



DIPARTIMENTO NAZIONALE
SICUREZZA, LEGALITA', IMMIGRAZIONE

Blocco Navale

CITTADINANZA
IMMIGRAZIONE
ONG
PERMESSI SOGGIORNO
BLOCCO NAVALE
RICHIEDENTI ASILO
PROTEZIONE SPECIALE
SICUREZZA
ACCOGLIENZA

INDICE

1. COSA INTENDE FDI PER BLOCCO NAVALE	2
2. COME ATTUARE IL BLOCCO NAVALE.....	2
3. IL BLOCCO NAVALE SI PUÒ FARE. ELENCO DI DICHIARAZIONI E PRECEDENTI ILLUSTRI.....	3
4. MENZOGNE BUONISTE DELLE ONG SU IMMIGRAZIONE, FINTI RIFUGIATI, BARCONI E CAUSE DELLE MORTI IN MARE	4
3. L'AMMIRAGLIO LUIGI GIARDINO CONFERMA CHE LE ONG VIOLANO IL DIRITTO DEL MARE.	6
4. DICHIARAZIONI DI GIORGIA MELONI	7
5. ONG E PULL FACTORS.....	8
6. LEGITTIMA DIFESA DEI MIGRANTI E DIRITTO A SBARCARE IN ITALIA: LE SENTENZE DI PRIMO GRADO (TRIBUNALE DI TRAPANI GIUGNO 2019) E APPELLO (TRIBUNALE DI PALERMO LUGLIO 2020)	11

1. COSA INTENDE FDI PER BLOCCO NAVALE

Il Blocco navale al largo delle coste libiche è l'unica misura concreta utile per fermare l'afflusso di immigrati irregolari dal nord Africa: più di 600 mila persone in 5 anni, per il 90% uomini adulti, solo l'8% rifugiati politici.

Il "Blocco navale" che propone FDI è una missione militare europea, realizzata in accordo con le autorità libiche, per impedire ai barconi di immigrati di partire in direzione dell'Italia. Non si tratta di respingimenti, perché questi avvengono in mare aperto.

2. COME ATTUARE IL BLOCCO NAVALE

L'Unione Europea ha tutte le argomentazioni diplomatiche, economiche e militari per convincere i governi libici a collaborare per attuare un blocco navale concordato. Basterebbe, ad esempio, destinare alla Libia lo stesso importo versato dall'Unione Europea alla Turchia per controllare il flusso di migranti: 3 miliardi (di cui 225 milioni pagati dall'Italia) per il biennio 2015 - 2017 e ulteriori 3 miliardi per il successivo biennio. Sei miliardi in quattro anni. Perché quando si è trattato di fermare la rotta balcanica come voluto dalla Germania di Angela Merkel, la UE non ha badato a spese. Le coste libiche oggi non sono sottoposte a un controllo istituzionale effettivo da parte delle Autorità locali, con divisioni interne che spingono necessariamente a una scelta da parte della comunità internazionale: sostegno, anche economico, per chi collabora, ostilità diplomatica e militare per chi non intende farlo. Difficile credere che davanti a questa alternativa una delle fazioni in campo decida di porsi in contrasto con l'Italia, l'Unione Europea e la NATO, consegnando di fatto la preminenza nelle relazioni internazionali e nella ricezione degli aiuti provenienti dall'estero alle fazioni avversarie che si saranno dimostrate più dialoganti con l'Europa.

Si potrebbe eccepire che nel caso in cui le autorità libiche non collaborassero, il "Blocco Navale" sarebbe da considerarsi illegittimo dal punto di vista del diritto internazionale.

Sarebbe comunque una osservazione mal riposta. Dalla Libia sono partiti negli ultimi anni barconi in quantità tale da traghettare 600.000 persone e più sulle coste italiane. Davanti a questo dato abbiamo 2 ipotesi:

- I governi libici controllano le proprie coste, quindi tale condotta è da considerarsi un atto ostile delle autorità libiche contro l'Italia e la UE, da che ne discende che il blocco navale è un atto difensivo legittimo, una risposta ad un'aggressione;
- I barconi partono non per volontà delle autorità libiche ma perché queste non controllano il territorio e le loro coste, quindi in tal caso non si può considerare un atto

ostile dell'Italia e della UE una azione svolta su territori non controllato dalle autorità libiche. In ogni caso, non è possibile sostenere che le autorità libiche controllano il territorio e contestualmente che i barconi partono all'insaputa delle medesime. O l'una o l'altra ipotesi, *tertium non datur*. In definitiva quindi l'atto non sarebbe illegittimo anche in caso di mancata collaborazione delle autorità libiche.

FOCUS

Una serie di commentatori, preso atto che FdI ha sempre avuto ragione, e che il "blocco navale" si può concretamente realizzare, pone un problema di "semantica". È vero che tecnicamente il "blocco navale" è una classica misura di guerra volta a impedire l'entrata o l'uscita di qualsiasi nave dai porti di un belligerante. La prassi del blocco è disciplinata da norme di natura consuetudinaria, non essendo mai entrata in vigore la Dichiarazione di Londra del 26 febbraio 1909 sul Diritto della Guerra Marittima che lo regolamentava, e i principi di tale Dichiarazione sono stati recepiti nell'ordinamento italiano dalla Legge di Guerra del 1938 (R.D. 1438/1938). Ma non interessano qui le questioni di semantica: **quello di cui si parla è la "interdizione alle partenze fatta in accordo e collaborazione con i libici"**, che semplificando è da sempre chiamato "blocco navale".

