



Emergenza Nascosta

Le Morti di Immigranti nel Mediterraneo

Judith Sunderland

Le madri di giovani Tunisini, che sono scomparsi senza lasciar traccia dopo essersi avviati, all'inizio del 2011, nella pericolosa traversata del Mediterraneo, sono ancora alla ricerca dei propri cari. In incontri con funzionari tunisini e italiani, stanno chiedendo aiuto e verità. Come ha spiegato una madre che si è recata in Italia, "Se non posso trovare il mio, di figlio, ne troverò almeno uno di altri. Voglio sapere cosa è successo a tutti loro". Sperano che i loro figli siano arrivati sani e salvi, ma la realtà è che possono essere tra le migliaia morti tentando di attraversare il Mediterraneo.

Il numero dei migranti morti nel Mediterraneo, un mare con corridoi di navigazione affollati dove il diritto internazionale e secoli di consuetudine impongono alle navi di soccorrere chi ne ha necessità, è scioccante.

L'Alto Commissariato per i rifugiati delle Nazioni Unite (Acnur) stima che, nel solo 2011, 1500 persone siano morte nel Mediterraneo, facendo del 2011 l'anno con il più alto numero di morti che si ricordi.¹ Fortress Europe, un blog che tiene il conto delle morti di quanti cercano di raggiungere l'Europa, valuta che la cifra sia di oltre duemila. La cifra reale potrebbe essere persino più alta.

Sconvolgimenti politici e conflitti armati in Nord Africa, lo scorso anno, hanno creato particolari circostanze che possono aver condotto più persone ad imbarcarsi in traversate persino più pericolose. Tuttavia, la migrazione verso l'Europa da parte di quanti fuggono da persecuzioni o semplicemente cercano una vita migliore è, ogni anno, un fenomeno regolare, così come le morti in mare. Secondo Fortress Europe, dal 1998 oltre 13500

¹ Acnur, "Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011," Briefing Notes, 31 gennaio, 2012, <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html> (consultato il 1 febbraio 2012).

persone sono morte tentando la traversata.²

Il numero di vittime nei primi sei mesi del 2012 ha raggiunto almeno i 170.³

Un uomo eritreo racconta di aver visto morire ciascuno dei suoi 54 compagni di viaggio quando il loro piccolo gommone è affondato nel Mediterraneo all'inizio di luglio. Si è aggrappato ai resti del gommone per giorni prima di essere avvistato da alcuni pescatori e soccorso dalla guardia costiera tunisina. A meno che non si faccia di più, è certo che moriranno altre persone.

L'Europa ha la responsabilità di far sì che impedire le morti in mare sia il caposaldo di un approccio, coordinato a livello europeo, nell'affrontare l'immigrazione su barconi, e non un ripensamento di comodo di politiche concentrate sull'impedire sbarchi, o un'altra manovra di Stati del nord per scaricare l'onere a Stati meridionali come Italia e Malta.

Con un candore ammirevole, il Commissario Ue Cecilia Malmström ha recentemente affermato che l'Europa, nella sua reazione alla Primavera araba, "non ha colto l'opportunità di mostrare che l'Ue è pronta a difendere, agire, aiutare". Iniziative immediate, e di concerto, per impedire le morti in mare, devono essere parte di un rettifica di quello che la Malmström ha definito l' "errore storico" dell'Europa.⁴

La Risposta dell'Europa alla Migrazione su Barconi

Per decenni, la gente ha rischiato la vita per arrivare in Europa, in cerca di stabilità economica o di un riparo da guerra e persecuzioni. Le principali rotte marittime verso l'Europa comprendono quelle dal Nord Africa (in particolare da Libia, Egitto, Tunisia e Marocco) verso l'Italia e Malta attraverso il canale di Sicilia, e dall'Africa occidentale (ma anche da Marocco e Algeria) verso le Isole Canarie della Spagna nell'oceano Atlantico.

Talora c'è anche chi viaggia verso la costa meridionale della Spagna attraverso lo stretto di Gibilterra. Gli arrivi via mare sono variati nei decenni, con un picco di 54mila registrati nel

² Fortress Europe, "La Fortezza" (The Fortress), <http://fortresseurope.blogspot.it/p/fortezza-europa.html> (consultato il 3 agosto 2012).

