

Intervenire prima che salpino

«Così si fermano le navi in Tunisia»

Pellegrino, ufficiale dell'Esercito in congedo: «Con l'accordo degli Stati è possibile bloccare le partenze. Ong come i negrieri»

MIRKO MOLTEMI

La rinnovata emergenza migrazioni ripropone il dilemma di come fermare i barconi. Ciò, nonostante già la missione navale europea Sophia, varata dall'Ue dal 2015 e in vigore fino al 2020, contemplasse la possibilità di distruggere le imbarcazioni prima del loro uso da parte degli scafisti. Ma solo in accordo con le autorità dei paesi di partenza. Il capitano dell'Esercito in congedo Giuseppe Pellegrino, avvocato specializzato in diritto internazionale, ci ha spiegato quanto complessa e intricata sia la situazione.

Si torna a parlare di neutralizzare le imbarcazioni dei migranti direttamente nei porti nordafricani, specialmente libici, prima che prendano il mare. È fattibile?

«È possibile fermare i barconi sulle coste stesse di partenza, ma solo a patto che l'Italia si accordi coi governi di quegli stati. E ciò significa prima di tutto agire con la diplomazia affinché, ad esempio, i libici, siano consenzienti. Non è invece possibile impedire le partenze con misure militari senza il permesso dello Stato rivierasco in questione perché in tal modo si andrebbero a violare perlopiù gli articoli 1 e 2 dello statuto dell'Onu. Sarebbe in sostanza un'aggressione contro il territorio di un altro stato sovrano».

Ma la Libia acconsentirebbe?

«La situazione in Libia è molto confusa. Avendo accesso a fonti di prima mano, in particolare le testimonianze dirette di almeno 50 migranti, posso dire che in molti casi è stato documentato l'appoggio di alcune unità navali della stessa guardia costiera libica al tra-



L'arrivo sull'isola di Lesbo di una barca pilotata da trafficanti di esseri umani (GettyImages)

sborso di questi poveretti. Inizialmente questi migranti provenienti dall'Africa Subsahariana vengono ridotti in schiavitù nella stessa Libia e utilizzati in lavori edili di ricostruzione degli edifici distrutti nei lunghi anni di guerra civile. Poi le bande di trafficanti li tengono per un certo periodo nell'area di Tripoli, da dove vengono spediti all'ultimo momento, nascosti su automobili, ai porti di partenza. In teoria la polizia libica dovrebbe perquisire le auto, ma non sempre lo fa. Inoltre la rivalità fra le varie bande locali fa sì che spesso i trafficanti si rapiscano l'un l'altro i migranti. In generale, va a finire che vengano tenuti in grandi recinti fino al momento di salpare sui gommoni. E alcune volte è successo, come dicevo,

che unità della Guardia Costiera libica scortassero, perfino, le barche fino a portarle presso le navi delle ong, vigilando mentre avveniva il trasbordo. È stato documentato, anche grazie a poliziotti infiltrati. E anche la magistratura italiana ha questo materiale».

Si teorizza anche la soluzione del blocco navale. Che ne pensa?

«Il blocco navale è una misura non attuabile. La pratica del blocco navale è regolata internazionalmente dalla convenzione di Parigi del lontano 1856. È una misura che, anzitutto presuppone lo stato di guerra. E inoltre è rivolta, più che al Paese nemico, ai Paesi neutrali che commerciano con esso, per strangolarlo economicamente. Ipoteticamen-

te, un blocco navale italiano nei confronti della Libia significherebbe che le nostre navi dovrebbero essere pronte ad affondare, se non si fermano all'alt, anche le navi mercantili giapponesi che portano in Libia i fuoristrada pickup».

Cosa si può fare?

«La convenzione di Montego Bay del 1982 stabilisce tutta una gerarchia di reati che possono essere perseguiti dall'azione giudiziaria delle Marine Militari. Al primo posto, per gravità, viene messa proprio la tratta di esseri umani e al secondo po-

sto la pirateria. Tuttavia le navi militari, italiane o di altri paesi, sono autorizzate ad agire con la forza in acque internazionali solo nei confronti delle im-



Giuseppe Pellegrino

barcazioni pirata e non di quelle di schiavisti. Questo perché solo le imbarcazioni pirata costituiscono una vera e propria minaccia per la navigazione. È alla minaccia alla navigazione che si bada».

E per bloccare i trafficanti di disperati?

«Solo nelle nostre acque territoriali le navi italiane possono agire per fermare le imbarcazioni che esercitano il traffi-

co di esseri umani, inseguendole e ispezionandole. Questo perché ci si basa sul fatto che il transito di natanti nelle acque territoriali è libero solo purché sia considerato "inoffensivo", il che vale per esempio anche nei casi di contrabbando. Sulla spinosa questione ci sono stati però vari equivoci mediatici negli ultimi anni».