3. IL BLOCCO NAVALE SI PUÒ FARE. ELENCO DI DICHIARAZIONI E PRECEDENTI ILLUSTRI.

- Nel 1997 il Governo di sinistra a guida Romano Prodi utilizzò la nostra marina militare per bloccare i barconi che partivano dall'Albania, in accordo con le autorità albanesi;
- 1 luglio 2017: **ammiraglio Lertora** (ex Comandante della Forza Marittima Europea in UNIFIL durante la crisi libanese): «Blocco navale segnale comprensibile. Le navi tornino nelle città di partenza»;
- 8 luglio 2017: **Bruno Vespa** "Contro le ONG serve una prova di forza. O il blocco navale, o il blocco dei gommoni" (intervista a Libero);
- 30 luglio 2017: "Giusto il blocco navale ma non mandiamo soldati sul suolo libico", l'ex **Capo di Stato maggiore della Marina De Giorgi**: "Proteggere le acque è la soluzione più efficace";

- 7 marzo 2015: “C'è una misura che l'Italia, con il sostegno dell'Unione Europea, potrebbe attuare subito: presidiare il mare davanti alla Libia, e l'Onu appoggierebbe questa iniziativa”, ha detto in un'intervista l'**inviato speciale delle Nazioni Unite, Bernardino Leon**;
- 10 marzo 2015: "La priorità è fermare i terroristi, anche con il blocco navale", l'ex **ambasciatore Gaddur** "Ma no alle truppe straniere";
- 3 febbraio 2017: ipotesi discussa al **vertice informale a Malta il 3 Febbraio**, come riportato anche da L'Unità "Ue: blocco navale in Libia contro le morti in mare".



4. MENZOGNE BUONISTE DELLE ONG SU IMMIGRAZIONE, FINTI RIFUGIATI, BARCONI E CAUSE DELLE MORTI IN MARE

Tratto dall'articolo di Gian Micalessin con Fausto Biloslavo su Il Giornale del 31 maggio 2019 (<https://www.ilgiornale.it/news/politica/quante-balle-dietro-propaganda-delle-ong-1704004.html>).

“Molte sono le falsità messe in giro dalle ONG e dai buonisti dell'accoglienza a tutti i costi, al solo scopo di alimentare un clima negativo nei confronti di chi vuole regolare i flussi

migratori. La madre delle bufale è che **"scappano da guerra e carestia"**. Dal 2015 nello **Yemen si combatte uno dei conflitti più crudeli** di questo decennio eppure dalla Libia non è arrivato un solo rifugiato in fuga da quella guerra. Per anni, invece, migliaia di bengalesi o pakistani volati da Dacca a Tripoli su regolari voli di linea hanno affollato i barconi diretti all'appuntamento con le ONG schierate davanti alle coste libiche. E assieme a pakistani e bengalesi sono approdati migliaia di senegalesi e nigeriani. Peccato che il Senegal sia un Paese dove si vive in santa pace e dove un Pil cresciuto a ritmi del 7% annuo garantisca da un decennio, un generale miglioramento della vita. Dalla **Nigeria tormentata dai Boko Haram** sarebbero dovuti arrivare, in base al teorema delle ONG, migliaia di cristiani perseguitati. Invece ne sono arrivati pochissimi per il timore di venir fatti a pezzi, strada facendo, dai fanatici musulmani. In compenso le navi delle ONG si sono trasformate in littorine della prostituzione e del crimine, trasportando per anni migliaia di ragazzine nigeriane destinate al racket della prostituzione sotto gli occhi omertosi dei cosiddetti operatori umanitari. E con queste ragazze anche criminali del rango di Innocent Oseghale, lo spacciatore condannato per aver ucciso e fatto a pezzi Pamela Mastropietro. Ci raccontano da anni di un flusso inarrestabile, ma è bastata una politica più severa, ridurre le attività delle ONG e favorire l'attività della Guardia Costiera libica per ridurre gli sbarchi portandoli dai 181mila del 2016 ai poco più di 23mila del 2018. Un trend proseguito nei primi cinque mesi di quest'anno quando sono stati registrati 1.561 arrivi a fronte dei 13.430 del 2018 e degli addirittura 73.658 del 2017".

Chiaramente questi numeri non tengono conto degli sbarchi fantasma, difficili per loro natura da monitorare, e sono sempre soggetti al fluttuare della situazione politica in Libia che potrebbe degenerare ulteriormente da un momento all'altro. Motivi per i quali l'unico vero metodo risolutivo resta, come proposta da Fratelli d'Italia, il blocco navale a largo delle coste della Libia.

Una ulteriore bufala costantemente alimentata dalla ONG è quella dei cosiddetti "morti marginali".

Stando a questa disinformazione, le disposizioni di cui ai Decreti Sicurezza votati da FdI avrebbero incrementato drammaticamente la percentuale dei morti nel Mediterraneo facendola salire dall'1,7% del 2018 all'8,7 registrato quest'anno. Ma le cifre assolute ci raccontano una verità assai diversa. I migranti morti in mare al 30 maggio di quest'anno sono stati 321, uno dei numeri più bassi registrati negli ultimi 20 anni. Nel 2016 quando le navi delle ONG erano al massimo della loro attività e operavano senza limiti davanti alle coste della Libia sono scomparsi in mare 4.581 esseri umani.

L'obiettivo deve essere che nessun essere umano muoia nel tentativo di raggiungere illegalmente l'Italia.

Di nuovo, l'unico modo per azzerare le morti in mare con certezza, resta il blocco navale.

