

I GOVERNI DI ITALIA E MALTA SI AVVITANO NELLE PRATICHE DI DISUMANITA' QUOTIDIANA E LA GENTE APPLAUDE. QUANDO LA DISCRIMINAZIONE ISTITUZIONALE ED IL CINISMO PRODUCONO CONSENSO.

1. Non erano due, ma tre le imbarcazioni cariche di migranti che, dopo l'ennesimo braccio di ferro tra Italia e Malta, sono state soccorse da due motovedette della guardia costiera italiana nelle acque del canale di Sicilia, cinquanta miglia a sud di Lampedusa, in acque comprese nella immensa zona di salvataggio (zona SAR) di Malta. Mentre scriviamo la tragedia di questi migranti abbandonati per un giorno in mare aperto senza ricevere soccorso non è ancora finita. Come riferisce la stampa italiana, sembra che questa volta Maroni stia tentando di ricondurre direttamente in Libia tutti i migranti, anche se tra i naufraghi non c'è neppure un cittadino di quel paese. Il ministro Maroni aveva detto ieri sera che "potrebbero esserci importanti novità tra oggi e domani, che per scaramanzia non dirò. Ma se questa cosa andrà in porto si risolverà anche la questione con Malta" Sarebbero dunque in corso "contatti tra Roma e Tripoli per consentire ad una nave della Marina Militare italiana di riportare subito indietro gli extracomunitari che sono stati soccorsi a bordo delle motovedette". Sembra dunque che il ministero dell'interno italiano sia intenzionato a deportare i naufraghi in Libia, da dove erano partiti, senza neppure consentire il loro sbarco a Lampedusa. Anche se a bordo ci sono donne che molto probabilmente sono state già vittime di stupri in quel paese, ed ancora una volta potrebbero cadere nelle mani dei loro aguzzini. In queste ore si sta dunque cercando di "forzare" la portata del protocollo di intesa stilato da Italia e Libia nel dicembre del 2007, successivamente ripreso dagli accordi di amicizia e collaborazione sottoscritti a Tripoli nell'agosto del 2008 da Gheddafi e da Berlusconi e infine ratificati dal Parlamento italiano nel febbraio del 2009. Eppure gli accordi tra Italia e Libia non prevedono la "riammissione" in Libia di immigrati fermati da mezzi italiani nelle acque internazionali, ma solo il "pattugliamento congiunto" da eseguire al limite delle acque costiere libiche, al fine di rimandare indietro i barconi carichi di migranti in fuga dalla Libia. Dietro il possibile accordo con la Libia sul respingimento collettivo dei migranti, emerge anche l'ammorbidente dei toni del governo maltese, tutti uniti, quando si tratta di respingere indietro i migranti in fuga, anche se tra di loro la maggior parte sono richiedenti asilo. Se questa operazione voluta da Maroni, che si annuncia come una deportazione, e non certo come un "rimpatrio", dovesse realizzarsi, se l'Italia riuscirà a respingere in Libia i migranti salvati ieri sera nelle acque del Canale di Sicilia, ci saranno gli estremi per una denuncia alla Commissione Europea per la violazione dell'art. 3 della Convenzione Europea a salvaguardia dei diritti dell'uomo, che costituisce anche violazione delle norme comunitarie sui diritti fondamentali della persona e sul diritto di protezione internazionale.

Nel 2005 l'Italia era stata condannata dalla Corte Europea dei diritti dell'uomo proprio perché aveva effettuato dei respingimenti collettivi dei migranti sbarcati a Lampedusa a partire dall'ottobre del 2004, con voli, prima militari e poi charter, decollati dall'aeroporto di Lampedusa con destinazione Tripoli e Misurata. Un precedente che il ministro dell'interno Maroni sottovaluta, o meglio, sembra ignorare del tutto. Come sembra ignorare che la Libia non ha mai aderito alla Convenzione di Ginevra del 1951 e dunque non riconosce il diritto di asilo, soprattutto a coloro che non sono di fede musulmana, come somali, eritrei e nigeriani, vittime di ogni tipo di abusi in quel paese.

2. Secondo il diritto internazionale, ogni Stato può obbligare i comandanti delle navi che battono la sua bandiera — sempre che ciò sia possibile «senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri» — a prestare assistenza a naufraghi trovati in mare od a portarsi immediatamente in soccorso di persone in pericolo quando si abbia notizia del loro bisogno di aiuto (Convenzione UNCLOS 98,1). Secondo il Glossario del mare, pubblicazione ufficiale del Ministero della difesa, consultabile on-line, "tale obbligo prescinde dal regime giuridico della zona di mare in cui avviene il soccorso nel senso che può esplicarsi tanto nelle [acque internazionali](#) come nella [zona economica](#)

esclusiva o nella zona contigua di uno Stato diverso da quello di bandiera. Il soccorso a persone o navi in pericolo è altresì possibile nelle acque territoriali straniere (UNCLOS 18, 2) come deroga al principio del «passaggio continuo e rapido» previsto dal regime del transito inoffensivo, ferma restando la competenza esclusiva dello Stato costiero sia per il coordinamento dell'operazione sia per l'intervento di mezzi, quali rimorchiatori, specificatamente adibiti a prestare assistenza a navi in difficoltà. **Tutti gli Stati provvisti di litorale marittimo sono altresì tenuti a creare e mantenere un servizio di ricerca e salvataggio (indicato come SAR dall'acronimo di Search and Rescue), facendo ricorso, ove opportuno, ad accordi regionali di mutua assistenza con gli Stati confinanti (Ginevra, II,12,2; UNCLOS 98,2) basati sul principio che le autorità dello Stato costiero responsabili dei servizi di ricerca e salvataggio, qualora vengano informate dalle autorità di un altro Stato che vi sono persone in pericolo di vita nella zona SAR di propria competenza, sono tenute ad intervenire «senza tener conto della nazionalità o della condizione giuridica» di dette persone.**

Disposizioni specifiche in questa stessa materia sono contenute nella Convenzione di Amburgo del 27 aprile 1979 sulla ricerca e il salvataggio marittimo, detta convenzione SAR, (ratificata dall'Italia con L. 3 aprile 1984, n. 147)”. Una normativa vincolante che Italia, e soprattutto Malta, hanno violato ripetutamente nel tempo, a partire dal caso Cap Anamur nel luglio del 2004, arrivando a processare i comandanti delle navi che avevano effettuato interventi di salvataggio in favore dei naufraghi e successivamente avevano fatto ingresso per ragioni di soccorso nelle acque territoriali allo scopo di sbarcare gli stessi naufraghi in un porto sicuro, come prescritto da tutte le convenzioni internazionali. Soltanto negli anni 2007 e 2008 il comportamento delle autorità italiane si era orientato verso un pieno rispetto degli obblighi internazionali di salvataggio. Una prassi umanitaria, adottata dai mezzi della nostra Marina Militare e dalle altre forze di polizia marittima, che adesso il ministro Maroni vuole bruscamente interrompere.

