

Lorenzo Pezzani e Charles Heller<sup>1</sup>

## Flussi e riflussi.

Le pratiche mutevoli della (non-)assistenza e del controllo dei confini europei

### 1. Introduzione

Dalle rivolte arabe del 2011, i movimenti dei migranti illegalizzati<sup>2</sup> e il controllo dei confini nel Mar Mediterraneo hanno visto importanti trasformazioni. La caduta del regime di Ben Ali in Tunisia e di quello di Gheddafi in Libia ha permesso ai migranti di riaprire, almeno temporaneamente, le rotte marittime che erano state bloccate per effetto della collaborazione fra l'Unione Europea e gli Stati nordafricani. La guerra civile che divora la Siria fin dal 2012 ha portato a sua volta al maggior esodo dai tempi della Seconda Guerra Mondiale. Mentre la maggior parte dei movimenti di popolazione provocati dai conflitti in quella regione è avvenuta nella costa meridionale del Mediterraneo, un numero record di persone ha tentato di raggiungere l'Europa attraversando il mare, dove si è registrato un numero – altrettanto senza precedenti – di morti: 3.195 nel 2014 e 3.772 nel 2015, secondo i dati forniti dall'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (IOM).<sup>3</sup> Questo movimento di persone attraverso il mare, intenso e in rapida mutazione, ma che ha interessato anche la terra ferma, dove i migranti hanno collettivamente superato qualsiasi barriera che gli Stati europei gli abbiano opposto, è stato definito “crisi della migrazione”. Tale designazione ha a sua volta spinto al dispiegamento di “soluzioni” militari, umanitarie e politiche eccezionali. In mare, abbiamo assistito alla moltiplicazione degli attori coinvolti nel controllo delle frontiere e nel soccorso: alle Guardie Costiere e di Frontiera si sono sommate operazioni militari nazionali e multinazionali, missioni di soccorso da parte di mezzi non-governativi e

---

<sup>1</sup> Questo articolo è stato per la prima volta pubblicato in inglese sulla rivista online “Near Futures Online”, <http://nearfuturesonline.org/>. La traduzione in italiano è di Lorenzo Alunni. L'articolo è frutto della ricerca che abbiamo condotto nell'ambito del progetto “Precarious Trajectories”, supportato dall' Economic and Social Research Council (ESRC) britannico. In questo quadro abbiamo svolto un lavoro sul campo nell'ottobre del 2015, in collaborazione con Simon Parker, con l'assistenza di Sabine Llewellyn e alla presenza della cineasta Laure Vermeersch. Il nostro prolungato dialogo con un certo numero di attori coinvolti in questo ambito ci ha permesso di approfondire la nostra riflessione, in particolare grazie alla nostra ricerca “Forensic Oceanography” al Centre for Research Architecture, Goldsmiths, Università di Londra. Abbiamo anche potuto beneficiare delle analisi di molte Ong, in particolare di quelle che fanno parte delle reti Migreurop, Boats4People e WatchTheMed. Inoltre, abbiamo avuto il privilegio di poter confrontarci con il gruppo di studiosi e attivisti riuniti attorno al progetto “New keywords”, che ha contribuito allo sviluppo di questo tema. Versioni precedenti di questo testo sono state presentate il 20 ottobre 2015 alla Maison Suger (FMSH) di Parigi, il 1 novembre 2015 alla sede ginevrina di MSF Svizzera e il 27 novembre al Centre for Research Architecture. Ringraziamo i partecipanti a questi eventi per i loro attenti commenti.

<sup>2</sup> Usiamo il termine generico “migrante” per indicare tutte quelle persone che attraversano i confini degli Stati per risiedere in un altro Paese, indipendentemente dalle loro ragioni o dal loro possibile futuro riconoscimento di rifugiati. Usiamo l'espressione “migranti illegalizzati” – seguendo la scelta di, fra gli altri, Nicholas De Genova – per sottolineare come l'illegalità sia il prodotto di una legge dello Stato e non una caratteristica intrinseca dei migranti. A proposito delle politiche del linguaggio della migrazione e della mobilità, si veda anche: H. BAUDER, *Why We Should Use the Term Illegalized Immigrant*, RCIS Research Brief, 2013/1, p. 1; N. DE GENOVA, *Migrant “Illegality” and Deportability in Everyday Life*, in “Annual Review of Anthropology”, 31/2002, p. 419; N. DE GENOVA, *Spectacles of migrant “illegality”: the scene of exclusion, the obscene of inclusion*, in “Ethnic and Racial Studies”, 36(7/2013), p. 1180.

F. DÜVELL, *Clandestine migration in Europe*, “*Social Science 16 Information*”, 47(4/2008), p. 479.

<sup>3</sup> <http://missingmigrants.iom.int/mediterranean>

commerciali. Abbiamo inoltre potuto assistere a ripetuti cambiamenti nelle missioni di tali attori, nelle loro logiche operative e nei loro assemblaggi istituzionali. Anche i cambiamenti a terra sono stati altrettanto importanti. I governi hanno rincorso con affanno i movimenti turbolenti dei migranti, erigendo controlli ai confini fra gli Stati membri e alla periferia dell'Unione Europea. Queste rinnovate pratiche di controllo dei confini riflettono le trasformazioni della geografia economica e politica dell'Unione Europea occorse dopo la “crisi del debito” e la crescente polarizzazione fra gli Stati membri dell'Europa del nord e del sud. Più che una “crisi della migrazione”, dunque, mostreremo come si stia in realtà assistendo alla crisi dell'attuale regime dei confini dell'Unione Europea.

Dare conto di questi cambiamenti così importanti e capire le forze e le logiche che li hanno guidati, come tenteremo di fare nelle pagine che seguono, sono certamente obiettivi ambiziosi. Ma riteniamo che questa profonda trasformazione possa essere riassunta già con questo paradosso: dal 2011 al 2013, la nostra ricerca nell'ambito del progetto Forensic Oceanography si è concentrata sulla documentazione di incidenti in cui la morte di migranti in mare era dovuta a quelle che abbiamo definito pratiche di “non-assistenza”,<sup>4</sup> come il caso della “left-to-die boat”. In quell'occasione, settantadue passeggeri furono abbandonati alla deriva per quattordici giorni in un'area attentamente sorvegliata da decine di unità militari, che stazionavano lì nell'ambito dell'operazione militare in Libia guidata dalla Nato nel 2011.<sup>5</sup> Ora, alla fine del 2015, ci troviamo invece di fronte a un numero sempre maggiore di casi in cui la perdita di vite accade *durante* e, in parte, *a causa del* soccorso stesso. È andata così nei naufragi del 12 e del 18 aprile 2015, nei quali le imbarcazioni dei migranti si sono capovolte mentre navi commerciali si stavano avvicinando per prestare soccorso. Il risultato è che, degli oltre 2.900 casi di morte documentati nel Mediterraneo centrale dalla IOM nel 2015, più di 1.500 sono avvenuti durante le stesse operazioni di soccorso.<sup>6</sup> Nella nostre indagini,

<sup>4</sup> C. HELLER e L. PEZZANI, *Liquid Traces: Investigating the Deaths of Migrants at the Maritime Frontier of the EU*, in Forensic Architecture, *Forensis: The Architecture of Public Truth*, Sternberg Press, Berlino 2014.

<sup>5</sup> Si veda la pagina web dedicata alla nostra ricostruzione di questo caso: <http://www.forensic-architecture.org/case/left-die-boat/>, e: C. HELLER, L. PEZZANI e SITU RESEARCH, *Report on the Left-to-Die Boat*, Forensic Architecture, Londra 2012. URL: <http://www.forensic-architecture.org/wp-content/uploads/2014/05/FO-report.pdf> (consultato il 10 dicembre 2013).

<sup>6</sup> Menzioneremo più avanti e più in dettaglio alcuni di questi casi, e questi stessi saranno oggetto di un report che pubblicheremo in aprile 2016. Sintetizzando, ci riferiamo in particolare ai seguenti casi:

- l'8 febbraio 2015, il Maritime Rescue and Coordination Center (MRCC) di Roma ha diretto numerose unità verso una imbarcazione in difficoltà localizzata a 120 miglia nautiche da Lampedusa e 40 da Tripoli. Quando la prima pattuglia della Guardia Costiera ha raggiunto le imbarcazioni in difficoltà, dopo sette ore di navigazione in condizioni meteorologiche avverse, sette persone erano già morte, ma ventidue persone sono morte d'ipotermia durante le diciotto ore impiegate dalle pattuglie per tornare a Lampedusa dopo il soccorso.

- il 12 aprile, oltre quattrocento persone sono morte in un naufragio avvenuto mentre i rimorchiatori OC Jaguar e Asso si stavano dirigendo a soccorrere i passeggeri di una barca in difficoltà. Secondo i sopravvissuti, la nave si è capovolta quando le persone a bordo sono state colte dal panico mentre i rimorchiatori si stavano avvicinando.

- il 18 aprile, oltre ottocento persone sono morte in un naufragio accaduto mentre la King Jacob si stava dirigendo a soccorrere i passeggeri in difficoltà. Secondo le testimonianze che abbiamo raccolto, il conducente ha fatto cozzare l'imbarcazione contro la nave cargo, quando questa ha acceso le luci.

- il 5 agosto, quasi trecento persone sono morte quando la nave irlandese LE Niamh si avvicinava a loro per soccorrerle. Secondo i sopravvissuti, che abbiamo recentemente incontrato, a bordo non c'era un panico particolare, tuttavia la nave stava imbarcando acqua, e delle grandi onde hanno fatto sì che si capovolgesse.

- il 26 agosto, cinquantadue persone sono state trovate morte nel vano motori di un'imbarcazione che trasportava 442 passeggeri. In questo caso non c'è stato nessun naufragio, ma le morti sono state causate dall'asfissia dovuta ai fumi dei motori nella mal ventilata stiva dell'imbarcazione. Se, da una parte, è difficile attribuire responsabilità a coloro che hanno compiuto l'operazione di soccorso – la nave della Guardia Costiera

ancora in corso, ci troviamo dunque di fronte a questo paradosso: è il soccorso stesso, ovvero il tentativo di salvare, che si è talmente invischiato con i casi di morte in mare da esserne diventato addirittura la causa.

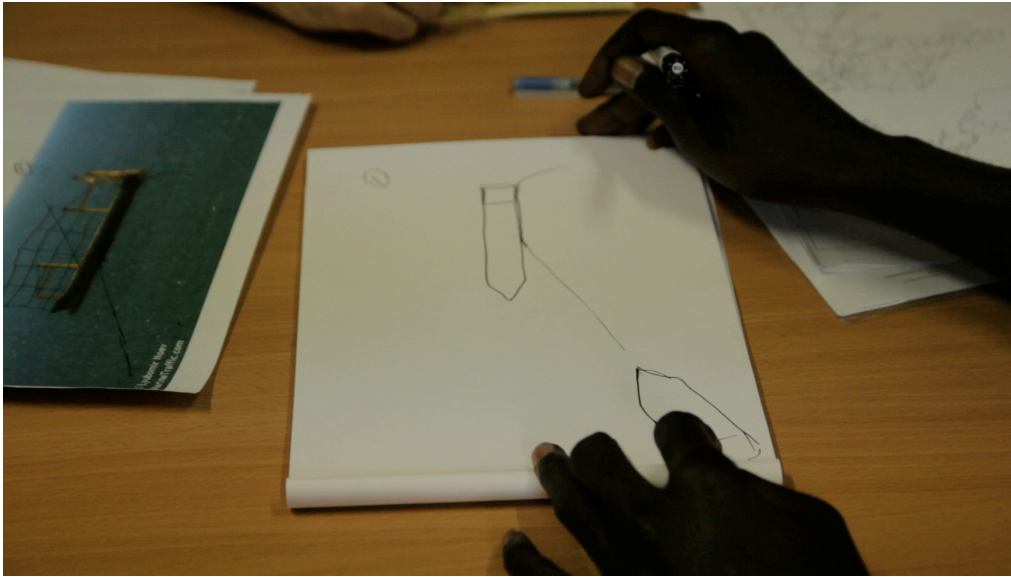


Figura 1: Schizzo di un sopravvissuto del naufragio del 19 aprile 2015, in cui morirono più di ottocento persone, rappresentante la collisione fra l'imbarcazione dei migranti e la nave cargo King Jacob, mentre quest'ultima si avvicinava per prestare soccorso. Fermo immagine di un'intervista realizzata da Forensic Oceanography.

Per cogliere il senso di questo paradosso, la nostra ipotesi – e la affermiamo fin da ora – è questa: la pratica del soccorso è diventata mortale a causa delle persistenti politiche di non-assistenza da parte degli Stati combinate ad un cambiamento nelle pratiche dei passatori.<sup>7</sup> Per dare conto di questa nuova e disturbante realtà, dobbiamo seguire con attenzione i cambiamenti successivi nelle pratiche di (non-)assistenza e di controllo avvenuti negli ultimi anni ai confini esterni dell'Unione Europea. Nelle pagine che seguono, il mare – e in particolare il Mediterraneo centrale – sarà il centro di gravità della nostra analisi. In primo luogo, riassumeremo le condizioni precedenti all'ottobre del 2013, che hanno portato ai casi strutturali di non-assistenza. Poi descriveremo la svolta costituita dalla vasta operazione militare-umanitaria denominata “Mare Nostrum”, lanciata dal governo italiano in seguito ai

---

svedese Poseidon, che operava nel quadro di Frontex, seguita dalla Phoenix di MOAS – dall'altra è pur vero che parte di queste persone sono morte *durante* le molte ore di avvicinamento della nave del soccorso e il trasbordo dei passeggeri. L'imbarcazione è stata inizialmente individuata alle ore 7, ma, essendo stata data priorità a un'altra imbarcazione in difficoltà più vicina, le operazioni di soccorso e di trasbordo dei passeggeri sono iniziate solo alle 10.50. Durante queste quattro ore, le persone hanno continuato a morire nella stiva.

Tutti questi incidenti sono accaduti vicino alla costa libica, in un'area che sarebbe stata coperta dalle pattuglie di Mare Nostrum se questa operazione non fosse stata precedentemente chiusa. Sommando tutte le vittime, arriviamo a 1.574 morti legate al processo di soccorso.

<sup>7</sup> Nota di traduzione: in questo testo per tradurre l'inglese “smuggler” si userà il termine “passatore” (termine peraltro usato in vari documenti ufficiali dell'Unione Europea, si veda per esempio: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL\\_2015\\_122\\_R\\_0004&from=IT](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2015_122_R_0004&from=IT)) piuttosto che i più comuni “scafista” e “trafficante” per due ragioni: innanzitutto, per marcare una distanza dalla criminalizzazione esasperata di tali soggetti, criminalizzazione a cui la connotazione negativa dei termini alternativi citati contribuisce in maniera sostanziale; inoltre, per rispettare la differenziazione giuridica che esiste fra lo “smuggler” e il “trafficker” (si veda la nota 82), qui invece tradotto come “trafficante”.

due tristemente celebri naufragi accaduti a inizio 2013 vicino all'isola di Lampedusa. Infine, mapperemo le pratiche di soccorso e controllo delle frontiere attivate dopo che Mare Nostrum è stato dismesso, nel novembre del 2014 e la loro rapida evoluzione. In particolare, ci occupiamo della privatizzazione parziale del soccorso che ha riempito il vuoto lasciato dal ritiro di mezzi di soccorso statali, e poi, in seguito ai naufragi dell'aprile del 2015, del coinvolgimento senza precedenti di navi di soccorso non governative e l'inizio di quella che probabilmente è la più grande campagna militare contro il traffico di persone in mare fin dai tempi del dispiegamento di uno squadrone della Marina Britannica al largo delle coste dell'Africa occidentale nel XIX secolo, ovvero EUNAVFOR MED. Nel cercare di capire quelle trasformazioni successive nelle pratiche di (non-)assistenza e di controllo dei confini in mare, sosteniamo che è fondamentale cogliere il modo in cui tali pratiche si sono articolate con quelle corrispondenti sulla terra ferma dentro e fuori dall'Unione Europea. La terra e il mare sono state infatti fermamente saldate in un continuum dall'Europeizzazione delle politiche migratorie che descriveremo.