3. L'AMMIRAGLIO LUIGI GIARDINO CONFERMA CHE LE ONG VIOLANO IL DIRITTO DEL MARE.

Nell'agosto 2020, il capo del VI Reparto sicurezza della navigazione e marittima del comando generale della Guardia Costiera, l'ammiraglio Luigi Giardino conferma all'ANSA ancora una volta che ha ragione Fratelli d'Italia. Di seguito viene spiegato in modo dettagliato il concetto che abbiamo più volte espresso: il salvataggio in mare si riferisce all'occasionale salvataggio di una nave in difficoltà da parte di una nave che era impegnata in altra attività, non una attività sistematica, che non è prevista da alcun trattato, come fanno dalle ONG. Non sono soccorsi occasionali quelli effettuati dalle ONG nel Mediterraneo centrale: si tratta invece di un'attività svolta in "modo sistematico" che non può essere configurata come "un improvviso e diverso impiego", come avviene ad esempio per le navi commerciali che vengono dirottate dalle autorità marittime in soccorso ai gommoni e ai barconi in difficoltà che carichi di migranti salpano dalle coste del nord Africa. Dunque le navi delle Organizzazioni umanitarie dovrebbero, come dice la convenzione Solas (*la convenzione internazionale del 1914 – aggiornata più volte, il testo corrente è del 1974 - per la salvaguardia della vita umana in mare volto a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare*), essere certificate dai rispettivi stati di bandiera per il "servizio" che svolgono realmente e, di conseguenza, rispondere a requisiti ben precisi previsti proprio per chi fa attività Sar (Search and rescue, ricerca e soccorso). Altrimenti operano al di fuori dalle leggi internazionali. In un'intervista all'Ansa il capo del VI Reparto sicurezza della navigazione e marittima del comando generale della Guardia Costiera, l'ammiraglio Luigi Giardino, cerca di mettere fine alle polemiche sul blocco delle navi delle ONG, spiegando i motivi che hanno portato al fermo amministrativo delle imbarcazioni in questi mesi, dalla Aita Mari alla Alan Kurdi, dalla Sea Watch3 alla Ocean Viking. Innanzitutto, dice, le ispezioni effettuate dagli uomini della Guardia Costiera, con "serietà e obiettività", rispondono ad una precisa direttiva comunitaria (2009/16/EC) recepita dall'Italia nel 2011 e che riguarda tutte le navi straniere che approdano nei nostri porti e ancoraggi. Ispezioni "ordinarie svolte in base ad una periodicità definita in base ad un 'profilo di rischio' della nave". La Ocean Viking, ad esempio, rientra tra le navi a 'rischio standard', che prevede un'ispezione periodica una volta l'anno. Poi ci sono i controlli "addizionali" che scattano in seguito a "fattori di priorità assoluta ed inaspettati" quando ad esempio una nave si incaglia, ha una collisione o ci sono specifiche segnalazioni. E in questo tipo di ispezioni rientrano le verifiche effettuate sulla nave di Sos Mediterranee lo scorso 22 luglio: i controlli, sottolinea l'ammiraglio, "hanno avuto luogo sulla base dell'evidenza oggettiva che la nave ha trasportato 'in maniera sistemica' più persone di quelle che può trasportare in base alla certificazione di sicurezza rilasciata dallo Stato di bandiera". All'esito delle verifiche, così come avvenuto per le altre tre navi delle ONG, è stato riscontrato "un consistente numero di carenze, in questo caso 29 non conformità" che hanno portato al fermo amministrativo dell'imbarcazione. Situazioni trovate anche sulle altre

navi visto che i problemi evidenziati vanno da 18 a 31 per unità. E quali carenze sono state riscontrate sulla Ocean Viking? Tra le altre, "scarsa familiarità dell'equipaggio nell'affrontare un incendio a bordo; equipaggio che ha lavorato più delle ore massime consentite dalle convenzioni internazionali; installazione di dotazioni di salvataggio addizionali senza criteri di impiego e prive delle necessarie certificazioni; sistemi per la rilevazione degli incendi fuori uso; bagni installati su ponti aperti con scarico diretto in mare". Ma non c'è solo questo. "La questione è molto più ampia e legata anche ad un processo di valutazione dell'attività svolta" dice l'ammiraglio Giardino. Un'attività, appunto, "di ricerca e assistenza ai migranti svolta con unità non adeguate, in assenza di una specifica certificazione e in modo sistemico". Lo confermano i numeri: nel 2018 le 4 navi hanno effettuato 52 interventi di soccorso, 30 solo la Ocean Viking. "Le unità ONG, riteniamo con chiare evidenze oggettive, svolgono una precisa e diffusamente dichiarata attività che non si configura come un improvviso e diverso impiego delle navi stesse". E dove è il problema? Che la navi non sono adeguate e che la convenzione Solas, "uno dei pilastri delle norme internazionali in materia di sicurezza della navigazione", spiega ancora Giardino, prevede che lo stato di bandiera certifichi la nave per il "servizio" che svolge, tanto che a gennaio la Guardia Costiera "ha inviato agli Stati di bandiera delle navi ONG una nota ufficiale chiedendo che fossero adottate tutte le misure necessarie per garantire che dette unità fossero appunto idonee e certificate per tale tipo di impiego". Cosa che non è avvenuta. In ogni caso, se le ONG ritengono che i provvedimenti non siano corretti, possono presentare ricorso attraverso le procedure previste e di cui sono state formalmente informate all'atto del fermo. E al momento, almeno per quanto riguarda la Ocean Viking conclude Giardino, "non risulta" sia stato presentato alcun ricorso "né dalla ONG né dallo Stato di bandiera".