In ogni caso il diritto derivante dalle Convenzioni internazionali sottoscritte e ratificate dall'Italia pone precisi limiti alle decisioni politiche ed obblighi di protezione alle autorità che operano nelle acque del Mediterraneo o nei paesi di transito. In base alla legge costituzionale 18 ottobre 2001 , n.3 (consultabile nella Gazzetta Ufficiale n.132 del 10 giugno del 2003), gli obblighi di fonte internazionale costituiscono un limite alla potestà legislativa dello Stato. In base all'art. 11 della nostra Costituzione il diritto internazionale generalmente riconosciuto e le Convenzioni internazionali sottoscritte dal nostro paese, come le norme comunitarie vincolanti, costituiscono parte integrante del nostro ordinamento giuridico e non possono essere derogate da scelte discrezionali dell'autorità politica o amministrativa. Questa previsione rafforza il dettato dell'art. 10 della nostra Costituzione, che peraltro riconosce il diritto di asilo in termini assai più ampi della Convenzione di Ginevra.

La Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 (UNCLOS) costituisce la fonte primaria del diritto internazionale del mare. L'art. 311 dispone, infatti, che sono salvi soltanto gli altri accordi internazionali compatibili con la Convenzione stessa. Due o più Stati - continua l'art. 311 della Convenzione sul diritto del mare - possono concludere accordi che modifichino o sospendano l'applicazione delle disposizioni della Convenzione e che si applichino unicamente alle loro reciproche relazioni, solo a condizione che questi accordi non rechino pregiudizio ad una delle disposizioni della Convenzione, la cui mancata osservanza sarebbe incompatibile con la realizzazione del suo oggetto e del suo scopo e, parimenti, a condizione che questi accordi non pregiudichino l'applicazione dei principi fondamentali della Convenzione e non pregiudichino anche il godimento dei diritti o l'adempimento degli obblighi degli altri Stati derivanti dalla Convenzione stessa. Questo principio di compatibilità non entra in discussione qualora la medesima Convenzione di Montego Bay richiami e confermi espressamente accordi internazionali in vigore o ne auspichi la stipulazione con riferimento a specifici settori.

Tra le norme che non possono essere oggetto di deroga da parte degli Stati anche mediante accordi bilaterali o multilaterali con altri Stati va richiamato anzitutto l'art. 98 dell'Unclos, perché esso costituisce l'applicazione del principio fondamentale ed elementare della solidarietà. Ogni Stato - si legge nel citato art. 98 - impone che il comandante di una nave che batta la sua bandiera, nei limiti del possibile e senza che la nave, l'equipaggio ed i passeggeri corrano gravi rischi: a) presti assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare; b) vada il più presto possibile in soccorso delle persone in difficoltà se viene informato che persone in difficoltà hanno bisogno d'assistenza, nei limiti della ragionevolezza dell'intervento; c) presti soccorso, in caso di collisione, all'altra nave, al suo equipaggio ed ai passeggeri e, nella misura del possibile, indichi all'altra nave il nome ed il porto d'iscrizione e il primo porto del suo approdo. Il secondo comma prevede che gli Stati costieri creino e curino il funzionamento di un servizio permanente di ricerca e di salvataggio adeguato ed efficace per garantire la sicurezza marittima e aerea e, se del caso, collaborino a questo fine con gli Stati vicini nel quadro di accordi regionali.

Varie convenzioni internazionali, tutte in vigore in Italia insieme all'Unclos, costituiscono un completamento della norma ora citata.

In primo luogo, l'art. 10 della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare così dispone: Ogni comandante è obbligato, nella misura in cui ciò non crei pericolo grave per la sua nave e le persone a bordo, di soccorrere ogni persona che sia in pericolo di scomparsa in mare. Gli Stati adotteranno tutte le misure necessarie per far osservare tale obbligo.

La Convenzione Internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974 (Convenzione Solas) impone al comandante di una nave "che si trovi nella posizione di essere in grado di prestare assistenza avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione".

Secondo la Convenzione internazionale riguarda la ricerca ed il salvataggio marittimo. In base alla Convenzione on Marittime Search and Rescue (Sar) del 1979, l'autorità responsabile per l'applicazione della convenzione è il Ministro dei trasporti mentre l'organizzazione centrale e periferica è affidata al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ed alle relative strutture periferiche. La Convenzione SAR si fonda sul principio della cooperazione internazionale. Le zone di ricerca e salvataggio sono ripartite d'intesa con gli altri Stati interessati. Tali zone non corrispondono necessariamente con le frontiere marittime esistenti. Esiste l'obbligo di approntare piani operativi che prevedono le varie tipologie d'emergenza e le competenze dei centri preposti.

La Convenzione sulla ripartizione delle zone Sar impone un preciso obbligo di soccorso e assistenza delle persone in mare "regardless of the nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found", senza distinguere a seconda della nazionalità o dello stato giuridico, stabilendo altresì, oltre l'obbligo della prima assistenza anche il dovere di sbarcare i naufraghi in un "luogo sicuro". I poteri-doveri di intervento e coordinamento da parte degli apparati di un singolo Stato nell'area di competenza non escludono, sulla base di tutte le norme più sopra elencate, che unità navali di diversa bandiera possano iniziare il soccorso quando l'imminenza del pericolo per le vite umane lo richieda. Occorre però garantire che dopo l'espletamento delle operazioni di salvataggio i migranti siano ricondotti in un "porto sicuro" che non è necessariamente quello più vicino.

Come riferisce il Glossario del mare, pubblicazione ufficiale del Ministero della difesa, consultabile on-line, "la Convenzione di Amburgo del 1979 prevede anche la stipula di accordi regionali per la delimitazione tra Stati frontisti o contigui delle zone SAR di competenza nazionale relative sia alle acque territoriali, sia alle acque internazionali adiacenti. La delimitazione di queste zone non è legata a quella delle frontiere marittime esistenti né pregiudica il regime giuridico delle acque

secondo la Convenzione del Diritto del Mare del 1982. I limiti delle zone SAR di rispettiva pertinenza dell'Italia e degli altri Stati definiti con tali Memorandum sono stati del tutto svincolati da quelli degli accordi di [piattaforma continentale](#) esistenti a rimarcare il principio che simili delimitazioni sono svincolate da quelle delle frontiere marittime”.