³ Acnur, "One survivor, 54 die at sea attempting the voyage to Italy from Libya," comunicato stampa del 10 luglio 2012, <http://www.unhcr.org/4ffc59e89.html> (consultato l'11 luglio 2012).

⁴ "EU's rejection of migrants during the Arab Spring: a « historic mistake » according to Commissioner Malmström," Statewatch, <http://www.statewatch.org/news/2012/jun/17-migrants-arab-spring.htm> (consultato il 16 luglio 2012).

2008.⁵ Le cifre sono cadute drasticamente nel 2009 e 2010, riflettendo la scandalosa politica italiana, nel 2009, di intercettare e respingere sommariamente i barconi di migranti verso la Libia, e la cooperazione più stretta tra gli stati membri dell'Ue e i Paesi dove avvengono di partenza. Le traversate sono aumentate ancora una volta nel 2011, nel mezzo del caos e del conflitto in Nord Africa, con 58mila arrivi via mare che si stima siano avvenuti nel corso dell'anno.⁶

Dai primi anni 2000, la Libia è stata uno dei punti di partenza principali per migranti e richiedenti asilo speranzosi di raggiungere l'Europa. Le rotte di traffico sono proliferate, sia all'interno del Paese attraverso il deserto, che dal di fuori, su imbarcazioni sgangherate.

Attraversare il confine irregolarmente, via terra, per aria, o per mare, è una faccenda pericolosa. Alcuni di quelli che tentano il viaggio per terra o per aria, la grande maggioranza delle entrate illegali in Europa, assumono rischi considerevoli, nascondendosi all'interno o al di sotto di camion, raggomitati in bagagliai di automobili, ammassati in container dove la mancanza di aria, cibo ed acqua è costata la vita a centinaia di persone. Venire scoperti durante il viaggio o al confine può voler dire venire maltrattati per mano di trafficanti, di trasportatori inconsapevoli (ad esempio camionisti), e guardie di confine, nonché detenzione, rinvio sommario verso un Paese di transito o il Paese di origine oppure, come ha documentato Human Rights Watch, venire scaricati nel deserto lungo aree remote dei confini nord-africani e lasciati morire.⁷

I rischi su mare sono perfino più grandi. I trafficanti spesso sovraccaricano imbarcazioni non adeguate a tenere il mare - a volte semplici barche di legno o gommoni con un piccolo motore fuoribordo - con uomini, donne e bambini le cui vite sono messe nelle mani di "capitani" con scarsa esperienza. Ai passeggeri viene impedito di portare sufficienti provviste di cibo e acqua per limitare il peso.

Di conseguenza, molti migranti sono morti in mare a causa di assideramento e sete, condizioni atmosferiche avverse, problemi meccanici, o errori umani. Ai capitani viene

⁵ Acnur, "Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011," Briefing Notes, 31 gennaio 2012, <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html> (consultato il 1 febbraio 2012).

⁶ Ibid.

⁷ Human Rights Watch, "Pushed Back, Pushed Around: Italy's Forced Return of Boat Migrants and Asylum Seekers, Libya's Mistreatment of Migrants and Asylum Seekers," Settembre 2009, <http://www.hrw.org/reports/2009/09/21/pushed-back-pushed-around-o>.

spesso detto di gettare in acqua telefoni satellitari e strumenti Gps qualora si venga avvistati dalle guardie costiere, in modo da non venire identificati come il trafficante. Se non vengono intercettati o soccorsi, questo significa che l'imbarcazione continuerà il suo viaggio senza alcun aiuto di navigazione. Anche le tattiche nei punti di sbarco costano vite umane, con i trafficanti che gettano i passeggeri in mare quando la terraferma è in vista e accelerando per andar via in modo da non essere identificati. Non tutti sono in grado di nuotare, specialmente tra correnti forti, ed è impossibile stabilire quanti siano annegati mentre si dimenavano verso la costa.

