

Paolo Cuttitta

Ricerca e soccorso indipendenti nel Canale di Sicilia**Introduzione**

Nel 2015 oltre 22.000 dei 153.842 migranti non autorizzati¹ che, secondo la contabilità delle autorità italiane, sono giunti in Italia via mare hanno ricevuto i primi soccorsi da uno dei tre attori umanitari non governativi e non-profit impegnati, con quattro diverse imbarcazioni, in operazioni di salvataggio nel Canale di Sicilia: Migrant Offshore Aid Station (MOAS)² con la nave Phoenix; Medici Senza Frontiere (MSF),³ co-finanziatori della Phoenix di MOAS e presenti, inoltre, con due proprie navi, la Bourbon Argos e la Dignity I; Sea-Watch,⁴ con l'imbarcazione omonima.⁵ MOAS, MSF e Sea-Watch hanno cominciato le attività di ricerca e soccorso tra maggio e giugno⁶ e le hanno sospese tra fine settembre e fine dicembre,⁷ un po' in vista della riduzione delle traversate nei mesi invernali, un po', per quanto riguarda MSF, per la necessità di riflettere sul se e sul come proseguire, e infine, per quanto riguarda Sea-Watch, in considerazione dell'eccessiva difficoltà dell'imbarcazione – ben più piccola delle altre – di tenere il mare in condizioni meteorologiche avverse.

In vista del probabile aumento, in primavera, delle partenze dalla Libia, tutti e tre gli attori di ricerca e soccorso indipendente intendono comunque riprendere le attività nel Canale di Sicilia.⁸ A essi se ne sono frattanto aggiunti altri due: SOS Méditerranée,⁹ coadiuvata da Médecins du Monde, la cui nave Aquarius ha preso posizione a fine febbraio, e Sea Eye,¹⁰ la cui omonima nave partirà il 20 aprile 2016.

La stagione del soccorso in mare non governativo era stata inaugurata da MOAS, a fine agosto del 2014, con una prima operazione, condotta con successo ma interrotta dopo

¹ Più di uno su sette, ovvero quasi il 15%.

² MOAS è una fondazione maltese creata da una coppia italo-statunitense nel 2014.

³ MSF è un'organizzazione medico-umanitaria, creata nel 1971, che opera in 70 diversi paesi del mondo.

⁴ Sea-Watch è un'associazione tedesca creata da privati cittadini nel 2014. Per un approfondimento dell'attività di Sea-Watch si veda L. Ewert, *Suchen, Retten, Legalisieren. Chancen und Grenzen einer neuen Form translokalen Aktivismus am Beispiel der Organisation Sea Watch*, in B. Kasperek, M. Schwertl, S. Hess, S. Sontowski, S. Kron (a cura di), *Grenzregime III*, Assoziation A, Berlino (in corso di stampa).

⁵ La Phoenix, la Bourbon Argos e la Dignity I hanno salvato, complessivamente, 20.129 persone (MSF, *Migration: MSF ends search and rescue operations in the central Mediterranean after 20,129 people rescued in 2015*, 5 gennaio 2016, <http://www.msf.org/article/migration-msf-ends-search-and-rescue-operations-central-mediterranean-after-20129-people>, consultato il 3 marzo 2016); la Sea-Watch circa 2.100 ("il dato preciso non è disponibile perché per alcuni dei salvataggi abbiamo solo cifre approssimative". Fonte: corrispondenza e-mail con Rappresentante 1 di Sea-Watch, 6 gennaio 2016). Il totale dovrebbe quindi aggirarsi intorno alle 22.200 persone.

⁶ La Phoenix di MOAS e MSF è salpata il 2 maggio; le due navi di MSF – la Bourbon Argos e la Dignity I – sono partite rispettivamente il 9 maggio e il 13 giugno; la Sea-Watch, infine, ha cominciato la prima missione operativa il 20 giugno.

⁷ MOAS ha sospeso le attività della Phoenix nel Mar Mediterraneo, terminando la collaborazione con MSF, il 23 settembre (la nave è stata peraltro trasferita nel Sud-Est asiatico al fine di prestare soccorso nel Mare di Andaman, mentre due mezzi veloci venivano inviati nel Mare Egeo sulla rotta turco-greca); Sea-Watch ha concluso la propria stagione nel Canale di Sicilia il 25 settembre e ha immediatamente intrapreso una nuova missione, con altri mezzi, nel Mare Egeo; MSF ha interrotto le operazioni della Dignity I il 13 novembre e della Bourbon Argos il 31 dicembre, avviando operazioni di ricerca e soccorso nel Mare Egeo in collaborazione con Greenpeace.

⁸ Al momento della scrittura di questo articolo, Sea-Watch sta completando i lavori di adattamento sulla nuova nave, la Sea-Watch 2, destinata al Canale di Sicilia; MOAS aspetta di raccogliere i fondi necessari per avviare una nuova missione; MSF, con le sue diverse sezioni autonome, sta valutando con quante navi tornare in mare.

⁹ SOS Méditerranée è un'associazione franco-tedesca creata da privati cittadini nel 2015.

¹⁰ Sea Eye è un'associazione privata tedesca creata nel 2015.

due mesi a causa dell'esaurimento dei fondi. Il 2015 ha sancito l'esplosione del fenomeno. La sezione MSF di Amsterdam, con il proprio contributo in denaro e in personale medico a bordo, ha consentito a MOAS di riprendere le attività con la Phoenix; le sezioni MSF di Bruxelles/Roma e di Barcellona (indipendentemente le une dalle altre e da quella di Amsterdam)¹¹ e l'associazione Sea-Watch hanno allestito ciascuna una propria nave (rispettivamente la Bourbon Argos, la Dignity I e la Sea-Watch); SOS Méditerranée e Sea Eye hanno posto le basi per avviare l'attività nel 2016.

