scappare più velocemente.

A bordo ci sono 16 persone, di cui 4 sono uomini bendati e armati, come confermerà anche uno dei sopravvissuti. Quando Tango, il gommone veloce della Humanity1, si avvicina, iniziano a urlare in modo aggressivo e a spintonare le persone a bordo, incitandole a sbrigarsi. Tango mette in salvo 12 persone e in un batter d'occhio la barca di legno si perde nel buio, tra gli schiamazzi dei trafficanti.

L'aumento di queste situazioni è probabilmente una conseguenza dell'aumento dei

respingimenti forzati da parte delle autorità libiche, finanziati dall'UE: si tratta infatti di **imbarcazioni molto più veloci e resistenti a condizioni di mare avverse**, in grado dunque di dare più garanzie sull'arrivo in territorio europeo. «Le persone a bordo di queste barche scappano dalla Libia, dunque sono sicuramente vittime di violenza, e si trovano in mare aperto in condizioni di pericolo, in mano a persone armate e non identificate» ci spiega Viviana, coordinatrice dei soccorsi di SOS Humanity.

Qualche ora dopo, intorno alle 13.00, una segnalazione dall'aereo Sea Bird dell'ONG Sea Watch indica un'imbarcazione in emergenza a circa 27 miglia nautiche dalla nostra posizione. Appena riusciamo ad avvicinarci a sufficienza, vengono messi in mare i gommoni di salvataggio che si avvicinano. A bordo ci sono 21 persone: sono tutti uomini, alcuni in chiaro stato di shock e ipotermia, altri privi di coscienza. Nel giro di pochi minuti vengono fatti salire a bordo della Humanity1, dove verranno assistiti dal team medico. Poche ore dopo, recupereremo anche due migranti che non ce l'hanno fatta: i loro corpi galleggiano sull'acqua probabilmente da giorni, perché l'avanzato stato di decomposizione non permette di definirne l'identità. Il sospetto è che siano tra coloro che hanno perso la vita per via della furia del ciclone Harry - che ha lasciato dietro di sé oltre un migliaio di sospette morti, 400 delle quali accertate.

Lo stratagemma della criminalizzazione

Justice Fleet: la coalizione di ONG che sfida Italia ed Europa sulle norme sui migranti



È dopo questi salvataggi che Humanity1 verrà sottoposta a fermo amministrativo e **condannata a pagare 10 mila euro di multa**. In base alla legge Piantedosi, infatti, il MRCC (Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo) Libico deve sempre essere messo in copia nelle email che le navi SAR sono obbligate a inviare al MRCC italiano, qualora si trovino nell'area di ricerca e soccorso in mare di pertinenza della Libia. La logica è quella di cooptare le navi SAR, costringendole a diventare un tassello del processo di esternalizzazione delle frontiere messo in atto dall'Unione Europea, imponendo la collaborazione con la Guardia Costiera Libica.

«Nel Mediterraneo si sovrappongono diversi sistemi legali» spiega Marcel, «da un lato, il diritto del mare e quello internazionale richiedono di soccorrere qualsiasi imbarcazione che si trovi in pericolo; dall'altro, la legge italiana impone il coinvolgimento di un attore che effettua respingimenti violenti in un Paese non considerato sicuro, ovvero la Libia, e che quindi opera in violazione dei diritti umani».

Inoltre, **la legittimità della GCL è messa seriamente in discussione** in quanto costituita

da gruppi operativi strettamente affiliati a diverse milizie armate. Tra questi vi sono il gruppo di Zawiya, stretto associato del gruppo armato Nasr Brigade; quello di Tripoli, legato ai gruppi che gestiscono diversi centri di detenzione; e quello di Khoms, sospettato di collusione con milizie. Poi c'è il GACS (General Administration for Coastal Security), attivo nelle acque territoriali libiche, il quale ha legami con il DCSIM (Department For Combatting Settlement and Illegal Migration), responsabile di numerosi respingimenti. Tutti gruppi che ricevono o hanno ricevuto supporto da fondi italiani ed europei, in particolare dal programma *Support to Integrated border and migration management in Libya* (SIBMILL).

La sfida di chi non vuole obbedire al sistema

In questo contesto, quella della Justice Fleet rappresenta non solo una scelta operativa, ma **una presa di posizione politica e giuridica**, mantenuta anche a costo di fermi e sanzioni. Il fermo della Humanity¹ diventa così parte di un conflitto più ampio, che non riguarda soltanto una nave o un singolo soccorso, ma il modello stesso di gestione delle frontiere nel Mediterraneo centrale.

Da una parte c'è un impianto normativo che impone la collaborazione con la Guardia Costiera Libica come condizione per operare; dall'altra, ci sono organizzazioni che rivendicano il primato del diritto del mare e dei diritti fondamentali sull'obbligo di obbedienza a una legge nazionale ritenuta ingiusta. È su questo terreno che la Justice Fleet ha deciso di spostare lo scontro, trasformando ogni fermo amministrativo in un caso giudiziario e ogni sanzione in un'occasione per contestare la legittimità del decreto Piantedosi.

Nel frattempo, in mare, le partenze continuano. E con esse i soccorsi, i respingimenti, le intercettazioni, le morti invisibili. La scommessa della Justice Fleet è che siano i tribunali a stabilire se salvare vite possa essere subordinato a logiche di deterrenza politica, o se resti un obbligo inderogabile.



Justice Fleet: la coalizione di ONG che sfida Italia ed Europa sulle norme sui migranti

Francesco Torri

Giornalista investigativo con background legale specializzato in diritti ambientali. Scrive di conflitti socio-ambientali legati all'estrattivismo, con un focus su violazioni dei diritti umani e impatti ambientali. Ha lavorato in America Latina su disboscamento, miniere, energie rinnovabili e sovranità indigena.