Sempre secondo il Glossario del mare, “in assenza di accordi di delimitazione i limiti delle zone SAR sono concordati in ambito IMO, dunque a livello internazionale e non comunitario. Per quanto riguarda Mar Mediterraneo nel corso della Conferenza IMO di Valencia del 1997 si è provveduto ad approvare un «*General Agreement on a Provisional SAR Plan*» in cui sono stabiliti i limiti delle zone SAR mediterranee. Un'eccezione in questo processo di definizione concordato delle zone SAR mediterranee è stata quella di Malta. La zona SAR stabilita unilateralmente da questo Paese, come risultante dal Global SAR Plan elaborato dall'IM. con l'intento di dare informazioni sulle organizzazioni nazionali dei servizi responsabili in materia SAR, ha un'estensione vastissima che coincide con la «Flight Information Region» (FIR). Essa si sovrappone nella parte a Nord e ad Ovest con la corrispondente zona SAR italiana definita con il DPR 664/1994, coprendo addirittura le acque territoriali di Lampedusa e Lampione. A Ovest la zona SAR lambisce le acque territoriali della Tunisia impedendo a questo Paese di svolgere in autonomia operazioni SAR a poche miglia dalle proprie coste. Queste anomalie della zona SAR mal tese potranno essere corrette a seguito di specifici accordi di delimitazione. Riserve sull'estensione della zona SAR di Malta in rapporto alla limitata capacità dei mezzi adibiti al soccorso, sono in passato state espresse dall'Italia nel corso delle ricorrenti ondate migratorie. Il problema stava nel fatto che, in assenza di interventi di soccorso delle autorità di Malta, l'organizzazione SAR italiana si attivava nella zona di competenza maltese per dare assistenza a migranti in pericolo”.

Nei rapporti con Malta, con la Tunisia e con la Libia dunque, rimangono ancora da definire le regole d'ingaggio delle marine nel caso vengano salvati immigrati in difficoltà, e lo stesso vale all'interno delle missioni congiunte dell'agenzia europea Frontex. Questa situazione di incertezza può comportare gravi ritardi nelle operazioni di salvataggio, oltre che respingimenti collettivi verso i porti di partenza di paesi che non riconoscono (o non siano nelle condizioni di applicare effettivamente, come nel caso della Tunisia) la Convenzione di Ginevra o altre norme internazionali che tutelano i diritti della persona umana, con particolare riferimento ai soggetti più vulnerabili (donne, minori, vittime di tortura).

In ogni caso, la doverosa cooperazione dello Stato coinvolto nell'operazione di soccorso in mare, comprende l'obbligo dello sbarco dei naufraghi in un “luogo sicuro” sulla base del giudizio del comandante dell'unità che porta a compimento l'intervento di salvataggio, prescindendo dal potere dello Stato stesso di perseguire successivamente i presunti favoreggiatori (comandante ed equipaggio) o di adottare verso i clandestini (ma in tutta sicurezza) i provvedimenti di espulsione o di respingimento previsti dalla legge. Una particolare considerazione merita la problematica relativa a ciò che debba intendersi per “conduzione della persona salvata in luogo sicuro”. Infatti è dal momento dell'arrivo in tale luogo che cessano gli obblighi internazionali (e nazionali) relativamente alle operazioni di salvataggio, che pertanto non si esauriscono con le prime cure mediche o con la soddisfazione degli altri più immediati bisogni (alimentazione etc.). Con l'entrata in vigore (luglio 2006) degli emendamenti all'annesso della Convenzione Sar 1979 (luglio 2006) e alla Convenzione Solas 1974 (e successivi protocolli) e con le linee guida - adottate in sede IMO lo stesso giorno di approvazione degli emendamenti alle convenzioni e protocolli - viene fatta maggiore chiarezza sul concetto di *place of safety* e sul fatto che la nave soccorritrice è un luogo puramente provvisorio di salvataggio, il cui raggiungimento non coincide con il momento terminale delle operazioni di soccorso. Le “linee guida” insistono particolarmente sul ruolo attivo che deve assumere lo Stato costiero nel liberare la nave soccorritrice dal peso non indifferente di gestire a bordo le persone salvate.

Secondo le linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare adottate nel maggio del 2004 dal Comitato marittimo per la sicurezza, che emendano le convenzioni Sar e Solas, “il governo responsabile per la regione Sar in cui sono stati recuperati i sopravvissuti è responsabile di fornire un luogo sicuro o di assicurare che tale luogo venga fornito”. Secondo le stesse linee guida “un luogo sicuro è una località dove le operazioni di soccorso si considerano concluse e dove la sicurezza dei sopravvissuti o la loro vita non è più minacciata; le necessità umane primarie (come cibo, alloggio e cure mediche) possano essere soddisfatte; e possa essere organizzato il trasporto dei sopravvissuti nella destinazione vicina o finale.

Va ricordato che Malta non ha riconosciuto questi ultimi emendamenti delle convenzioni SAR e SOLAS, e dunque legittimamente, dal suo punto di vista, riconosce la responsabilità per gli interventi di salvataggio, a livello di coordinamento, ma non consente lo sbarco nell’isola, di tutti i naufraghi che sono soccorsi nella immensa zona SAR di sua competenza.

Si potrà discutere di cinismo politico e di calcolo economico, ma ben difficilmente il governo italiano potrà dimostrare a livello internazionale o davanti agli organismi dell’Unione Europea che Malta ha l’obbligo di accogliere tutti i migranti in difficoltà nelle acque del Canale di Sicilia. Dove lo scorso anno oltre trentamila migranti, in gran parte richiedenti asilo, nel quale venivano soccorsi dai mezzi militari italiani e condotti nel centro di prima accoglienza e soccorso di Lampedusa o in altri centri in Sicilia. Anche la ipotesi delle riammissioni o dei respingimenti in Libia appare vietata dal diritto internazionale, oltre che dalle normative comunitarie che riconoscono il diritto di asilo ed i diritti fondamentali della persona, a partire dal divieto di trattamenti inumani o degradanti (Art. 3 della Convenzione Europea a salvaguardia dei diritti dell’uomo).

Come ricorda Caffio (Il controllo dell’immigrazione via mare, consultabile on line), in ogni caso, l’attività delle autorità navali deve essere svolta” nel rispetto dei obblighi di soccorso alla vita umana stabiliti dal Codice della Navigazione e dalla Convenzione del Diritto del Mare la cui responsabilità è attribuita, secondo il DPR 662/1994, alla marina militare nelle acque internazionali ed al Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera nelle acque territoriali. Tali obblighi rivestono naturalmente una valenza prioritaria ed assoluta che è superiore a qualsiasi altro interesse da tutelare nell’ambito dell’azione dello Stato in mare. Prova ne sia il gran numero di interventi di Search and Rescue (SAR) a migranti svolti dalla Marina Militare in acque internazionali (nel periodo 2007-2008, come si diceva, è stata prestata assistenza a favore di circa 30.000 persone), in alcuni casi a centinaia di miglia dalle coste nazionali, all’interno delle zone SAR, regolamentate dalla Convenzione di Amburgo del 1979 , ricadenti potenzialmente sotto la giurisdizione di altri Stati come Malta o la Libia . Tra l’altro, va ricordato che la quasi totalità delle persone salvate in acque internazionali sono state finora condotte in Italia, mentre, secondo i principi affermati dall’IMO nella Risoluzione 167 (78) linee guida su “ *Safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea*”, la competenza ad accogliere le persone salvate in mare dovrebbe normalmente essere del Paese nella cui zona SAR è avvenuto il salvataggio”.