La ricerca e il soccorso indipendente sono dunque un fenomeno emergente e di notevoli dimensioni. Nell'esaminarlo ci si vuole qui interrogare su come esso si inserisca nel processo di umanitarizzazione del confine avviato dalle autorità italiane ed europee, sullo sfondo di una più generale tendenza alla delocalizzazione¹² e denazionalizzazione¹³ dei controlli migratori, sin dal volgere del secolo. Tale processo ha conosciuto una forte accelerazione con l'operazione militare e umanitaria Mare Nostrum, attiva tra ottobre 2013 e dicembre 2014,¹⁴ che ha proposto con forza l'immagine – dal sapore un po' neo-coloniale – di un'Europa benevola che porge la mano a chi è in pericolo di vita, mentre ha lasciato in ombra le responsabilità delle politiche italiane ed europee.

Nonostante le operazioni Triton (dell'agenzia europea delle frontiere Frontex) e Eunavfor Med (missione militare europea) abbiano segnato una parziale inversione di tendenza, avendo come mandato solo quello, rispettivamente, di controllare le frontiere e di combattere i trafficanti, anche queste due missioni si premurano di sottolineare il ruolo che comunque svolgono nel salvare le persone, essendo tale necessità ormai sottolineata in tutte le iniziative istituzionali di controllo delle frontiere. In tale contesto, dunque, l'immagine del Mediterraneo appare sempre più quella di una frontiera depoliticizzata, che invita a una visione manageriale del confine. Infatti, se il fenomeno migratorio è ridotto a una questione umanitaria (salvataggio di vite umane) e di ordine pubblico internazionale (lotta contro i trafficanti), la sua gestione appare al di là della politica. Sicuritizzazione e umanitarizzazione mettono in secondo piano e rendono differibile la discussione sulle scelte politiche di fondo che costringono le persone, per potersi spostare da un paese a un altro, a rivolgersi a compagnie di trasporto non autorizzate e di dubbia affidabilità.

Come si colloca, in questo quadro, l'intervento di ricerca e soccorso indipendente? Le organizzazioni non governative sono ormai da tempo attivamente presenti nei paesi di arrivo e di transito, ma sinora non lo erano mai state in aree extraterritoriali, se non in

¹¹ MSF è strutturata in cinque *operational centres* con sedi in Belgio (cui è legata la sezione italiana), Francia, Paesi Bassi, Spagna e Svizzera. Ciascuna di queste sezioni opera in autonomia dalle altre.

¹² Per delocalizzazione si intende quel processo, particolarmente evidente nel campo della gestione delle migrazioni internazionali, con il quale gli attori statali moltiplicano i luoghi di implementazione di politiche e pratiche legate al controllo delle frontiere, intervenendo al di qua e al di là delle linee ufficiali di demarcazione dei confini. Cfr. P. CUITTITA, *Segnali di confine. Il controllo dell'immigrazione nel mondo-frontiera*, Mimesis, Milano 2007.

¹³ Per denazionalizzazione s'intende quel processo costitutivo della globalizzazione che vede una varietà di attori non statali (dalle organizzazioni internazionali alle aziende private) affiancarsi agli stati nei processi decisionali ed esecutivi, laddove la moltiplicazione degli attori comporta non il tramonto degli stati ma la loro concorrenza – vuoi in competizione, vuoi in alleanza – con altri soggetti nel prendere le decisioni e nell'attuare. Cfr. S. SASSEN, *Territorio, autorità, diritti. Assemblaggi dal Medioevo all'età globale*, Bruno Mondadori, Milano 2008; M. ZÜRN, *Was ist Denationalisierung und wieviel gibt es davon?*, in "Soziale Welt", 48(4/1997), pp. 337-359.

¹⁴ Cfr. P. CUITTITA, *Mare Nostrum e la retorica umanitaria*, in "Intrasformazione: rivista di storia delle idee", 4(1/2015), pp. 128-140; B. KASPAREK, *Was war Mare Nostrum? Dokumentation einer Debatte um die italienische Marineoperation*, in "movements. Journal für kritische Migrations- und Grenzregimeforschung", 1(1/2015), <http://movements-journal.org/issues/01.grenzregime/11.kasperek--mare-nostrum-debatte.pdf>, consultato il 2 marzo 2016; M. TAZZIOLI, *The Desultory Politics of Mobility and the Humanitarian-Military Border in the Mediterranean. Mare Nostrum Beyond the Sea*, in "REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana", 23(44/2015), pp. 61-82.

posizione dichiaratamente ausiliaria nei confronti delle autorità governative (si pensi, per esempio, alla presenza dell'Ordine di Malta sulle imbarcazioni delle autorità italiane). Fino a pochi anni fa, insomma, gli attori indipendenti erano assenti dalla scena dell'alto mare – uno dei teatri privilegiati (il meno visibile) dei processi di delocalizzazione. Da tale scena, anzi, essi erano attivamente scoraggiati dall'intervenire anche solo estemporaneamente.¹⁵ Oggi questi attori sono parte integrante del regime di frontiera; non solo tollerati ma apertamente lodati e incoraggiati dalle autorità.¹⁶ Con MOAS, MSF e Sea-Watch assistiamo per la prima volta a un intervento autonomo e massiccio di organizzazioni non governative in acque internazionali, che sposta al mare aperto la questione della denazionalizzazione della gestione delle frontiere, interrogando su come i diversi attori in campo si relazionino gli uni con gli altri, e su come essi influenzino, con le loro azioni, le rispettive politiche e pratiche.

Questo articolo – nell'analizzare l'azione svolta nel Canale di Sicilia, nel corso del 2015, da MOAS, MSF e Sea-Watch – pone dunque le seguenti domande: Può l'attività di ricerca e soccorso indipendente contribuire a ri-politicizzare il confine dell'alto mare, invertendo, o almeno compensando, l'attuale tendenza alla sua de-politicizzazione; mettendo in discussione e condizionando le politiche governative? Qual è il posto dell'attività di ricerca e soccorso indipendente nel processo di denazionalizzazione e delocalizzazione della gestione delle migrazioni e delle frontiere?