4. DICHIARAZIONI DI GIORGIA MELONI

MELONI "CONTE CHIEDA AL CONSIGLIO UE IL BLOCCO NAVALE"

"Se si vuole risolvere il problema dell'immigrazione irregolare in modo duraturo e definitivo c'è una sola soluzione: il presidente Conte vada al Consiglio europeo del prossimo 28 e 29 giugno e chieda una missione europea per ottenere un **BLOCCO NAVALE** al largo delle coste della Libia. Il tema non è se e quante navi delle ONG o della Marina militare facciamo attraccare in quale porto: Il problema è non far partire quelle barche"

UE: MELONI, BLOCCO NAVALE, E RIMPATRI LI PAGHI L'EUROPA (ANSA) - ROMA, 27 GIU - "Bene il cambio di passo del governo italiano sull'immigrazione ma se Conte non andrà al Consiglio europeo a chiedere una missione europea con **blocco navale** al largo delle coste della Libia rischia di essere inefficace. Se non impediamo ai barconi di partire non risolveremo il problema dell'immigrazione. E' quello che richiede Fratelli d'Italia nella sua risoluzione insieme ad un fondo europeo per gestire i rimpatri. Vogliamo rimpatriare i

600mila immigrati clandestini arrivati in questi anni e lo vogliamo fare con i soldi dell'Unione europea".

IMMIGRAZIONE: MELONI, SERVE BLOCCO NAVALE, NOSTRA RISOLUZIONE LO CHIEDEVA MA LEGA HA VOTATO CONTRO. Quello che il premier Conte dovrebbe provare a ottenere a Bruxelles è il **blocco navale**. "La sfida, infatti, è riuscire a non far partire i barconi". "Sono stupita che la Lega ieri abbia votato contro la nostra risoluzione che lo chiedeva".

MIGRANTI: MELONI, TRENTA SBAGLIA, BLOCCO NAVALE SI PUÒ FARE "blocco navale: Trenta sbaglia, parla come Renzi e Gentiloni, quando invece serve il coraggio di cambiare strada. Il **blocco navale** si può fare ed è l'unica soluzione seria per fermare l'invasione. Non sarebbe un atto di guerra se fatto in accordo con i governi libici, e la Ue ha tutte le argomentazioni economiche, diplomatiche e militari per convincere i libici a collaborare. In ogni caso, dubito che una delle fazioni libiche dichiarerebbe guerra alla Ue e alla Nato. Fin ora l'unico atto ostile lo ha subito l'Italia da parte degli scafisti che hanno rovesciato sulle nostre coste 600 mila clandestini, una vera e propria invasione alla quale qualsiasi altro Stato del mondo avrebbe già reagito militarmente. Basta melina, basta tentennamenti.

MELONI: TIMIDA LA PROPOSTA ITALIANA A VERTICE INFORMALE. La proposta italiana al vertice di Bruxelles non soddisfa FDI. Lo dice la presidente del partito Giorgia Meloni: "Migranti: proposta italiana al vertice informale troppo timida. Il Governo Conte non prospetta alcun cambio reale di rotta rispetto alla fallimentare politica della sinistra. Continuiamo a sentire parlare di riforma del trattato di Dublino, che riguarda però meno dell'8% di chi sbarca in Italia, ma non sentiamo una sola parola sull'unica cosa seria da fare: il **blocco navale** al largo delle coste libiche per impedire ai barconi di partire. Non è questo il cambiamento che si aspettano gli italiani".

5. ONG E PULL FACTORS

Uno studio **ISPI - Istituto per gli studi di politica internazionale** del novembre 2019 afferma, a suo dire, che "le ONG non rappresentano un *pull factor*".

In merito al presunto "studio", sono necessarie alcune precisazioni.

Intanto va rimarcato che lo studio ISPI dice chiaramente che "*abbiamo scelto di concentrarci sulla valutazione se la presenza di navi delle ONG incoraggi partenze irregolari dalla Libia nei primi dieci mesi del 2019 (1 gennaio - 27 ottobre)*", perché solo per quel periodo si hanno dati rilevanti, restringendo quindi in maniera inverosimile il periodo di valutazione del "*pull factor*", ovvero nel momento di flusso minore dalle coste libiche.

Ma un cenno va dato sulle **conclusioni** del medesimo documento.

Viene infatti riportato che: "*Piuttosto che essere influenzati dall'effetto pull delle operazioni SAR delle ONG, la nostra analisi suggerisce che le partenze dalla Libia sono state principalmente modellate dalle condizioni meteorologiche e dalle politiche di "contenimento*

a terra" di Minniti, che hanno svolto un ruolo chiave nel far cadere arrivi irregolari da luglio 2017."

Si tratta di un **dato di evidenza empirica che non richiedeva alcuno studio**.