Se volessimo immaginare una mappa di queste pratiche in evoluzione, potremmo usare la metafora dei “flussi”, non per descrivere il movimento dei migranti, com'è spesso il caso, ma piuttosto le stesse pratiche di controllo e di (non-)assistenza.<sup>8</sup> Tali pratiche potrebbero somigliare ai flussi e riflussi delle maree, che si espandono e si ritirano dalle battigie degli Stati costieri verso il Mar Mediterraneo, ma anche verso l'interno, dalla linea costiera verso i territori dell'Unione Europea e degli Stati limitrofi ad essa. I movimenti di questa “marea specchio”, che interessa contemporaneamente terra e mare, sono legati ma non sincroni. Vedremo tendenze ricorrenti, ma anche correnti incrociate, dove le pratiche di controllo e di (non-)assistenza, costantemente scosse dalla capacità autonoma e persistente dei migranti di attraversare collettivamente i confini, procedono insieme e separatamente, assumendo nuove e sorprendenti configurazioni. Come tenteremo di mostrare, è solo prestando attenzione alle “forze gravitazionali” esercitate su questa marea – da una parte, dai cambiamenti geopolitici indiscriminati in Nord Africa e Medio Oriente, e, dall'altra, dalla nuova geografia politica ed economica che ha preso forma in Europa a seguito della “crisi del debito” – che potremo comprendere il paradosso appena descritto.

---

<sup>8</sup> La descrizione dei movimenti migratori come “flussi” e il ricorso a metafore idrauliche ha una lunga e controversa storia che va dall'inizio degli studi sulla migrazione (E. RAVENSTEIN, *Laws of Migration*, in “Journal of the Statistical Society”, n. 48, 1885, p. 167) fino agli attuali cliché delle “ondate migratorie”. Si veda: S. MEZZADRA, *The gaze of autonomy. Capitalism, migration, and social struggles*, in V. SQUIRE (a cura di), *The contested politics of mobility: borderzones and irregularity*, Routledge, Londra 2011.

S. MEZZADRA e B. NEILSON, *Border as Method*, Duke University Press, Durham 2013, p. 209.

N. PAPASTERGIADIS, *The Turbulence of Migration. Globalization, Deterritorialization and Hybridity*, Polity Press, Cambridge 2000.



## 2. Il caso della “Left-to-Die Boat” e le politiche di non-assistenza

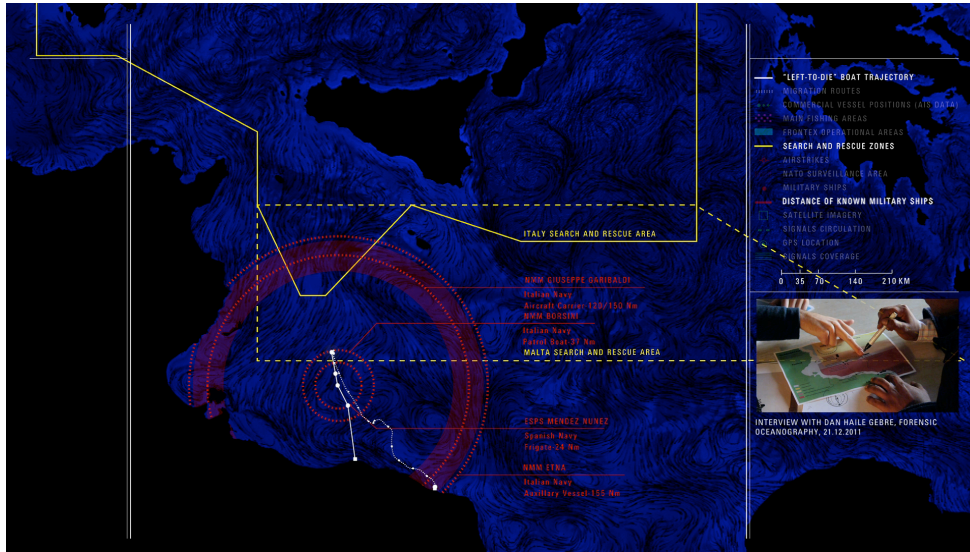


Figura 2: *Liquid Traces - The Left-to-Die Boat Case*, mappa animata diretta da Charles Heller e Lorenzo Pezzani, 17 min, 2014 (URL: <https://vimeo.com/89790770>).

Nelle prime ore del 27 marzo 2011, settantadue passeggeri salirono a bordo di una piccola imbarcazione di plastica, sperando di raggiungere l'isola di Lampedusa. Dopo meno di ventiquattro ore, si accorsero che il carburante stava per finire, e chiamarono soccorsi con un telefono satellitare. Benché le Guardie Costiere italiana e maltese, il contingente NATO impiegato in quel momento per l'intervento militare in Libia e numerose navi civili in movimento nel Mediterraneo centrale fossero informate della posizione dell'imbarcazione e della situazione di pericolo dei suoi passeggeri, i migranti vennero lasciati alla deriva per quattordici giorni all'interno dell'area di sorveglianza marittima della NATO. Il risultato fu che solo nove di loro sopravvissero. Sessantatré persone furono invece uccise dalla riluttanza di tutti a soccorrerle.

Il caso della “left-to-die boat” – che abbiamo ricostruito ricorrendo a strumenti di sorveglianza usati in una maniera opposta al loro utilizzo abituale, e che ha portato a numerosi procedimenti legali, ancora in corso, contro gli Stati coinvolti nell'intervento militare in Libia – è solo uno dei numerosi casi di non-assistenza avvenuti negli ultimi anni, e necessita dunque di essere compreso nell'ambito delle particolari forme di sovranità e di governo che operano nel Mar Mediterraneo. Come abbiamo discusso più in dettaglio altrove,<sup>9</sup> contrariamente a una visione ricorrente del mare come distesa omogenea e senza legge che sfugge alla portata del potere statale, i territori marittimi vengono di fatto attraversati in lungo e in largo da regimi giurisdizionali di “sovranità disarticolata”<sup>10</sup> (Sassen, 2006) variegati e spesso conflittuali. Ciò permette agli Stati di estendere i loro privilegi sovrani attraverso forme di governo mobili e, allo stesso tempo, di eludere le responsabilità

<sup>9</sup> C. HELLER e L. PEZZANI, *Liquid Traces...*, cit.

<sup>10</sup> S. SASSEN, *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press, Princeton 2006.

che ne derivano.<sup>11</sup> Per esempio, l'utilizzo strategico della nozione di “soccorso” ha in molte occasioni permesso agli Stati costieri di giustificare operazioni di polizia in mare aperto o addirittura in acque territoriali straniere – per le quali altrimenti avrebbero ben poco spazio di manovra legale – estendendo di fatto le loro competenze sovrane attraverso le loro pattuglie marine.<sup>12</sup> Al contrario, per molti anni, gli Stati costieri del Mediterraneo sono stati coinvolti in conflitti diplomatici sui rispettivi obblighi di assistere i migranti in difficoltà in mare. Uno dei più noti e duraturi esempi di ciò è lo scontro tra Italia e Malta, che hanno ripetutamente tentato di scaricarsi il fardello del soccorso, basando le proprie rivendicazioni su differenti versioni del Trattato internazionale di ricerca e soccorso in mare (SAR) di cui sono rispettivamente firmatarie.<sup>13</sup> Le norme legali internazionali che dovrebbero determinare la responsabilità di assistenza in mare sono state invece usate in questi casi proprio per scansare e rimettere ad altri quelle responsabilità. Inoltre, la criminalizzazione dell'assistenza da parte degli Stati è stato per i navigatori un altro disincentivo rispetto all'obbligo di fornire assistenza. I pescatori, per esempio, in passato sono stati spesso processati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina dopo aver soccorso dei migranti. Il risultato è che molti migranti sono stati lasciati senza assistenza, portando a tragedie umane come quella della “left-to-die boat”.

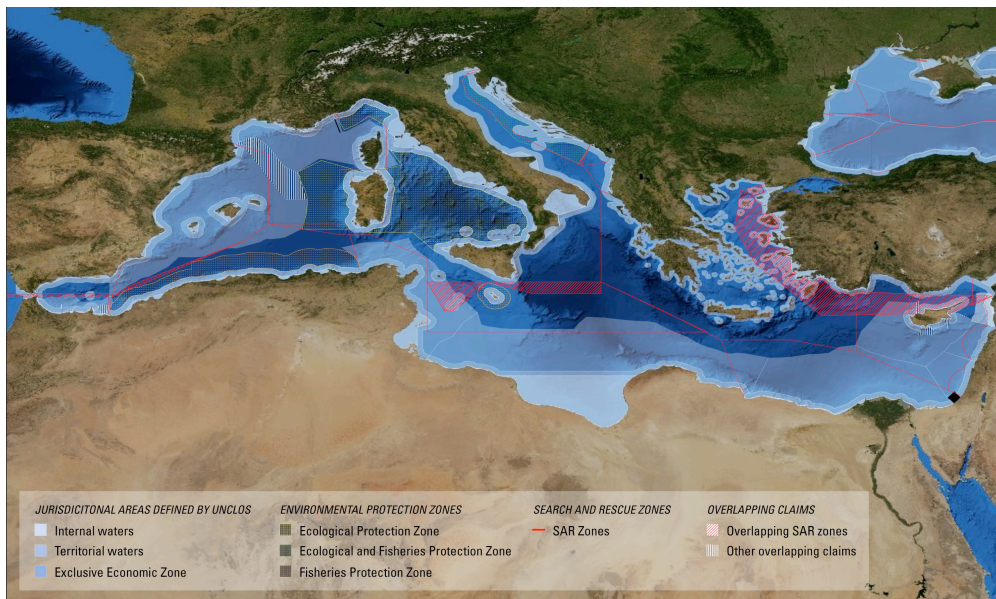


Figura 3: Mappa delle giurisdizioni marittime nel Mediterraneo. Basata su dati raccolti da [www.marineplan.es](http://www.marineplan.es) e dall'International Maritime Organization. Design: Lorenzo Pezzani (Forensic Oceanography).

<sup>11</sup> P. E. STEINBERG, *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge University Press, Cambridge 2001; T. GAMMELTOFT-HANSEN e T. E. AALBERTS, *Sovereignty at Sea: The law and politics of saving lives in the Mare Liberum*, DIIS Working Paper, 2010, p. 1; J. L. SUÁREZ DE VIVERO, *Jurisdictional Waters in The Mediterranean and Black Seas*, Parlamento Europeo, Bruxelles 2010.

<sup>12</sup> È stato, per esempio, il caso della Spagna. Si veda: R. ANDERSSON, *A Game of Risk: Boat migration and the business of bordering Europe*, “Anthropology Today”, 28(6), 2012, p. 7: p. 8. Questo fu anche l'argomento a cui si appellò il governo italiano nel processo contro Hirsi e altri alla Corte Europea dei Diritti Umani, come discusso qui: M. TONDINI, *Fishers of Men? The Interception of Migrants in the Mediterranean Sea And Their Return to Libya*, INEX Paper (ottobre 2010), p. 1.

<sup>13</sup> T. GAMMELTOFT-HANSEN e T. E. AALBERTS, *op. cit.*, p. 21.

Come possiamo spiegare questa tendenza degli Stati costieri a non assistere? Per capire tali politiche di non-assistenza in mare, dobbiamo dare conto della sua articolazione con il particolare regime della migrazione emerso a terra con il consolidamento dell'Unione Europea. L'attuale architettura del regime europeo delle frontiere si basa su due pilastri principali: i trattati di Schengen e Dublino, entrambi firmati nel 1990 e gradualmente entrati in vigore negli anni seguenti. Il trattato di Schengen, com'è noto, ha istituito un'area di libera circolazione entro l'Unione Europea e, come diretta conseguenza, ha rafforzato i confini esterni, incluso quello che attraversa il Mar Mediterraneo. Questo processo ha portato con sé la crescente militarizzazione del limite esterno dell'Unione Europea, ma anche il ricorso a strategie di "esternalizzazione",<sup>14</sup> attraverso le quali Stati non europei sono stati trasformati in sentinelle delle porte d'accesso all'Unione Europea. Queste misure, tuttavia, non hanno fermato i migranti dal raggiungere l'Europa, ma li hanno piuttosto costretti a farlo attraverso strategie clandestine e dunque in modi sempre più pericolosi, come quello di ricorrere a imbarcazioni spesso non adatte alla navigazione. Quello che Schengen ha prodotto, in realtà, non è stata dunque la fine delle migrazioni trans-Mediterranee, ma prima di tutto la creazione di masse di "clandestini", una forza lavoro a basso costo e facilmente sfruttabile diventata un elemento cardine delle economie degli Stati europei.<sup>15</sup> Le oltre ventimila morti di migranti in mare registrate dalle ONG dalla fine degli anni Ottanta costituiscono invece l'effetto necropolitico<sup>16</sup> di questo regime di illegalizzazione.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Il contenimento della mobilità è stato portato avanti sia attraverso programmi "umanitari", quali l'allestimento di campi profughi nel Nord Africa e in Medio Oriente, sia attraverso l'affidamento del controllo dei confini su terra, mare e a tutti i punti d'ingresso di modi formali di trasporto internazionale (quali porti e aeroporti) alle nazioni ai bordi dell'Unione Europea. Si veda: M. CASAS-CORTES, S. COBARRUBIAS e J. PICKLES, *Re-bordering the neighbourhood: Europe's emerging geographies of non-accession integration*, in "European Urban and Regional Studies", 20(1/2013), p. 37; Migreurop, *Atlas of Migration in Europe: A Critical Geography of Migration Policies*, New Internationalist Publications, Londra 2013.

<sup>15</sup> S. MEZZADRA e B. NEILSON, *op. cit.*

F. DÜVELL, *Irregular Immigration, Economics and Politics*, CESifo DICE Report, 9(3), 2011a, p. 60.

F. DÜVELL, *Paths into Irregularity: The Legal and Political Construction of Irregular Migration*, in "European Journal of Migration and Law", 13(3), p. 17.

<sup>16</sup> A. MBEMBE, *Necropolitics*, in "Public Culture", 15 (1/2013), p. 11.

<sup>17</sup> Questo numero deriva dai dati di Fortress Europe (<http://fortresseurope.blogspot.com>) - come riscontrato da Fargues e dai suoi colleghi per il periodo 1988-aprile 2015, durante il quale sono state registrate oltre 18.403 morti - e dai dati dell'IOM (<http://missingmigrants.iom.int/mediterranean>) per maggio-dicembre 2015, periodo durante il quale si sono registrate alte 2053 morti. Si veda: P. FARGUES e A. DI BARTOLOMEO, *Drowned Europe*, EUI, Migration Policy Centre, Bruxelles 2015.



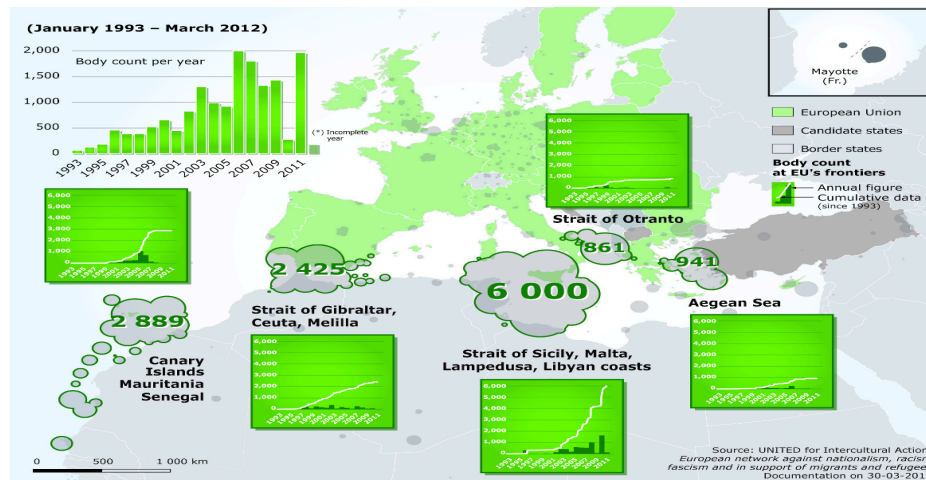


Figura 4: morti ai confini dell'Europa. Fonte: Migreurop, *Atlas of Migration in Europe: A Critical Geography of Migration Policies* (New Internationalist Publications, Londra 2013).