Alla base di quest'articolo sono sette interviste semi-strutturate condotte tra giugno e ottobre 2015 (a Lampedusa, Malta, Roma, Amsterdam e su skype) con otto persone rappresentanti le diverse organizzazioni (una di MOAS, due di MSF Amsterdam, una di MSF Roma, una di MSF Barcellona e tre di Sea-Watch), e una serie di interviste ad altri *border worker*, governativi e non, realizzate nello stesso periodo in Italia e a Malta. Tra gennaio e marzo 2016 hanno inoltre avuto luogo altre conversazioni individuali (per e-mail, per telefono e di presenza) con diversi esponenti delle tre organizzazioni.

Posizionamento politico

Comune a MOAS, MSF e Sea-Watch è il rifiuto dell'idea che qualcuno debba morire per aver tentato di attraversare un confine. Al di là di tale rifiuto (che di per sé non va oltre la tacita presunzione che qualcosa, da qualche parte, non funziona) vi sono delle differenze nel modo in cui le diverse organizzazioni si relazionano pubblicamente nei confronti delle politiche di controllo delle migrazioni e delle frontiere.

MOAS mantiene un atteggiamento più diplomatico, che si riflette nell'affermazione del suo direttore: “Dobbiamo tenere la politica fuori dall'attività di ricerca e soccorso e mettere il salvataggio di vite umane in cima all'agenda”.¹⁷ Se è vero che i due coniugi fondatori hanno chiaramente detto che la decisione di creare MOAS fu presa “dopo avere visto la mancata reazione alle centinaia di persone annegate a ottobre del 2013 a largo di Lampedusa”,¹⁸ e hanno espresso preoccupazione, all'inizio del 2015, per la

¹⁵ Ricordiamo il caso della Cap Anamur (nave umanitaria tedesca protagonista, nel 2004, di un occasionale episodio di ricerca e soccorso indipendente criminalizzato dalle autorità italiane): cfr. P. CUTTITTA, *Mare Nostrum...*, cit.; L. PEZZANI, *Liquid traces: Spatial practices, aesthetics and humanitarian dilemmas at the maritime borders of the EU*, tesi di dottorato, Centre for Research Architecture, Department of Visual Cultures, Goldsmiths University, Londra 2015.

¹⁶ “MSF sono bravi, fanno anche i trasporti, meno male che ci sono anche loro!”, mi dice un rappresentante della Guardia di Finanza (intervista condotta a Roma, 17 settembre 2015).

¹⁷ MOAS, *Professional migrant rescue service MOAS to set sail on May 2nd*, 20 aprile 2015, <https://www.moas.eu/professional-migrant-rescue-service-moas-to-set-sail-on-may-2nd/>, consultato il 3 marzo 2016.

¹⁸ MOAS, *How did MOAS begin?*, <https://www.moas.eu/moas-history/>, consultato il 3 marzo 2016.

chiusura dell'operazione Mare Nostrum e il “fallimento di Frontex”,¹⁹ lamentando che queste due circostanze avrebbero lasciato scoperti “2,5 milioni di chilometri quadrati di mare”,²⁰ MOAS privilegia un atteggiamento di sostanziale prudenza, evitando contrapposizioni e lasciando le considerazioni politiche in secondo piano, secondo il motto: “prima salva le vite, poi pensa alla politica”.²¹

MSF, invece, fedele alla lunga tradizione dell'organizzazione, sottolinea come l'opera umanitaria non debba essere disgiunta da una presa di coscienza e da una critica delle cause per le quali l'opera umanitaria stessa si rende necessaria. A più riprese, quindi, MSF invoca non solo l'apertura di “canali legali e sicuri per le persone in fuga, [perché] l'attività di ricerca e soccorso non è in sé e per sé una soluzione”,²² ma anche “un ripensamento radicale delle politiche migratorie”.²³ Peraltro MSF è un'organizzazione molto grossa e articolata, con sezioni che decidono in autonomia l'una dall'altra, ciascuna delle quali sulla base di confronti tra posizioni interne differenziate. A molti, all'interno di MSF, basterebbe che la presenza delle autorità governative nel Canale di Sicilia fosse adeguatamente rafforzata: “decideremo se continuare o fermarci a seconda di come si mettono le cose, di quale sarà l'impegno delle autorità: se ci sembrerà adeguato ci fermeremo”.²⁴ In ogni caso, secondo un rappresentante di MSF, “la prospettiva di MOAS è completamente diversa dalla nostra. Loro si considerano dei fornitori di servizi per lo stato, noi no. Il nostro atteggiamento nei confronti dello stato è critico, il loro no”.²⁵

Sea-Watch, infine, ha un atteggiamento ancora più esplicito. “Il nostro lavoro è umanitario ma anche politico”; “Vogliamo mettere i politici con le spalle al muro”, mi dicono due esponenti dell'associazione mentre preparano la prima missione.²⁶ Col passare del tempo, la critica di Sea-Watch nei confronti delle politiche europee diventa più diretta e plateale. A metà luglio il presidente dell'associazione dichiara che la UE deve “assumersi le proprie responsabilità [...] e inviare finalmente, nella zona di mare di fronte la Libia, un maggior numero di navi, che svolgano anche effettivamente operazioni di salvataggio. Qualsiasi altra cosa farà, sarà omissione di soccorso”,²⁷ e, constatando la persistente assenza delle navi delle autorità europee dalla zona critica, domanda: “Che ne è dei fondi aggiuntivi [...] per la missione Triton di Frontex, destinati ai salvataggi in mare? Dove sono le loro navi?”.²⁸ Il 13 ottobre, in risposta all'inizio della fase 2 dell'operazione militare europea EUNAVFOR MED,²⁹ Sea-Watch lancia inoltre “la fase 2 di

¹⁹ CHRISTOPHERCATRAMBONE.COM, *The Frontex Failure*, <http://www.christophercatrambone.com/the-frontex-failure/>, consultato il 3 marzo 2016.

