

un’azione di monitoraggio sullo stesso in previsione di ulteriori strumenti quindi da mettere in campo in aggiunta a quelli che sono già disponibili per le casistiche di maggiore difficoltà finanziaria.

È altresì positiva anche la notizia della presenza di segnali di riduzione per ciò che concerne gli oneri per la copertura dei costi d’interesse generale per il settore elettrico - in particolare, sottolineo quelli relativi allo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili - e che si attenda un’ulteriore riduzione del loro peso in bolletta anche grazie all’adozione da parte del suo Ministero di meccanismi competitivi di accesso agli incentivi. Positivo è anche il riscontro per quanto riguarda il “Conto emergenza COVID-19” che è stato istituito presso la Cassa per i servizi energetici e ambientali. È importante in questo senso però, anche come ha detto lei, il monitoraggio e la valutazione dei suoi effetti finalizzati a eventuali e ulteriori nuovi interventi normativi su questa filiera dell’energia elettrica e del gas.

Reputo, dunque, soddisfacente la risposta che ci giunge oggi dal Ministero dello Sviluppo economico a questa interpellanza che ho esposto, una risposta che offre una prospettiva, quindi, di sgravio per milioni di italiani e centinaia di migliaia di micro, piccole e medie imprese nell’ottica di un superamento di questa emergenza che stiamo vivendo e in considerazione di una richiesta di supporto ai consumatori che avremo, però, anche dopo il termine di questa emergenza, di questa fase acuta della pandemia che è in corso.

**(Intendimenti in ordine alla revoca del recente decreto che ha sospeso la classificazione di place of safety (luogo sicuro) per i porti italiani e iniziative per la definizione di protocolli sanitari idonei a garantire la necessaria quarantena, ai fini del contrasto al COVID-19, ad eventuali migranti ed equipaggi di imbarcazioni coinvolte in operazioni di salvataggio - n. 2-00736)**

PRESIDENTE. Passiamo all’interpellanza urgente Palazzotto ed altri n. 2-00736 (*Vedi l’allegato A*).

Chiedo all’onorevole Palazzotto se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica.

ERASMO PALAZZOTTO (LEU). Grazie, signora Presidente. Signor sottosegretario, nei giorni scorsi il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli Affari esteri, il Ministro dell’Interno e il Ministro della Salute, ha emanato un decreto che sospende la classificazione di *place of safety*, di luogo sicuro, per i porti italiani per i casi di soccorso effettuati da unità navali battenti bandiera straniera al di fuori dell’area SAR italiana. Ora, in questo momento noi abbiamo tutti la consapevolezza che la drammatica emergenza sanitaria che il nostro Paese sta vivendo impone a questo Governo come priorità assoluta la tutela della salute pubblica e, a parere di chi vi sta interpellando, il suddetto decreto non risponde esclusivamente a questa necessità ma appare in questo momento incomprensibile alla luce delle cose che andrò ad esporre.

La pandemia da COVID-19 sta interessando in questo momento il mondo intero e, quindi, sarebbe opportuno concentrare ogni sforzo al fine di individuare ogni strumento utile a definire protocolli in grado di assicurare la sicurezza e la salute pubblica di tutti i cittadini, anziché negare il soccorso e la protezione dai rischi della navigazione. Se noi applichiamo la *ratio* di questo decreto a tutte le imbarcazioni che si trovano in difficoltà capiremmo quanto questo decreto - escludendo, diciamo, le imbarcazioni che prestano soccorso ai migranti - sia inapplicabile. Inoltre, nel momento in cui una pandemia di queste dimensioni ha come epicentro l’Europa non si capisce perché in questo momento, invece, non c’è una chiusura delle frontiere verso altri Paesi che sono affetti dalla pandemia esattamente come noi, il cui ingresso di cittadini stranieri nel nostro Paese potrebbe tranquillamente creare un problema rispetto alla salute pubblica.