Veniamo ora al trattato di Dublino e i suoi successivi emendamenti, che riguarda esclusivamente i richiedenti asilo e la loro distribuzione fra gli Stati membri. Per evitare che la stessa persona presentasse domanda di asilo in più nazioni europee, tale regolamentazione ha stabilito che il primo paese d'ingresso nell'Unione Europea fosse il responsabile dell'analisi e della gestione della sua richiesta d'asilo. Inoltre, per controllare che tale regola venisse rispettata, è stata resa obbligatoria l'identificazione dei nuovi sbarcati attraverso la raccolta delle loro impronte digitali e la condivisione di questi dati attraverso un sistema integrato europeo (EURODAC). Come risultato, per quanto riguarda la gestione delle migrazioni, la Convenzione di Dublino ha legato in maniera indissolubile i confini esterni e interni dell'Unione Europea, la terra e il mare.<sup>18</sup> Il soccorso dei migranti in mare ha infatti portato con sé il “fardello” dell'obbligo a gestire le loro richieste di asilo, una volta fatti sbarcare.<sup>19</sup> Inoltre, le misure di Dublino hanno determinato una ancora più impari geografia della distribuzione dei migranti fra i Paesi europei, cosa divenuta sempre più problematica visto l'aumento del numero di arrivi dal mare al volgere degli anni Duemila. Col tempo, il Trattato di Dublino è risultato dunque svolgere internamente, per gli Stati nordeuropei, la stessa funzione delle politiche di esternalizzazione applicate al di fuori dell'Unione Europea: una sorta di *esternalizzazione interna* attraverso cui è stato tracciato un *fronte di controllo interno* per selezionare e controllare i movimenti dei migranti. Inoltre, la Convenzione di Dublino ha giocato un ruolo centrale nel rendere gli Stati costieri dell'Europa meridionale perlopiù riluttanti a offrire assistenza in mare e allo sbarco. Oltre alle strategie di non-assistenza descritte finora, gli Stati costieri hanno modificato le proprie pratiche di intercettazione e assistenza in mare (che, benché legalmente distinte, sono diventate sempre più indistinguibili nella pratica), con respingimenti ed espulsioni rapide, evitandosi così il fardello dell'assistenza a terra. Questa strategia è stata applicata, per esempio, dalla Spagna con i migranti senegalesi

<sup>18</sup> B. KASPAREK, *Complementing Schengen: The Dublin System and the European Border and Migration Regime*, in H. BAUDER c. C. MATHEIS (a cura di), *Migration and Borders Here and Now: From Theorizing Causes to Proposing Interventions*, Palgrave MacMillan, Londra e New York 2015 (p. 61).

<sup>19</sup> E. GUILD, *The Europeanisation of Europe's Asylum Policy*, in “International Journal of Refugee Law”, 18 (3-4/2006), p. 630.



nel 2006-2007<sup>20</sup> e dall'Italia con i migranti tunisini nel 2008 e 2001.<sup>21</sup> Un'altra misura collegata è stata quella d'integrare intercettazione e soccorso con accordi di "respingimento", che permettono il rinvio dei migranti verso il Paese di partenza senza permettere loro di depositare domanda d'asilo in Europa. Tale accordo è stato firmato nel 2009 fra Italia e Libia,<sup>22</sup> e ha effettivamente bloccato la rotta centro-mediterranea fino al suo decadimento a seguito delle rivolte arabe. Attraverso queste diverse strategie, gli stati costieri dell'Europa meridionale hanno potuto limitare i "picchi" di migrazioni attraverso il mare e, allo stesso tempo, impedire preventivamente ai migranti di poter presentare le loro domande di asilo una volta arrivati a terra. In questi e in altri casi, quanto osserviamo è che all'"alta marea" del controllo e dell'assistenza ai migranti nei territori europei prevista dalla Convenzione di Dublino poteva corrispondere solamente una "bassa marea" dell'assistenza in mare, e viceversa.

Il regime dei confini definito dagli accordi di Schengen e di Dublino, tuttavia, negli ultimi anni si è progressivamente indebolito. Le strategie appena citate per sottrarsi alla responsabilità di ricevere migranti nel territorio dell'Unione Europea sono diventate impraticabili in ragione di una successione di vari eventi e fattori: la caduta dei "regimi-sentinella" di Tunisia e Libia nel 2011, la messa al bando degli accordi di respingimento da parte della Corte Europea dei Diritti Umani (ECHR) nel 2012<sup>23</sup> e il fatto che il contesto politico del Paese di origine della maggioranza dei migranti arrivati negli ultimi anni li renda potenziali rifugiati nell'Unione Europea. Come risultato, agli stati costieri sono rimaste come ultima possibilità le strategie di non-assistenza, e si sono così create le condizioni in cui casi come quello della "left-to-die boat" sono potuti accadere. Questo tuttavia non ha messo un freno agli arrivi, ma solo reso sempre più manifesta la riluttanza – e l'incapacità – da parte degli Stati europei a offrire qualsiasi forma di assistenza ai migranti, anche a terra. Le incrinature nella logica di Dublino e nella sua diseguale distribuzione di migranti fra i Paesi europei sono diventate sempre più evidenti in particolare con la decisione del 2011 dell'ECHR di fermare i trasferimenti forzati di Dublino verso la Grecia, a causa delle pessime condizioni di accoglienza che lì si riscontravano<sup>24</sup>. Tali crepe sono state ulteriormente allargate dal record di arrivi sulle coste europee a partire dal 2013 e dagli effetti della crisi economica globale che, come osserva Kasperek,<sup>25</sup> "ha colpito maggiormente le economie degli stati del sud e impedito ai loro mercati del lavoro regionali e nazionali di assorbire i migranti illegalizzati". Come risultato, negli Stati costieri europei è rimasto un alto numero di migranti inservibili per il mercato del lavoro,<sup>26</sup> migranti i cui movimenti turbolenti attraverso il continente stanno spingendo l'intero regime europeo dei confini verso un punto di rottura. Le contraddizioni evidenziate da questa situazione sarebbero esplose in tutta la loro intensità con i due tragici naufragi dell'ottobre 2013, in seguito ai quali l'Italia ha

<sup>20</sup> L. GABRIELLI, *Flux et contre-flux entre l'Espagne et le Sénégal. L'externalisation du contrôle des dynamiques migratoires vers l'Afrique de l'Ouest*, in "Asylon(s)", n. 3, 2008, URL: <http://www.reseau-terra.eu/article716.html>.

<sup>21</sup> J.-P. CASSARINO, *Tunisia's New Drivers in Migration Governance*, Comunicazione all'International Studies Association Conference, San Francisco, 3-6 aprile 2013.

<sup>22</sup> P. CUTTITTA, *From the Cap Anamur to Mare Nostrum: Humanitarianism and Migration Controls at the EU's Maritime Borders*, in C. MATERA e A. TAYLOR (a cura di), *The Common European Asylum System and Human Rights: Enhancing Protection in Times of Emergencies*, Centre for the Law of EU External Relations, Asser Institute, L'Aia 2014.

<sup>23</sup> P. CUTTITTA, *From the Cap Anamur...*, cit.

<sup>24</sup> B. KASPAREK, *Complementing Schengen...*, cit., p. 72.

<sup>25</sup> Ivi, p. 73.

<sup>26</sup> M. FEHER, *Disposing of the Discredited: A European project*, intervento alla conferenza "Neoliberalism and Biopolitics", Berkeley, febbraio 2015.

lanciato l'operazione Mare Nostrum, di dimensioni senza precedenti. A tale operazione in mare, però, è corrisposto il ritiro dell'assistenza su terra ferma che ha scoperchiato il vaso di Pandora della gestione delle migrazioni all'interno dell'Unione Europea.

### 3. I naufragi gemelli dell'ottobre 2013: fra tragica ripetizione e profonda trasformazione



Figura 5: video subacqueo del relitto del naufragio del 3 ottobre 2013, vicino a Lampedusa, in cui morirono almeno 366 persone. (URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LWIC7rXj-a8>)

Il 3 ottobre 2013, una barca che trasportava più di cinquecento migranti affondò a meno di un chilometro dalla costa di Lampedusa, provocando la morte di almeno 366 persone e forte indignazione nell'opinione pubblica<sup>27</sup>. Non solo questa barca era riuscita a superare inosservata i diversi livelli di sorveglianza attorno a Lampedusa, ma i sopravvissuti all'incidente hanno anche dichiarato che, poche ore prima che l'imbarcazione si capovolgesse, due o tre pescherecci avevano ignorato le loro richieste di aiuto (fatto che, al momento, non è stato ancora confermato né smentito). L'undici ottobre – quando affondò un'altra imbarcazione con quattrocento migranti che stava imbarcando acqua dopo essere stata colpita con dei colpi di arma da fuoco da una nave libica – i conflitti di responsabilità fra le Guardie Costiere italiana e maltese citati sopra ritardarono l'arrivo dei soccorsi di oltre cinque ore. Come emerso dall'indagine condotta da WatchTheMed e dal giornalista Fabrizio Gatti, le navi di soccorso arrivarono un'ora dopo che l'imbarcazione era già affondata e che più di duecento persone erano morte.<sup>28</sup> In entrambe queste tragedie, dunque, il verificarsi di pratiche di non-assistenza sembravano inizialmente indizi di una tragica ripetizione del caso della “left-to-die boat”, con un prezzo in termini di vite umane ancora più esorbitante.<sup>29</sup> Con

<sup>27</sup> Si veda <http://watchthemed.net/reports/view/31>.

<sup>28</sup> Si veda <http://watchthemed.net/index.php/reports/view/33>.

<sup>29</sup> Questa era anche l'impressione della Senatrice Tineke Strik, che ha condotto importanti indagini sul caso “left-to-die boat” per conto dell'Assemblea Parlamentare del Consiglio d'Europa. Dopo i due naufragi di ottobre 2013, la senatrice ha denunciato come non solo giustizia non sia stata compiuta per i sopravvissuti del caso della “left-to-die boat”, ma che da quel caso non è stata neanche tratta nessuna lezione. Si veda: Assemblea Parlamentare del Consiglio d'Europa (PACE) *The “left-to-die boat”: actions and reactions*, Strasburgo

il senno di poi, tuttavia, possiamo vedere come quei naufragi fossero in realtà spie di cambiamenti molto più profondi.

In primo luogo, quegli eventi sono stati spia dei cambiamenti in corso nella regione MENA, per quanto riguarda sia l'intensità delle traversate, sia la loro composizione. A partire dall'estate 2013, infatti, la violenza crescente in Libia ha spinto un numero record di persone a tentare la traversata del Mediterraneo centrale. Questa tendenza è stata esacerbata da quella che sarebbe poi diventata la più grave crisi di rifugiati sin dalla Seconda Guerra Mondiale: l'esodo siriano. Mentre, fino all'estate del 2013, i Siriani hanno cercato rifugio perlopiù nei Paesi confinanti,<sup>30</sup> il numero sempre maggiore di rifugiati ha superato sia la capacità di accoglienza di questi ultimi (che hanno progressivamente reintrodotta l'obbligo di visto<sup>31</sup>), che quella di assistenza delle organizzazioni umanitarie. La tacita accettazione da parte dell'Unione europea della creazione di campi umanitari lontano dal proprio territorio come prima "soluzione" per gestire l'esodo siriano ha cominciato così a collassare e sempre più siriani hanno tentato di raggiungere l'Europa attraversando il Mediterraneo. La maggior parte dei migranti coinvolti nel naufragio dell'undici ottobre era siriana e i rifugiati siriani sono quelli arrivati in Italia in numero più consistente nel 2013 e 2014, ovvero prima che, come vedremo, nel 2015 quel numero scendesse con l'apertura della cosiddetta "rotta balcanica".<sup>32</sup>

In secondo luogo, la traversata di massa di cui siamo stati testimoni a partire dall'estate del 2013 è scaturita in parte da – e ha contribuito a – un cambiamento nelle pratiche dei passatori. Quest'ultimi, grazie a relazioni stabili con il regime di Gheddafi, avevano gestito in Libia un solido giro d'affari fin dall'inizio degli anni Duemila.<sup>33</sup> La caduta del regime libico e la conseguente frammentazione politica del Paese ha portato a cambiamenti nelle pratiche del passaggio che hanno reso più pericolose le condizioni delle traversate. Il crescente livello di violenza che ha colpito la società libica ha colpito anche i migranti, soggetti a varie forme di violenza in diversi momenti del processo di passaggio.<sup>34</sup> La frammentazione politica in Libia ha portato a relazioni più instabili fra i passatori e le fazioni che controllano particolari aree – come gli spari all'imbarcazione dell'incidente dell'undici ottobre dimostrano –, ma ha anche permesso l'entrata nel mercato del traffico dei migranti a nuovi attori che hanno offerto prezzi minori senza però spesso possedere le competenze per organizzare traversate sicure. Tutto ciò ha a sua volta significato che, per garantire un margine di guadagno, i

---

2014, Consiglio d'Europa, <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=20940&lang=en> (consultato in maggio 2015).

<sup>30</sup> Si veda: Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR), *From slow boil to breaking point: A realtime evaluation of UNHCR's response to the Syrian refugee emergency*. Ginevra, UNHCR, luglio 2013, <https://data.unhcr.org/syrianrefugees/download.php?id=2558> (consultato il 18 gennaio 2016). Per un utile sguardo sull'esodo siriano si veda: J. Crisp, *Syria's refugees: a global responsibility*, "Opendemocracy", 30 giugno 2015, URL: <http://www.rsc.ox.ac.uk/news/syria2015s-refugees-a-global-responsibility> (consultato il 18 gennaio 2016).

<sup>31</sup> I. AWAD, *Population Movements in the Aftermath of the Arab Awakening: The Syrian Refugee Crisis between Regional Factors and State Interest*, in O. GRECH e M. WOHLFELD (a cura di), *Migration in the Mediterranean: Human Rights, Security and Development Perspectives*, MEDAC, Malta 2014.

<sup>32</sup> I Siriani sono stati la nazionalità più numerosa fra gli sbarcati in Italia, nel 2013 (11.000 di 42.000; P. FARGUES e A. DI BARTOLOMEO, *op. cit.*), e hanno continuato a essere la nazionalità più rappresentata anche nel 2014 (42.000 di 170.000; dati UNHCR), prima che il loro numero diminuisse nel 2015 (7000 di 140.000 alla fine di ottobre 2015; dati UNHCR).

<sup>33</sup> P. MONZINI, N. A. AZIZ e F. PASTORE, *The Changing Dynamics of Cross-border Human Smuggling and Trafficking in the Mediterranean*, Istituto Affari Internazionali (IAI), Roma 2015, p. 1: p. 42.

<sup>34</sup> AMNESTY INTERNATIONAL, *Libya is full of Cruelty: Stories of Abduction, Sexual Violence and Abuse from Migrants and Refugees*, AI, Londra, maggio 2015.

passatori hanno dovuto affidarsi a strumenti di navigazione inadeguati o far salire più migranti sulle loro inaffidabili imbarcazioni.

Infine, dopo i naufragi di ottobre, i politici non hanno esitato a insistere con le stesse politiche fallimentari: ulteriori finanziamenti all'agenzia europea per le frontiere, Frontex, e un maggiore controllo attraverso il lancio di Eurosur, il sistema europeo di sorveglianza delle frontiere.<sup>35</sup> Anche i provvedimenti legislativi emessi davano un'impressione di ripetizione. Tuttavia, di fronte all'impossibilità di ignorare le proteste della società civile causate da quei naufragi, nello spazio di due settimane l'Italia ha autonomamente lanciato quella che è tuttora la più grande operazione "umanitaria e di sicurezza" nel Mediterraneo: Mare Nostrum.<sup>36</sup> Dando priorità all'obiettivo di salvare vite in mare, Mare Nostrum (MN) ha rappresentato una vera rottura con le pratiche marittime di non-assistenza descritte finora. Tuttavia, come vedremo, l'estensione dell'assistenza in mare operata da MN era strettamente legata a una mutazione nella logica di assistenza sulla terra ferma.

---

<sup>35</sup> C. HELLER e C. JONES, *Eurosur: saving lives or reinforcing deadly borders?*, in "Statewatch Journal", 23(, 3-4/2014), URL: <http://database.statewatch.org/article.asp?aid=33156> (consultato il 15 maggio 2015).

<sup>36</sup> Si veda: [http://www.ansamed.info/ansamed/en/news/sections/generalnews/2013/10/15/Immigration-Italy-launches-Mare-Nostrum-400-saved\\_9466386.html](http://www.ansamed.info/ansamed/en/news/sections/generalnews/2013/10/15/Immigration-Italy-launches-Mare-Nostrum-400-saved_9466386.html). Per il nostro resoconto dell'operazione Mare Nostrum ci basiamo sui seguenti riferimenti: AMNESTY INTERNATIONAL, *Lives Adrift: Refugees and Migrants in Peril in the Central Mediterranean*, AI, Londra, settembre 2014; AFRICA EUROPE INTERACT, 2014, *Mare Nostrum: Resistance from below forces Europe to save people*, <http://afrique-europe-interact.net/1205-1-Mare-Nostrum.html>; S. CARRERA e L. DEN HERTOOG, *Whose Mare? Rule of law challenges in the field of European border surveillance in the Mediterranean*, Centre for European Policy Studies (CEPS), in "Liberty and Security in Europe", 79/2015, p. 1; P. CUTTITTA, *From the Cap Anamur...*, cit.; M. TAZZIOLI, *Spaces of governmentality, autonomous migration and the arab uprisings*, Rowman & Littlefield International, Londra 2014; M. TAZZIOLI, *The Desultory Politics Of Mobility And The Humanitarian-Military Border In The Mediterranean. Mare Nostrum Beyond The Sea*, in "REMHU: Rivista Interdisciplinaria Da Mobilitate Humana", 23(44/2015), p. 61.