²⁰ Ibidem.

²¹ CHRISTOPHERCATRAMBONE.COM, *Phoenix Rising*, <http://www.christophercatrambone.com/diary-of-moas/>, consultato il 3 marzo 2016.

²² MSF, *Mediterranean Migration*, <http://www.msf.org/topics/mediterranean-migration>, consultato il 16 luglio 2015.

²³ MSF, *Migration: MSF's response to European council meeting*, <http://www.msf.org/article/migration-msfs-response-european-council-meeting>, consultato il 3 marzo 2016.

²⁴ Intervista a un rappresentante di MSF Italia, condotta a Roma, 14 settembre 2015.

²⁵ Intervista a Rappresentante 1 di MSF Amsterdam, condotta ad Amsterdam, 28 ottobre 2015.

²⁶ Le frasi sono, rispettivamente, di Rappresentante 1 e di Rappresentante 2 di Sea-Watch (intervista congiunta condotta a Lampedusa, 17 giugno 2015).

²⁷ SEA-WATCH, *Pressemitteilung: Einsatzbilanz der Sea-Watch und Aufforderung zur Seenotrettung an die EU*, 14 luglio 2015.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Lanciata nella sua prima fase (esclusivamente di *intelligence*) il 22 giugno, e nella sua seconda fase (operativa contro i trafficanti in acque internazionali e conosciuta con il nome di Operazione Sophia) il 7 ottobre 2015, l'operazione dovrebbe, se le circostanze lo consentiranno, espandersi ulteriormente fino a comprendere l'intervento in territorio libico.

un'offensiva di informazione sulla situazione alle frontiere marittime d'Europa³⁰ con un evento che si svolge a Berlino, davanti al parlamento tedesco: un gommone utilizzato da migranti nel Canale di Sicilia viene messo in acqua sul fiume Sprea, e i deputati del *Bundestag* sono invitati a farci un giro "per farsi un'idea delle condizioni nelle quali tanta gente è costretta a fuggire".³¹ Per l'anno nuovo, infine, il presidente di Sea-Watch dichiara: "Anche nel 2016 vogliamo salvare il maggior numero possibile di vite umane, nonostante tutti i bastoni che ci vengono messi tra le ruote dalla UE con la sua persistente politica di chiusura".³²

Mentre viene scritto questo articolo, infine, MSF sta organizzando per metà marzo 2016 un *workshop* a Roma al quale sono invitati a partecipare, insieme alle diverse sezioni dell'organizzazione medica, anche gli altri attori governativi e non governativi di ricerca e soccorso. L'evento, così come un precedente vertice bilaterale tra MSF e Eunavfor Med, dovrebbe consentire a MSF di capire quali potrebbero essere gli sviluppi dell'azione governativa nel 2016 e di valutare e negoziare le modalità del proprio intervento. Tali incontri certificano l'avvenuta apertura di uno spazio "de-nazionalizzato", tra attori non governativi e attori governativi, di negoziazione del sistema di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centro-meridionale. La questione di quale sia la capacità contrattuale degli attori non governativi resta però aperta.

Trasportare o presidiare?

Pur nella contrapposizione, più o meno visibile o marcata, nei confronti delle politiche governative, MOAS, MSF e Sea-Watch si trovano comunque a collaborare con le autorità italiane. È infatti l'MRCC (*Maritime Rescue Coordination Centre*) di Roma, corrispondente alla sala operativa della Guardia Costiera, che ha il compito di coordinare le operazioni di soccorso, di stabilire quali imbarcazioni devono intervenire e quali devono portare le persone a terra, e di indicare, sulla base della decisione del Ministero dell'Interno, in quale porto debba avvenire lo sbarco.³³

Nel corso del 2015, le tre navi di MSF (compresa la Phoenix di MOAS) hanno partecipato a 120 diversi interventi di soccorso e hanno compiuto 80 sbarchi sul suolo italiano.³⁴ Per 80 volte, insomma, una tra la Phoenix, la Bourbon Argos e la Dignity I ha dovuto spostarsi dalla zona di soccorso fino in Sicilia, in Calabria o addirittura in Puglia.³⁵ Considerato che spesso la stessa nave compie più di un intervento prima di dirigersi verso la terraferma, si può concludere che nella quasi totalità dei casi le tre navi non governative hanno dovuto provvedere esse stesse a trasferire a terra le persone soccorse.³⁶

Dovere trasportare le persone sulla terraferma significa non solo affrontare i costi del carburante, ben più elevati nei lunghi tragitti a velocità sostenute che durante la normale

³⁰ SEA-WATCH, *Pressemitteilung: SeaWatch bringt original Flüchtlingsboot vor den Bundestag auf die Spree*, 12 ottobre 2015.

³¹ *Ibidem*.

³² SEA-WATCH, *Sea-Watch Newsletter*, 21 febbraio 2016.

³³ In realtà l'area operativa di MOAS, MSF e Sea-Watch ricade formalmente nella zona SAR (*Search And Rescue*) libica, cioè in quella parte delle acque internazionali in cui le attività di ricerca e soccorso devono essere coordinate dalle autorità libiche. Tuttavia, data la situazione in Libia, l'Italia, già dai tempi di Mare Nostrum, si è di fatto assunta la responsabilità di questa zona in materia di ricerca e soccorso.