Ancora: *"Dati i dati limitati disponibili, questo studio del presunto effetto di attrazione delle attività di salvataggio delle ONG è stato di natura esplorativa. Chiaramente, sono necessari ulteriori dati e ulteriori ricerche su questo tema. Tuttavia, la nostra analisi ha importanti implicazioni per i dibattiti politici. Attingendo ai risultati della nostra analisi e alle considerazioni etiche, suggeriamo le seguenti raccomandazioni politiche. In primo luogo, le affermazioni che le operazioni SAR non governative fungono da fattore di attrazione non sono supportate dalle prove disponibili. Oltre ad essere problematiche per motivi legali, le politiche ideate per limitare le attività delle ONG al largo delle coste della Libia e disincentivare le operazioni SAR a largo potrebbero accrescere indirettamente la mortalità dell'attraversamento senza contribuire in modo significativo alla riduzione delle partenze irregolari e dovrebbe pertanto essere riconsiderate; **quindi se le missioni, ONG o militari ci sono, non sono pull factor, ma se non ci sono accrescono la mortalità quindi andrebbero secondo il documento ripristinate**; In secondo luogo, il disimpegno delle attività militari e di contrasto dell'UE dal Mediterraneo centrale è avvenuto sulla base di premesse fattuali contestabili. Se le ONG - che operano più vicino alle coste libiche e non hanno il potere di scoraggiare e arrestare i trafficanti di esseri umani - non sembrano incentivare le partenze, le navi da guerra dispiegate a una distanza molto più ampia dalle coste africane hanno ancora meno probabilità di agire come fattore di attrazione. Poiché è improbabile che le risorse governative che operano più lontano dalle coste libiche incentivano in modo significativo la migrazione irregolare e possono sia salvare vite in mare sia prevenire arrivi non rilevati, sosteniamo che i responsabili delle decisioni dovrebbero prendere in considerazione il ripristino graduale delle missioni che combinano la SAR e il controllo delle frontiere come Mare Nostrum; praticamente la missione che più di tutte ha traghettato immigrati dalla costa libica all'Italia. Infine, le misure di contenimento in atto nei paesi di transito e di partenza, come il coinvolgimento da parte dell'Italia delle tribù libiche nella gestione dei flussi migratori, incidono sui flussi migratori in misura molto maggiore rispetto alle attività di salvataggio e controllo delle frontiere che si svolgono in mare. Tuttavia, queste politiche di esternalizzazione sono profondamente problematiche a causa delle orribili condizioni subite dai migranti in Libia. Una governance migratoria efficace, lecita ed eticamente sostenibile nel Mediterraneo centrale dovrebbe quindi combinare i tentativi di interrompere il traffico di esseri umani via terra con attività volte sia ad affrontare i fattori di spinta della migrazione sia a migliorare le condizioni di vita dei migranti e l'accesso alla protezione sul territorio libico."*

In pratica quindi l'"analisi" di questo studio, nonostante le formule matematiche e i grafici illustrativi, evidentemente non è tanto corretta. Per ammissione degli stessi autori si fonda su pochi dati ed il periodo di esame risulta decisamente limitato nel tempo. Il tutto quindi si conclude con un documento di "suggerimenti" e

considerazioni, di natura molto politica e poco scientifica, che chiaramente lascia intravedere più l'impostazione ideologica di chi l'ha redatto che l'incisività dell'approfondimento scientifico.

La narrativa è un'altra: tutte **le missioni in mare sono un "pull factor"**. Lo riconosce la stessa Ue: per questo nel vertice dei ministri degli Esteri del Consiglio europeo del 17 febbraio 2020, che ha stabilito di andare oltre la missione Sophia, si è deliberatamente stabilito di far operare la nuova missione nell'area del Mediterraneo orientale, di fronte la Cirenaica, perché da lì non dovrebbero partire i barconi. Perché è evidente che sulla rotta occidentale, davanti la Tripolitania, la missione fungerebbe da *pull factor*.

Anche l'Alto rappresentante per la Politica estera Ue Josep Borrell ha preso posizione a riguardo dopo il vertice in merito alla nuova missione: "se sarà un *pull factor* (anche sulla rotta orientale, ndr) sospenderemo la missione".

È evidente che una politica di contrasto ai flussi (come quella iniziata dai precedenti ministri dell'Interno, in primis Minniti) sia più efficace rispetto alle attività di salvataggio. Quello che Fratelli d'Italia ha sempre sostenuto è che, in assenza di una politica migratoria chiara tutte le missioni nel Mediterraneo, da quelle delle ONG alle militari, hanno operato da ulteriore fattore di spinta per i flussi migratori.

Non solo quindi l'attività delle ONG, ma tutte le missioni in mare che, non avendo indicazioni precise - o meglio, come rivelatoci dalla Bonino, avendo indicazioni di far sbarcare i migranti in Italia - non potevano far altro che raccogliere gli immigrati e portarli sulle nostre coste.

Le ONG hanno fatto parte di questo quadro. Arrivando a portare sulle nostre coste il 13% dei migranti sbarcati (dati che lo stesso istituto ISPI riconosce). La differenza che le missioni militari rispondono allo Stato, chiaramente nel rispetto del diritto internazionale, le ONG invece no.

Da ultimo, la relazione annuale al Parlamento dei nostri Servizi di Informazione e Sicurezza del Febbraio 2020, in merito alle organizzazioni criminali che sfruttano l'immigrazione clandestina, riporta a pagina 91: "[...] i gruppi criminali – dopo una fase di disorientamento seguita al deflagrare del conflitto – sono stati in grado di mutare tattiche ed aree d'incidenza [...]. Al riguardo, le acquisizioni hanno fatto stato – in linea con segnali già raccolti nel 2018 – del **frequente ricorso a "navi madre"**, che effettuano un primo tratto di traversata sfuggendo ai controlli e che, giunte in prossimità delle acque territoriali italiane, trasbordano i migranti su barchini. **Una rimodulazione tattica che ha sostanzialmente coinciso con l'esigenza di coprire maggiori distanze a seguito della ridotta presenza di ONG nel canale di Sicilia e, da marzo, della sospensione del presidio navale della missione EUNAVFOR MED-Operazione SOPHIA (prorogata per i soli assetti aerei sino al marzo 2020). Parallelamente, e per le stesse ragioni, è mutata, rispetto agli anni precedenti, anche la tipologia di imbarcazioni utilizzate per le traversate, laddove i gommoni sono stati per lo più soppiantati da natanti in legno più resistenti alle lunghe percorrenze marittime (oltre le 30/40 miglia nautiche)**". In parole semplici il nostro Comparto

sicurezza certifica che l'assenza delle ONG e della missione Sophia ha costretto i trafficanti ad adeguarsi. È infatti evidente che oggi i trafficanti non godono più dell'"aiuto" che avevano in passato, quando nel Mediterraneo era sicuro imbattersi in una ONG (o una nave militare).