#### 4. Mare Nostrum: dal confondersi delle logiche securitarie e umanitarie in mare al ritiro dell'assistenza a terra



Figura 6: l'Ammiraglio Guido Rando della Marina Italiana mentre mostra l'estensione dell'area operative di Mare Nostrum (i rettangoli rossi) a bordo della nave San Marco alla fine di ottobre 2013. Fonte: [http://palermo.repubblica.it/cronaca/2013/10/21/foto/mare\\_nostrum\\_sulla\\_nave\\_san\\_marco-69062036/1/#13](http://palermo.repubblica.it/cronaca/2013/10/21/foto/mare_nostrum_sulla_nave_san_marco-69062036/1/#13)

Una nave anfibia di 135 metri di lunghezza, due fregate, due corvette, quattro elicotteri, tre aeroplani e tre veicoli aerei senza pilota che hanno sorvegliato le acque a poche miglia della costa libica per più di un anno al costo mensile di circa 9,5 milioni di euro: tali dati danno un'idea delle notevoli dimensioni dell'operazione MN.<sup>37</sup> Come osserva giustamente Paolo Cuttitta, il coinvolgimento della Marina italiana nella gestione della migrazione non era del tutto nuovo, e già da diversi anni il controllo dei confini veniva presentato col linguaggio tipico dell'intervento umanitario.<sup>38</sup> Tuttavia, la scala di MN non aveva precedenti; così come non lo aveva l'iscrizione del "dovere" umanitario di salvare vite nel cuore della missione di MN, a cui era abbinato l'obiettivo di arrestare e assicurare alla giustizia coloro ritenuti responsabili di mettere in pericolo quelle vite, cioè i passatori. MN ha rappresentato insomma un evidente passaggio dalla riluttanza nell'offrire soccorso e dalla criminalizzazione di coloro che si spendevano per tale fine, quali i pescherecci e le navi cargo, all'impegno attivo nel soccorso e nella criminalizzazione dei passatori.<sup>39</sup>

Questa trasformazione della missione ha condotto a numerose rotture nel modo in cui sono stati praticati finora il soccorso e il controllo delle frontiere in mare. Con Mare Nostrum, la "marea" delle attività di soccorso ha raggiunto una dilatazione spaziale delle operazioni senza precedenti: laddove le operazioni SAR all'interno della zona che sarebbe di

<sup>37</sup> Per la lista delle unità della Marina Italiana impiegate in MN, si veda <http://www.marina.difesa.it/EN/operations/Pagine/MareNostrum.aspx>

<sup>38</sup> P. CUTTITTA, *From the Cap Anamur...*, cit.

<sup>39</sup> Secondo i dati della Guardia Costiera italiana, 83.000 degli oltre 170.000 migranti che hanno raggiunto l'Italia via mare nel 2014 sono stati soccorsi dai mezzi di MN.

competenza libica erano un evento raro e la maggior parte delle imbarcazioni di migranti raggiungevano le coste italiane e maltesi autonomamente (o erano tutt'al più solamente "scortate" lungo le ultime miglia nautiche),<sup>40</sup> con MN le navi militari si posizionavano permanentemente in prossimità della costa libica, dove intercettavano e soccorrevano qualunque imbarcazione di migranti incontrassero. In pratica, dunque, potremmo dire che con MN le linee giuridiche delle zone SAR che sarebbero servite a distribuire la responsabilità di coordinamento e implementazione del soccorso svanirono, e lo Stato italiano estese le proprie rivendicazioni di diritti e doveri in mare ben oltre il suo perimetro normalmente accettato (anche nelle acque territoriali libiche), conferendo effettivamente pieno significato alla sfumatura imperiale del nome latino dell'operazione, usato prima dall'Impero romano e poi dal regime fascista. Inoltre, mentre lo sbarco ha costituito a lungo un problema spinoso, con MN i migranti soccorsi nel Mediterraneo centrale venivano automaticamente portati in Italia.

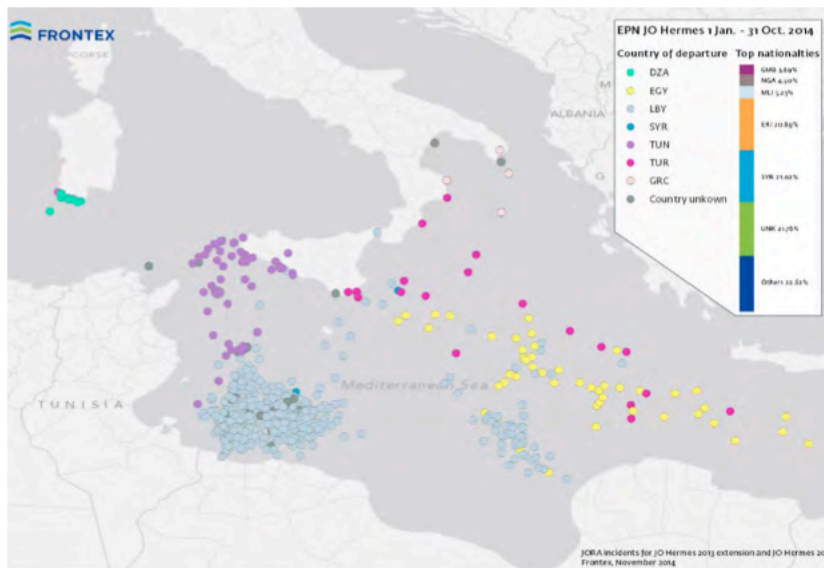


Figura 7: mappa di Frontex che indica le imbarcazioni individuate dalle pattuglie dell'operazione Mare Nostrum e l'operazione Hermes (1 gennaio-31 ottobre 2014). I diversi colori dei pallini indicano l'ultimo Paese di partenza. Fonte: "FINAL REPORT ON JOINT OPERATION 'MOS MAIORUM'", sottoposto dall'Italia al Consiglio d'Europa il 22 gennaio 2015.

Come opportunamente sottolineato da Martina Tazzioli,<sup>41</sup> MN ha fatto in modo di concentrare l'attenzione pubblica sulla buona "scena di soccorso", riconfigurando il ruolo dello Stato e dei militari come salvatori pietosi. Allo stesso tempo, però, tale "scena" ha oscurato altri aspetti cruciali di questa operazione. Innanzitutto, si è messo in secondo piano

<sup>40</sup> È stato così in particolare fino a settembre 2011, quando l'isola di Lampedusa è stata dichiarata "porto non sicuro" (si veda: <https://www.iom.int/statements/lampedusa-declared-non-safe-port-rescuing-sea-risk-concern-migrants-detention-ships>). Dopo questa decisione, le operazioni di soccorso in alto mare a sud di Lampedusa sono diventate sempre più comuni, ma è diventata la regola solo con Mare Nostrum. Ciò è stato confermato dalla Guardia Costiera italiana e dalla polizia di frontiera durante molte interviste condotte fra il 2011 e il 2015.

<sup>41</sup> M. TAZZIOLI, *Spaces of governmentality...*, cit.; ID., *The Desultory Politics of Mobility...*, cit.

il fatto che, pur avendo soccorso un numero record di persone, MN non ha certo reso la traversata meno pericolosa come dimostra il numero record di morti e l'aumento del tasso di mortalità verificatosi durante l'operazione<sup>42</sup>. Le pattuglie di MN dispiegate vicino alla costa libica hanno operato come “un ponte a metà strada per l'Europa”,<sup>43</sup> che ha di fatto costretto i migranti ad affidarsi ancora ai servizi dei passatori per il primo tratto del loro viaggio. Da parte loro, i passatori hanno fornito questo servizio con mezzi ancora più precari e inaffidabili, facendo affidamento sulle pattuglie di MN per soccorrere rapidamente i migranti<sup>44</sup>. Durante questa sezione iniziale della traversata, i migranti venivano inoltre talvolta intercettati anche dalla debole Guardia Costiera libica, che, secondo alcune testimonianze, ha condotto operazioni di “respingimento preventivo”.<sup>45</sup> Che una operazione di tali dimensioni e rivolta specificamente al soccorso in mare non potesse mettere fine alle morti in mare conferma solamente che nessuna operazione di soccorso può opporsi alla violenza politica del regime dei confini dell'Unione Europea, un regime che prima obbliga i migranti a far ricorso a mezzi precari per la traversata e poi li salva. In questo senso, lo stesso termine di “soccorso” dovrebbe essere forse sostituito con una lunga e descrittiva perifrasi: “pratica di prevenzione della morte di passeggeri le cui vite sono state messe in pericolo dalle politiche migratorie dell'Unione Europea e dalla sua produzione d'illegalità”.<sup>46</sup>

Il nostro obiettivo, tuttavia, non è quello di smascherare o verificare il discorso umanitario di cui MN si è servito. Al di là della veridicità o meno di tali argomenti, il nostro interesse sta nel considerare le pratiche che il ricorso ad una dimensione umanitaria riesce a mettere in moto. Siamo interessati a MN in quanto “tecnologia morale”, secondo le parole di Didier Fassin,<sup>47</sup> cioè a quell'insieme di “organizzazioni spaziali e strumenti fisici, parametri tecnici, procedure e sistemi di controllo” che, come osserva Eyal Weizman, nonostante siano impiegati in nome del rimedio alle sofferenze umane, “sono diventati gli strumenti per esercitare la violenza contemporanea e per governare i profughi, i nemici e gli indesiderati”.<sup>48</sup> Attraverso questa lente, possiamo vedere con maggiore chiarezza cosa ha veramente prodotto MN al di là della sua missione dichiarata di “salvataggio di vite”. Nel quadro di

<sup>42</sup> Il tasso di mortalità è salito da 15/1000 nel 2013 (P. FARGUES e S. BONFANTI, *When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it*, EUI, Migration Policy Centre, Bruxelles 2014; P. FARGUES e A. DI BARTOLOMEO, *op. cit.*) a 17.55/1000 nel 2014 (nostro calcolo; si veda l'allegato statistico della versione inglese dell'articolo: <http://nearfuturesonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis-part-2/>).

<sup>43</sup> <http://afrique-europe-interact.net/1205-1-Mare-Nostrum>

<sup>44</sup> Per esempio, Fargues e i suoi colleghi sostengono che “i passatori sembrano aver adottato una nuova strategia per incontrare volontariamente, invece di aggirare, i controlli, ma anche usando imbarcazioni anche più inaffidabili, caricandole ancora di più e fornendo meno cibo e carburante” (P. FARGUES e A. DI BARTOLOMEO, *op. cit.*, p. 5). Si veda anche: N. Porsia, *The Exploitation of Migration Routes to Europe: Human Trafficking Through Areas of Libya Affected by Fundamentalism*, in *Libya's Fight For Survival*, European Foundation for Democracy, Bruxelles 2015, p. 73. In questo, MN probabilmente ha esasperato la tendenza, già in atto a seguito della frammentazione del panorama politico in Libia, al moltiplicarsi di versioni a basso costo e a bassa sicurezza del mercato della traversata. Le interviste che la giornalista Nancy Porsia ha condotto dimostrano ulteriormente che “i passatori hanno anche cominciato a recuperare le imbarcazioni abbandonate dalla Marina italiana dopo le operazioni di soccorso e a riusarle per almeno altri sei viaggi”, cosa che evidentemente ha inciso sull'affidabilità di quei mezzi (IVI, p. 77).

<sup>45</sup> Cuttitta, *From the Cap Anamur...*, cit.

<sup>46</sup> Ringraziamo i partecipanti alla nostra presentazione del 20 ottobre 2015 alla Maison Surger (FMSH) di Parigi per averci spinto a riflettere sull'uso del termine “soccorso”.

<sup>47</sup> D. Fassin, *Humanitarian Reason: A Moral History of the Present*, University of California Press, Berkeley 2012.

<sup>48</sup> E. Weizman, *The Least of All Possible Evils: Humanitarian Violence from Arendt to Gaza*, Verso, Londra 2012: p. 4 (edizione italiana: *Il minore dei mali possibili*, trad. it. di Nicola Perugini, Nottetempo, Roma 2013).



MN, salvare vite e pattugliare le frontiere sono diventate la stessa cosa. Non solo le operazioni di soccorso hanno portato all'arresto di 330 presunti passatori,<sup>49</sup> ma quelle operazioni hanno anche permesso di attivare procedure d'identificazione già a bordo delle navi militari – divenute in un certo senso centri di detenzione galleggianti – estendendo in alto mare il regime biopolitico d'identificazione abitualmente applicato sulla terra ferma.<sup>50</sup> Tutto ciò, a sua volta, ha permesso repentine procedure di rimpatrio per le persone provenienti da Paesi con i quali l'Italia aveva accordi di riammissione, in particolare i Tunisini e gli Egiziani.<sup>51</sup> MN incarnava dunque quello che William Walters ha definito il “confine umanitario”, nel quale il limite fra sicurezza e logiche umanitarie è sempre più confuso.<sup>52</sup>



Figura 8: registrazione delle impronte digitali di un migrante a bordo della nave San Marco, Novembre 2013. Fonte: <http://www.poliziadistato.it/articolo/31023/>

Infine, per tutti quei migranti che non erano respinti e che, dopo lo sbarco, rimanevano bloccati per mesi in diversi tipi di campi in attesa della valutazione della loro domanda di asilo, o lasciati senza nessun'altra scelta che continuare il loro viaggio, la buona scena del soccorso si concludeva al porto. Il rovescio della medaglia dell'estensione da parte dell'Italia dei propri “privilegi” sovrani in mare era di fatto il ritiro dai propri “doveri” sovrani sulla terra ferma, in particolare la riluttanza a registrare le impronte digitali dei migranti soccorsi al loro sbarco, permettendo così loro ulteriori movimenti attraverso lo spazio europeo.<sup>53</sup> Come

<sup>49</sup> <http://www.marina.difesa.it/EN/operations/Pagine/MareNostrum.aspx>.

<sup>50</sup> Si veda: <http://dirittiefrontiere.blogspot.fr/2014/03/le-immagini-confermano-come-le-navi.html>.

<sup>51</sup> Si veda M. TAZZIOLI, *Spaces of governmentality...*, cit.; ID., *The Desultory Politics of Mobility...*, cit.; P. CUTTITTA, *From the Cap Anamur...*, cit. Si veda anche: <http://dirittiefrontiere.blogspot.it/2014/08/riprendono-le-prassi-illegali-di.html>

<sup>52</sup> W. WALTERS, *Foucault and frontiers: notes on the birth of the humanitarian border*, in U. BRÖCKLING, S. KRASMANN e T. LEMKE (a cura di), *Governmentality: Current Issues and Future Challenges*, Routledge, New York 2011: p. 138

<sup>53</sup> Si veda per esempio: <http://www.foxnews.com/world/2014/07/04/ap-analysis-italy-fails-to-fingerprint-thousands-migrants-despite-eu-law/>, <http://www.nytimes.com/2013/11/30/world/middleeast/out-of-syria->



risultato, degli oltre 170.000 migranti giunti in Italia, solo 64.625 hanno presentato una domanda di asilo nel Paese (dati EUROSTAT). Tuttavia, più che una decisione deliberata e una congrua pratica di governo, la rinuncia alla registrazione delle impronte digitali e la conseguente possibilità di continuare il proprio viaggio dovrebbe essere compresa come qualcosa che deriva, da una parte, dal rifiuto deciso da parte dei migranti di entrare nel sistema di Dublino – così da essere in grado di scegliere la loro destinazione finale – e, dall'altra parte, dalla tacita acquiescenza delle autorità italiane. Lo slogan “No alle impronte digitali!” che risuonava nelle strade di Lampedusa durante il mese di luglio 2013 – quando più di duecento Eritrei hanno inscenato una protesta contro le procedure di identificazione – è il riflesso, quasi un eco lontano, di quanto dichiarato da un ufficiale della Marina italiana: “È impossibile costringerli quando rifiutano tutti... e, oltretutto, alla fine è una buona soluzione per entrambi, visto che così loro possono continuare il viaggio e l'Italia non ha più il dovere di ospitarli”.<sup>54</sup> Le autorità italiane hanno dunque usato i desideri dei migranti e la loro lotta per spostarsi verso altri Paesi europei – che, mentre scriviamo, a Lampedusa e altrove continua – per disfarsi di molte persone che avrebbero avuto diritto a protezione internazionale, di fatto dissolvendo quel legame fra terra e mare che il sistema di Dublino aveva creato.<sup>55</sup> In altre parole, l’“alta marea” dell’assistenza in mare con MN cresceva sulla base della “bassa marea” dell’assistenza a terra.