³⁴ MSF, *Migration: MSF ends search and rescue operations in the central Mediterranean after 20,129 people rescued in 2015*, 5 gennaio 2016, <http://www.msf.org/article/migration-msf-ends-search-and-rescue-operations-central-mediterranean-after-20129-people>, consultato il 3 marzo 2016.

³⁵ I porti di sbarco abituali sono stati Pozzallo, Augusta, Porto Empedocle e Reggio Calabria. Lampedusa è rimasta esclusa.

³⁶ Inoltre esse hanno più volte preso in carico i migranti soccorsi dalla Sea-Watch o da altre navi, militari o commerciali, mentre rari sono stati i casi di trasbordi di persone da queste tre navi a navi di autorità governative.

attività di pattugliamento in un'area ristretta, ma anche abbandonare per più giorni l'area operativa a ridosso delle acque libiche e ridurre quindi le capacità complessive di ricerca e soccorso. A tale proposito va tenuta presente la notevole differenza di velocità tra le imbarcazioni di MSF e MOAS e quelle della Marina Militare o della Guardia Costiera. Tra le prime, la più veloce è la Bourbon Argos, che può raggiungere, almeno in via teorica, i 14 nodi, mentre le altre hanno velocità assai inferiori. Tra le navi della Marina Militare, più grandi e capienti di quelle delle organizzazioni indipendenti,³⁷ le corvette raggiungono i 24, i pattugliatori d'altura i 25, le fregate i 27 nodi.³⁸ La Guardia Costiera dispone di vedette classe 300 che possono toccare i 30 nodi e, nonostante le dimensioni ridotte, possono trasportare fino a duecento persone, mentre le sue navi più grandi e capienti hanno velocità massime tra i 15 e i 32 nodi.³⁹ Per quanto l'MRCC assicuri che la scelta riguardo le navi da coinvolgere nelle attività di trasporto è sempre fatta tenendo presente innanzitutto l'esigenza di mantenere la capacità complessive di ricerca e soccorso nell'area al livello più alto possibile,⁴⁰ resta il dubbio che l'impiego di mezzi più veloci, inviati a recuperare le persone soccorse dalle organizzazioni non governative, consentirebbe a queste ultime di proseguire la loro opera nell'area critica di soccorso, non abbassando ma piuttosto innalzando le capacità complessive di intervento.

Il fondatore di MOAS aveva già previsto prima di riprendere le attività che, con la fine di Mare Nostrum, non sarebbe stato più possibile trasferire le persone sulle navi militari italiane: "Ci chiederanno di sbarcarli a terra".⁴¹ Forse non aveva previsto che, per far ciò, la Phoenix avrebbe dovuto spingersi financo a Taranto. Anche MSF auspicherebbe che fossero le autorità italiane a farsi carico dei trasferimenti, ma fa anch'essa buon viso a cattivo gioco, salvo elevare vibrante proteste a metà luglio, quando la Bourbon Argos è costretta a navigare per tre giorni intorno alla Sicilia prima che le autorità, in difficoltà per l'assenza di posti nelle strutture di accoglienza, decidano dove fare sbarcare le quasi 700 persone a bordo.

Ciò che MSF trova particolarmente problematico, comunque, non è tanto il fatto di essere costretti a effettuare i trasferimenti, quanto la richiesta fatta occasionalmente alle loro navi di prendere in carico (e trasferire a terra) persone soccorse dalle navi della missione militare EUNAVFOR MED. In tali casi, infatti, si impone di lasciare l'area a una nave di ricerca e soccorso mentre si consente di rimanervi a una che ha obiettivi ben diversi.

A differenza delle navi di MSF e MOAS, la Sea-Watch ha potuto invece presidiare stabilmente la zona operativa a ridosso delle acque libiche. Ciò si deve al fatto che la Sea-Watch è non solo la più lenta delle imbarcazioni non governative (non arriva neanche a sei nodi di velocità) ma anche troppo piccola per poter prendere a bordo qualcuno. Quando la Sea-Watch soccorre dei migranti, l'MRCC deve quindi chiedere a un'altra nave di prenderli in carico e trasportarli a terra. Nell'attesa, se necessario, la Sea-Watch mette in sicurezza le persone sulle proprie zattere gonfiabili, che possono ospitarne temporaneamente fino a 400. Uno dei responsabili operativi spiega: "Sin dall'inizio abbiamo messo in chiaro che non avremmo preso a bordo nessuno e che non avremmo trasferito nessuno a terra. La cosa peraltro non è stata messa in discussione. Nessuno ci ha mai imposto o chiesto di farlo".⁴²

³⁷ La più grande di queste, la Bourbon Argos, è arrivata a trasportare anche mille migranti in una volta.

³⁸ Dati tratti dal sito del Ministero della Difesa (<http://www.marina.difesa.it/uominimezzi/navi/Pagine/Homepage.aspx>), consultato il 2 marzo 2016.

³⁹ Cfr. il sito <http://www.guardiacostiera.gov.it/mezzi-e-tecnologie/>, consultato il 5 marzo 2016.

⁴⁰ Intervista con ufficiale della Guardia Costiera, condotta a Roma, 16 settembre 2015.

⁴¹ B. WIENERS, *Dying at Europe's Doorstep*, in "Bloomberg Businessweek", 10 aprile 2015, <http://www.bloomberg.com/graphics/2015-migrant-rescue-in-the-mediterranean/>, consultato il 2 marzo 2016.

⁴² Intervista con Rappresentante 3 di Sea-Watch, condotta su skype, 14 ottobre 2015.

Per il 2016, però, Sea-Watch ha acquistato una nave più grande, battezzata Sea-Watch 2, che sostituirà la precedente nel Canale di Sicilia. Di fronte all'interrogativo se non temono di essere coinvolti nei trasferimenti, da Sea-Watch ammettono il rischio e rispondono: "Bella domanda. Cercheremo in tutti i modi di evitarlo, [...] perché consideriamo importante restare sul posto".⁴³

Dalla "mercantilizzazione" alla "non-governativizzazione"?