Nell’ultimo caso delle tre imbarcazioni in difficoltà a sud di Lampedusa nella mattina del 6 maggio, il governo italiano voleva ricondurre i migranti salvati in mare verso Malta, malgrado il salvataggio fosse avvenuto molto più vicino a Lampedusa, perché voleva approfittare della grandissima estensione delle acque internazionali di interesse economico e dunque di competenza anche ai fini delle azioni di salvataggio, che Malta si è riservata nella storia, per ragioni di carattere commerciale. Una responsabilità che in passato produceva vantaggi economici e che oggi comporta doveri di salvataggio e di accoglienza che il piccolo stato maltese non può sopportare, soprattutto quando il suo vicino, l’Italia, blocca i migranti nell’isola di Lampedusa ed aumenta la pressione sulla Libia per controllare le tradizionali rotte da quel paese verso la Sicilia. E Malta funziona sempre più spesso come stazione di transito. Fino allo scorso anno sono state numerose e ben documentate le testimonianze di migranti che riferiscono come i maltesi forniscano rifornimenti di acqua e

carburante alla “carrette del mare” che entrano nelle loro acque internazionali, pur di farle proseguire verso Lampedusa o verso la costa meridionale della Sicilia (in particolare tra Gela e Pozzallo). Adesso è lo stesso capo del governo maltese che minaccia espressamente l’Italia, se non riprenderà gli interventi di salvataggio come nei due anni precedenti, di rifornire le “carrette del mare” provenienti dalla Libia per permettere loro di proseguire verso l’Italia. Anche in questo caso con un costo imprevedibile in termini di vite umane.

3. Le tre barche provenienti dalla Libia mercoledì 6 maggio, con a bordo 227 naufraghi in totale, tra cui 40 donne, avevano lanciato l'allarme stamane intorno alle 8, con un paio di telefoni satellitari forniti dagli scafisti. I trafficanti ormai non rischiano più la vita, ma, come documentato in recenti video trasmessi nella rete internet, si limitano a fare partire i gommoni o le scialuppe cariche di disperati, risparmiando il costo del passaggio a quei migranti che si assumono l’onere di condurre l’imbarcazione, consegnando loro una bussola ed i telefoni satellitari appunto, per chiedere soccorso.

Come riferisce il quotidiano “La Repubblica”, le imbarcazioni cariche di migranti, al momento della chiamata di soccorso, si trovavano in acque di competenza maltese, ma il governo maltese, dopo uno scambio di insulti con il governo italiano, ha ordinato al comandante di un mercantile italiano, proveniente dall’Adriatico e diretto in Tunisia, di cambiare rotta e dirigere la prua verso i naufraghi. Quando però la nave è giunta nella zona di mare indicata dalle autorità maltesi, secondo quanto dichiarato dal comandante del mercantile italiano, dei migranti in procinto di affondare nessuna traccia. Subito dopo però un peschereccio italiano ha avvistato le tre imbarcazioni ed ha navigato in prossimità, in attesa che finalmente intervenisse, prima che calassero le tenebre, le unità della guardia costiera italiana.

Il mercantile italiano Lia Ievoli, che era stato incaricato dal governo maltese di raggiungere e soccorrere le imbarcazioni cariche di migranti ha poi ripreso la sua rotta e si è allontanato dalla zona di salvataggio, su autorizzazione del comando SAR di Malta, dopo avere comunicato di non avere trovato i barconi nella zona che era stata segnalata dalle stesse autorità maltesi. Ci auguriamo che le cose siano andate come riferito dai giornali. Di certo il comandante, mentre si avvicinava al luogo nel quale sarebbe dovuto avvenire l’intervento di salvataggio, aveva ben chiaro quello che nelle settimane precedenti era successo al mercantile turco Pinar, lasciato per giorni in alto mare, bloccato al limite delle acque territoriali italiane, con un cadavere a bordo, in una situazione igienico-sanitaria disumana, che è sfociata subito dopo lo sbarco in alcuni casi di meningite. Non vorremmo che sulla mancata individuazione delle tre imbarcazioni cariche di migranti abbia influito anche l’eco del processo ai responsabili della nave tedesca Cap Anamur che, proprio nella stessa zona, nel 2004 avevano salvato la vita a 37 naufraghi, per finire poi in carcere subito dopo il loro arrivo a Lampedusa. In ogni caso appare veramente meschino che due governi affidino ad un comandante di una imbarcazione commerciale una operazione di salvataggio senza neppure riuscire a trovare un accordo sul porto “sicuro”, non necessariamente quello più vicino, come si vedrà, verso il quale dirigere la imbarcazione soccorritrice. In questo modo si scaricano sulle imbarcazioni commerciali responsabilità che incomberebbero ai governi. E si dissuadono i comandanti a perdere tempo e danaro negli interventi di salvataggio.

I rapporti diplomatici tra Italia e Malta erano già tesi dall’inizio di marzo, quando le autorità maltesi negarono l’ingresso in porto ad una nave, la Minerva, della Marina militare, che dopo una azione di salvataggio in acque rientranti nella zona di salvataggio (SAR) maltese, voleva appunto sbarcare i naufraghi nel porto di La Valletta. Si era poi verificato lo scontro diplomatico sulla nave turca PINAR, e poi, ancora alla fine di aprile, l’ennesimo “incidente diplomatico” tra Malta e l’Italia. A poco più di una settimana dal caso del mercantile turco [Pinar](#), rimasto bloccato nelle acque del Canale di Sicilia per tre giorni con 140 naufraghi a bordo, un peschereccio tunisino soccorreva 66

emigranti su un gommone alla deriva, tra cui due donne, a 23 miglia a sud di Lampedusa, e a circa 120 da Malta. Sul luogo – in acque SAR (Search and Rescue) di competenza maltese, si era recata una motovedetta della guardia costiera maltese, dopo che le autorità italiane avevano comunicato di non avere mezzi in zona. Diretta verso Lampedusa, l'unità maltese si era però vista negare l'autorizzazione a entrare nelle acque italiane ed aveva dovuto invertire la rotta, anche perché una delle donne a bordo era in gravi condizioni di disidratazione. I naufraghi, di nazionalità del Bangladesh, Marocco, Nigeria e Ghana venivano poi sbarcati a Malta e, se non saranno rimpatriati, rimarranno detenuti per 18 mesi, nei centri chiusi o in quelli per i richiedenti asilo, sulle cui condizioni [Medici senza frontiere](#) ha recentemente pubblicato un durissimo rapporto.