I Paesi europei più toccati dall'immigrazione su barconi - Italia, Malta, Grecia e Spagna - hanno salvato molte vite grazie ad operazioni di soccorso. Ma quei governi, e l'Unione europea nel complesso, hanno concentrato di gran lunga più energie nel cercare di prevenire la migrazione su barconi, anche con mezzi lesivi di diritti. Accordi di cooperazione con Paesi di partenza per pattugliamenti marittimi congiunti, assistenza tecnica e finanziaria per controllo dei confini e dell'immigrazione, riammissione accelerata di quanti riescono a mettere piede su suolo europeo, sono diventati la norma.

L'agenzia di controllo dei confini dell'Ue, Frontex, è diventata sempre più attiva attraverso operazioni marittime congiunte, alcune delle quali hanno richiesto un coordinamento con Paesi di partenza al di fuori dell'Ue come il Senegal. Nonostante nel settembre del 2011 l'Ue abbia affidato a Frontex il dovere esplicito di rispettare i diritti umani nelle sue operazioni e un ruolo nel sostenere i soccorsi durante le operazioni in mare, tali operazioni hanno come obiettivo primario quello di impedire ai barconi di sbarcare su territori di Stati membri dell'Ue. Ciò ha impedito che dei migranti, tra cui dei richiedenti asilo, potessero avvalersi del diritto di fare domanda d'asilo dall'interno dell'Ue.

Il Parlamento europeo e il Consiglio d'Europa stanno dibattendo, attualmente, la proposta di creazione di Eurosur, un sistema di sorveglianza che, tra le altre cose, attraverso l'uso di tecnologia, incluse immagini satellitari e droni, permetterebbe di monitorare le coste mediterranee e del Nord Africa. In teoria, Eurosur si propone di migliorare la sorveglianza e il coordinamento tra stati membri e Frontex per raggiungere tre obiettivi: impedire l'immigrazione irregolare, contrastare il crimine trans-frontaliero, e salvare vite umane.

La bozza legislativa per creare Eurosur richiede agli stati membri e a Frontex di "dare priorità" ai bisogni speciali di persone in pericolo di vita in mare, così come a bambini,

richiedenti asilo, vittime di traffico umano, e persone bisognose di cure mediche. La proposta, tuttavia, non traccia alcuna procedura, linee guida, o sistemi per assicurare che il soccorso in mare sia attuato con efficacia come obiettivo di primaria importanza. Oltre che fissare come obiettivo di salvare vite, il nuovo sistema riflette la tradizionale enfasi sul rendere sicuri i confini ed impedire sbarchi.

La precedente politica di respingimenti dell'Italia era forse l'espressione più famigerata della mentalità europea del "tenerli fuori". Collaborando con le autorità della Libia di Gheddafi, l'Italia cominciò nel maggio del 2009 ad intercettare barconi di migranti in acque internazionali e a forzarli, letteralmente, a rientrare in Libia da dove si erano imbarcati. In alcuni casi, la Guardia costiera italiana ha riportato fisicamente in Libia i migranti intercettati in mare. In altri casi, i migranti venivano intercettati dalle forze italiane e poi trasferiti su imbarcazioni libiche per il rientro. Ciò avveniva senza neanche un rapido monitoraggio per accertare se alcuni potessero essere rifugiati, o se vi fossero malati o feriti, donne incinte, minori non accompagnati, o vittime di traffico o di altre forme di violenza sulle donne.

Nel febbraio del 2012, la Corte europea dei diritti dell'uomo ha condannato l'Italia per queste pratiche. La Corte ha riscontrato che i respingimenti sommari verso la Libia equivalevano ad espulsioni collettive, esponendo individui a tortura e trattamento crudele, inumano e degradante in Libia o nei loro Paesi di origine, se successivamente rimpatriati dalle autorità libiche. In breve, l'Italia aveva violato gli obblighi previsti dalla Convenzione europea dei diritti dell'uomo e dal diritto internazionale.

L'Italia ha sospeso i suoi accordi di cooperazione con la Libia nel febbraio del 2011, e ha indicato che rispetterà la decisione della Corte europea e non effettuerà più respingimenti. Tuttavia, a giudicare dall'esperienza passata, è improbabile che l'accordo di cooperazione sull'immigrazione, firmato con le autorità libiche nell'aprile del 2012, e i contenuti del quale non sono né stati resi pubblici né sottoposti allo scrutinio del parlamento, dia ai diritti umani dei migranti l'attenzione e la concentrazione necessari affinché vengano protetti in modo adeguato.