Nel 2014, nonostante il gran numero di mezzi militari impegnati nell'ambito di Mare Nostrum, era stato spesso necessario il ricorso a navi commerciali che, trovandosi nelle vicinanze delle barche in difficoltà, venivano contattate dall'MRCC di Roma e inviate a prestare i soccorsi. In quell'anno il 25% delle persone giunte vive in Italia era stato assistito da mercantili.

Da un lato, il massiccio ricorso alle navi mercantili dimostrava quanto insufficiente fosse, rispetto alle effettive esigenze di ricerca e soccorso, il pur notevole apparato di mezzi militari dispiegato dal governo italiano. Dall'altro, esso indicava una tendenza delle autorità a servirsi del privato per fare fronte a esigenze derivanti da proprie scelte politiche. Non siamo peraltro di fronte a un fenomeno catalogabile come privatizzazione nel senso tradizionale del termine: il privato, in questo caso, non solo non trae profitto dall'attività, ma addirittura ci rimette. Esso, inoltre, non aderisce liberamente a un contratto ma è costretto a fornire una prestazione. Come notano Pezzani e Heller,⁴⁴ più che di privatizzazione si potrebbe parlare di "nazionalizzazione temporanea della marina mercantile".

Nei primi cinque mesi del 2015 la percentuale delle persone soccorse dalle navi mercantili è addirittura aumentata, passando al 33%, in conseguenza della fine di Mare Nostrum e del limitato raggio d'azione delle navi di Frontex. Nei rimanenti sette mesi dell'anno, però, tale percentuale precipita a poco più dell'1%. In qualche misura questo crollo verticale potrebbe essere spiegabile, forse, anche con una scelta deliberata degli armatori. Per un mercantile, infatti, l'obbligo di soccorso si traduce in forti ritardi e quindi in gravi perdite economiche. Inoltre, le navi commerciali sono poco adatte a prestare soccorso, e infatti diversi incidenti mortali si sono verificati proprio mentre un mercantile cercava di salvare i naufraghi. Tali incidenti hanno anch'essi un prezzo pesante per armatore ed equipaggi, in termini sia di strascichi giudiziari, sia di conseguenze emotive. Secondo diversi interlocutori sia governativi, sia non governativi, la scelta fatta da alcuni armatori per ridurre il rischio di essere coinvolti in operazioni di soccorso sarebbe quella di disattivare l'AIS (il sistema di identificazione automatico, che permette all'MRCC di individuare la posizione della nave e, se del caso, di coinvolgerla nelle operazioni di salvataggio) e pagare la relativa multa (l'uso dell'AIS è infatti obbligatorio per le navi di una certa stazza) oppure di seguire rotte più lunghe ma meno vicine alle acque libiche.⁴⁵ In ogni caso il calo coincide proprio con il periodo in cui nell'area critica sono attive – salvando, come detto, più di 22.000 persone – le navi di MOAS, MSF e Sea-Watch.⁴⁶

⁴³ Corrispondenza e-mail con Rappresentante 1 di Sea-Watch, 6 gennaio 2016.

⁴⁴ L. PEZZANI e C. HELLER, *Flussi e riflussi. Le pratiche mutevoli della (non-)assistenza e del controllo dei confini europei al tempo della crisi*, in questa rivista.

⁴⁵ Tra le persone da me intervistate, un rappresentante di un'autorità statale italiana e due rappresentanti di organizzazioni non governative hanno sostenuto con convinzione questa tesi.

⁴⁶ Inoltre, pur rimanendo tendenzialmente lontani dall'area cruciale a ridosso delle acque libiche, i mezzi delle due missioni europee Eunavfor Med e Triton, rispettivamente avviata e rafforzata in estate, hanno compiuto un maggior numero di interventi, rispondendo alle chiamate di soccorso dell'MRCC, nella seconda metà dell'anno. Eunavfor Med, che ha cominciato le proprie attività a fine giugno, ha tratto in salvo oltre 8.000 persone, la maggior parte delle quali da ottobre in poi. Anche la missione Triton di Frontex, che in estate ha visto triplicate le proprie risorse, ha contribuito con oltre diecimila salvataggi nella seconda metà dell'anno. Infine, una missione irlandese iniziata a metà maggio (e poi non inglobata da

Con l'avvento degli attori indipendenti, insomma, la scena del Canale di Sicilia in materia di ricerca e soccorso cambia, seguendo una tendenza dalla “mercantilizzazione” alla “non-governativizzazione”. Un progresso, dal punto di vista operativo, se si considera la scarsa idoneità dei mercantili alle operazioni di soccorso.

Tra cooperazione di polizia e industria privata

Il 6 maggio del 2015 la Phoenix conduce a Pozzallo 369 migranti. Tra essi viene individuato e arrestato il presunto scafista. A tale scopo la stampa riferisce che “utili sono state le immagini fornite dalla nave soccorritrice Phoenix”.⁴⁷ I fotogrammi in questione sarebbero stati ripresi da uno dei due droni noleggiati da MOAS, sin dal 2014, per cercare imbarcazioni in difficoltà. Gli apparecchi si alternano a volare “da tre a sei ore al giorno, in un raggio di 30 miglia intorno alla nave. A volte, quando l'MRCC ci dice di andare in un posto, noi mandiamo il drone in avanscoperta, perché l'indicazione non sempre è chiara o esatta, e il drone ci permette di verificarla o correggerla”.⁴⁸ Complessivamente, compresi i due piloti e il meccanico necessari per l'uso e la manutenzione dei velivoli, i droni costano diecimila euro al giorno.