Ora, io credo che da questo punto di vista la necessità e la preoccupazione del Governo di tutelare la salute pubblica non ci esima dall'obbligo etico e giuridico di impedire che le persone che rischiano la propria vita nel Mediterraneo vengano soccorse. Quest'obbligo non viene meno a causa dell'emergenza sanitaria e non viene meno neanche, diciamo, nella contingenza attuale. È un obbligo che viene fuori da norme di carattere internazionale e che, nello specifico, non possono essere derogate. Qui ci sono tutta una serie di problemi giuridici che io adesso proverò a esporre e su cui chiedo al Governo anche di dare un'interpretazione. Il primo problema giuridico è la gerarchia delle fonti. L'obbligo del soccorso in mare discende da convenzioni internazionali che non sono modificabili attraverso decreti interministeriali. Quindi, il decreto non potrebbe essere applicato rispetto agli obblighi che il nostro Paese ha di fornire un *place of safety* alle imbarcazioni che ne fanno richiesta in Italia.

Ad avviso di chi vi sta interpellando il nostro Paese, inoltre, è assolutamente nelle condizioni di predisporre protocolli sanitari in grado di garantire a terra o, come è stato annunciato pochi minuti fa dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, attraverso l'utilizzo di assetti navali dedicati, fare svolgere la quarantena sia alle persone soccorse sia agli equipaggi delle imbarcazioni che hanno effettuato il soccorso in condizioni di sicurezza in luoghi sicuri e adeguati e poi assicurare le cure e le prestazioni sanitarie necessarie senza che questo pregiudichi la salute pubblica. Questo è un appello che ha fatto anche l'UNHCR e che oggi ci vede, appunto, rispondere, come nel caso dell'*Alan Kurdi*, con un protocollo di sicurezza che è assolutamente adeguato rispetto alla tutela degli obblighi che noi abbiamo come Paese e anche della tutela della sicurezza della salute pubblica.

Le altre questioni riguardano l'interpretazione che di una norma di questo tipo si può avere. Nello specifico, quello che nel decreto viene messo in evidenza è, in qualche

modo, un travisamento di alcuni articoli di testi normativi del diritto internazionale e, in particolare, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare siglata a Montego Bay, perché si introduce il principio secondo cui, in questo caso, non è la nave che rappresenta una minaccia per la sicurezza del Paese ma è il Paese e, sono in questo caso, appunto, i porti del Paese che vengono considerati non sicuri. Un'interpretazione di questo decreto potrebbe dire che i porti del nostro Paese non sono sicuri per tutte le navi che battono bandiera straniera, anche quelle commerciali nello specifico. Potrebbero essere interpretate così queste norme.

Il decreto si compone di dodici voci, di premesse e di due articoli, richiama diversi decreti e convenzioni internazionali, dalla Convenzione di Amburgo fino agli ultimi decreti sul Coronavirus, e, proprio in virtù dello stato d'emergenza, varato il 31 gennaio, viene prevista questa deroga alla Convenzione di Amburgo. Nell'articolo 1 si specifica che i porti italiani non assicurano i necessari requisiti per la classificazione e la definizione di *place of safety* in virtù di quanto previsto dalla Convenzione di Amburgo, ma questo principio varrebbe solo per i casi di soccorso effettuati da parte di unità navali battenti bandiera straniera al di fuori dell'area SAR italiana. Anche qui, nella definizione di un *place of safety*, non ci può essere una discrezionalità legata alla bandiera. Provo a spiegare: non si comprende se i porti italiani sono un *place of safety* se la nave batte una bandiera straniera; se la nave che ha effettuato il soccorso batte bandiera italiana, invece, miracolosamente, quei porti, che non sono sicuri dal punto di vista sanitario, diventano immediatamente sicuri. Sono porti sicuri per il transito di passeggeri da diversi Paesi, visto che il traffico di navi passeggeri è ancora in funzione. Quindi, da questo punto di vista, questa è una grande contraddizione ulteriore di questo decreto. Ma c'è un punto che riguarda la sua efficacia. Capisco il senso e la preoccupazione del Governo da questo punto di vista, però sembra un decreto fatto *ad hoc*.