2011: La Vergogna dell'Europa

Gli sconvolgimenti in Tunisia e il conflitto in Libia nel 2011 hanno dislocato centinaia di migliaia di persone. Si stima che 28mila Tunisini abbiano attraversato il mare verso l'Italia nei primi sei mesi dell'anno e che un numero simile, soprattutto di Africani e altri migranti e richiedenti asilo che vivevano in Libia, abbiano attraversato il mare dalla Libia all'Italia e Malta nel corso del 2011.⁸ In realtà, la vasta maggioranza delle centinaia di migliaia di sfollati dalla Libia è fuggita via terra verso i confinanti Tunisia ed Egitto.

Una combinazione di disperazione, barche particolarmente inadatte a tenere il mare, e pratiche sempre più pericolose dei trafficanti, hanno messo a repentaglio la vita di quanti tentavano l'attraversamento. Ma per quale motivo così tante vite si siano spente, in un Mediterraneo pesantemente trafficato e sotto accresciuta sorveglianza, si impone un esame dettagliato e onesto.

Nel Febbraio del 2011, Frontex ha dispiegato un'operazione congiunta "per assistere le autorità italiane nella gestione del flusso di migranti provenienti dal Nord Africa: con pattugliamenti sia marittimi che aerei. Nella seconda metà del marzo 2011, la Nato lanciò l'operazione *Unified Protector* per far rispettare l'embargo di armi contro il regime di Gheddafi utilizzando, nel pieno delle operazioni, fino a 21 navi nel Mediterraneo. Il comando Nato a Napoli si vantava di una sorveglianza senza sosta, anche attraverso l'uso di sofisticate tecnologie marittime e terrestri, per assicurare che nessuna nave fosse in grado di transitare senza permesso nell'area di embargo.

Mentre la situazione in Libia andava peggiorando, in particolare per i migranti subsahariani, e sempre più persone scappavano via mare su barconi sgangherati, si rincorrevano gli appelli ad agire. L'Acnur esortava tutte le navi del Mediterraneo a trattare i barconi sovraccarichi di migranti come ragionevolmente bisognosi di soccorso. Il Commissario Ue Malmström spronava ad una solidarietà più grande da parte degli Stati membri per risistemare i rifugiati riconosciuti che erano scappati dalla Tunisia e dall'Egitto. Le organizzazioni per la difesa dei diritti umani hanno lanciato un appello per creare un corridoio marittimo umanitario che assicurasse un passaggio sicuro e affinché l'Ue potesse evacuare persone dalla Libia direttamente verso l'Europa. Non si è tenuto conto di

⁸ Acnur, "Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011," Briefing Notes, 31 gennaio 2012, <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html> (consultato il 1 febbraio 2012).

nessuno di questi richiami.

Il Caso dei "Lasciati morire"

Abu Kurke era chiaramente traumatizzato quando, a fine aprile 2011, descriveva a un ricercatore di Human Rights Watch, per telefono da un nascondiglio a Tripoli, il suo tentativo di fuggire dalla Libia, straziata dalla guerra, su di un barca inadeguata a tenere il mare al principio del mese. Era uno dei nove sopravvissuti di una fatale traversata che portò alla morte di 63 persone, tra cui venti donne e due bambini. Il caso dei "lasciati morire" dimostrò le mortali conseguenze dell'inerzia di navi individuali, dell'Unione europea, e della comunità internazionale in generale.

La piccola imbarcazione di dieci metri sulla quale viaggiava Abu Kurke cominciò ad aver problemi appena dopo la partenza dalla Libia, avvenuta col favore dell'oscurità la notte del 26 marzo 2011. Con un telefono satellitare, i passeggeri chiamarono un prete eritreo a Roma, Don Musei Zerai, che allertò sia la guardia costiera italiana che il quartier generale della Nato a Napoli. Nonostante i segnali d'allerta inviati dalle autorità italiane, e il contatto con un elicottero militare e una nave da guerra, l'imbarcazione non ricevette aiuto. Andò alla deriva per due settimane nel Mediterraneo prima che le maree la respingessero verso la Libia il 10 aprile 2011, quando ormai 61 delle persone a bordo erano morte. Un'altra morì all'arrivo, e una seconda morì poco dopo in una prigione libica.