La vicenda crea frizioni con il partner MSF, che commenta così l'episodio: “Noi riteniamo che non si debbano condividere informazioni sensibili. In questo caso, condividendo le immagini, MOAS ha fatto qualcosa che va contro i nostri principi. Peraltro, che io sappia, l'episodio non si è ripetuto”.⁴⁹ Per quanto riguarda le due navi gestite direttamente da MSF, la Dignity I avrebbe rifiutato di fornire immagini su richiesta della polizia italiana: “Abbiamo risposto di no, non diamo niente. Peraltro noi pubblichiamo sul nostro sito immagini riprese da noi stessi, ma prima le selezioniamo, scartando quelle sensibili”.⁵⁰ In realtà, ove le autorità indagano su un'ipotesi di reato (come la facilitazione dell'immigrazione clandestina), esse possono imporre di fornire loro ogni materiale utile. Alla Bourbon Argos, infatti, non fanno “né foto né video, proprio per evitare problemi”.⁵¹ La Sea-Watch non si è dovuta porre il quesito: nessuno ha mai chiesto loro alcunché, neanche durante le soste tecniche al quartier generale di Lampedusa, in territorio italiano. Peraltro tutte le imbarcazioni indipendenti (anche la Sea-Watch) hanno sempre a bordo dei giornalisti, liberi di riprendere, e poi pubblicare o condividere, ciò che vogliono.

Al di là dell'uso fatto delle immagini, MSF è comunque contraria all'impiego dei droni: “Sono troppo costosi e ingombranti, tolgono spazio all'accoglienza delle persone soccorse, e non sono neanche utili all'attività di ricerca e soccorso”.⁵² In effetti quasi tutti gli interventi sono effettuati in seguito a una segnalazione dell'MRCC, che dopo avere ricevuto l'allarme (lanciato in genere dagli stessi migranti tramite telefono satellitare) individua il mezzo più vicino o più idoneo e lo invita all'intervento, fornendogli le coordinate geografiche. In questi casi, secondo MSF e Sea-Watch, anche ipotizzando che

Eunavfor Med, al contrario di un'analogha missione tedesca) ha soccorso oltre 7.000 persone in quattro mesi. Al proposito cfr. L. Pezzani e C. Heller, *Flussi e riflussi*, cit. Per quanto riguarda le autorità italiane (Marina Militare, Guardia Costiera e Guardia di Finanza), non sembrerebbero esserci state differenze sostanziali tra la prima e la seconda parte dell'anno riguardo al numero di mezzi impiegati e alla loro dislocazione.

⁴⁷ REPUBBLICA.IT, *Nuovi sbarchi e salvataggi: a Messina 328 migranti, altri 500 soccorsi nel canale di Sicilia. Trenta siriani sbarcati in Salento, 6 maggio 2015*, http://palermo.repubblica.it/cronaca/2015/05/06/news/nuovi_sbarchi_e_salvataggi_a_messina_328_migranti-113656286/?ref=HREC1-5, consultato il 2 marzo 2016.

⁴⁸ Intervista a un rappresentante di MOAS, condotta a Malta, 7 settembre 2015.

⁴⁹ Intervista a Rappresentante 2 di MSF Amsterdam, condotta su skype, 15 settembre 2015.

⁵⁰ Intervista a Rappresentante di MSF Barcellona, condotta su skype, 26 ottobre 2015.

⁵¹ Intervista a Rappresentante di MSF Italia, condotta a Roma, 14 settembre 2015.

⁵² Intervista a Rappresentante 1 di MSF Amsterdam, condotta ad Amsterdam, 28 ottobre 2015; Intervista a Rappresentante di MSF Barcellona, condotta su skype, 26 ottobre 2015.

la posizione possa cambiare prima dell'arrivo dei soccorsi, per localizzare i naufraghi è sufficiente un buon binocolo.

Secondo MOAS, invece, i droni possono essere determinanti. La questione ha rilevanza anche per il rapporto tra l'industria privata della sicurezza delle frontiere e gli enti non governativi. A luglio del 2015, infatti, il costruttore, trasformandosi in donatore, concede a MOAS l'uso gratuito dei droni per due mesi, per l'equivalente di 600.000 Euro. In un comunicato stampa e, poco più tardi, in un articolo su un popolare sito di informazione MOAS magnifica le doti dei velivoli telecomandati del donatore/sponsor: "I sistemi CAMCOPTER® S-100 della Schiebel hanno dato un importante contributo alle missioni di quest'anno, assistendo MOAS praticamente in ogni salvataggio";⁵³ "Quando si tratta di salvare vite, ogni attimo è importante [...]. I droni sono una risorsa enorme [...]. A volte averli fa la differenza tra la vita e la morte"⁵⁴.

Anche in questo caso non si può certo parlare di privatizzazione del soccorso in mare. Tuttavia, in un contesto generale – quello del controllo delle frontiere – nel quale l'industria delle tecnologie della sicurezza è sempre più attivamente presente e influente,⁵⁵ non appare fuori luogo avviare una riflessione sugli effetti che le dinamiche di mercato potrebbero avere sul settore della ricerca e del soccorso in mare.

La possibilità della condivisione di immagini e informazioni solleva invece la questione dell'indipendenza dell'azione umanitaria non governativa da determinati aspetti dell'azione governativa. Quest'ultima, infatti, anche quando indossa la veste umanitaria, non dismette mai le altre, a cominciare da quella inquirente e repressiva.

Conclusioni

Nel 2015 la straordinaria opera prestata da MOAS, MSF e Sea-Watch nel Canale di Sicilia ha senza dubbio impedito che il numero dei morti fosse ancora più alto. Certamente ciò ha già di per sé una valenza politica, nel senso che l'intervento non governativo ha modificato il modo in cui, relativamente alle attività di ricerca e soccorso, la scena del Canale di Sicilia era stata disegnata, dalle autorità italiane ed europee, attraverso decisioni di carattere, appunto, politico.

