

LA CONDOTTA DEL GOVERNO SUI SALVATAGGI IN MARE E' DISUMANA. ANCHE SECONDO IL DIRITTO INTERNAZIONALE

I protagonisti anche stavolta restano sullo sfondo o, meglio, sotto coperta. Sono le 1075 persone salvate nel Mediterraneo da quattro navi: Humanity1, Geo Barents, Ocean Viking e Rise Above. Tra di loro non ci sono né la donna morta di ipotermia a Lampedusa, né il bambino di venti giorni che ha avuto la stessa sorte: entrambi viaggiavano su carrette del mare, senza aver incontrato imbarcazioni SAR (search and rescue) che potessero soccorrerli.

di Roberta Covelli per Valigiablu

15 NOVEMBRE 2022

Ritardi, omissioni, attese, selezioni. Nelle ultime settimane le scelte del governo italiano rispetto al soccorso in mare rispondono a uno schema già visto, dove però si riscontrano elementi di novità, come uno spettacolo messo in scena più e più volte a cui gli attori agguingono nuove battute, nuovi trucchi per nascondere la banalità della trama.

I protagonisti anche stavolta restano sullo sfondo o, meglio, sotto coperta. Sono le 1075 persone salvate nel Mediterraneo da quattro navi: Humanity1, Geo Barents, Ocean Viking e Rise Above. Tra di loro non ci sono né la donna morta di ipotermia a Lampedusa, né il bambino di venti giorni che ha avuto la stessa sorte: entrambi viaggiavano su carrette del mare, senza aver incontrato imbarcazioni SAR (search and rescue) che potessero soccorrerli. Le navi delle ONG hanno a bordo materiale per il primo soccorso, per l'isolamento termico, minimi servizi igienici, marinai che sanno solcare il mare, medici e mediatori culturali per l'assistenza, clinica e sociale, ai naufraghi, capitani che si prendono responsabilità. Tra loro c'è Joachim Ebeling, capitano della Humanity1, che si è rifiutato di ripartire dal porto di Catania, disubbidendo all'ordine di restare nelle acque territoriali giusto il tempo di verificare se a bordo ci fossero "fragili".

Contro la Humanity1, è infatti stato emesso il 4 novembre un decreto interministeriale: con questo atto, il Viminale, di concerto con i ministeri della Difesa e delle Infrastrutture, ha vietato alla nave della Ong, con 179 naufraghi a bordo, di "sostare nelle acque territoriali nazionali oltre il termine necessario alle operazioni di soccorso e assistenza nei confronti delle persone che versino in condizioni emergenziali e in precarie condizioni di salute segnalate dalle competenti Autorità nazionali". Alle persone rimaste a bordo (o che ci sarebbero dovute rimanere, nelle intenzioni governative) sarebbe comunque stata garantita, assicurava il decreto, "l'assistenza occorrente per l'uscita dalle acque territoriali".

Il concetto elastico di emergenza

Già lo scarno dispositivo del decreto pone un primo problema: che cosa si intende per “condizioni emergenziali”? In base a quali parametri le condizioni di salute dei naufraghi a bordo si considerano precarie?

La definizione del decreto appare tanto più vaga se guardiamo all’uso comune e politico della parola “emergenza”. Consideriamo emergenza una pandemia quanto un terremoto, ma, con lo stesso termine, vengono indicati anche fenomeni meno imprevedibili e più gestibili: periodicamente sono stati varati provvedimenti per rispondere all’emergenza carceri, l’emergenza abitativa impegna da sempre gli enti locali, si parla di emergenza climatica dopo anni di minimizzazioni sull’abuso antropico delle risorse naturali. E, quanto alla comunicazione istituzionale (se non alla propaganda in senso stretto) dei governi dell’ultimo ventennio, abbiamo visto varie “emergenze”: siamo passati da quella sui “nomadi”, che ha legittimato politiche ai limiti della segregazione, a quella su sbarchi e immigrazione, a prescindere da qualunque dato o statistica. Allo stesso modo, guardando al presente, nel suo discorso programmatico, la presidente Meloni ha citato una “crescente emergenza delle devianze, fatte di droga, alcolismo, criminalità”.