L'ultimo episodio, verificatosi il 6 maggio, ancora in corso mentre scriviamo, ha fatto riesplodere la controversia diplomatica tra Italia e Malta sulle competenze negli interventi di salvataggio in acque internazionali e sui conseguenti doveri di ammissione nel territorio nazionale per necessità di soccorso. Il primo ministro maltese Lawrence Gonzi ha espresso "disgusto per l'intransigenza dell'Italia nei confronti di vite umane. E' inaccettabile - ha detto Gonzi - il mancato soccorso di immigrati a pochi passi dalla costa di Lampedusa". Il sottosegretario italiano agli Esteri Stefania Craxi ha ribattuto che: "La Guardia Costiera italiana ogni giorno salva la vita di centinaia di disperati anche ben lontano dalle acque territoriali di nostra competenza", chiedendosi poi: "Siamo proprio sicuri che altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo sostengano i nostri stessi sforzi?" Maroni da parte sua ha continuato a ripetere, come fa da mesi che la Commissione europea dovrà fornire «una interpretazione autentica» su quale porto deve intervenire in caso di barconi di immigrati che necessitano di soccorso. Il ministro dimentica però che la Commissione Europea non può fornire alcuna interpretazione autentica di un atto che non ha rilevanza e fonte comunitaria, ma appartiene al diritto internazionale, e persino in sede di valutazione dell'agenzia di controllo delle frontiere esterne FRONTEX si è riconosciuto che il diritto internazionale del mare costituisce un limite invalicabile per gli interventi degli organi comunitari. E questo risulta da atti ufficiali che il ministro dovrebbe ben conoscere, come dovrebbe ben conoscere la neutralità che è stata già espressa dal Commissario Barrot, poche settimane fa, dopo le sue visite a Malta e a Lampedusa, sulla contesa diplomatica che divide l'Italia da Malta, in merito alla individuazione del porto sicuro (*place of safety*) verso il quale condurre le imbarcazioni che effettuano interventi di salvataggio nelle acque internazionali del Canale di Sicilia.

In realtà il governo italiano e quello maltese fingono di ignorare che lo scorso anno sono stati appena ottantamila i migranti irregolari che entrano in Europa attraversando il Mediterraneo, mentre sono diverse centinaia di migliaia quelli che nello stesso anno sono arrivati nell'Europa centrale e settentrionale attraversando le frontiere terrestri orientali. E tutti i governi europei sono responsabili della mancata revisione del Regolamento Dublino II che addossa agli stati esterni le maggiori responsabilità nell'accoglienza dei richiedenti asilo o protezione sussidiaria, come tutti gli stati europei sono responsabili per la mancata adozione della direttiva sugli ingressi per lavoro, l'unico strumento che avrebbe potuto ridurre significativamente gli ingressi irregolari per coloro che vengono definiti migranti economici.

Ormai sui barconi della speranza naviga, e talvolta muore, l'umanità più varia, i flussi sono misti, in parte composti da migranti economici, ma in modo consistente, oltre il sessanta per cento, costituiti da potenziali richiedenti asilo, donne vittima di violenze e minori non accompagnati. Per il governo italiano, e per quello maltese, però si tratta solo di clandestini, vite a perdere, muoiano nel deserto libico, nelle carceri di Gheddafi o nelle acque del Canale di Sicilia sembra non importare a nessuno.

Di certo queste vite spezzate non sembrano importare a quella opinione pubblica, sempre più xenofoba e razzista che si è diffusa anche in Italia, che esulta quando una imbarcazione carica di "clandestini" è respinta verso l'inferno dal quale è partita, o abbandonata a marcire in attesa degli

interventi di salvataggio. La cattiva politica, l'uso della cattività nei confronti dei migranti, metodi di contrasto dell'immigrazione clandestina amplificati dalla stampa di regime, ha ormai modificato il senso comune della "gente" e la disumanità quotidiana diventa assuefazione, quando non aperto consenso, mentre chi si batte ancora per il rispetto della dignità della persona viene schedato con l'etichetta di "buonista". Nessuno sembra accorgersi come, malgrado gli accordi bilaterali di riammissione e gli strumenti repressivi sempre più violenti, l'immigrazione irregolare aumenti di continuo e contribuisca alla diffusione dello sfruttamento del lavoro e del mercato in nero. Di certo gli sbarchi sulle coste siciliane, come gli arrivi di immigrati irregolari dopo i salvataggi, sono ancora aumentati rispetto allo scorso anno. Da un anno si combatte una guerra senza quartiere contro l'immigrazione "illegale" senza che la sicurezza, o la percezione della sicurezza, da parte degli italiani sia aumentata in modo significativo. E non basta certo affermare che il caso dell'accoglienza dei naufraghi salvati dalla nave turca PINAR non costituirà un precedente. Le conseguenze di quelle affermazioni sono già sotto gli occhi di tutti, in un clima di crescente rottura diplomatica con Malta e di isolamento dell'Italia in Europa.

I tentativi di mistificazione si susseguono, e gli accordi politici producono solo segnali apparenti di collaborazione, ma anche i dati che vengono forniti nascondono quanto avviene nella realtà. Secondo la notizia diffusa dall'ANSA domenica 15 marzo, "sono 4581 gli immigrati illegali detenuti nelle carceri libiche: clandestini provenienti da Marocco, Tunisia, Egitto, India e Bangladesh. A fornire i dati è stato Abdulhamed Maraja, direttore del Dipartimento per l'investigazione sull'immigrazione. Un favore fatto dalle autorità libiche agli amici del governo italiano, un annuncio ad orologeria, subito coperto dalla nuova ondata di sbarchi, che ha caratterizzato i mesi di marzo e di aprile. Adesso a quei detenuti il governo italiano vorrebbe aggiungere i naufraghi salvati a sud di Lampedusa che si vorrebbero riconsegnare alla polizia libica. Notizie veramente preoccupanti, quelle dei respingimenti diretti verso la Libia, che adesso il governo italiano vorrebbe riproporre dopo gli infausti precedenti del 2004 e del 2005 sanzionati dalla Corte Europea dei diritti dell'uomo. Un rischio che si ripropone oggi, oltre che per la sorte di quanti si trovano sulle imbarcazioni "affondate" (da sole?) poco distante dalla costa libica, oppure che sono stati riconsegnati alla polizia libica. Molti di coloro che sono stati ricondotti in Libia, dopo un tentativo fallito di raggiungere l'Italia, sembrano "scomparsi", e non solo perchè non fanno neppure statistica, come gli eritrei, i somali, e in genere i migranti dell'Africa subsahariana detenuti in condizioni disumane nei centri di detenzione libici (a Misurata in particolare) come documentato dai report raccolti su www.fortersseurope.blogspot.com.

