

Buon pomeriggio Presidente e Onorevoli qui presenti, sono Giorgia Linardi e vengo audita in qualità di portavoce della ONG tedesca Sea-Watch. SW è parte della rete di organizzazioni non governative impegnate in attività di soccorso in mare nel Mediterraneo Centrale e di denuncia di violazioni dei diritti umani in tale contesto. Dal 2015, SW è impegnata in operazioni di assistenza e soccorso marittimo, ovvero di monitoraggio aereo della rotta migratoria attraverso il Canale di Sicilia.

Con riferimento allo DL 145/2024 – mi soffermerò sull'articolo 11 del CAPO III contenente DISPOSIZIONI IN MATERIA DI GESTIONE DEI FLUSSI MIGRATORI

- Alla lettera b è prevista la riduzione dei termini d'impugnazione del provvedimento di fermo amministrativo da 60 a 10 giorni, probabilmente legata alla sospensione del fermo di navi umanitarie, disposto dai tribunali competenti in almeno 5 casi.
- Alla lettera d, si applica il DL 130/2020 per come modificato dalla legge 15/2023 (Legge Piantedosi) agli aeromobili privati, imponendo l'obbligo di (cito) «informare immediatamente e con priorità, di ogni situazione di emergenza in mare l'Ente dei servizi del traffico aereo competente (nella specie, per l'Italia, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, acronimo ENAC) e il Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo responsabile per area, nonché i Centri di coordinamento del soccorso marittimo degli Stati costieri responsabili delle aree contigue

>>

- In merito a tale disposizione sottolineo che l'ENAC non ha nessuna competenza nell'ambito del soccorso in mare
- L'Italia parrebbe voler estendere la propria giurisdizione ben al di là dei propri limiti territoriali e con riferimento a eventi che avvengono in acque intl e nello spazio aereo internazionale
- Questa disposizione farebbe sottintendere che attualmente le operazioni aeree di SW non prevedano di informare le autorità competenti per il soccorso in mare, mentre ciò è strettamente previsto dalle procedure operative.
- Inoltre, come previsto dai regolamenti applicabili in materia di soccorso in mare, è prassi operativa quella di utilizzare strumenti di comunicazione marittima per comunicare situazioni di pericolo nell'interesse della salvaguardia della vita umana in mare, quali il cosiddetto MayDay – che per definizione avrebbe priorità sull'invio di comunicazione tramite mail.
- Va sottolineato che, nel rispetto della normativa vigente regolante il soccorso in mare e i trattati inerenti ai diritti umani, ivi compreso il divieto di respingimento, le operazioni di monitoraggio aereo non possono comportare la complicità nel compimento di atti del rango di illecito internazionale, nel facilitare il respingimento coatto delle persone in pericolo in mare sulla base del loro status di migranti, verso Paesi in cui sussiste evidenza che non siano sicuri per i suddetti soggetti, come Libia e Tunisia.

Le disposizioni prevedono inoltre che al pilota in comando del velivolo è fatto obbligo di attenersi alle indicazioni operative ricevute, l'inosservanza delle quali è sanzionata amministrativamente, sia tramite sanzione principale pecuniaria fino a 10mila euro, che con sanzione accessoria interdittiva, quest'ultima consistente nel fermo amministrativo dell'aeromobile fino a 2 mesi, e la confisca del mezzo in caso di reiterazione, come già previsto per le navi umanitarie dalla legge 173/2020 modificata dalla legge 15/2023.

- Faccio presente che nella nostra esperienza le indicazioni ricevute consistono nella maggioranza dei casi nella richiesta di abbandonare l'area, e quindi non poter assistere o documentare la situazione delle persone in pericolo in mare.

Vorrei riflettere sul motivo alla base della necessità impellente del governo di introdurre le disposizioni sopra citate che di fatto comporterebbero :

- Da una parte, il rendersi complici di operazioni di respingimento in violazione del diritto internazionale direttamente recepito nell'ordinamento italiano tramite l'articolo 10 della Costituzione
- Dall'altra, l'impossibilità di documentare come avvengono le operazioni di intercettazione e cattura violenta in mare da parte delle guardie costiere nordafricane e in particolare libiche, sostenute logisticamente e finanziariamente dall'Italia.

A tal proposito vorrei mostrare l'evidenza raccolta tramite le missioni di monitoraggio aereo di Sea-Watch:

Quanto documentato dai nostri aeromobili si può riassumere in tre pratiche, il cui dettaglio verrà trasmesso in forma documentale:

- Ritardi ingiustificati negli interventi di assistenza in mare
- Omissione di soccorso
- Facilitazione dei respingimenti illegali in Libia

Quest'ultimo punto in particolare è collegabile al supporto che l'Italia offre alla Libia sotto l'egida del memorandum d'intesa con lo stato nordafricano.

Attraverso il Memorandum d'Intesa tra Italia e Libia del 2017 l'Italia si è resa esecutrice materiale di una politica europea di delega delle proprie responsabilità in ambito migratorio a un Paese, la Libia, caratterizzato da nota instabilità, assenza di una catena di comando e controllo -oltre che di un governo- unitari, e in cui le persone migranti sono criminalizzate e abusate sistematicamente, e che non rientra nella lista dei paesi Sicuri.

Attraverso gli occhi in mare delle ONG, gli aerei di Sea-Watch negli anni abbiamo potuto vedere come questi accordi si siano concretamente tradotti nell'armare sedicenti autorità libiche di navi prima appartenenti al corpo della Guardia di Finanza Italiana per commettere gravi crimini, alcuni dei quali vorrei mostrarvi in un breve video che riassume alcuni degli episodi testimoniati attraverso le operazioni di monitoraggio aereo.

(PROIEZIONE VIDEO)

Dai nostri aerei di monitoraggio abbiamo visto la sedicente guardia costiera libica speronare pericolosamente navi cariche di persone in pericolo, frustarle e bastonarle durante quelle che non possono ipocritamente chiamarsi operazioni di soccorso, minacciare l'uso della forza - tra cui lancio di oggetti contro gli equipaggi durante delicate operazioni di soccorso con persone in acqua, minacciare il ricorso ad armi da fuoco contro navi di soccorso civili europee e l'abbattimento degli aerei di soccorso.

In un caso risalente al 6 novembre 2017, almeno 20 persone hanno perso la vita in un naufragio in cui la guardia costiera libica ha assunto un comportamento estremamente violento nei confronti dei naufraghi e dell'equipaggio della nave di Sea-Watch, intervenuta sulla scena, ove era intervenuto anche un elicottero della marina militare che diverse volte ha intimato alla sedicente guardia

costiera libica di fermare immediatamente il motore in quanto “state uccidendo una persona: fermatevi, adesso, adesso, adesso!”.

Le evidenze relative a questo ed altri simili episodi sono trasmesse alla Commissione a supporto del presente intervento.

Ci chiediamo quale condotta abbia spinto a elaborare le disposizioni presenti all’art 11 del DL in esame, se non la necessità di ostacolare l’attività di documentazione e denuncia da parte della società civile in mare.

Riteniamo che le disposizioni introdotte siano di natura non necessaria e potenzialmente vessatoria nei confronti dell’attività di monitoraggio civile nel Mediterraneo Centrale.

Chiediamo di assicurarsi che le presenti disposizioni non siano rivolte in ultima analisi a facilitare il respingimento coatto delle persone in Paesi non Sicuri, contribuendo indirettamente ad alimentare la tratta e il traffico di esseri umani, o la loro scomparsa per abbandono in mare, in un ciclo di abusi dall’altissimo costo di vite umane.