E la stessa relazione, *in merito ai social e i viaggi organizzati*, riporta:

"Altro dato ricorrente ed ormai consolidato è quello del ruolo svolto dai **social media quali bacheche virtuali per l'offerta di "assistenza" e per la promozione dei viaggi irregolari, confermato da evidenze intelligence che hanno fatto stato di veri e propri "annunci pubblicitari", con l'indicazione di tratte, tariffe e servizi opzionali**".

6. LEGITTIMA DIFESA DEI MIGRANTI E DIRITTO A SBARCARE IN ITALIA: LE SENTENZE DI PRIMO GRADO (TRIBUNALE DI TRAPANI GIUGNO 2019) E APPELLO (TRIBUNALE DI PALERMO LUGLIO 2020)

Una sentenza del tribunale di Trapani nel giugno 2019 aveva riconosciuto la legittima difesa dei migranti che avevano costretto un capitano di nave italiana a cambiare rotta, dopo che questi li aveva tratti in salvo (i fatti risalgono al luglio 2018). Per farlo i migranti avevano minacciato esplicitamente di morte il capitano che aveva invertito la rotta per portare i migranti verso la costa libica su ordine della guardia costiera libica. Da specificare che il salvataggio era avvenuto in acque libiche. La grave situazione di pericolo, accentuata dal possibile intervento della motovedetta libica che avrebbe dovuto raccogliere i migranti, costringe MRCC all'invio dell'unità navale Diciotti della Guardia Costiera italiana. Il giorno successivo alle ore 21.00 la nave Diciotti inizia il trasbordo di 67 migranti sulla Diciotti e li trasporta in Italia. Il giudice dell'udienza preliminare (GUP) di Trapani quindi aveva prosciolto due dei migranti – gli organizzatori della rivolta a bordo, verosimilmente gli scafisti che avevano organizzato il viaggio con un barchino di legno del tutto inadeguato, ma consci che sarebbero stati sicuramente tratti in salvo da qualche natante – dalle accuse di concorso in resistenza e violenza al marinaio di guardia, al Primo Ufficiale e al Comandante della nave italiana, nonché di concorso in favoreggiamento di immigrazione clandestina, perché il loro agire era la reazione legittima all'ingiusta violazione del loro diritto di arrivare ad un porto sicuro, violazione che il capitano stava commettendo ottemperando agli ordini impartiti dall'autorità libica che gli aveva intimato di invertire la rotta verso l'Italia e portare i "naufraghi" in Libia. L'argomento assolutorio è imperniato sul rilievo "che tutti i soggetti imbarcati sulla Vos Thalassa – non solo i due soggetti identificati, ma anche tutti gli altri concorrenti nel reato (in un numero complessivo maggiore di dieci) – stavano vedendo violato il loro diritto ad essere condotti in un luogo sicuro e, specularmente, che l'ordine impartito dalle autorità libiche alla Vos Thalassa sarebbe stato palesemente contrario alla

Convenzione di Amburgo”. Secondo il giudice di Trapani infatti: i) la condotta del Comandante del rimorchiatore italiano di dirigere l'imbarcazione verso la Libia, obbedendo all'ordine dell'Autorità competente in zona SAR, alla stregua della normativa internazionale, sarebbe stata ingiusta; ii) il pericolo che stavano correndo i migranti (si badi: non il pericolo di finire in mare, bensì il pericolo di essere consegnati all'autorità competente secondo il diritto internazionale) non sarebbe stato da loro volontariamente determinato; iii) il pericolo sarebbe stato attuale, perché cagionato dal capitano in via prodromica rispetto all'offesa ingiusta (consistente nel trasportarli ove il diritto internazionale vigente imponeva); iv) le violenze e le minacce di morte non sarebbero state sproporzionate. Infatti, il “diritto all'autodeterminazione dell'equipaggio” sarebbe stato “sicuramente sacrificabile ex art. 52 c.p. di fronte alla prospettiva delle lesioni che sarebbero conseguite allo sbarco in territorio libico”. Sentenza che tradisce un forte impianto ideologico, filo immigrazionista, del giudice che l'ha redatta. **La Corte di Appello di Palermo, su impugnazione del Pubblico Ministero, nel luglio 2020 ha riformato la sentenza condannando entrambi gli imputati per i reati loro ascritti alla pena, ridotta per il rito, di anni tre e mesi sei di reclusione ed euro 52.000,00 di multa.** La Corte di Appello ha evidenziato gli errori del giudice di primo grado. L'errore principale – che stravolge l'intero assetto dell'istituto – sta nell'interpretazione del requisito della necessità della difesa, che viene meno, secondo la costante giurisprudenza, quando colui che allega la legittimità della condotta si ponga volontariamente in una situazione di pericolo. Quando una persona, sapendo che un agguato è stato predisposto nei suoi confronti, si espone all'agguato contando sulla sua capacità di uccidere gli eventuali aggressori – e li uccide – non gode della scriminante, perché la necessità della difesa è stata da lui volontariamente provocata. Allo stesso modo gli imputati del processo in esame si erano “posti in stato di pericolo volontariamente, sia avendo pianificato una traversata in condizioni di estremo pericolo, sia avendo poi chiesto i soccorsi al fine di essere recuperati da natanti di salvataggio, di tal che l'intervento di soccorso non può in alcun modo essere considerato, nella dinamica causale che caratterizzò l'evento, come un fatto imprevedibile, bensì come l'ultimo di una serie di atti programmati, finalizzati a raggiungere il suolo europeo, con una serie di tappe prefissate”. Considerare isolatamente la condotta di salvataggio dell'equipaggio del Vos Thalassa rispetto alla condotta dei trafficanti di creare intenzionalmente una situazione di pericolo per realizzare uno scopo delittuoso (l'immigrazione illegale) significa scardinare per motivi ideologici i principi fondamentali dell'ordinamento giuridico. La Corte lo dichiara esplicitamente: **“D'altra parte, sarebbe davvero in contrasto con i principi di ragionevolezza dell'ordinamento giuridico e persino in qualche modo criminogeno, un'interpretazione di ei principi regolati dalla causa di giustificazione della legittima difesa, applicata al diritto del mare, che consentisse ai migranti di azionare sempre e comunque comportamenti obiettivamente illeciti nei confronti di equipaggi marittimi che non assecondassero la loro volontà di raggiungere le coste europee, peraltro in situazioni di pericolo intenzionalmente causate, o la cui causazione sia stata da loro**