Io vorrei provare anche a definire qual è il contesto dentro cui noi stiamo ragionando. In questo momento nel Mediterraneo centrale non sono operative le navi delle organizzazioni non governative, le navi di soccorso umanitario civile, tranne una, l'*Alan Kurdi*, che pochi minuti fa ha ricevuto una soluzione rispetto al salvataggio che aveva effettuato. Il problema più grande in questo momento, quindi, non è individuare una norma che impedisce all'*Alan Kurdi* di effettuare un soccorso o di ricevere l'assistenza che merita, il problema più grande è che in questo momento, a seguito anche della sospensione della missione navale nel Mediterraneo centrale, della sua sostituzione con un'altra missione che ha un altro mandato, non c'è alcun dispositivo di soccorso navale in una delle rotte più praticate dai flussi migratori. Questo è il problema che noi abbiamo e su cui il nostro Governo non sta prestando la dovuta attenzione. Lo dico con molta tranquillità. Questo fine settimana, il weekend di Pasqua, verrà ricordato per la tragedia che si è consumata nel Mediterraneo, perché abbiamo visto che il problema non è rappresentato dalle navi di soccorso, bensì dalla loro assenza in quel tratto di mare. Ben quattro imbarcazioni, con più di 250 persone, tra cui uomini, donne incinte e bambini, sono rimasti in balia delle onde per oltre cinque giorni, di queste due sono arrivate autonomamente nei porti siciliani, una a Pozzallo e una a Ragusa, una è stata soccorsa appunto dall'imbarcazione *Aita Mari*, che non era in missione di soccorso, ma che si trovava in transito ed è intervenuta perché non c'era nessun assetto disponibile. Voglio ricordarlo: quelle quattro imbarcazioni si trovavano tutte in area SAR di competenza europea, nello specifico in area SAR maltese. E Malta, che ha gli stessi obblighi internazionali che ha l'Italia rispetto al soccorso in mare, ha deciso di non adempiere ai suoi obblighi e di compiere degli atti assolutamente illegittimi. In primo luogo, appunto, un'omissione di soccorso, perché non è intervenuta in nessuno di questi casi segnalati. In secondo luogo, la quarta imbarcazione, che è arrivata autonomamente fino a circa

20 miglia dall'isola di Lampedusa, trovandosi ancora in SAR maltese, è stata respinta con un'operazione opaca, di cui non si conoscono ancora i contorni, attraverso l'utilizzo di unità navali libiche, che si sono spinte quindi fino ai confini della zona SAR italiana da Tripoli. L'attesa di quell'imbarcazione per oltre i cinque giorni in quelle condizioni, senza acqua né cibo, senza assistenza sanitaria, ha causato la morte di 12 persone.

La vita di quelle 12 persone pesa oggi sulla coscienza dell'Europa. Pesa anche sul nostro Paese, perché il nostro Paese, in quanto area SAR contigua, aveva una responsabilità e la prima responsabilità che aveva era quella di richiamare Malta ai propri obblighi e ai propri doveri, etici, morali e soprattutto giuridici.

Ecco, noi ci troviamo dentro questa condizione, ci troviamo nella condizione in cui le navi, le imbarcazioni partiranno verosimilmente - le comunico, signor sottosegretario che è prevista nel prossimo fine settimana un'altra finestra di bel tempo e, come dimostrano le condizioni di questi ultimi giorni, l'unico elemento di *pool factor* che determina l'inizio delle partenze dalla costa sud del Mediterraneo sono le condizioni climatiche - quando migliorano le condizioni climatiche; dicevo, i migranti partono dalla Libia con o senza navi di soccorso nel Mediterraneo centrale. Allora, noi ci troveremo, fra qualche giorno, di nuovo nella stessa condizione, con centinaia di persone in mare e nessun dispositivo di soccorso.