Il concetto di emergenza è allora elastico, flessibile, si plasma a seconda delle esigenze di chi lo utilizza. Se riguarda i naufraghi trasportati dalle navi delle ONG, però, viene di fatto inteso come emergenza sanitaria o, al più, come fragilità anagrafica: inizialmente dalla Humanity1 sono scesi soltanto uomini e donne malati, bambini e minori non accompagnati, mentre sul ponte sono rimasti ad aspettare, altri giorni, trentacinque uomini, il “carico residuale”, secondo il ministro Piantedosi, il quale, interpellato sull’utilizzo dell’espressione, ha dichiarato: “non prendiamo lezioni da nessuno dal punto di vista del rispetto dei diritti umani”.

Naufragio, ricerca, soccorso: si salva, non si seleziona

Ecco perché, quanto più grave è il rischio, tanto più la soluzione deve essere semplice. Così, ad esempio, chiunque è punibile per omissione di soccorso se non presta aiuto a una persona ferita, o in pericolo, o priva di conoscenza. Sullo stesso principio si basano le regole del mare e, in particolare, le convenzioni in materia di soccorso o in caso di naufragio, recepite anche nel nostro Codice della Navigazione.

Il quadro normativo è chiaro: in mare, se ci sono vite in pericolo, chiunque è obbligato a prestare soccorso a imbarcazioni in difficoltà o persone in acqua. A questo dovere generale, per tutti i soggetti pubblici o privati che si trovino a navigare, si aggiunge l’obbligo per gli Stati di prevedere sistemi di coordinamento e cooperazione per l’assistenza e lo sbarco.

In questo sistema di solidarietà, le condizioni personali e giuridiche delle persone da recuperare e assistere sono irrilevanti: che provenga da uno yacht in avaria davanti a Posillipo, da una monoposto per regate nell’Atlantico o da una carretta del mare partita dalla Libia, un naufrago ha sempre e comunque diritto di essere soccorso.

E il soccorso non termina mettendo i sopravvissuti su una nave più grande, ma si conclude solo con lo sbarco, portando cioè le persone recuperate, secondo le indicazioni del centro di coordinamento, al più vicino POS (place of safety, porto sicuro).

Il POS è il luogo in cui le operazioni di soccorso si considerano concluse, dove la sicurezza e la vita dei naufraghi non sia minacciata e le loro necessità umane primarie possano essere soddisfatte. Non tutti i porti, allora, sono sicuri.

Porto o posto: in ogni caso, non la Libia

All'inizio del mese si è rinnovato tacitamente il memorandum tra Italia e Libia, siglato dal ministro Minniti sotto il governo Gentiloni. Per altri tre anni, il nostro paese si impegna a vario titolo nella fornitura di mezzi, nella formazione e nel finanziamento della guardia costiera libica e dei cosiddetti centri di accoglienza, mentre la Libia, come contropartita, deve occuparsi del controllo dei confini marittimi.

Le violazioni dei diritti umani documentate sono gravissime: dagli spari dalle motovedette libiche contro barche nel Mediterraneo, alle botte ai naufraghi che cercano di salire sulle navi, fino a stupri, abusi e torture nei centri di detenzione, talmente sistematiche e organizzate da poter ipotizzare un'accusa per crimini contro l'umanità.

Il tema è stato affrontato anche rispetto a processi intentati contro alcuni naufraghi, come nel caso della nave Vos Thalassa, imbarcazione commerciale che nell'estate 2018 aveva recuperato 67 persone e le aveva condotte in Italia, invece che in Libia, anche per via di una rivolta a bordo: quando si erano accorti del cambio di rotta verso le coste libiche, infatti, diversi naufraghi avevano accerchiato l'equipaggio.