Questa pratica non rimase senza conseguenze, causando diversi malumori nell’Unione europea. Com’era già successo in seguito all’arrivo di Tunisini nel 2011, i controlli dei confini sono stati riattivati all’interno dell’area Schengen nei maggiori punti di transito dall’Italia verso altri Paesi europei. In luoghi quali Ventimiglia,<sup>56</sup> Chiasso<sup>57</sup> e il passo del Brennero,<sup>58</sup> rinnovati controlli di frontiera, che bloccavano soprattutto i passeggeri “neri”, hanno suscitato un’ondata di proteste da parte di migranti e attivisti. Mentre gli Stati nordeuropei deploravano informalmente l’attitudine lassista dell’Italia, dicendo che le autorità italiane contravvenivano agli accordi europei scaricando indebitamente tutto il peso del loro sistema di asilo sui loro partner europei,<sup>59</sup> il governo italiano rispondeva piccato che l’immigrazione era un “problema europeo” e che Roma non poteva sobbarcarsi da sola il “fardello” di tutti i migranti che raggiungevano le coste italiane. La posta in gioco era essenzialmente il tentativo da parte delle istituzioni europee e degli Stati del nord di invertire la marea sulla terra e in mare, interrompendo cioè l’assistenza in mare e obbligando l’Italia a ripristinare un ordinato controllo sulla terra ferma. I politici europei, quali il ministro britannico degli affari esteri, Joyce Anelay, hanno fatto eco ai partiti xenofobi italiani denunciando MN come un fattore

[into-a-european-maze.html?pagewanted=all](http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refdaily?pass=52fc6fbd5&id=54c9d7d25) e <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refdaily?pass=52fc6fbd5&id=54c9d7d25>.

<sup>54</sup> Citato in M. TAZZIOLI, *The Desultory Politics of Mobility...*, cit., p. 77.

<sup>55</sup> Non si trattava di qualcosa del tutto nuovo, ma piuttosto di una strategia consolidata per la gestione degli arrivi dei migranti dopo la Primavera araba: già nel febbraio 2013 il ministro italiano degli interni ha interrotto i programmi di assistenza umanitaria per i migranti arrivati dal Nord Africa dal 2011 e ha dato loro 500€ sapendo bene che molti di loro, lasciati senza assistenza e con i soldi per comprare un biglietto di viaggio, sarebbero andati in qualche altro Paese europeo. Si veda: <http://www.meltingpot.org/Emergenza-Nordafrika-Chiusura-il-28-febbraio-500-euro-per.html#.VmOCCMp77KB>

<sup>56</sup> Si veda: <http://noborders20miglia.noblogs.org/post/2015/09/22/we-are-not-going-back-il-comunicato-dei-migranti-migrants-statement-ita-fr-eng-ar/#more-292>.

<sup>57</sup> Si veda: <http://www.meltingpot.org/The-NoBordersTrain-gets-to-Switzerland-European-asylum-not.html#.VmRi7Mp77KA>.

<sup>58</sup> Si veda: <https://euobserver.com/beyond-brussels/128919>.

<sup>59</sup> Si veda: <http://www.thedailybeast.com/articles/2014/08/26/italy-s-latest-export-is-refugees-and-the-rest-of-europe-is-not-happy.html>.

d'attrazione che spingeva le persone ad attraversare il Mediterraneo, giustificando così il rifiuto da parte del suo governo di finanziare il proseguimento dell'operazione.<sup>60</sup> La commissione europea si è impegnata a promuovere un impegno europeo più limitato nel Mediterraneo centrale con una nuova operazione Frontex che sarebbe stata chiamata "Triton". Contemporaneamente, a terra l'Italia ha subito altre pressioni per incrementare i suoi sforzi di raccolta delle impronte digitali e di valutazione delle domande di asilo.<sup>61</sup> Durante il suo semestre di presidenza europea, l'Italia si è mostrata diligente, assumendo a metà ottobre la guida di un'operazione di controllo su scala europea chiamata "Mos Maiorum".<sup>62</sup> A fine ottobre, pochi giorni prima dell'inizio dell'operazione Triton e la simultanea soppressione di Mare Nostrum, è stata inoltre fatta trapelare una circolare del ministero degli interni italiano che richiedeva alle forze di polizia locali di usare una "rinnovata attenzione" nelle procedure di identificazione, anche se tali procedure avessero richiesto l'uso della forza.<sup>63</sup> Infine, l'Italia ha assunto un ruolo guida nel tentativo di ristabilire il controllo sulla migrazione prima dell'attraversamento del mare, in particolare con il "Processo di Khartoum", iniziato con un incontro di alto livello fra l'Unione europea e ventotto Stati africani nel novembre del 2014, e dedicato alla gestione dei movimenti dei migranti proveniente dal Corno d'Africa.<sup>64</sup> Questa confusa sequenza di pratiche informali e di negoziazioni europee dimostra ancora una volta il legame inestricabile fra le politiche della migrazione a terra e in mare. L'Italia, con l'operazione MN, ha messo in crisi questo legame, che altri Stati membri e istituzioni europee volevano invece disperatamente ristabilire. Il 2014 ha visto una fase di rapido cambiamento della marea nelle politiche di controllo dei confini e di (non-)assistenza a terra e in mare. Il 2015 si sarebbe dimostrato anche più incerto, portando a correnti contraddittorie e a crescenti turbolenze che per i migranti si sarebbero rivelate ancora più mortali.

### **5. Da gennaio ad aprile 2015: il ritiro dell'assistenza dello Stato in mare e la privatizzazione del soccorso**

La chiusura progressiva di Mare Nostrum, nel novembre del 2014, e l'inizio della molto più limitata operazione Triton diretta da Frontex<sup>65</sup> sono stati eventi unanimemente criticati da molte organizzazioni per i diritti umani, che avevano previsto che tale cambiamento non

---

<sup>60</sup> Si veda: <http://www.theguardian.com/politics/2014/oct/27/uk-mediterranean-migrant-rescue-plan>.

<sup>61</sup> Si veda: [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2014/10/31/triton-la-nouvelle-operation-de-surveillance-des-frontieres-europeennes\\_4515022\\_4355770.html#8ri8uZi1wT7riMP1.99](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2014/10/31/triton-la-nouvelle-operation-de-surveillance-des-frontieres-europeennes_4515022_4355770.html#8ri8uZi1wT7riMP1.99).

<sup>62</sup> <http://www.aljazeera.com/indepth/features/2014/10/eu-launches-operation-track-down-migrants-2014101214057473720.html>

<sup>63</sup> Alla circolare sono seguiti vari e documentati casi di violenza della polizia durante le procedure di registrazione delle impronte digitali. Si veda <http://www.meltingpot.org/Identificazioni-umanitarie-Violenze-sul-corpo-dei-migranti.html>.

<sup>64</sup> Si veda STATEWATCH, "The 'Khartoum Process': beefing up borders in east Africa" 7 ottobre 15: <http://www.statewatch.org/news/2015/oct/khartoum-process.htm> e ARCI, "Diplomatie italienne avec l'Erythrée : sur le dos des migrants ?", *Mediapart*, 12 agosto 2015, <https://blogs.mediapart.fr/migreurop/blog/120815/diplomatie-italienne-avec-lerythree-sur-le-dos-des-migrants>.

<sup>65</sup> Frontex ha condotto operazioni congiunte (nelle quali Stati membri europei pattugliano insieme i confini esterni dell'Unione Europea) per controllare il Mediterraneo centrale fin dal 2005, immediatamente dopo la creazione dell'agenzia. Attraverso le sue pattuglie mobili, Frontex ha effettivamente esteso le pratiche di controllo del confine da parte dell'Unione Europea in alto mare. La prima missione congiunta, *Nautilus*, è stata sostituita da *Hermes* in risposta alle molte migliaia di Tunisini che hanno attraversato il mare dopo la caduta del regime di Ben Ali in gennaio 2011. Hermes è stato a sua volta sostituito da Triton, che è iniziato ufficialmente il primo novembre 2014.

avrebbe portato a meno traversate, ma solamente a più morti.<sup>66</sup> L'inviato delle Nazioni Unite per i diritti dei migranti, François Crépeau, ha paragonato l'accusa che MN avesse costituito un fattore di incoraggiamento delle traversate all'uso delle morti in mare come deterrente.<sup>67</sup> A questa critica, il commissario dell'Unione Europea Malmström e alcuni ufficiali di Frontex<sup>68</sup> hanno risposto in più occasioni che Triton non sarebbe stato un sostituto di MN, perché aveva operazioni e obiettivi operativi radicalmente diversi. Triton aveva un budget molto inferiore – inizialmente, 2,9 milioni di euro al mese – e meno pattuglie a disposizione per pattugliare una zona più piccola che si estendeva fino a trenta miglia nautiche da Lampedusa.<sup>69</sup> Inoltre, l'obiettivo di Triton era il controllo dei confini e non il soccorso in mare, e dunque presupponeva una logica spaziale e operativa molto diversa: invece di pattugliare in maniera attiva le acque immediatamente al largo delle coste libiche, così come avevano fatto le pattuglie di MN, le attività SAR ora sarebbero state condotte solamente come effetto collaterale delle operazioni di pattugliamento del confine, e le pattuglie di Frontex avrebbero partecipato ad operazioni SAR solo su richiesta della Guardia Costiera italiana. Se MN metteva in evidenza il fluire della sovranità dello Stato nel mare, Triton faceva emergere la sua ritirata tattica, e il rapido ritiro dell'assistenza in mare. Comparando le zone in cui la maggior parte delle operazioni di soccorso sono state effettuate nel 2014, così come mostrato nella mappa della figura 7, con la zona di pattugliamento di operazione Triton di Frontex della figura 9 ci si può solamente chiedere quale avrebbe potuto essere il destino delle imbarcazioni di migranti che si fossero trovate in difficoltà in quella zona, rischiosamente lasciate senza assistenza.<sup>70</sup>

---

<sup>66</sup> Si veda per esempio: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2014/10/italy-ending-mare-nostrum-search-and-rescue-operation-would-put-lives-risk/> e <http://www.hrw.org/news/2014/10/02/dispatches-honor-lampedusas-dead-sustaining-boat-rescue>.

<sup>67</sup> <http://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=15239&LangID=E>.

<sup>68</sup> Si veda: <http://frontex.europa.eu/news/frontex-launches-call-for-participation-of-the-eu-member-states-in-joint-operation-triton-b9nupQ>.

<sup>69</sup> Si veda: <https://euobserver.com/justice/125945>.

<sup>70</sup> Dobbiamo però osservare che la completa sparizione della Marina Italiana è durata poco. Dopo aver abbandonato Mare Nostrum, ha lanciato un'operazione di scala più piccola, a partire dal 12 marzo 2015, chiamata *Mare Sicuro*. Anche se sembra che la sua zona operativa includa l'area vicina alla costa libica, l'obiettivo di Mare Sicuro non è esplicitamente quello del soccorso (si veda <http://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/operazioni-in-corso/Pagine/MareSicuro.aspx>). La Marina italiana è rimasta un attore prominente delle operazioni di soccorso in mare nel corso del 2015, soccorrendo quasi 10.000 persone fino al 20 maggio e 27.000 prima del 26 ottobre (si veda l'allegato statistico della versione inglese dell'articolo: <http://nearfutureonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis-part-2/>).

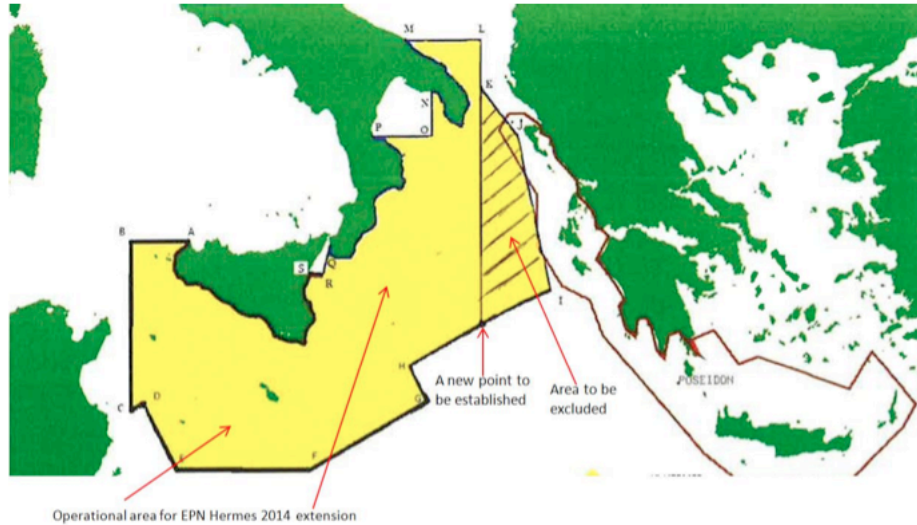


Figura 9: l'area operativa dell'operazione Triton di Frontex dal primo novembre 2014. Fonte: Frontex, "Concept of reinforced joint operation tackling the migratory flows towards Italy: JO EPN – Triton", 28 agosto 2014.

Nei primi mesi del 2015, il notevole vuoto nelle capacità di soccorso lasciato dal (mancato) rimpiazzo di MN da parte di Triton è stato parzialmente colmato dal ricorso massiccio a mezzi della marina mercantile per il soccorso in mare.<sup>71</sup> Quest'ultima era già emersa come attore fondamentale durante MN, quando aveva cominciato a essere coinvolta in operazioni di soccorso a un livello senza precedenti,<sup>72</sup> ma, con la fine di MN, assunse un ruolo addirittura superiore: delle 39.250 persone soccorse fino al 20 maggio 2015, 11.954 sono state soccorse da navi cargo. Si tratta del 30% del totale delle persone soccorse, che fa di questa flotta civile il primo attore del soccorso nel Mediterraneo centrale. A lungo contestata e criminalizzata nell'ambito delle politiche di non-assistenza, tale "privatizzazione" del soccorso non è stata solamente incoraggiata, ma attivamente richiesta dalla Guardia Costiera italiana. Quest'ultima, tuttavia, come stabilito dalla legislazione internazionale sulle operazioni di "Search and Rescue" (SAR), manteneva ancora il pieno controllo e il coordinamento delle operazioni di SAR anche nei casi di soccorso da parte di terzi. Come risultato, l'ambito di intervento dello Stato non era diminuito, visto che la Guardia Costiera italiana in realtà aveva esteso le sue "capacità SAR". Di fatto, invece che di "privatizzazione" del soccorso, dovremmo forse parlare in questo caso di temporanea "nazionalizzazione della marina mercantile" per le operazioni di ricerca e soccorso in mare.<sup>73</sup> Questa evoluzione conferma la teoria di Saskia Sassen secondo cui "privatizzazione" non significa un semplice ritiro dello Stato dalle sue varie funzioni di regolamentazione, ma piuttosto il suo

<sup>71</sup> Analizziamo più in dettaglio il ruolo della marina mercantile nel soccorso in mare in L. PEZZANI e C. HELLER, "Sharing the Burden of Rescue": *Illegalised Boat Migration, the Shipping Industry and the Costs of Rescue in the Central Mediterranean*, 2015, <https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2015/10/sharing-burden>.

<sup>72</sup> Secondo i dati presentati dalla Guardia Costiera italiana, le navi commerciali hanno soccorso 42.061 persone nel 2014, il 25% del numero totale, seconde solo alla Marina italiana.

<sup>73</sup> Ringraziamo Eyal Weizman per aver suggerito questa formulazione.



“riposizionamento [...] in un campo più esteso di potere”.<sup>74</sup> Mentre le navi commerciali hanno contribuito a salvare migliaia di persone, il loro coinvolgimento ha anche posto seri problemi in termini di sicurezza. Le navi commerciali non sono infatti progettate per avvicinarsi in sicurezza a imbarcazioni molto più piccole, sovraffollate e instabili. Inoltre, hanno spesso un equipaggio molto limitato e non specificamente qualificato per condurre operazioni estremamente pericolose come soccorrere un'imbarcazione sovraffollata in mare aperto. In queste condizioni, e senza voler sminuire l'importanza degli sforzi della marina mercantile, non è sorprendente che l'imponente coinvolgimento di navi commerciali nelle operazioni di soccorso abbia contribuito ai due naufragi di aprile 2015, i più gravi fra quelli accaduti nella storia recente del Mediterraneo.