Da questo punto di vista la ricostruzione fatta, in queste pagine, delle attività svolte dalle navi Phoenix, Bourbon Argos, Dignity I e Sea-Watch nel Canale di Sicilia nel corso del 2015 ha mostrato diverse gradazioni nella scala che va dalla neutralità al posizionamento politico, dal silenzio alla critica aperta nei confronti delle attuali politiche di gestione delle migrazioni alle frontiere marittime dell'Unione Europea. Mentre MOAS mantiene un profilo politicamente neutro, in linea con una visione dell'impegno umanitario che si limita a fornire assistenza a chi ne ha bisogno,⁵⁶ gli altri due protagonisti dichiarano il proprio obiettivo di condizionare le autorità governative, di spingerle a modificare le politiche ritenute responsabili di quella carneficina che ha luogo nel Mediterraneo da ormai più di vent'anni. MSF e Sea-Watch, inoltre, rifiutano di essere coinvolte in attività

⁵³ MOAS, *MOAS drones to keep flying thanks to generous Schiebel donation*, 25 luglio 2015, <https://www.moas.eu/moas-drones-to-keep-flying-thanks-to-generous-schiebel-donation/>, consultato il 2 marzo 2016.

⁵⁴ C. MILLER, *Drones help save migrants in the Mediterranean*, 21 agosto 2015, <http://mashable.com/2015/08/21/drones-help-find-migrants-in-the-mediterranean-sea/#qUxzpb1a8Oqa>, consultato il 2 marzo 2016.

⁵⁵ Cfr. T. Baird, *L'industria del confine*, in "Intrasformazione. Rivista di storia delle idee", 4(2/2015), pp. 25-31.

⁵⁶ Sulle diverse declinazioni dell'impegno umanitario cfr: M. BARNETT e T. G. WEISS, *Humanitarianism Contested. Where Angels Fear to Tread*, Routledge, London 2011; C. CALHOUN, *The imperative to reduce suffering: charity, progress, and emergencies in the field of humanitarian action*, in M. BARNETT e T. G. WEISS (a cura di), *Humanitarianism in Question: Politics, Power, Ethics*, Cornell University Press, Ithaca 2008, pp. 73-97; E. DAVEY, *A history of the humanitarian system. Western origins and foundations*. HPG Working Paper, June 2013.

che accostano il soccorso in mare ad attività di *intelligence* volte alla repressione e prevenzione del fenomeno migratorio, e diffidano anche dell'uso di tecnologie che potrebbero dischiudere nuovi spazi al settore privato e consentire all'industria della sicurezza delle frontiere di assumere un ruolo attivo, accanto agli attori governativi e a quelli non governativi e *non-profit*, sulla scena della ricerca e del soccorso in mare.

L'intervento non governativo si è inserito, peraltro, in un contesto caratterizzato dalla generale riduzione della presenza istituzionale nel Canale di Sicilia (con la fine di Mare Nostrum e il restringimento dell'area di pattugliamento delle navi militari) nonché dalla de-umanitarizzazione e ri-sicuritizzazione della stessa (con il mandato di Frontex Triton e di Eunavfor Med centrato sulle attività di controllo e sul contrasto agli organizzatori delle traversate). Ciò ha fatto maggiormente risaltare il tono politico, e non solo umanitario, dell'impegno messo in campo da MSF e Sea-Watch, che lascia intravedere una (seppur parziale e problematica) ri-politicizzazione del confine Mediterraneo, altrimenti depoliticizzato dal processo istituzionale di umanitarizzazione e sicuritizzazione dell'attività di controllo delle migrazioni. L'opera degli attori non governativi sembra perciò testimoniare di un processo di de-nazionalizzazione del regime di frontiera anche in acque internazionali, anche nel campo del soccorso in mare.

Tuttavia la capacità degli attori governativi di mantenere il controllo della situazione – capacità esemplificata in questo articolo dal coinvolgimento coatto delle navi di MOAS ed MSF in attività di trasporto delle persone soccorse – mostra alcuni limiti dell'autonomia degli attori non governativi, facendo emergere alcune contraddizioni, così riassunte da un rappresentante di MSF: “Non vogliamo sostituire gli stati. Questo è il rischio che corriamo. Forse stiamo sollevando gli stati dalle loro responsabilità. Forse stiamo permettendo loro di destinare risorse ad attività i cui obiettivi sono diversi da quelli della ricerca e del soccorso”⁵⁷ – per esempio l'operazione militare Eunavfor Med.

Per il momento il bilancio, dal punto di vista dei risultati politici raggiunti dagli attori non governativi, appare dunque fallimentare, perché le autorità non hanno modificato le loro politiche. Tuttavia anche un obiettivo politico di retroguardia può essere considerato sufficiente a giustificare il proseguimento dell'azione: “Detto fra noi: se stiamo lì è anche perché pensiamo che sia utile che ci sia qualcuno a fare da ‘cane da guardia’ in acque internazionali, a controllare che le autorità non facciano cose che non dovrebbero”.⁵⁸

In qualche misura, insomma, quelle stesse acque internazionali del Canale di Sicilia dimostratesi tante volte scenario esemplare di pratiche – a volte anche illegittime – di delocalizzazione dei controlli migratori da parte delle autorità statali (pattugliamenti ordinari, operazioni militari straordinarie, respingimenti, assistenza o non-assistenza in mare etc.) sono adesso teatro anche di una forma di contro-delocalizzazione: di un intervento politico-umanitario non governativo, cioè, che non solo accresce le capacità delocalizzate di ricerca e soccorso degli attori governativi ma condiziona e controlla l'operato di questi ultimi in zone extraterritoriali.

⁵⁷ Intervista a Rappresentante 1 di MSF Amsterdam, condotta ad Amsterdam, 28 ottobre 2015.

⁵⁸ Intervista a Rappresentante di uno degli attori non governativi, condotta al telefono, 7 marzo 2016.