Il tribunale di Trapani, al termine del processo di primo grado (poi ribaltato in appello, ma infine confermato in Cassazione), aveva assolto gli imputati per legittima difesa. Secondo la sentenza, infatti, il comportamento dei naufraghi non era punibile proprio perché "costretto dalla necessità di difendere un diritto proprio o altrui contro il pericolo attuale di un'offesa ingiusta", per citare l'articolo 52 del codice penale. E la difesa era proporzionata all'offesa ai diritti dei migranti, alla luce di quel che avrebbero subito in Libia: "Uomini e donne richiedenti asilo, rifugiati e migranti, inclusi i minori, - si legge nella sentenza - sono sistematicamente sottoposti a tortura e ad altre forme di maltrattamento, compresi stupri e altre forme di violenza sessuale, lavoro forzato e estorsione, o ne sono ad alto rischio, sia in strutture di detenzione ufficiali che non ufficiali. In detenzione sono state segnalate anche discriminazioni razziali e religiose. I detenuti non hanno possibilità di contestare la legalità della detenzione o del trattenimento".

Oltre a queste violenze sistematiche, la Libia non ha aderito alla Convenzione di Ginevra e al Protocollo sui rifugiati, e questo conferma che la giurisdizione libica è tutto fuorché "sicura".

L'Italia non è più un porto sicuro

Leggendo il decreto interministeriale contro la Humanity¹, però, ci si rende conto che la Convenzione di Ginevra non è citata tra le numerose fonti all'inizio dell'atto. Tra i vari documenti che meritano i "visto", i "considerato", i "tenuto conto" dei ministri, non ce n'è nessuno che citi il diritto d'asilo: la selezione delle fonti normative è tale che si indica l'articolo 77 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, su immigrazione e frontiere, omettendo il successivo articolo 78, sulla politica in materia di diritto di asilo e protezione umanitaria.

Sembra proprio questa la chiave dello sbarco selettivo: sorvolare sui bisogni più complessi rispetto alla condizione psicofisica di emergenza, e tralasciare così, a priori, il diritto d'asilo.

Non è la prima volta che succede. L'Italia è già stata condannata in diverse occasioni dalla Corte Europea dei Diritti Umani per respingimenti collettivi. Nel caso Hirsi, nel 2012, per respingimenti verso la Libia, come nel caso Sharifi, nel 2014, per espulsioni verso la Grecia, la colpa italiana risiedeva proprio nel non aver garantito alle persone l'accesso alla richiesta di protezione, trattando collettivamente e maniera sommaria procedure che vanno invece affrontate individualmente e con la giusta complessità.

L'asilo, infatti, e più in generale la protezione internazionale, è un diritto umano fondamentale, riconosciuto da numerose dichiarazioni e carte costituzionali e definito proprio dalla Convenzione di Ginevra del 1951. Operare uno sbarco selettivo, allora, vietando a una nave carica di naufraghi di sostare oltre il tempo necessario a verificare eventuali situazioni di emergenza e invitare all'uscita dalle acque territoriali il "carico residuo", senza verificare se a bordo ci siano richiedenti asilo, significa, di fatto, non riconoscere il diritto alla protezione. Ed ecco perché, in questo modo, attuando una selezione sanitaria che si trasforma in discriminazione umanitaria, l'Italia ha smesso di essere un porto sicuro, inducendo una delle quattro navi, la Ocean Viking, a sbarcare in Francia, innescando una serie di reazioni diplomatiche, con rimpalli di responsabilità e un fondo nemmeno troppo nascosto di ipocrisia.

Reazioni e note, strategie e propaganda

Ecco allora arrivare la dichiarazione congiunta dei ministri di Italia, Malta, Cipro e Grecia, che, oltre a disinformare sul ruolo delle ONG nel Mediterraneo e a usare un lessico criminalizzante ("immigrati illegali" per richiedenti asilo o in generale persone senza documenti), critica l'attuale sistema europeo, basato sul Regolamento di Dublino III (pur senza mai citarlo). Si tratta di un sistema che attribuisce al paese di primo approdo il dovere di esaminare le domande di protezione. Ma mentre l'assistenza in capo agli Stati d'ingresso è obbligatoria, la ricollocazione delle persone sbarcate è prevista solo in chiave volontaristica, cioè in base alle eventuali disponibilità manifestate.