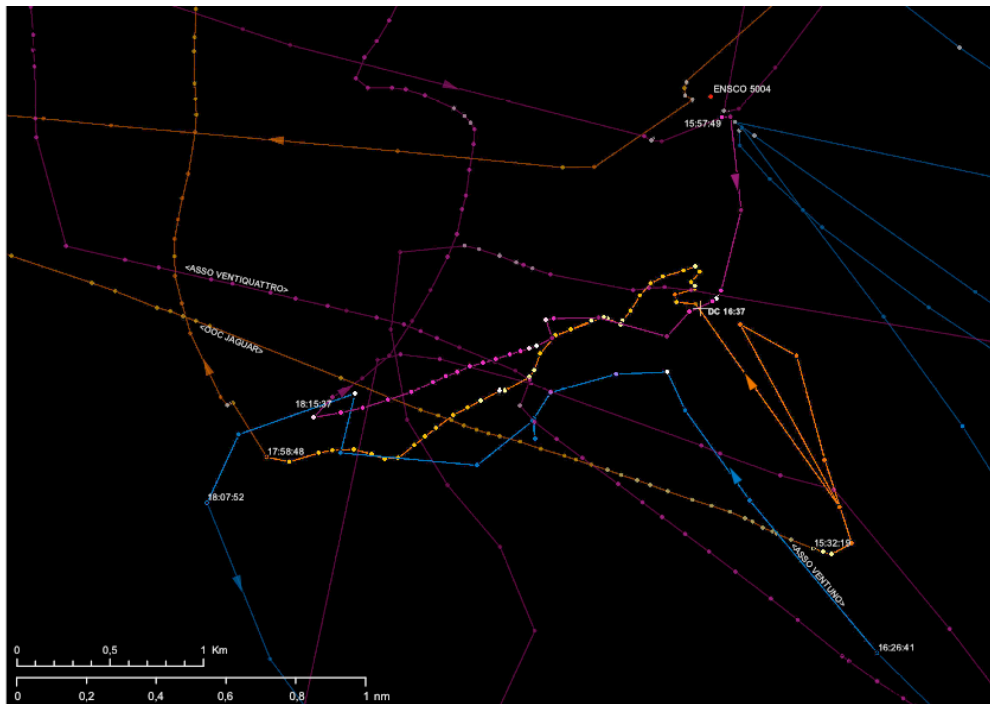


Figura 10: tracce AIS delle navi attorno al luogo del naufragio del 12 aprile 2015 al largo della Libia, in cui sono morte oltre quattrocento persone. Il groviglio convulso delle tracce AIS delle navi qui visualizzate, tipico in questo tipo di operazioni, offre una efficace rappresentazione dei drammatici momenti di ricerca e soccorso e mostra l'interruzione del traffico commerciale. Elaborazione dati AIS: Rossana Padaletti per Forensic Oceanography.

Il 12 aprile 2015, alle ore 16 circa, oltre quattrocento persone sono morte mentre diversi rimorchiatori si stavano dirigendo in loro soccorso. Secondo i sopravvissuti, la barca si è capovolta perché i passeggeri sono stati presi dal panico mentre i rimorchiatori si avvicinavano (l'*Asso 21* e *24*, e l'*OC Jaguar*, verso le ore 16). Appena una settimana dopo, il 18 aprile 2015, oltre ottocento persone morirono in un naufragio accaduto mentre la *King Jacob*, una nave cargo lunga 147 metri, si stava dirigendo in soccorso di un'imbarcazione in difficoltà. Secondo le testimonianze che abbiamo raccolto, il conducente dell'imbarcazione andò a sbattere violentemente contro la nave cargo nel momento in cui questa accese i suoi

<sup>74</sup> S. SASSEN, *A New Cross-Border Field for Public and Private Actors*, in Y. H. FERGUSON e R. J. BARRY JONES (a cura di), *Political Space: Frontiers of Change and Governance in a Globalizing World*, State University of New York Press, Albany (NY) 2002, p. 173: p. 173-4.

fari.<sup>75</sup> Anche se le nostre indagini su questi casi sono ancora aperte, è già chiaro che, nonostante le loro intenzioni, quelle navi commerciali si sono trovate coinvolte non solo nel tentativo di soccorso, ma anche nella sequenza di eventi che hanno portato alla situazione di emergenza e quindi alla morte dei migranti. Presi fra le nuove pratiche dei passatori, che si sono adattati alla presenza di Mare Nostrum, e la riluttanza da parte degli autori istituzionali europei a offrire assistenza in mare, l'eccessivo ricorso a navi commerciali per operazioni di soccorso ha portato a una *trasformazione mortale dell'assistenza*. È come se due diversi “livelli di mare” – il primo veloce e sicuro per passeggeri privilegiati e i beni trasportati dalle navi cargo, e il secondo lento e mortale per gli “indesiderati” della terra<sup>76</sup> – fossero collasati l'uno nell'altro. Come risultato, i movimenti delle navi commerciali mentre portano soccorso, rilevati dai sistemi automatici di localizzazione, sono diventati sempre di più simili a quelli delle barche dei migranti e delle loro tracce a zig zag.

Il riflusso dell'assistenza in mare, risultato dalla sospensione di MN e dalla sua (mancata) sostituzione con Triton, ha rappresentato dunque una politica criminale, posta in atto con piena consapevolezza degli effetti mortali che avrebbe comportato. I dati sugli sbarchi, traversate e morti in mare per i primi quattro mesi del 2015 hanno confermato tragicamente le previsioni delle organizzazioni per i diritti umani: mentre nei primi quattro mesi del 2014 più 26.000 persone hanno compiuto la traversata e cinquanta morti sono stati registrati, nello stesso periodo del 2015 si è visto un numero quasi identico di traversate, ma il numero di morti è salito a 1.687. La probabilità di morte in mare si è quindi moltiplicata di trenta volte, salendo da meno di due morti su mille traversate a sessanta su mille.<sup>77</sup> Contrariamente alle rivendicazioni dei politici dell'Unione Europea che hanno visto in MN un “fattore di attrazione”, sopprimerlo non ha portato alla riduzione degli sbarchi, ma solamente a più morti in mare e a un maggiore tasso di mortalità. Indipendentemente dal fatto che quell’“alta marea” di MN si sia dimostrata insostenibile o meno, quello che è chiaro è che la “bassa marea” di Triton e le sue impressionanti conseguenze mortali non poteva essere mantenuta nell'ambito del regime di “confine umanitario”. Dunque, sotto la pressione delle proteste dei gruppi di attivisti e delle organizzazioni non governative, e con il bisogno urgente di risolvere le proprie contraddizioni interne, il regime dei confini su terra e mare ha preso ancora un'altra direzione.

## **6. Dopo i naufragi di aprile 2015: la separazione delle logiche umanitarie e di sicurezza e la “troikizzazione” della gestione delle migrazioni**

Come successo con i naufragi gemelli dell'ottobre del 2013, quelli dell'aprile del 2015 hanno provocato un'altra ondata di cambiamenti nelle pratiche di soccorso e controllo della frontiera. Un primo notevole cambiamento è stata la forte diminuzione del tasso di ricorso alle navi commerciali per le operazioni di soccorso: il numero di persone soccorse dalle navi commerciali è sceso da 14.796 nei primi sei mesi del 2015 a sole 705 nei sei successivi.<sup>78</sup> È evidente che altri attori sono entrati in scena per riempire il vuoto nelle capacità di soccorso

---

<sup>75</sup> Dobbiamo osservare che, mentre le capacità delle navi commerciali di operare tale difficile soccorso è chiaramente in causa per il suo essere diventato assistenza mortale, la morte al momento del soccorso è avvenuta anche con il coinvolgimento delle navi dello Stato (si veda per esempio la nota n. 6 per il caso della nave irlandese LE Niamh).

<sup>76</sup> M. AGIER, *Managing the Undesirables: Refugee Camps and Humanitarian. Government*, Polity, Cambridge e Oxford 2011.

<sup>77</sup> Si veda l'allegato statistico della versione inglese dell'articolo: <http://nearfutureonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis-part-2/>.

<sup>78</sup> Dati della Guardia Costiera italiana, si veda l'allegato statistico di cui alla nota precedente.

lasciato dopo la fine di MN. Prima di tutto, l'operazione Frontex di Triton è stata notevolmente estesa. Il 13 maggio 2015, la Commissione Europea ha dichiarato che “gli sforzi di ricerca e soccorso verranno riportati ai livelli dell'operazione ‘Mare Nostrum’”. Il 26 maggio, Frontex ha adottato un nuovo piano operativo per l'operazione Triton, con un aumento di finanziamento, pattuglie aggiuntive e un'area operativa ampliata da 30 fino a 138 miglia nautiche a sud di Lampedusa, raggiungendo così quasi l'estensione precedentemente coperta da MN.<sup>79</sup> L'espansione dell'operazione Frontex nel Mediterraneo centrale in seguito ai naufragi di aprile può essere vista come un'implicita ammissione di colpa da parte dell'Unione Europea per la sua scelta mortale di ritirarsi.<sup>80</sup> Tuttavia, Triton non è diventato un Mare Nostrum europeizzato da un giorno all'altro. Triton è rimasta innanzitutto una missione di controllo, e il soccorso rimane l'effetto secondario di tale obiettivo primario. Come conseguenza di ciò, le pattuglie di Frontex hanno continuato a non essere attivamente posizionate vicino alla costa libica. Inoltre, la situazione nel 2015 era evidentemente diversa per il fatto che l'estensione di Triton era accompagnata dal dispiegamento di altre nuove operazioni in mare: l'operazione militare EUNAVFOR MED da una parte, e varie navi di soccorso non governative dall'altra.

EUNAVFOR MED è emerso come la risposta al dilemma che i politici europei hanno dovuto affrontare in seguito ai naufragi di aprile: *come evitare di salvare migranti – cosa che avrebbe permesso loro di arrivare in Europa in grandi numeri in tempi di recessione economica – senza lasciarli morire – cosa non sostenibile di fronte all'opinione pubblica?* Le linee essenziali della risposta a questa domanda apparentemente irrisolvibile sono state offerte il 22 aprile 2015 dal primo ministro italiano Matteo Renzi, in un editoriale sul New York Times. I colpevoli di questa perdita di vite umane nel Mediterraneo senza precedenti, ha scritto Renzi, sono i “trafficienti” (*traffickers*) libici senza pietà – non i passatori (*smugglers*)<sup>81</sup> –, ovvero i “mercanti di schiavi del ventunesimo secolo”. Per fermare i naufragi, dunque, le loro navi dovrebbero essere messe “fuori uso” e coloro che le conducono “arrestati”.<sup>82</sup> Questa linea argomentativa, pur confondendo totalmente cause ed effetti – ignorando cioè il fatto che in primo luogo è proprio il regime migratorio a obbligare i migranti ad affidarsi agli operatori del commercio di passaggio illegalizzato –, ha attratto lo stesso l'immediato consenso dei politici europei.<sup>83</sup> Il giorno stesso della pubblicazione dell'articolo, la Commissione Europea ha preso l'impegno di raggiungere questi obiettivi ed è stato formulato un progetto di operazione militare

---

<sup>79</sup> Per un riassunto di questo processo istituzionale, si veda: AMNESTY INTERNATIONAL, *A Safer Sea: The impact of increased search and rescue operations in the central Mediterranean*, Londra, AI, luglio 2015. Sull'estensione di Frontex si veda: <http://frontex.europa.eu/news/frontex-expands-its-joint-operation-triton-udpbHP>

<sup>80</sup> Questa ammissione emerge implicitamente anche dal comunicato stampa di Frontex del 26 maggio 2015, nel quale Fabrice Leggeri dichiara: “Abbiamo drammaticamente aumentato i livelli di dispiegamento nel Mediterraneo centrale per supportare le autorità italiane nel controllare le sue frontiere in mare e per salvare vite, troppe delle quali quest'anno sono già state tragicamente perse”. <http://frontex.europa.eu/news/frontex-expands-its-joint-operation-triton-udpbHP>

<sup>81</sup> Per la distinzione legale e concettuale fra *smuggling* e *trafficking*, si veda P. MONZINI, N. A. AZIZ e F. PASTORE, op. cit., ove si sottolinea, inoltre, come le pratiche attuali degli “attori che praticano il commercio del passaggio illegalizzato” spesso sono a cavallo fra le pratiche dei passatori e quelle dei trafficanti. Si veda anche: D. GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge 2009.

<sup>82</sup> [http://www.nytimes.com/2015/04/23/opinion/matteo-renzi-helping-the-migrants-is-everyones-duty.html?\\_r=2](http://www.nytimes.com/2015/04/23/opinion/matteo-renzi-helping-the-migrants-is-everyones-duty.html?_r=2).

<sup>83</sup> La retorica contro i passatori è stata una presenza ricorrente nel dibattito attorno all'immigrazione in mare almeno dall'inizio degli anni Duemila (si veda P. CUTITTA, *From the Cap Anamur...*, cit.). Tale retorica era anche, come abbiamo visto prima, al cuore della missione di Mare Nostrum, ma dopo l'aprile del 2015 ha riguadagnato notevole presenza.

europea che prendesse di mira i trafficanti<sup>84</sup>. Nelle settimane successive, il piano è stato ulteriormente definito secondo tre fasi operative, con attività che andavano dalla sorveglianza, intercettazione e distruzione in alto mare delle imbarcazioni usate per il traffico di migranti, all'azione militare vera e propria contro i trafficanti nelle acque territoriali libiche.<sup>85</sup> Dal momento dell'inizio formale di EUNAVFOR MED, il 22 giugno 2015, il comando della missione ha cominciato a coordinare le numerose navi militari messe in campo da diversi Stati in un modo più o meno caotico nei giorni successivi ai naufragi di aprile.<sup>86</sup> Con almeno cinque aerei e quattro navi che operano vicino alle coste libiche, unità messe a disposizione da ventidue Paesi a rotazione, EUNAVFOR MED è riuscito a ricostituire la forza navale che la fine di MN aveva lasciato vacante.<sup>87</sup> Questa volta, tuttavia, piuttosto che una operazione “umanitaria e militare” come lo era MN, è stata messa in campo una “operazione di polizia con mezzi militari”, come l'ha definita il Contrammiraglio Hervé Bléjean, vice comandante dell'operazione nel Mediterraneo; “gli avversari”, sostiene, “non sono combattenti, ma criminali, e l'obiettivo non è eliminarli, ma portarli di fronte alla giustizia”.<sup>88</sup> Salvare le vite dei migranti è lontano dalle priorità operative della missione. Ciò è emerso con chiarezza quando è stato reso noto che la nave britannica HMS Enterprise non ha soccorso un solo migrante in quasi otto settimane di missione vicino alla costa libica.<sup>89</sup> E

<sup>84</sup> La dichiarazione del 23 aprile da parte del Consiglio d'Europa menziona in particolare l'impegno a “intraprendere sforzi sistematici per identificare, catturare e distruggere navi prima che vengano usate dai trafficanti”, per “interrompere le reti di traffico, portare i colpevoli di fronte alla giustizia e confiscare i loro mezzi”, attraverso una rapida azione da parte degli Stati Membri e delle agenzie europee. Per questo fine, Federica Mogherini, incaricata europea degli esteri e coordinatrice delle questioni di sicurezza, è stata “invitata ad avviare immediatamente i preparativi per una possibile operazione di CSDP (Common Security and Defence Policy)”.