Un'approfondita inchiesta condotta dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa (Apce) pubblicata nel marzo del 2012, riscontrava che un "catalogo di fallimenti" aveva condotto a questi decessi. Almeno due navi militari nei pressi dell'imbarcazione - una fregata spagnola sotto comando Nato, e una nave italiana sotto comando italiano - non risposero alla richiesta d'aiuto, mentre una nave da guerra e un elicottero militare tuttora non identificati mancarono di fornire o assicurare assistenza dopo essere entrati in diretto contatto con l'imbarcazione. Apparentemente, dato che il barcone si trovava nell'area libica di ricerca e salvataggio, Italia e Malta, benché al corrente della situazione di emergenza dell'imbarcazione, non prestarono aiuto. All'epoca, avrebbe dovuto essere chiaro che la Libia non era in grado di essere all'altezza dei propri obblighi. Il relatore del rapporto, il senatore olandese Tineke Strik, ha anche sottolineato la carenza di pianificazione, da parte della Nato e della comunità internazionale, per un prevedibile esodo di gente in fuga dalla Libia.

Molte domande rimangono senza risposta, in gran parte a causa di cooperazione impari e incompleta tra Nato, singoli Stati membri, e la Commissione europea. A oltre un anno di distanza, la Nato e la Commissione europea non hanno fornito immagini satellitari che potrebbero aiutare ad individuare la posizione di risorse navali all'epoca. La Spagna ha fornito informazioni contraddittorie riguardo la sua fregata, la Méndez Nuñez, qualora avesse ricevuto o meno gli allarmi; gli Stati Uniti affermano che la loro documentazione non può stabilire se le navi ricevettero gli allarmi; e il Regno Unito semplicemente non ha risposto a domande circa le sue navi. L'Apce ha adottato una risoluzione nell'Aprile del 2012, esortando a indagini approfondite da parte della Nato e dei parlamenti nazionali, così come ad adottare misure per affrontare i fallimenti sistemici che hanno contribuito alle morti in questa vicenda.

Le navi operanti sotto il comando Nato nel 2011 hanno assistito barconi di immigranti in pericolo in svariate occasioni, prestando soccorso, a detta della stessa Nato, a circa seicento persone in mare. Le guardie costiere di Italia e Malta hanno anche salvato, e continuano a salvare, numerose vite attraverso le loro operazioni di ricerca e salvataggio. Tuttavia, il ripetersi di tragedie rimarca il fallimento nell'adempiere con efficacia al diritto internazionale del mare così come le lacune nell'esistente base legale e politica.

Obblighi Internazionali

Il diritto marittimo internazionale si è sviluppato nel corso dei secoli per assicurare assistenza umanitaria a chi si trova in difficoltà. Sia la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (Solas) che la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (Unclos) obbligano tutti i capitani a prestare assistenza con rapidità a persone in pericolo se viene loro notificata la situazione di necessità e sono nella posizione di prestare aiuto. Gli stati hanno un obbligo di assicurare comunicazioni efficaci e il coordinamento di operazioni di soccorso in aree designate. Italia, Malta, Grecia, Spagna e Libia hanno quelle che sono definite aree di "ricerca e salvataggio" (Sar) per le quali sono responsabili.

Ciascun Paese ha un Centro Coordinamenti Soccorsi (Rcc), per ricevere, elaborare, e condividere informazioni su imbarcazioni in pericolo. I richiami di soccorso dovrebbero essere trasmessi attraverso canali internazionali a tutte le imbarcazioni in una

determinata area così che la nave più vicina possa prestare assistenza. Le convenzioni Solas e Sar furono modificate nel 2004 per aiutare a garantire lo sbarco sicuro di persone salvate in mare, anche attraverso l'attribuzione della responsabilità di fornire o trovare un luogo sicuro al Paese responsabile dell'area in cui è avvenuto il salvataggio, e imponendo un coordinamento tra gli Stati.

Il sistema è, tuttavia, lontano dalla perfezione, né perfettamente applicato. La legge fissa un criterio restrittivo del concetto di pericolo, permettendo alle navi di ignorare barconi di migranti pericolosamente sovraccarichi e male equipaggiati a meno che non ci siano segnali chiari di un bisogno di assistenza.