volontariamente accettata". Né è accettabile – secondo la Corte – la tesi del primo giudice secondo cui la situazione di pericolo volontariamente causata dai trafficanti sarebbe stata determinata dallo stato di necessità di allontanarsi dai paesi di provenienza, in forza delle condizioni generali di vita in Libia e in Sudan, paese da cui provenivano alcuni immigrati. Invero – ricorda il secondo giudice – **l'imputato ha l'onere di dimostrare gli estremi dello stato di necessità, quindi deve indicare specificamente per quali ragioni avrebbe agito per insuperabile stato di costrizione**, per essere stato vittima della minaccia di un male imminente non altrimenti evitabile. In mancanza di questa prova, secondo la giurisprudenza decade la scusante (esimente) di aver agito per stato di necessità. Per la corte di appello l'impostazione della sentenza di primo grado è frutto di un **"approccio ideologico" volto "a creare scorciatoie, anche pericolose, ritenendo scriminati in partenza comportamenti anche dotati di grande disvalore penale, quali atti di resistenza, al limite dell'ammutinamento, come quelli avvenuti a bordo della Vos Thalassa, che possono mettere a rischio la vita dell'intero equipaggio e dei trasportati"**. E continua il giudice di appello: **"Perché, a tutta seguire l'impostazione data dal GUP, chiunque potrebbe partire dalle coste libiche con un barcone e farsi trasportare a bordo di una unità italiana, sicuro di poter minacciare impunemente l'equipaggio della nave, qualora questo dovesse obbedire ad un ordine impartito dalla Guardia Costiera di uno Stato, che, piaccia o no, è riconosciuto internazionalmente"**.



Aggiornamento del marzo 2021: la ratifica degli emendamenti allo Statuto della Corte Penale Internazionale. Blocco Navale crimine internazionale?

In data 2 marzo 2021 è pervenuto all'esame della III Commissione Esteri della Camera dei Deputati, l'esame in sede referente del Progetto di Legge C. 2332, recante "*ratifica ed esecuzione degli emendamenti allo statuto istitutivo della Corte Penale Internazionale, ratificato ai sensi della Legge 12 luglio 1999, n. 232, adottati a Kampala il 10 e l'11 giugno 2010*".

Occorre in via preliminare fare una breve premessa rispetto alla natura ed alle funzioni della Corte Penale Internazionale.

La Corte penale internazionale nasce in virtù di un trattato internazionale (gli Stati parte del trattato sono 123) e il suo Statuto, che ne disciplina giurisdizione e funzionamento, ha visto la luce nel 1988 a Roma. La Corte è un tribunale chiamato a giudicare i responsabili di crimini che riguardano la Comunità internazionale nel suo insieme, come il genocidio, i crimini contro l'umanità, i crimini di guerra e il crimine di aggressione.

Lo Statuto, entra in vigore il 1° luglio 2002 e prevede espressamente tra i reati sottoposti alla giurisdizione della Corte il genocidio (art. 6), i crimini contro l'umanità (art. 7) ed i crimini di guerra (art. 8). La Corte esercita dunque giurisdizione penale indipendente e sovranazionale. Non è un organo delle Nazioni Unite. La Corte è composta da 18 giudici, e un procuratore generale, scelti tra persone in possesso dei requisiti di nomina ai più alti

uffici giudiziari nei paesi di provenienza. L'Assemblea degli stati membri, nella quale siede un rappresentante per Paese, elegge i giudici ed ha compiti nella gestione finanziaria e nell'amministrazione, nonché nel procedimento di revisione dello statuto.

L'Italia ha ratificato l'atto costitutivo della CPI con la Legge 232/1999. Ebbene, mentre sin dalla sua istituzione alla Corte è stata demandata la giurisdizione sul genocidio, sui crimini contro l'umanità e sui crimini di guerra (artt. 6, 7 e 8), con riferimento all'"aggressione", concetto pur già esplicitato nello statuto, gli Stati non avendo di questo crimine una visione univoca, decisero di demandare ad un momento successivo la sua specificazione.

In buona sostanza non si trovò subito convergenza tra Stati su come definire l'aggressione e qualificarla come crimine internazionale, in quanto questa definizione riguarda le tipiche potestà in capo ai governi di uno Stato sovrano, che hanno competenza esclusiva in fatto di decisioni di questo tipo. D'altronde che un organismo giurisdizionale autonomo possa ingerirsi nelle decisioni di politica estera di uno Stato, fino al punto di poter decidere se e quanto un atto sia da considerarsi o meno di aggressione e, consequenzialmente, crimine internazionale è un aspetto molto complesso e controverso.

Questa impasse viene dunque parzialmente superata a Kampala, in Uganda, ove nel 2010 venne celebrata una assemblea degli Stati membri volta all'approvazione degli emendamenti allo Statuto.

Tra gli emendamenti approvati troviamo l'art. 8 *bis*, che definisce e disciplina una serie di atti di aggressione, (come emerge dal testo dell'articolo che si riporta sotto). Ebbene, tra gli atti di aggressione idonei a far integrare il reato internazionale da sottoporre alla giurisdizione della CPI si trova anche il "*blocco dei porti o delle coste di uno Stato da parte delle forze armate di un altro Stato*" (art. 8 bis comma 2 lett. C).