<sup>85</sup> I. TRAYNOR, “EU draws up plans for military attacks on Libya targets to stop migrant boats”, *The Guardian*, 10 maggio 2015, disponibile qui: <http://www.theguardian.com/world/2015/may/10/eu-considers-military-attacks-on-targets-in-libya-to-stop-migrant-boats> (consultato in 2015). Si veda qui la dichiarazione di Mogherini al Consiglio di Sicurezza dell'Onu l'11 maggio: [http://eu-un.europa.eu/articles/en/article\\_16189\\_en.htm](http://eu-un.europa.eu/articles/en/article_16189_en.htm). Per la descrizione dell'operazione così come è stata resa effettiva, si veda qui: [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/pdf/factsheet\\_eunavfor\\_med\\_en.pdf](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/pdf/factsheet_eunavfor_med_en.pdf)

<sup>86</sup> Nel suo report di luglio 2015, “A Safer Sea”, Amnesty International riassume questo dispiegamento: “Un certo numero di governi ha deciso di utilizzare unità navali e aeree al di fuori dell'operazione Triton, in operazioni umanitarie nazionali per assistere rifugiati e migranti in pericolo in mare. Il 5 maggio, la nave ammiraglia britannica HMS Bulwark ha raggiunto il Mediterraneo centrale per assistere rifugiati e migranti in mare sotto l'operazione britannica “Weald”, con tre elicotteri Merlin. È seguita il 7 maggio la Marina tedesca con le navi Berlin ed Hessen e, a maggio inoltrato, la nave irlandese Lé Eithne. Dopo i pochi giorni serviti per raggiungere il Mediterraneo centrale, hanno cominciato tutti ad assistere rifugiati e migranti”. Mentre la maggior parte di queste unità (o delle loro sostitute) sono finite sotto il comando di EUNAVFOR MED, una eccezione degna di nota è rappresentata dai mezzi irlandesi, che sono rimasti indipendenti e legati all'operazione irlandese “Pontus”. Questa operazione aveva una chiara priorità umanitaria, e ha soccorso circa 7.000 migranti nel Mediterraneo fra maggio e settembre 2015 (si veda <http://www.military.ie/ie/an-tseirbhis-chabhlaigh/nuacht-agus-imeachtai/single-view/article/thursday-24th-september-deployment-of-le-samuel-beckett-to-mediterranean/?cHash=3b0ac2113f4cc3f25847862e9bc808ba>).

<sup>87</sup> [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/press-releases/20150728\\_en.htm](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/press-releases/20150728_en.htm) and [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/pdf/factsheet\\_eunavfor\\_med\\_en.pdf](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/pdf/factsheet_eunavfor_med_en.pdf)

<sup>88</sup> Citato nella sua intervista con *Le Nouvel Observateur*, 2 novembre 2015: <http://tempsreel.nouvelobs.com/monde/migrants/20151102.OBS8685/les-passeurs-sont-souvent-des-migrants-auxquels-on-offre-le-passage-gratis.html>

<sup>89</sup> <http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/british-ship-sent-on-mediterranean-migrant-mission-has-not-rescued-a-single-person-10450375.html?printService=print>



nonostante sembri che, dopo l'estate, più operazioni di soccorso siano state condotte da parte delle pattuglie di EUNAVFOR MED, e alla fine del 2015 (sei mesi di attività) 8.500 persone siano state salvate,<sup>90</sup> tale cifra impallidisce di fronte alle operazioni di soccorso condotte, per esempio, da Médecins Sans Frontières (MSF) che in otto mesi di attività ha soccorso 20.129 persone.<sup>91</sup>

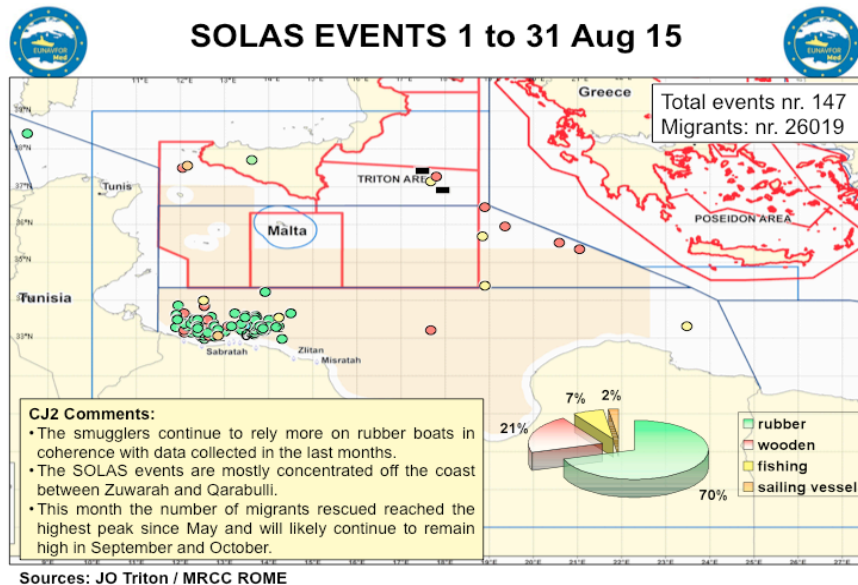


Figura 11: mappa delle aree di *Search and Rescue* (linee blu), delle zone operative di Triton-Frontex e di Poseidon (linee rosse), dell'area maggiore di operazioni di EUNAVFOR MED (arancione chiaro) e delle aree comuni di operazione (celeste). La mappa inoltre indica la localizzazione degli eventi di intercettazione e soccorso vicino alla costa libica durante il mese di agosto. Fonte: presentazione EUNAVFOR MED da parte del Contrammiraglio Hervé Bléjean alla conferenza annuale ERA di Schengen, a Trier, 1 ottobre 2015.

Mentre le operazioni statali Triton e EUNAVFOR MED non contemplano dunque il soccorso in mare ai migranti come priorità operativa, vari attori umanitari non governativi si sono spontaneamente fatti carico delle attività SAR, costituendo una vera e propria flotta di soccorso civile.<sup>92</sup> Anche in questo caso, mentre il coinvolgimento degli attori non governativi in mare non è un fenomeno del tutto nuovo,<sup>93</sup> il loro intervento ha raggiunto dal 2015 in poi una dimensione senza precedenti. All'inizio di aprile 2015, MSF (Olanda) aveva già annunciato che si sarebbe unita alla Migrant Offshore Aid Station (MOAS, attiva dal 2014) per offrire assistenza medica a bordo della *Phoenix*.<sup>94</sup> Dopo il 18 aprile, MSF ha lanciato altre due missioni di soccorso con le proprie imbarcazioni *Bourbon Argos* (MSF Belgio) e *Dignity I* (MSF Spagna).<sup>95</sup> In maggio 2015, Seawatch, un'operazione indipendente di soccorso

<sup>90</sup> [http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/news/20160111\\_02\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eunavfor-med/news/20160111_02_en.htm)

<sup>91</sup> <http://www.msf.org/article/migration-msf-ends-search-and-rescue-operations-central-mediterranean-after-20129-people>

<sup>92</sup> M. STIERL, *Maritime Humanitarians, Migrant Suffering and the Idea of Europe*, in "Antipode", 2015 (di prossima pubblicazione).

<sup>93</sup> Si veda P. CUITTITA, *From the Cap Anamur...*, cit., e L. PEZZANI, *Liquid traces: Spatial practices, aesthetics and humanitarian dilemmas at the maritime borders of the EU*, Centre for Research Architecture, Department of Visual Cultures, Goldsmiths, University of London, 2015.

<sup>94</sup> <http://www.msf.org/article/msf-moas-launch-mediterranean-search-rescue-and-medical-aid-operation>

<sup>95</sup> Si veda <http://www.msf.org/topics/mediterranean-migration>

avviata da un gruppo di cittadini tedeschi, è arrivata nel Mediterraneo centrale. Infine, un'altra iniziativa di questo tipo, denominata SOS Méditerranée, comincerà presto la sua prima missione.<sup>96</sup> La zona principale di pattugliamento e soccorso delle unità che costituiscono questa flotta civile si trova immediatamente fuori dalle acque territoriali libiche, fra Tripoli e Zuwara, un'area precedentemente coperta da MN. Mentre le attività di soccorso sono rimaste intrappolate nella logica del “ponte a metà strada”, che aveva già mostrato i suoi limiti nel quadro dell'operazione MN – la quale, come detto, non offriva ai migranti alcuna alternativa all'affidarsi ai passatori per raggiungerli –, il loro impatto è stato notevole sia sul piano simbolico che su quello operativo. L'azione di MSF, tradizionalmente associata all'assistenza medica in un contesto bellico, è riuscita a mettere in evidenza che l'alto numero di morti così come la militarizzazione delle frontiere hanno trasformato il Mediterraneo in una zona di guerra. Questa zona di guerra, tuttavia, è creata dagli Stati membri europei e dalle loro politiche, e la posizione di MSF dunque potrebbe essere descritta come un “umanitarismo riluttante”: da una parte, denuncia il ritiro e l'inazione degli Stati seguite alla chiusura di MN e chiede loro di riattivare immediatamente un'operazione di ricerca e soccorso in larga scala; dall'altra, in assenza di una simile operazione, MSF si è fatta carico d'intervenire laddove gli Stati non lo stavano facendo. Sia MSF che Seawatch hanno ripetutamente dichiarato che salvare migranti in difficoltà nel mare non poteva mettere fine alle morti finché le politiche migratorie che non garantiscono possibilità legali di accesso all'Unione Europea fossero comunque rimaste attive.<sup>97</sup> Alla fine di ottobre 2015, le unità non governative hanno soccorso 18.000 persone, ovvero il 7,6% di tutte le persone salvate.<sup>98</sup> In questa dinamica, le loro operazioni hanno tolto agli Stati il monopolio sugli interventi in mare e sul suo pattugliamento, permettendo così alla società civile di reclamare il proprio diritto di osservare la frontiera marittima dell'Unione Europea. Alla lista di iniziative non governative dovremmo aggiungere l'operazione di terra WatchTheMed e il suo progetto Alarm Phone (ai quali abbiamo in parte contribuito), che potrebbe essere considerato una sorta di stanza di controllo marittimo di questa flotta della società civile. In definitiva, queste azioni non governative hanno trasformato lo spazio apparentemente neutrale del mare in un'arena politica a se stante.

Dopo l'aprile del 2015, possiamo vedere come l'“alta marea” dell'assistenza e del controllo delle frontiere sia passata a un livello simile a quello di MN, ma, questa volta, il volto di Giano di MN, umanitario e securitario, si è fatta bifronte: la missione umanitaria viene portata avanti da flotte civili e la missione di controllo da EUNAVFOR MED e Frontex. Tuttavia, entrambi questi volti continuano a essere uniti in una “segreta solidarietà”, per riprendere i termini di Michel Agier,<sup>99</sup> perché l'azione delle unità umanitarie non governative si sono integrate, nonostante se stesse, con le attività militarizzate degli Stati.

---

<sup>96</sup> Si veda: [sea-watch.org/en/](http://sea-watch.org/en/) e <http://sosmediterranee.org/>. Per un'analisi più dettagliata di queste missioni e delle distinzioni fra loro, si veda Stierl 2015.

<sup>97</sup> Un esempio particolarmente eloquente della comunicazione di MSF è fornito dalla sua dichiarazione del 20 aprile 2015: <http://www.msf.org/article/msf-calls-large-scale-search-and-rescue-operation-mediterranean>

<sup>98</sup> Fra ottobre e dicembre 2015, con l'inizio dell'inverno e la conseguente diminuzione del numero di traversate, tutte le imbarcazioni di soccorso civile hanno sospeso le loro operazioni nel Mediterraneo centrale. Molte di loro, comunque, sono state spostate nel mar Egeo, dove le traversate erano ancora numerose. Si veda: <http://www.msf.org/article/migration-msf-ends-search-and-rescue-operations-central-mediterranean-after-20129-people>

<sup>99</sup> M. AGIER, *Humanity as identity Humanity as an Identity and Its Political Effects (A Note on Camps and Humanitarian Government)*, in “Humanity: An International Journal of Human Rights, Humanitarianism, and Development”, 1(1/2010), p. 29.

Tutto ciò è esemplificato dalla scena diventata comune dopo che le unità di soccorso non-governative lasciano la scena del soccorso. In lontananza, si vede una nube di fumo che sale dal mare: è quanto che rimane della nave sulla quale i migranti soccorsi erano fino a poco prima imbarcati, dopo che è stata ridotta in polvere da una nave militare vicina (fig. 12). Questa situazione mette in evidenza una più ampia ambivalenza della pratica umanitaria di oggi, che, con le parole di Michel Agier, rischia sempre di diventare la “mano sinistra dell’Impero”, che cura le ferite provocate dalla violenze della mano destra, e che opera in tandem con una politica di contenimento delle popolazioni del sud globale.<sup>100</sup>



Figura 12: la nuvola di fumo scaturita dalla distruzione di un'imbarcazione usata dai migranti, dopo il loro soccorso. Foto: MSF.

Il nuovo dispiegamento del confine umanitario nella sua forma scorporata in seguito ai naufragi di aprile non si è mostrata più efficace di MN nel bloccare i migranti illegalizzati dall'attraversare il mare o dal morirvi. Mentre la capacità di soccorso garantita dalle flotte non-governative e il ritorno in campo degli attori statali hanno in qualche modo diminuito il pericolo della traversata nella seconda metà dell'anno, per il 2015 l'Organizzazione Internazionale delle Migrazioni ha registrato 2.892 morti nel Mediterraneo centrale. Tale cifra

<sup>100</sup> In P. CUTTITA, *Ricerca e soccorso indipendenti nel Canale di Sicilia*, in questa rivista, si riferisce come tale dilemma è stato discusso anche all'interno della stessa MSF, dove alcuni dei membri, seguendo la tradizione del gruppo di attenta autocritica, hanno sollevato la questione se la sostituzione degli Stati nei loro doveri di ricerca e soccorso non stesse permettendo loro di ridirigere le risorse e le unità normalmente destinate alle operazioni di soccorso agli obiettivi militari perseguiti da EUNAVFOR MED.

è praticamente identica a quella del 2014, e anche il tasso di mortalità dei due anni è comparabile.<sup>101</sup> Proprio come gli effetti delle campagne anti-schiavitù condotte dalla Gran Bretagna nel Diciannovesimo Secolo, gli ultimi venticinque anni di politiche di chiusura e militarizzazione dimostrano che la repressione del traffico di esseri umani porta semplicemente a cambiamenti di strategie e rotte piuttosto che alla loro fine. Intanto, tali politiche spesso non fanno altro che aumentare i pericoli per i migranti.

L'unico fattore che finora ha messo in un certo modo un freno al pericolo della traversata nel 2015 non è stata un'operazione in mare, statale o meno. L'evento che, per la prima volta nella storia delle migrazioni trans-Mediterranee, ha reso la traversata molto più sicura è stata la scelta collettiva dei migranti di cambiare rotta, nel maggio del 2015,<sup>102</sup> dal Mediterraneo centrale a quello orientale, ovvero da un tratto di mare più lungo e molto più pericoloso ad uno molto più breve e relativamente più sicuro. Mentre quest'anno sono state registrate 806 morti anche nel Mediterraneo orientale, questo numero – di fronte agli 856.723 arrivi in Grecia – è proporzionalmente molto più basso di quanto non sarebbe stato nel Mediterraneo centrale. Ciò ha portato a una forte diminuzione nel tasso generale di mortalità per le traversate nel Mediterraneo, da un totale del 15% nel 2014 al 3,7% nel 2015.<sup>103</sup> Si tratta, in relazione alle cifre calcolate finora, del tasso di mortalità più basso degli ultimi quindici anni.<sup>104</sup> Di certo, avere una maggiore possibilità di attraversare il Mediterraneo vivi non riduce le avversità che i migranti devono affrontare una volta arrivati a terra; ma comunque prendere atto del ruolo cruciale giocato dal rifiuto collettivo di rischiare le loro vite nel Mediterraneo centrale, e la conseguente apertura della rotta balcanica, mette in discussione un'analisi piuttosto ricorrente degli eventi, secondo la quale, come hanno osservato Sandro Mezzadra e Manuela Bojadžijev, “i migranti e i rifugiati hanno un ruolo passivo mentre gli Stati, i governi e le istituzioni europee sono rappresentati come agenti attivi a cui è demandata la capacità di intervenire”.<sup>105</sup>

Oltre a prendere in considerazione lo scenario in mare e il suo impatto sul pericolo della traversata dopo i naufragi di aprile 2015, nello schema che abbiamo delineato per l'articolazione di terra e mare dobbiamo ancora considerare gli sviluppi occorsi a terra durante lo stesso periodo. Per farlo, chiediamo: *in che modo l'Unione Europea ha cercato di prevenire la ripetizione del disfarsi dei regimi di Schengen e Dublino su terra causato dall'estensione dell'intervento statale in mare attraverso MN?* L'attuale crisi di Dublino e Schengen – causata dal record di arrivi in Italia e soprattutto in Grecia dall'estate del 2015 – suggerisce infatti che il tentativo di re-implementare quello che abbiamo chiamato processo di *esternalizzazione interna* è fallito.

Con questo fallimento sono aumentate le accuse nei confronti degli Stati del sud di essere incapaci – o di non avere la volontà – di garantire il livello di controllo richiesto dall'Unione Europea e dagli Stati membri del nord. Di fronte a tale situazione, in parallelo alla

<sup>101</sup> Si veda l'allegato statistico della versione inglese dell'articolo: <http://nearfuturesonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis-part-2/>.