4. Gli accordi oggi vigenti con la Libia non prevedono comunque il respingimento o la riammissione in quel paese di migranti irregolari giunti in Italia o, peggio, di naufraghi salvati in acque internazionali. In effetti, di pattugliamenti congiunti si parla da anni, ma le istruzioni impartite dal governo Prodi ai mezzi della marina militare, e la creazione nel 2007 del "sistema di accoglienza Lampedusa", avevano consentito di attenuare l'emergenza umanitaria nel Canale di Sicilia. Una emergenza umanitaria che è invece riesplora da quando Maroni ha deciso di bloccare la via di Lampedusa, pur riconoscendo che in gran parte era seguita proprio da richiedenti asilo, smantellando al contempo, a partire dallo scorso gennaio, il sistema di accoglienza con la trasformazione del centro di prima accoglienza e soccorso di Contrada Imbriacola in un centro di identificazione ed espulsione. Una emergenza umanitaria che rischia di aggravarsi ogni giorno di più per la decisione del governo italiano di impedire gli interventi di salvataggio nelle acque internazionali, con la scusa che sarebbero di competenza della zona SAR di Malta. Eppure lo scorso anno, in quelle stesse acque, le unità della nostra Marina militare avevano tratto i salvo migliaia di vite. Una svolta, adesso, troppo brusca, e comunque unilaterale, che rischia non solo di compromettere i rapporti internazionali dell'Italia, ma che comporterà nell'immediato futuro un numero imprecisato di vittime.

Già nell'agosto del 2006 l'Asgi , Associazione studi giuridici sull'immigrazione, esprimeva la propria ferma contrarietà e preoccupazione all'annuncio dato dal governo Prodi sull'avvio di pattugliamenti europei nel Mediterraneo, non essendoci garanzia alcuna che essi sarebbero stati di assistenza e salvataggio e non di respingimento dei migranti e dei richiedenti asilo. Come si legge in un comunicato di questa associazione “ *tali pattugliamenti, da attuarsi con unità navali congiunte tra più paesi europei, appaiono finalizzati a contrastare l'arrivo di cittadini stranieri in fuga sulle cosiddette “carrette del mare” verso le coste italiane.*

A causa della perdurante scelta politica di sostanziale chiusura di effettivi canali di ingresso regolare nell'Unione Europea, si assiste ogni anno ad un progressivo incremento degli ingressi irregolari realizzati con natanti sempre più piccoli ed insicuri, per sfuggire ai crescenti controlli. Le grandi organizzazioni criminali che gestiscono il traffico trovano così modo di arricchirsi sempre di più, rimanendo al riparo e limitandosi a “vendere” il viaggio, comprensivo di imbarcazione e rifornimenti, a migranti che non dispongono di altro modo di fare ingresso nell'Unione Europea. L'inasprimento dei controlli, ben lungi dallo scoraggiare il fenomeno dell'immigrazione irregolare lo alimenta e le conseguenze di tale circuito vizioso ricadono solo sulle vittime di tale traffico con esiti sempre più tragici.

Inasprire i controlli in mare allo scopo di scoraggiare gli arrivi rappresenta quindi un grave errore, foriero di nuove tragedie. Particolarmente grave appare l'annuncio, dato dal Governo italiano, di volere procedere ad pattugliamento al limite dei confini territoriali marittimi con la Libia allo scopo di contrastare l'uscita delle imbarcazioni dai porti e restituire i migranti stessi alle autorità libiche. La Libia è un paese che non dà alcuna garanzia di tutela dei diritti fondamentali dell'Uomo ed in particolare dei potenziali richiedenti asilo, non avendo, come è noto, ad oggi, neppure ratificato la Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati.

L'Italia e l'Unione Europea devono accettare il fenomeno strutturale dell'immigrazione, governandolo senza pretendere di contrastarlo, consentendo un regolare accesso al territorio e al mercato del lavoro e garantendo altresì in maniera effettiva l'accesso alla procedura di asilo. L'Asgi sollecita l'introduzione al più presto nel nostro ordinamento dell'istituto dell'ingresso per “ricerca nel mercato di lavoro” consentendo altresì a coloro che già si trovano irregolarmente, sul territorio italiano di regolarizzare la propria posizione dimostrando di avere un'occupazione (così combattendo, per davvero, il lavoro nero).

Da parte dell'Alto Commissariato delle Nazioni unite per i rifugiati si sottolinea in particolare come “ lo sbarco di richiedenti asilo e rifugiati recuperati in mare, in territori nei quali la loro vita e la loro libertà sarebbero minacciate, dovrebbe essere evitato”. Si aggiunge infine che “ ogni operazione e procedura come l'identificazione e la definizione dello status delle persone soccorse, che vada oltre la fornitura di assistenza alle persone in pericolo, non dovrebbe essere consentita laddove ostacoli la fornitura di tale assistenza o ritardi oltremisura lo sbarco”. La questione più importante – rileva l'Unhcr - è l'evitare concretamente (cioè in tutti gli Stati comunitari) che il richiedente asilo venga inviato fuori dello spazio regolato da Dublino II, senza che la sua richiesta sia stata esaminata. **Secondo l'art. 33 della Convenzione di Ginevra nessuno può essere espulso o respinto verso le frontiere dei luoghi ove la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a causa della sua razza, religione, nazionalità, appartenenza ad un determinato gruppo sociale o delle sue opinioni politiche. Proprio questo tipo di respingimenti collettivi potrebbe adesso realizzarsi per la decisione del ministro Maroni di rinviare direttamente in Libia i migranti soccorsi nelle acque del Canale di Sicilia.**

Il 30 agosto del 2008, veniva stipulato a Tripoli alla presenza di Berlusconi e Gheddafi un accordo bilaterale, definito come « Trattato di amicizia, di partenariato e cooperazione », che prevede la « collaborazione nella lotta al terrorismo, alla criminalità organizzata, al traffico di stupefacenti, all'immigrazione clandestina » Secondo quanto previsto dall'accordo, all'art.19, « le due Parti intensificano la collaborazione in atto nella lotta al terrorismo, alla criminalità

organizzata, al traffico di stupefacenti e all'immigrazione clandestina, in conformità a quanto previsto dall'Accordo firmato a Roma il 13/12/2000 e dalle successive intese tecniche, tra cui, in particolare, per quanto concerne la lotta all'immigrazione clandestina, i Protocolli di cooperazione firmati a Tripoli il 29 dicembre 2007 .