Quali equivoci?

«Anzitutto non è vero che le navi delle ong abbiano il dovere di soccorrere i migranti sulla base di una non meglio specificata "legge del mare". Le norme internazionali sono chiare. Tutte le navi civili che solcano regolarmente il mare sono, di fatto, unità mercantili o da diporto che trasportano merci oppure persone da un porto di partenza a un porto di arrivo. E sono tenute al soccorso dei naufraghi se li incontrano incidentalmente lungo il loro percorso stabilito. Le navi ong, invece, che salpano appositamente alla ricerca di migranti, di fatto, nel momento in cui li imbarcano, diventano esse stesse parte del traffico d'esseri umani, ossia come navi negriere. Un altro equivoco è relativo al concetto di "porto sicuro", perché, di fatto ogni porto è sicuro di per sé dal punto di vista della navigazione. Le leggi marittime parlano di portare i naufraghi in un porto sicuro dal punto di vista della navigazione, non in senso geopolitico o dei diritti umani. In Italia c'è poi un ulteriore problema, perché la tutela delle frontiere spetta al governo, in altre parole al potere esecutivo, mentre invece, come vediamo da alcuni anni, la magistratura, ovvero il potere giudiziario, ne fa oggetto di indagini. C'è quindi frizione fra esecutivo e giudiziario, sulla questione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sinistra chiede la sospensione del Memorandum

Tunisi chiude la porta ai deputati Ue

Revocati in extremis i permessi alla delegazione di Strasburgo in missione

CARLO NICOLATO

La Tunisia ha annullato all'ultimo momento i permessi accordati agli eurodeputati di una delegazione della commissione Affari esteri del Parlamento (Afet) che aveva il compito di «comprendere la situazione politica attuale del Paese», «sostenere un dialogo nazionale inclusivo», ma soprattutto di «valutare il memorandum d'intesa firmato dall'Ue e dalla Tunisia».

Come di prassi la delegazione era composta da eurodeputati di più gruppi, in particolare da Michael Gahler del Ppe, Dietmar Koster dei socialisti, Salima Jenbou di Renew e Mounir Satouri dei Verdi, ma sono stati soprattutto quelli di sinistra ad approfittare del contraccolpo per chiedere, come fanno da settimane, la sospensione immediata del Memorandum. «Chiedo alla presidente del Parlamento europeo una dichiarazione in cui condanni il rifiuto d'ingresso degli eu-

rodeputati da parte del governo tunisino ed esorto la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, a sospendere immediatamente l'attuazione del Memorandum», ha scritto in una nota il capogruppo dei Socialisti, Iratxe Garcia Perez. «Serve una valutazione sulla legalità del memorandum di intesa Ue-Tunisia da parte dei servizi giuridici del Parlamento europeo».

L'inaspettata decisione del governo tunisino è arrivata non a caso dopo che per giorni esponenti della sinistra dell'Europarlamento avevano attaccato la Commissione sullo stesso accordo, in particolare sulla questione dei diritti umani. «Inaccettabile che il denaro dei contribuenti europei sia utilizzato da un governo che attacca i princi-



Kais Saïed, presidente della Tunisia (LaP)

pi fondamentali dei diritti umani» ha detto ad esempio la stessa Garcia Perez, «domani Von der Leyen ci parlerà di democrazia, ma poi presenta un accordo sporco con Saïed!», ha aggiunto la Verde Tineke Strik.

STUPORE A BRUXELLES

Dalla sponda di centrodestra, in particolare quella del Ppe, i dubbi riguardano piuttosto il fatto che gli sbarchi anziché diminuire, come era nell'accordo, continuano ad aumentare. Ma il leader del Ppe Manfred Weber ha riferito che durante la sua recente visita a Tunisi il primo ministro Ahmed Hachani gli avrebbe spiegato che «l'aumento di arrivi di migranti dalla Tunisia

sono motivati dal panico creato dal memorandum d'intesa» e che a Tunisi «si aspettavano di vedere un aumento prima che i numeri possano iniziare a diminuire».

La Commissione prende tempo, ma ovviamente il gesto non è piaciuto e la sensazione generale è che l'accordo vada quantomeno rivisto. La decisione di Tunisi, ha detto la portavoce di Affari esteri e sicurezza Nabila Massrali, «è stata per noi una sorpresa, dopo le numerose visite degli ultimi mesi, che ci hanno permesso di instaurare un dialogo franco e aperto tra tutte le istituzioni europee e le istituzioni tunisine, nonché i rappresentanti della società civile».

Solo il giorno prima nel suo discorso sullo stato dell'Unione la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, aveva definito il «partenariato migratorio» concluso con Saïed una storia di succes-

© RIPRODUZIONE RISERVATA