<sup>102</sup> Almeno per quello che riguarda il periodo dagli inizi degli anni Duemila a oggi, si vedano i dati raccolti da Fargues e dai suoi colleghi: P. FARGUES ET AL., *Migrants smuggled by sea to the EU: facts, laws and policy options*, EUI, Migration Policy Centre, Bruxelles 2013; P. FARGUES e S. BONFANTI, *op. cit.*

<sup>103</sup> Si veda l'allegato statistico della versione inglese dell'articolo: <http://nearfuturesonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis-part-2/>.

<sup>104</sup> P. FARGUES e A. DI BARTOLOMEO, *op. cit.*

<sup>105</sup> M. BOJADŽIJEV e S. MEZZADRA, 'Refugee crisis' or crisis of European migration policies?, in FocaaBlog, 12 novembre 2015, URL: [www.focaaBlog.com/2015/11/12/manuela-bojadzjev-and-sandro-mezzadra-refugee-crisis-or-crisis-of-european-migration-policies](http://www.focaaBlog.com/2015/11/12/manuela-bojadzjev-and-sandro-mezzadra-refugee-crisis-or-crisis-of-european-migration-policies).



successione di incontri istituzionali che hanno permesso il ridispiegamento dei controlli marittimi,<sup>106</sup> l'Unione Europea ha tentato di inscrivere nuovamente sulla terra ferma il controllo. In breve, l'Unione Europea ha offerto ricollocazioni limitate dei migranti dal loro Paese di arrivo nell'Unione Europea – ora chiamati “Stati di prima linea” (*frontline countries*) –, alleviando così in qualche modo il “fardello” che i regolamenti di Dublino hanno imposto loro, in cambio della garanzia da parte degli Stati del sud ed est Europa di restaurazione del controllo.<sup>107</sup> Questa volta, tuttavia, la supervisione della reale implementazione di quelle misure è stata affidata ad agenzie comunitarie quali Frontex e l'European Asylum Support Office (EASO). Il personale di queste agenzie è stato impiegato in numeri più consistenti ai confini esterni dell'Unione Europea, con l'obiettivo di operare nei centri di ricezione – ora chiamati *hotspot* – e così da assicurare che la raccolta delle impronte digitali e l'identificazione venissero effettivamente portate avanti, in modo da separare efficacemente i richiedenti asilo “meritori” – di cui solo una piccola parte da ricollocare – dai “falsi” migranti economici da espellere grazie agli accordi di rimpatrio.<sup>108</sup> In questo processo, Frontex è passato dall'essere una forza di polizia che si dice *al servizio* di qualsiasi Stato membro all'esecutore delle volontà degli Stati del nord *contro* l'incompetenza dei loro vicini meridionali. Potremmo definire questa configurazione come la *troikizzazione* del controllo della migrazione, considerato che la crescente interferenza degli Stati dell'Europa del nord – in particolare la Germania, la Commissione europea e le agenzie europee – nella gestione della migrazione da parte di Grecia e Italia riecheggia le relazioni di potere fortemente sbilanciate esercitate dal comitato tripartito diretto dalla Commissione Europea, la Banca Centrale Europea e il Fondo Monetario Internazionale, per governare la “crisi del debito” greca e schiacciare il governo di Syriza.<sup>109</sup> Il ridisegnarsi dei legami politici ed economici a livello Europeo dopo la “crisi del debito” è stato replicato sul piano della gestione della migrazione.<sup>110</sup> Dopo essere stata minacciata di essere espulsa dall'Eurozona nell'estate del 2015, a fine anno la Grecia si è trovata a essere minacciata di essere messa forzatamente fuori da Schengen se avesse mancato di riattivare il controllo sui migranti che approdano sulle sue coste.<sup>111</sup>

<sup>106</sup> Si veda in particolare la “European Agenda on Migration” adottata dalla Commissione Europea il 13 maggio 2015.

<sup>107</sup> Per ulteriori dettagli si veda: B. KASPAREK, *Routes, Corridors, and Spaces of Exception: Governing Migration and Europe*, in “Near Futures Online”, 1(2016).

<sup>108</sup> Questo nuovo sviluppo riflette le evoluzioni avvenute alla frontiera marittima, dove umanitarismo e polizia e inclusione ed esclusione sono diventati sempre più legati e inestricabili. Per un utile sguardo su questi cambiamenti e sugli hotspot si veda in particolare: Migreurop, *Avec les « hotspots », l'UE renforce sa politique de refoulement des boat people*, 21 luglio 2015: <https://blogs.mediapart.fr/migreurop/blog/210715/avec-les-hotspots-l-ue-renforce-sa-politique-de-refoulement-des-boat-people> e Statewatch, “Explanatory note on the “Hotspot” approach”, <http://www.statewatch.org/news/2015/jul/eu-com-hotspots.pdf>

<sup>109</sup> Per vedere questo assemblaggio istituzionale all'opera, è sufficiente una rapida occhiata al rapporto della Commissione Europea di dicembre 2015, “Progress Report on the Implementation of the hotspots in Greece”: [http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/securing-eu-borders/legal-documents/docs/communication\\_-\\_progress\\_report\\_on\\_the\\_implementation\\_of\\_the\\_hotspots\\_in\\_italy\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/securing-eu-borders/legal-documents/docs/communication_-_progress_report_on_the_implementation_of_the_hotspots_in_italy_en.pdf)

Il piano di conferire a Frontex lo statuto di nuova Polizia europea della frontiera, con il potere d'intervenire in uno Stato membro che “non stia adempiendo ai propri doveri di difesa di frontiera esterna”, ha ulteriormente fatto emergere questa tendenza. Si veda: <http://www.euractiv.com/sections/global-europe/eu-mulls-plan-take-charge-europes-borders-320152>

<sup>110</sup> Si veda: New Keywords Collective, *Europe/Crisis: New Keywords of 'the Crisis' in and of 'Europe'*, in “Near Futures Online”, 1(2016).

<sup>111</sup> <http://statewatch.org/news/2016/jan/eu-med-crisis-com-greece.htm>.



Figura 13: il 30 ottobre 2015, il presidente tedesco del Parlamento Europeo, Martin Schulz, accompagnato dal primo ministro greco Alexis Tsipras e da rappresentanti dell'UNHCR, ha visitato l'isola greca di Lesbo e il nuovo hotspot di Moria. Lì, Schulz ha dichiarato di sperare che “le autorità greche si velocizzino, perché abbiamo bisogno dell’hotspot prima possibile e con una grande estensione” (si veda: <http://audiovisual.europarl.europa.eu/Assetdetail.aspx?ref=I111363>).

Oltre al rafforzamento della strategia di esternalizzazione interna da parte dell'Unione Europea, non è stato neanche abbandonato l'obiettivo del rafforzamento dei confini esterni dell'Unione. Mentre il caos persistente in Libia rende impossibile al momento contare sulla sua cooperazione, non è così invece per quello che è emerso come il maggior Paese di transito dall'estate del 2015: la Turchia.

Per convincere le autorità turche a inasprire i controlli sui passaggi dei migranti, l'Unione Europea ha offerto alla Turchia tre miliardi di euro, assistenza supplementare per i rifugiati siriani presenti nel suo territorio, facilitazioni per i visti ai cittadini turchi, la ripresa delle trattative per l'ingresso nell'Unione Europea e la sospensione di tutte le critiche per il trattamento della popolazione curda da parte del regime turco.<sup>112</sup> Pur dimostrandosi recalcitrante, alla fine del 2015 la Turchia ha mostrato di compiere degli sforzi per rafforzare i controlli nell'Egeo, cosa prevedibilmente coincisa con un aumento dei casi di morte in quel mare, nonostante il numero sempre maggiore di ONG, attivisti e attori umanitari li impegnati nel soccorso.<sup>113</sup> Inoltre, la Commissione Europea ha presentato la proposta - con la quale il governo greco si è già detto d'accordo - d'includere la Turchia in una lista europea di “paesi sicuri” verso i quali i migranti potranno essere legalmente espulsi<sup>114</sup>. Infine, mentre

<sup>112</sup> <https://blogs.mediapart.fr/migreurop/blog/011215/ueturquie-enfermer-les-migrants-reprimer-les-mouvements-bombarder-le-kurdistan>.

<sup>113</sup> Sul numero crescente di morti legato ai cambiamenti nell'atteggiamento delle autorità turche, si veda: [www.criticatac.ro/lefteast/inside-the-dirty-deal-between-turkey-and-the-eu/](http://www.criticatac.ro/lefteast/inside-the-dirty-deal-between-turkey-and-the-eu/) <http://www.theguardian.com/world/2016/jan/22/deadliest-january-45-refugees-die-boats-capsize-aegean> e <http://francoiscrepeau.com/domino-effect-turkeys-new-visa-rules-violate-the-principle-of-non-refoulement/>. Alle unità di MOAS, MSF (stavolta in collaborazione con Greenpeace) e Seawatch impiegate alla fine del 2015 nella zona dal Mediterraneo centrale al Mar Egeo si sono aggiunte le attività di organizzazioni quali Proactiva Open Arms, nate appositamente per rispondere alla situazione nell'Egeo.

<sup>114</sup> [www.statewatch.org/analyses/no-283-why-turkey-is-not-a-safe-country.pdf](http://www.statewatch.org/analyses/no-283-why-turkey-is-not-a-safe-country.pdf) [www.ekathimerini.com/205708/article/ekathimerini/news/hot-spot-work-intensifies-as-greece-agrees-to-recognize-turkey-as-safe-country](http://www.ekathimerini.com/205708/article/ekathimerini/news/hot-spot-work-intensifies-as-greece-agrees-to-recognize-turkey-as-safe-country)

scriviamo, la Germania ha preso il comando dell'operazione NATO nel Mare Egeo per "bloccare il traffico e la migrazione illegali", dando quindi il via a una fase di separazione fra operazioni militari e umanitarie che finora aveva interessato solo il Mediterraneo centrale.<sup>115</sup> La nuova espansione del controllo in mare a cui abbiamo assistito dopo l'aprile 2015 stavolta è stata insomma abbinata a un tentativo – finora vano – di riattivare il controllo sulla terra ferma dentro e attorno al perimetro dell'Unione Europea, caratterizzato dal costituirsi di barriere di smistamento umanitario e pratiche militarizzate di controllo dei confini, sotto l'esplicito comando delle agenzie europee e degli Stati membri dell'Europa del nord.

## 7. Conclusione

3 e 11 ottobre 2013, 12 e 18 aprile 2015. Queste date, come quelle di tutti gli altri naufragi più importanti avvenuti ai confini marittimi dell'Unione Europea prima di essi, non si limitano a scandire la crudele e ripetitiva storia del regime migratorio europeo. Ognuna di quelle date marca anche un cambiamento fondamentale nelle politiche, nelle pratiche e nei discorsi che hanno continuamente ridefinito questa mortale zona di confine, e segnano la trasformazione del Mediterraneo in un laboratorio dal quale sono emersi a un ritmo incalzante nuovi assemblaggi di territori, autorità e diritti. I naufragi del 3 e 11 ottobre 2011 hanno provocato una rottura nelle politiche di non-assistenza in mare attraverso il lancio dell'operazione militare e umanitaria Mare Nostrum e la simultanea sospensione dell'assistenza fornita dallo Stato italiano sulla terra ferma. I naufragi del 12 e 18 aprile 2015, invece, hanno tragicamente mostrato le conseguenze mortali dei tentativi degli Stati membri e delle istituzioni europee d'invertire il processo messo in moto da MN ritirando l'assistenza statale in mare e privatizzando parzialmente il soccorso. In seguito a ciò, si è assistito ad una separazione delle logiche umanitarie e securitarie in mare: queste ultime sono state portate avanti attraverso le operazioni Triton di Frontex e EUNAVFOR Med; le prime attraverso il dispiegamento di una flotta non governativa dedicata al soccorso in mare di dimensioni senza precedenti.

Le rotture provocate da ognuno di questi tragici eventi non sono di certo rimaste confinate allo spazio del mare, ma si sono insinuate nella già fragile architettura dell'Unione Europea e del suo regime dei confini sulla terra ferma, espandendo le crepe di un sistema che sembra essere entrato in una crisi perpetua. Mentre gli arrivi di migranti sulle coste europee sono cresciuti esponenzialmente durante l'estate del 2015, gli Stati del nord Europa e le istituzioni europee hanno voluto forzare gli Stati meridionali e orientali a erigere di nuovo un margine di controllo attraverso quello che abbiamo chiamato la *troikizzazione* della gestione della migrazione, mentre si continuava a stringere patti per il controllo delle frontiere con i paesi di transito. Di certo, possiamo riconoscere nell'instabilità dei cambiamenti degli ultimi due anni l'espressione di un regime che tenta disperatamente di risolvere le proprie contraddizioni senza mai riuscirci. E questo avviene perché l'attuale regime delle migrazioni è preso fra due imperativi inconciliabili: non può bloccare le persone ma non vuole lasciarle muovere; non può lasciarle morire ma non vuole nemmeno salvarne le vite. Entro l'attuale regime migratorio gerarchizzato ed escludente, a queste contraddizioni non ci sarà nessuna soluzione. Se torniamo al paradosso col quale abbiamo iniziato questo articolo – ovvero, quella del passaggio dalle morti per mancata assistenza alle morti causate dall'assistenza – ora possiamo dire che c'è solo un modo per uscire da questo dilemma di vita o di morte: non assistenza, ma accesso legale. Sarà solo quando ai migranti saranno concessi modi di accedere legalmente, e quindi con mezzi di trasporto sicuri, al territorio europeo che

<sup>115</sup> [www.nato.int/cps/en/natohq/opinions\\_127972.htm](http://www.nato.int/cps/en/natohq/opinions_127972.htm)

il ciclo della morte potrà interrompersi. Finché questo non succederà, il regime della migrazione verrà continuamente obbligato ad adattarsi ai cambiamenti portati dalla mobilità non autorizzata di migranti e dai traumi causati da tragici naufragi.

I repentini cambiamenti e il tentativo disperato di ristabilire un equilibrio che abbiamo osservato negli ultimi mesi possono essere visti anche come i segnali di un regime emergente. L'inarrestabile impeto scaturito attraverso la trasgressione collettiva dei confini nel corso dell'ultimo anno, combinato con l'aggravamento delle fratture aperte dalla "crisi del debito" nell'architettura dell'Unione Europea, hanno infatti prodotto incontrollabili correnti che sembrano aver portato il regime europeo delle frontiere, se non l'Unione Europea stessa, a un punto di non ritorno. Se osserviamo quanto accaduto in passato, possiamo vedere come siano state le lotte dei lavoratori migranti e la crisi del petrolio degli anni Settanta a far finire il regime dei "lavoratori ospiti" (*gastarbeiter*) nel dopoguerra, gradualmente sostituito dall'attuale regime d'immigrazione illegalizzata che è diventato caratteristica strutturale delle economie neoliberali del nord globale. Allo stesso modo, possiamo ragionevolmente formulare l'ipotesi che l'attuale crisi del regime europeo delle frontiere, nel contesto della crisi economica globale, potrebbe portare a un nuovo regime migratorio, che sarebbe in questo senso espressione della nuova fase del capitalismo ancora in formazione. Per quanto ragionevole, questa ipotesi è venata di pessimismo: storicamente, ogni nuovo regime migratorio, pur operando diversamente dal suo predecessore, non ha mai mancato di negare il pieno riconoscimento della libertà e dell'eguaglianza ai migranti "prima, durante e dopo la frontiera", per parafrasare i sostenitori del controllo dei confini. Tuttavia, in questo periodo di transizione il potere delle attuali lotte dei migranti può lasciare spazio all'ottimismo. Dopo che nel luglio del 2015 la cosiddetta "primavera di Atene" è stata brutalmente schiacciata dalla reazione della troika, la realizzazione collettiva della libertà di movimento che ha caratterizzato la "lunga estate della migrazione"<sup>116</sup> – nonostante tutti gli sforzi fatti per reprimerla – è rimasta la sola fiammella di speranza per dare veramente vita ad un'altra Europa. Un'Europa in cui il pieno riconoscimento della libertà e dell'uguaglianza non sia più legato alla razza, alla classe o ai confini degli Stati. Con i loro movimenti e le loro battaglie, sono i migranti stessi che stanno portando avanti, spesso a costo della loro vita, la lotta per realizzare tale idea di Europa.

---

<sup>116</sup> Riprendiamo l'espressione da: B. KASPAREK e M. SPEER, *Of Hope. Hungary and the Long Summer of Migration*, in *Bordermonitoring.eu*, 9 settembre 2015, URL: <http://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope-en/>.