L'accordo Italia - Libia del 2008 fa peraltro espresso riferimento al rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali, affermando all'art. 6 che « Le Parti, di comune accordo, agiscono conformemente alle rispettive legislazioni, agli obiettivi e ai principi della Carta delle Nazioni Unite e della Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo », senza contenere però alcuna menzione alla Convenzione di Ginevra del 1951 a protezione dei diritti dei rifugiati, Convenzione di cui la Libia non risulta ancora firmataria, tanto che l'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati non ha ancora una sede operativa aperta ai potenziali richiedenti asilo, come avviene invece, seppure con gravi limitazioni, in Egitto, in Tunisia, in Algeria ed in Marocco.

Negli ultimi anni si è appreso soltanto dell'intervento dell'ACNUR, tramite associazioni locali, in alcune operazioni di *resettlement* di alcune decine di persone, in prevalenza donne e minori, ritenuti meritevoli di protezione internazionale, dalla Libia verso l'Italia ed altri paesi europei. In Libia si avvertono i primi segnali di mutamenti profondi. Questa strada, aprire le carceri libiche piene di richiedenti asilo come somali ed eritrei, e favorire il loro ingresso nei diversi paesi europei è l'unica via percorribile per instaurare con la Libia relazioni rispettose dei diritti fondamentali della persona. Si prevede invece, sempre all'art. 19 dell'accordo, concluso a Bengasi nel mese di agosto dello scorso anno, che Italia e Libia collaborino alla definizione di iniziative, sia bilaterali, sia in ambito regionale, per prevenire il fenomeno dell'immigrazione clandestina nei Paesi di origine dei flussi migratori. che comprende la fornitura di sofisticate attrezzature elettroniche per il controllo delle frontiere terrestri meridionali. Piuttosto che favorire accoglienza, sia pure per alcune migliaia di richiedenti asilo, si insiste sempre e soltanto sugli strumenti repressivi ma non si prevede certo la riammissione di cittadini di paesi terzi in Libia.

Secondo lo stesso accordo, che “sostituisce il Comunicato Congiunto del 4 luglio 1998 e il Processo verbale delle conclusioni operative del 28 ottobre 2002”, “sempre in tema di lotta all'immigrazione clandestina, le due Parti promuovono la realizzazione di un sistema di controllo delle frontiere terrestri libiche, da affidare a società italiane in possesso delle necessarie competenze tecnologiche. Il Governo italiano sosterrà il 50% dei costi, mentre per il restante 50% le due Parti chiederanno all'Unione Europea di farsene carico, tenuto conto delle Intese (?) a suo tempo intervenute tra la Grande Jamahiria e la Commissione Europea”.

Non si comprende affatto a quali “Intese” con la Commissione Europea faccia riferimento l'accordo tra l'Italia e la Libia sottoscritto da Berlusconi e da Gheddafi , dal momento che ancora nel 2008 la stipula di un accordo tra L'Unione Europea e la Libia restava nell'agenda delle intese non ancora concluse, ma conoscendo la attendibilità dei due personaggi politici non è difficile immaginare che si tratta, al massimo, delle “intese informali” che avevano preceduto e seguito le Missioni tecniche della Commissione, nel dicembre del 2004, e dell'agenzia Frontex nel 2007 . E' la Relazione tecnica al Disegno di legge di ratifica dell'accordo approvato frettolosamente con un voto bipartisan del parlamento italiano, come si vedrà più avanti, a chiarire quale sarebbe l'”intesa”. Che in realtà sarebbe soltanto un “Memorandum of Understanding (MoU)”, tra la Libia e l'Unione Europea che dovrebbe costituire la cornice comunitaria nella quale si inserisce l' Accordo bilaterale di amicizia e di cooperazione stipulato a Bengasi.

Nella Relazione tecnica allegata al Disegno di legge n.2041, per la ratifica e l'esecuzione del Trattato di amicizia, partenariato e cooperazione firmato tra Libia ed Italia a Bengasi il 30 agosto 2008, si legge che, oltre ai Protocolli di cooperazione firmati a Tripoli il 29 dicembre 2007, “dei quali ci si attende pertanto una compiuta attuazione da parte libica”, “le due Parti promuoveranno la

realizzazione di un sistema di controllo delle frontiere terrestri libiche, da affidare a società italiane in possesso delle competenze tecnologiche necessarie. L'Italia si è impegnata a sostenere il 50 per cento dei costi di realizzazione di tale sistema, mentre per il restante 50 per cento Italia e Libia chiederanno all'Unione europea di farsene carico, tenuto conto delle intese intervenute tra Tripoli e Bruxelles, anche su questo aspetto, con la firma di un Memorandum of Understanding (MoU) nel luglio 2007.

Su un piano più generale, si prevede che le due Parti collaboreranno alla definizione di iniziative volte a prevenire il fenomeno dell'immigrazione clandestina nei Paesi di origine dei flussi migratori. Le somme necessarie da parte italiana da versare al governo libico per l'attuazione degli accordi saranno ricavate dalla tassazione con una apposita addizionale all'imposta sul reddito delle società). da applicare nei confronti delle società e degli enti commerciali residenti nel territorio dello Stato: che operano nel settore della ricerca e della coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi. Secondo la stessa relazione tecnica, allegata al DDL 2041, infine, "si ritiene che i principi contenuti nel Trattato siano in linea con l'ordinamento comunitario. Analogamente esso è compatibile con gli obblighi internazionali già assunti dal nostro Paese".

Se l'accordo tra Italia e Libia del 30 agosto scorso presenta aspetti oscuri, non si può dire che la relazione allegata al Disegno di legge di ratifica abbia contribuito a fare chiarezza sulle concrete modalità attuative degli accordi e sulle garanzie per il rispetto dei diritti fondamentali della persona migrante in Libia. Risulta assai dubbio il richiamo al "Memorandum of Understanding (MoU) stipulato nel luglio 2007", che costituirebbe un "accordo" concluso dalla Libia, sulla base del quale adesso l'Unione Europea dovrebbe versare somme consistenti per l'esecuzione dell'accordo Italia-Libia, somme che probabilmente deriveranno dallo sblocco dei fondi per i rimpatri, conseguente all'approvazione definitiva della direttiva 2008/115/CE. Di certo, nel Trattato di amicizia italo-libico, nulla è previsto espressamente in ordine alla riammissione in Libia di migranti irregolari provenienti da paesi terzi, sbarcati in Italia o bloccati in acque internazionali, in quanto gli aiuti stanziati dall'Unione Europea non sono destinate ad operazioni di riammissione, ma alla costruzione di un sistema di controllo delle frontiere meridionali, alla formazione delle forze di polizia libiche ed alla creazione di pattuglie congiunte per le operazioni di contrasto dell'immigrazione clandestina.