In un sistema del genere, la Francia può così comodamente sfilarsi dagli impegni assunti, usando come ragione (o come pretesto) la violazione degli obblighi da parte dell'Italia. Che la presidente Meloni, il vicepresidente Tajani e altri ministri si lamentino di una simile reazione ha allora due possibili spiegazioni. O le decisioni dei ministri Piantedosi, Crosetto e Salvini sono state assunte nell'ignoranza dei meccanismi europei di ricollocazione, dunque credendo di poter forzare da una situazione di svantaggio, o l'obiettivo di simili atti non è in chiave europea, per una miglior distribuzione di oneri e responsabilità, ma di semplice propaganda interna. In ogni caso, i danni di questa gestione muscolare ricadono sugli italiani e sui naufraghi.

La retorica del pericolo alla base della violazione dei diritti

Sotto il governo Meloni gli stranieri non sono trattati peggio del solito: la violazione dei diritti di migranti, naufraghi e richiedenti asilo non è un'esclusiva dell'estrema destra. Basti pensare al citato *memorandum* con la Libia, siglato sotto il governo Gentiloni, o alla riduzione di un grado di giudizio per i richiedenti asilo, prevista dal decreto Minniti-Orlando. Quanto alla più recente gestione di sbarchi e naufragi, sotto il governo Draghi le navi delle ONG hanno spesso dovuto attendere diversi giorni prima di ricevere l'indicazione di un porto sicuro. E, sulla gestione dei flussi, la civile Europa non è da meno, con la Gran Bretagna che tenta la deportazione dei richiedenti asilo in Ruanda, con un accordo non molto diverso da quello dell'Unione europea, che nel 2016 ha siglato il *Joint Way Forward*, per il rimpatrio dei cittadini afghani.

Insomma, che il governo sia liberale o di destra estrema, la situazione degli stranieri resta sempre pessima. Sono allora i cittadini, spesso elettori coccolati dalla retorica di difesa dei confini, a doversi preoccupare quando i propri governi, oltre alla consueta disumanità burocratica, si esibiscono anche in forzature giuridiche come quelle a cui stiamo assistendo.

Lo si è visto con la cosiddetta norma "anti-rave", lo si vede con il tentativo di sbarco selettivo: il concetto di sicurezza pubblica viene talmente allargato da diventare discrezionale. Se oggi mille naufraghi ricevono questo trattamento emergenziale, e vengono raccontati con una narrazione bellica sulla difesa dei confini, questo approccio repressivo e securitario sarà

risparmiato agli italiani, compresi gli elettori di Fratelli d'Italia, se e quando protesteranno contro misure di governo?

Le parole e il diritto: un rapporto biunivoco

Nella gestione dei flussi migratori, con la scelta ignava degli ultimi anni di appaltare alla guardia costiera libica il pattugliamento del Mediterraneo e di scoraggiare le ONG con codici di condotta, fermi amministrativi delle navi e attese interminabili nelle indicazioni dei porti, le persone sono raccontate come cose. Che il ministro Piantedosi parli di "carico residuale" non è che il plateale (ma ennesimo) esempio di questa tendenza.

In una situazione simile, è allora indispensabile dare valore alle parole, quelle con cui si racconta il presente come quelle che, nel passato, sono state poste a tutela di tutti. E la denuncia di abusi, forzature, illegittimità non può che essere costante e intransigente, per riconoscere le parole che violano i diritti, anche (e soprattutto) quando sono le parole del diritto, senza illudersi che basti il lessico giuridico o un timbro ministeriale per rendere una norma giusta.

"Non si osa governare senza le leggi, ma si istituisce come metodo di governo l'illegalismo, autorizzato a farsi beffa delle leggi", spiegava Calamandrei, riguardo al rapporto tra fascismo e regole. Che i decreti interministeriali siano illegittimi lo deciderà il TAR, cui le ONG interessate hanno già fatto ricorso, ma la coscienza di un popolo non può essere appaltata alle sue leggi, né ai suoi tribunali: va ribadito, ancora e ancora, che il diritto di asilo (e pure la libertà di movimento) sono diritti umani, che i naufraghi si soccorrono, che le persone non sono cose.