Un caso riportato dal Centre for Research Architecture della Goldsmith University di Londra sottolinea i rischi di un simile approccio. La fregata canadese Hmcs Charlottetown, che partecipava alla missione Nato "Unified Protector", assistette un'imbarcazione di migranti il 25 marzo 2011. I membri dell'equipaggio ispezionarono l'imbarcazione dei migranti, si assicurarono che il motore funzionasse, e che avessero abbastanza carburante. Nonostante l'imbarcazione avesse un "sistema di governo rudimentale" e fosse "affollata", l'equipaggio canadese ritenne di aver adempiuto ai propri doveri, fornendo cibo, acqua e coperte. Il giorno dopo, la nave militare italiana Etna diede assistenza a una nave in difficoltà che rispondeva alla stessa descrizione e alla quale, secondo un briefing della Nato, erano stati dati cibo e acqua da un'altra nave della Nato. L'Etna organizzò un trasporto via elicottero per un neonato e la madre, così come per una donna con le doglie; altri passeggeri, successivamente, furono trasferiti su un nave della guardia costiera italiana e portati a Lampedusa.⁹

La mancanza di chiarezza nella base legale, su dove si dovrebbero far sbarcare in sicurezza le persone portate in salvo, conduce a dei conflitti, in particolare tra Italia e Malta, e a ritardi non necessari. Malta, una piccola isola, ha sorvegliato un'enorme area di ricerca e salvataggio, quasi fino a Lampedusa, una piccola isola italiana nel Mediterraneo.

⁹ Charles Heller, Lorenzo Pezzani and Situ Studio, « Report on the 'left to die boat,' Centre for Research Architecture, Goldsmiths University of London, <http://migrantsatsea.files.wordpress.com/2012/04/forensic-oceanography-report-11april20121.pdf> (consultato il 1 maggio 2012).

Malta non ha accettato le modifiche del 2004 al diritto marittimo internazionale, il che di fatto significa che non riconosce i propri obblighi di assicurare un punto di sbarco sicuro per coloro che sono portati in salvo all'interno della sua vasta area di ricerca e salvataggio. Ha anche rifiutato, sulle stesse basi, di prendere parte a pattugliamenti congiunti di Frontex.

Malta ha insistito a lungo che quanti siano salvati nei pressi di Lampedusa dovrebbero anche sbarcarvi, mentre l'Italia sostiene che quanti siano portati in salvo all'interno della Sar di Malta, siano responsabilità di Malta. Nel settembre del 2011, l'Italia ha dichiarato Lampedusa un porto non sicuro dopo che un incendio ha parzialmente distrutto il centro di accoglienza e detenzione, creando ulteriori complicazioni. Al momento in cui si scrive, il centro deve ancora essere riaperto.

La riluttanza degli Stati europei ad accettare sbarchi, e tutte le responsabilità legali che ne derivano per elaborazione, accoglienza e assistenza, fu penosamente evidente nell'agosto del 2011. Una fregata spagnola che partecipava all'operazione Nato soccorse oltre cento migranti in mare. Mentre Malta e Spagna accettarono di prendere alcuni passeggeri particolarmente vulnerabili, il resto rimase a bordo della nave spagnola per cinque giorni mentre proseguivano trattative con una varietà di Paesi europei. Alla fine, li accettò la Tunisia, un Paese in piena crisi economica che già ospitava centinaia di migliaia di sfollati provenienti dalla Libia.

La presenza di così tante navi militari nel Mediterraneo era inconsueta; i barconi di migranti sono soliti incrociare, in circostanze normali, navi commerciali. L'obbligo di assistere navi in difficoltà è valido per tutte le navi, siano esse commerciali o militari, passeggeri o merci. Le navi commerciali, tuttavia, possono vedersi fortemente scoraggiate, sul piano economico e persino legale, dal prestare adeguata assistenza.

Le dispute su porti sicuri di sbarco e la riluttanza degli Stati europei ad assumersi responsabilità, possono voler dire ritardi, con costi significativi per le attività commerciali. In alcuni Stati europei, come l'Italia, i capitani commerciali e gli equipaggi rischiano azioni penali sulla base di accusa di favoreggiamento di immigrazione clandestina quando insistono sul far sbarcare migranti portati in salvo.