Il Parlamento italiano, chiamato a ratificare l'intesa di Bengasi tra Berlusconi e Gheddafi, non è stato messo nelle condizioni di conoscere la esatta portata degli "accordi" tra la Libia e l'Unione Europea in materia di immigrazione (ammesso che esistano...), né quali siano le garanzie sostanziali per i diritti fondamentali della persona migrante in transito in quel paese, con particolare riferimento alla condizione dei potenziali richiedenti asilo. Ed è gravissimo che quegli accordi siano stati approvati anche con il voto del partito democratico, che oggi si accorge in ritardo della disumanità della politica del governo in materia di immigrazione ed asilo.

La portata effettiva degli accordi tra Italia e Libia appare quindi ben delimitata, ma non per questo meno preoccupante. Quanto successo dopo la stipula degli accordi, con lo spiegamento più a nord dei mezzi della marina italiana, conferma che gli interventi di contrasto al limite delle acque libiche, assai probabilmente con la partecipazione attiva delle pattuglie Frontex che fanno base a Malta, o si concludono con i migranti che ritornano a nuoto sulla riva di partenza, oppure lasciano comunque filtrare il grosso delle imbarcazioni che salpano dalla Libia, senza che nessuno effettui tempestivi interventi di salvataggio. Né sembra che a modificare la situazione possano bastare le sei motovedette donate dall'Italia alla Libia e destinate al "pattugliamento congiunto", sembra a partire dal 15 maggio prossimo, per respingere nei porti di partenza le imbarcazioni cariche di "clandestini", come auspicato da Berlusconi e da Maroni. E quanti ne moriranno di "clandestini", nelle prossime settimane con tutti i soldi dell'Unione Europea che invia le missioni Frontex, o per le pattuglie miste di frontiera, tra coloro che, dopo il "naufragio" della loro imbarcazione non sanno

nuotare o non riusciranno comunque a raggiungere la spiaggia o le imbarcazioni soccorritrici? Ammesso che i soccorritori siano individuati ed arrivino in tempo.

Di certo, il recente accordo tra Libia e Malta per la ripartizione delle zone SAR (Soccorso e salvataggio) nel Canale di Sicilia, se non proseguiranno gli interventi di salvataggio della Marina italiana in acque internazionali, non sembra garantire alcuna concreta possibilità di salvezza per i migranti che si troveranno costretti ad attraversare il Canale di Sicilia, per gli scarsi mezzi di cui dispongono i due paesi, e per la scarsa disponibilità, già ampiamente dimostrata in passato, nel rispondere alle richieste di soccorso. Tanto Malta quanto la Libia non sembrano offrire luoghi sicuri di sbarco, soprattutto dopo la stipula degli accordi bilaterali che hanno stipulato, che consentono anche respingimenti e deportazioni da Malta verso la Libia.

Abbiamo riferito norme di diritto internazionale e principi di umanità e ragionevolezza. Eppure tutto questo oggi sembra contare sempre meno. Cosa può importare alla distratta opinione pubblica italiana di altri cadaveri che galleggiano nel Mediterraneo ? Purché ciò avvenga lontano dalle spiagge che tra qualche mese saranno invase dai turisti, che magari si vedranno arrivare in mezzo agli ombrelloni un barcone carico di disperati, come è già successo proprio nella spiaggia più bella di Lampedusa, davanti all'Isola dei Conigli. E speriamo davvero che queste barche arrivino, e che non si debba assistere ancora alle tante tragedie che hanno costellato questi ultimi mesi le rotte dell'immigrazione clandestina, decine e decine di cadaveri abbandonati in mare, trascinati dalle correnti, finiti a pezzi nelle reti dei pescatori, questo è il Canale di Sicilia che non si vuole fare vedere. E ad ogni inasprimento delle misure di contrasto i trafficanti ringraziano ed aumentano i loro profitti, perché i rischi aumentano e le rotte si allungano.

Nessuno sembra accorgersi che l'unico modo per contrastare l'immigrazione clandestina è l'apertura di canali di ingresso per i migranti economici e per i potenziali richiedenti asilo, nella legalità. E le misure contenute nell'ultimo disegno di legge sulla sicurezza vanno soltanto nella direzione di criminalizzare l'ingresso o la presenza degli immigrati irregolari con la introduzione del permesso di soggiorno a punti e del reato di immigrazione clandestina, che avranno conseguenze devastanti non solo sulla convivenza tra italiani ed immigrati ma anche sulle modalità di ingresso. Speriamo almeno che le unità della Marina italiana siano ancora messe nelle condizioni di compiere quegli interventi di salvataggio in acque internazionali che hanno operato fino a ora. E impegniamoci anche perché non si continui a negare l'evidenza ed i cittadini italiani sappiano quali sono le conseguenze dirette ed indirette delle politiche di dissuasione violenta della "immigrazione clandestina. In molte situazioni, come nel caso della nave Pinar, solo l'intervento di giornalisti e degli operatori video costringe i governi ad intervenire per soccorrere che sarebbe altrimenti condannato al silenzio ed all'esclusione.

Chi è abituato a governare con i sondaggi molto probabilmente riesce anche a governare i sondaggi, e questo incrementa ancora i consensi elettorali. Un circuito vizioso che esprime tutto il suo potenziale negativo in materia di immigrazione ed asilo. Colpisce comunque l'assenza di opposizione, e soprattutto l'assenza di una reazione forte da parte della maggioranza degli italiani, presi dai problemi di una crisi, negata ogni giorno dai governanti, ma che sta condizionando sempre in peggio la vita quotidiana della maggioranza dei cittadini, rinchiusi ormai in uno squallido egoismo sociale che non lascia intravedere prospettive di futuro nella convivenza ormai obbligata tra diversi. Un egoismo sociale che scatena guerre tra poveri ed alimenta il consenso di chi gestisce le paure e le insicurezze per continuare ad accrescere il proprio potere fino al punto da violare quotidianamente il patto costituzionale ed i diritti fondamentali riconosciuti alla persona umana dalle Convenzioni internazionali e dai Trattati dell'Unione Europea. Dopo avere cominciato con gli immigrati irregolari, adesso si sta rendendo sempre più precaria anche la condizione dei migranti regolari, con il permesso a punti ed il contratto di integrazione. Chiunque oggi è regolare potrà

ritornare nella condizione di irregolare, e quindi essere espulso, per effetto di una serie di determinazioni del tutto vaghe, dunque altamente discrezionali, dell'autorità amministrativa. Presto anche le componenti più deboli della popolazione italiana saranno esposte ad interventi di stampo repressivo per contrastare il dissenso sociale. Se continua così, quando i cittadini italiani si accorgeranno del disastro sociale e del furto di democrazia che hanno subito, potrebbe essere troppo tardi, ed a quel punto probabilmente smetteranno di prendersela con gli immigrati e dovranno subire soltanto, per altri anni a venire, le conseguenze delle loro paure e delle attuali "scelte" securitarie.

Fulvio Vassallo Paleologo
Università di Palermo