Possiamo noi accettare che l'unico criterio sia aspettare di vedere chi è che da solo, autonomamente riesce a salvarsi e arrivare sulle nostre coste? è questo un modo, un dispositivo di sicurezza adeguato ad uno Stato civile come il nostro Paese?

E le faccio anche un'altra domanda: è questo un modo di tutelare la salute pubblica? Perché cos'è che garantisce di più la salute pubblica? Il fatto che il nostro Governo gestisca e governi un fenomeno complesso come i flussi migratori e che, quindi, faccia in modo che chi si trova a dover attraversare in condizioni forzate

il Mediterraneo centrale, perché dobbiamo ricordarlo, non stiamo parlando, come qualcuno usa spesso definirli, di crocieristi, come sono stati paragonati, questo decreto è stato paragonato al decreto diciamo... alle misure che sono state adottate nei confronti delle navi da crociera. Stiamo parlando di persone che fuggono da campi di concentramento, da luoghi in cui vengono torturati e violentati, parliamo di persone che fuggono da una guerra e da un luogo in cui ci sono i bombardamenti e che noi continuiamo a ritenere un porto sicuro. Anche qui l'altro paradosso: noi dichiariamo i nostri porti non sicuri, a fronte di un'emergenza, di una pandemia, che quindi riguarda anche i Paesi da cui queste persone scappano e riconosciamo come porti sicuri i porti libici verso cui respingiamo queste persone, come è successo in questo caso da parte di Malta, con l'ausilio diretto e il coordinamento diretto di un centro di coordinamento europeo o con gli accordi tra Italia e Libia che sostanzialmente hanno appaltato alla guardia costiera libica la funzione di respingimento verso un Paese in guerra di persone che fuggono. Ecco, noi ci troviamo dentro questa condizione e abbiamo la necessità di disporre questi protocolli.

Io la voglio ringraziare, voglio ringraziare il Governo per essere arrivati oggi a una soluzione che sostanzialmente supera questo decreto, lo modifica, perché riconosce che questo decreto non è superiore alle norme internazionali e quindi il nostro Paese oggi sta adempiendo ai propri obblighi soccorrendo le persone a bordo della *Alan Kurdi* e sarebbe probabilmente il caso a questo punto anche di integrare il dispositivo e i protocolli previsti oggi per l'*Alan Kurdi* dentro la normativa di questo decreto.

Ce lo ha ricordato oggi anche il Consiglio d'Europa, che ha specificato a tutti gli Stati europei e questo, ripeto, vale per l'Italia che oggi adempie ai suoi obblighi internazionali, vale per Malta che invece in queste ore si è macchiata di crimini di cui dovrà rispondere davanti alle corti internazionali, perché quella del respingimento di persone in un Paese in guerra è un crimine, secondo

le convenzioni internazionali, come lo è l'omissione di soccorso, perché il ritardo nei soccorsi di oltre cinque giorni nei confronti di quell'imbarcazione ha causato la morte di 12 persone e anche di questo è responsabile il governo maltese.

Ed è per questo, signor sottosegretario, che io le chiedo oggi se il Governo non intende rivedere la misura del decreto citato in premessa e lavorare contestualmente a stabilizzare un protocollo di sicurezza che garantisca sia il soccorso in mare, quindi l'intervento della nostra Guardia costiera quando ci saranno imbarcazioni in difficoltà come è accaduto nel fine settimana di Pasqua, sia, allo stesso tempo, di garantire la sicurezza delle città costiere dove le persone verranno fatte sbarcare, attraverso protocolli di sicurezza che prevedono la quarantena o in strutture adeguate, a terra o, come si sta prevedendo nel caso della nave *Alan Kurdi*, in navi appositamente attrezzate, dove gli equipaggi e le persone soccorse possono ricevere l'assistenza e svolgere appunto la quarantena.