Le navi commerciali non sono chiaramente vincolate dal diritto internazionale dei rifugiati alla stessa maniera degli stati, e possono cercare di far sbarcare coloro che hanno

soccorso nel porto più vicino, a prescindere dalle potenziali conseguenze per gli individui interessati. Nei mesi scorsi ci sono stati almeno due casi in cui navi commerciali sono giustamente accorse in aiuto di navi in difficoltà nel Mediterraneo, e hanno poi respinto tutti i passeggeri in Libia, un Paese senza sistema di asilo e una storia recente di violenze sui migranti. Di fatto, ciò impedisce a questi individui di avere accesso alle procedure per la richiesta di protezione internazionale o di altra forma; vuol dire anche che possono ritentare la pericolosa traversata.

Impedire le Morti nel Mediterraneo

Si può essere tentati di dare la colpa delle vite perse in mare a trafficanti privi di scrupoli, al maltempo, o semplicemente a un destino crudele. Ciononostante, molte morti possono e dovrebbero essere impediti. La raccomandazione dell'Acnur, durante la Primavera araba, di considerare tutti i barconi sovraccarichi di migranti nel Mediterraneo in necessità di soccorso, è un buon inizio.

La società civile europea si è mobilitata per la tragedia che si consuma lungo le sue coste. Una coalizione di Ong pan-europee e mediterranee chiamata Boats4People, nel luglio del 2012 è salpata su di una nave dall'Italia alla Tunisia e ha fatto ritorno a Lampedusa per sensibilizzare sulla questione delle morti in mare. La coalizione, in collaborazione con la Goldsmith University, ha lanciato il progetto WatchTheMed, una mappa web per tracciare e segnalare barconi di migranti in pericolo. Una coalizione sovrapposta di organizzazioni ha avviato un causa in Francia per stabilire le responsabilità sul caso dei “lasciati morire”, con discussioni in corso per azioni analoghe in altri Paesi membri della Nato.

Riconoscendo le gravi dimensioni del problema, agenzie specializzate delle Nazioni Unite come l'Acnur e l'Organizzazione marittima internazionale (Imo) hanno lavorato per esprimere raccomandazioni chiare. Tra queste, vi è quella di fissare una cornice modello di cooperazione nei salvataggi in mare e delle procedure operative standard per i capitani. Quest'ultima dovrebbe comprendere una definizione di emergenza tale da far scattare l'obbligo di fornire assistenza, tenendo conto di fattori di rischio, quali sovraccarico, precarie condizioni a bordo, e mancanza di equipaggiamento necessario o di competenze. L'Acnur ha anche proposto che una serie di Paesi con programmi di risistemazione di rifugiati stabiliscano delle quote a parte per rifugiati salvati in mare.

L'Imo ha anche cercato, dal 2010, un accordo regionale tra Paesi europei del Mediterraneo per migliorare il coordinamento di salvataggio e sbarco, così come di condivisione degli oneri. Il progetto, se attuato con successo, farebbe da modello per altre regioni. Una bozza di un memorandum d'intesa è già oggetto di discussione. I negoziati dovrebbero essere accelerati con la prospettiva di un'attuazione quanto più celere possibile.

Se l'Europa vuole davvero salvare vite in mare, deve anche modificare la bozza di legislazione che dà vita a Eurosur. Questo nuovo sistema coordinato di sorveglianza dovrebbe scandire, a chiare lettere, il dovere fondamentale di assistere i barconi di migranti in mare, e la sua attuazione deve essere soggetta ad un monitoraggio rigoroso e imparziale. Le tesi secondo cui un taglio del genere finirebbe per creare un "fattore di richiamo" ed incoraggerebbe più migranti a rischiare la traversata, sono fasulle. La Storia dimostra che le persone che si spostano, per ragioni economiche o politiche, raramente sono frenate o incoraggiate da fattori esterni.

Che un uomo eritreo sia sopravvissuto in mare per giorni aggrappato a un relitto, è un monumento al coraggio e alla tenacia dell'uomo. È uno scandalo che abbia dovuto farlo. Non c'è penuria di idee su come fare passi avanti per impedire le morti nel Mediterraneo. Quello che serve è la volontà politica di metterle in pratica.