La difficoltà di questo percorso è testimoniata dalla lunga gestazione di questa parte dello statuto e la lenta adesione degli Stati alla ratifica degli emendamenti. Si pensi che al novembre 2018 erano solo 37 gli Stati che avevano ratificato su 123 stati parte dell'accordo internazionale.

Ebbene, come per ogni trattato, è cosa nota che anche gli emendamenti al trattato stesso, dopo la loro sottoscrizione, debbono essere portati in Parlamento per la ratifica, in modo da poter essere validamente operanti anche per l'Italia.

Pertanto, gli emendamenti di Kampala giungono alle Camere nel 2021 per il tramite dell'AC 2332, che si compone di tre articoli: l'articolo 1 autorizza la ratifica degli emendamenti allo Statuto istitutivo della CPI, l'articolo 2 contiene l'ordine di esecuzione relativo a tali emendamenti, conformemente all'articolo 121 dello Statuto della CPI; l'articolo 3, infine, prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica per il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Di seguito il testo dell'art. 8 bis, emendamento allo Statuto della CPI

Art. 8 bis Crimine di aggressione

1. Ai fini del presente Statuto, «per crimine di aggressione» s'intende la pianificazione, la preparazione, l'inizio o l'esecuzione, da parte di una persona in grado di esercitare effettivamente il controllo o di dirigere l'azione politica o militare di uno Stato, di un atto di aggressione che per carattere, gravità e portata costituisce una manifesta violazione della Carta delle Nazioni Unite.

2. Ai fini del paragrafo 1, «per atto di aggressione» s'intende l'uso della forza armata da parte di uno Stato contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica di un altro Stato, o in qualunque altro modo contrario alla Carta delle Nazioni Unite. Indipendentemente dall'esistenza di una dichiarazione di guerra, in conformità alla risoluzione 3314 (XXIX) dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite del 14 dicembre 1974, i seguenti atti sono atti di aggressione:

- a) l'invasione o l'attacco da parte di forze armate di uno Stato del territorio di un altro Stato o qualunque occupazione militare, anche temporanea, che risulti da detta invasione o attacco o qualunque annessione, mediante l'uso della forza, del territorio di un altro Stato o di parte dello stesso;
- b) il bombardamento da parte delle forze armate di uno Stato contro il territorio di un altro Stato, o l'impiego di qualsiasi altra arma da parte di uno Stato contro il territorio di un altro Stato;
- c) il blocco dei porti o delle coste di uno Stato da parte delle forze armate di un altro Stato;
- d) l'attacco da parte delle forze armate di uno Stato contro le forze armate terrestri, navali o aeree di un altro Stato o contro la sua flotta mercantile o aerea;
- e) l'utilizzo delle forze armate di uno Stato, che si trovano nel territorio di un altro Stato con l'accordo dello Stato ricevente, in violazione delle condizioni stabilite nell'accordo, o qualunque prolungamento della loro presenza in detto territorio dopo il termine dell'accordo;
- f) l'azione di uno Stato che permette che il suo territorio, che ha messo a disposizione di un altro Stato, sia utilizzato da questo altro Stato per perpetrare un atto di aggressione contro un terzo Stato;
- g) l'invio da parte di uno Stato, o in suo nome, di bande, gruppi, forze irregolari o mercenari armati che compiano atti di forza armata contro un altro Stato di tale gravità che siano equiparabili agli atti sopra citati o la sua sostanziale partecipazione in detti atti.

Ciò premesso, considerata la posizione di Fratelli d'Italia con riferimento al Blocco Navale, ai fini della tutela dei confini e del controllo dei flussi migratori irregolari, occorre ribadire dei concetti fondamentali.

Come già ampiamente esplicitato sopra, si sottolinea che per FdI il blocco navale è uno strumento in base al quale l'Italia e la UE pongono in essere degli accordi con gli Stati di partenza dei natanti, affinché questi di concerto con le autorità italiane e in accordo con esse, impediscano ai barconi di salpare dalle coste di provenienza. Ciò tanto nell'ottica di tutelare i confini nazionali, quanto nell'ottica di evitare la tratta degli scafisti, che genera migliaia di morti in mare. Atteso dunque che il blocco avviene in accordo con lo Stato costiero antagonista, il problema di configurare il crimine internazionale di aggressione non sussiste, atteso appunto l'accordo tra le parti.

Strumentalmente la sinistra fa passare il blocco navale citato nell'emendamento - che è ben altro - per il blocco navale di cui FdI da sempre si è fatto portavoce. Il problema è di natura semantica, ed infatti, per ragioni di semplificazione nella comunicazione politica,

Fratelli d'Italia ha utilizzato un'accezione non tecnica di "blocco navale", che nulla ha a che vedere con il blocco navale quale atto di aggressione verso uno Stato antagonista di cui parla l'emendamento apportato allo statuto della CPI a Kampala e portato in ratifica al parlamento italiano.

Tuttavia, questa posizione strumentale della sinistra, che maliziosamente gioca sui termini per cercare motivazioni capziose alla impossibilità di procedere al blocco navale chiesto da FdI, ha necessariamente portato FdI a votare contro, in commissione alla Camera, all'approvazione dell'emendamento in parola.

Ma al di là della semantica, il problema è concreto: se l'Italia decidesse di attuare una politica di controllo più stringente, data la confusione semantica generata dalla posizione ideologica e immigrazionista della sinistra, il rischio che qualunque azione di difesa dei confini possa essere considerata una condotta illegittima sussiste. Ed infatti ciò che in commissione è stato ribadito è il rischio che della questione si faccia un uso politico e non giurisdizionale.