Questo, signor sottosegretario, anche per dirle che noi oggi facciamo bene a dire che da questa emergenza non ci si salva da soli, che ci si può salvare solo dentro un'una battaglia comune e con un grande spirito di solidarietà, questa solidarietà che noi oggi rivendichiamo nei confronti degli altri Paesi europei e che dobbiamo dimostrare di sapere applicare anche noi nei confronti di chiunque abbia bisogno di essere aiutato e soccorso.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, Salvatore Margiotta, ha facoltà di rispondere.

SALVATORE MARGIOTTA, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Grazie, signora Presidente, ringrazio anche l'onorevole Palazzotto per la lunga interpellanza che ha voluto qui esporre, perché intanto mi consente di dare la notizia, anticipata dallo stesso onorevole, sulla soluzione del tema *Alan Kurdi* e che mi fa piacere dare in questa

sede.

Per quanto riguarda la restante parte dell'interpellanza darò la risposta, vorrei solo far presente al collega che la domanda circa la possibilità di revisione del decreto medesimo non può trovare risposta in questo momento per il semplice fatto che, come sa, tale decreto è il frutto dell'azione della concertazione di ben quattro Ministeri e di cui quello che qui rappresento è solo una parte, appunto un quarto. Tuttavia, le questioni che lei pone sono di assoluto pregio e sicuramente saranno esaminate dal Governo. Intanto, le do risposta all'interpellanza per le altre parti.

In premessa, ricordo che in capo allo Stato che coordina un'operazione di soccorso in mare gravano due ordini di obblighi: assicurare la salvezza delle persone dal grave ed imminente pericolo; assicurare che in esito all'intervento di soccorso segua lo sbarco dei naufraghi in un luogo in cui siano garantiti i bisogni primari, tra cui l'assistenza sanitaria. Ebbene, sin dal 17 marzo 2020, il Presidente del Consiglio dei ministri ha rappresentato ai partner europei l'impossibilità di assicurare, anche con riguardo alle operazioni di soccorso non coordinate dall'Italia, un porto di sbarco ai migranti che attraversano il Mediterraneo, essendo le strutture operative italiane, dai presidi sanitari alle Forze di polizia, costantemente impegnati in continua a rimodulazione delle attività per rispondere all'evoluzione dell'emergenza sanitaria COVID-19. L'Italia ha pertanto evidenziato la necessità di una condivisione delle responsabilità con gli Stati di bandiera nella gestione delle operazioni di soccorso condotte da navi private, al fine di evitare la creazione di meccanismi di ricerca e soccorso distinti e paralleli rispetto alle strutture istituzionali previste dalle convenzioni internazionali, e di prevenire condotte che possano, anche indirettamente, facilitare l'immigrazione irregolare in Italia e nell'Unione europea, vieppiù in considerazione del fatto che la progressiva diffusione del virus ha comportato la sospensione di fatto di tutti gli strumenti volti ad un'ordinata e

condivisa gestione del fenomeno migratorio a livello europeo. Mi riferisco, in particolare, al Meccanismo di Malta per il ricollocamento dei migranti e ai trasferimenti di richiedenti tra Stati membri secondo le Procedure di Dublino. In questo contesto, alcune ONG hanno annunciato la ripresa delle proprie attività di ricerca e soccorso nel bacino del Mediterraneo ed hanno conseguentemente ripreso la navigazione. Di qui la necessità di adottare urgenti iniziative finalizzate alla gestione del fenomeno migratorio, in coerenza con la posizione assunta dall'Italia in ambito europeo e con le misure di prevenzione e contenimento della pandemia attuate sul territorio nazionale. In particolare, con il decreto 7 aprile 2020, adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della Salute, dell'Interno, e degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, lungi dal negare il soccorso ai naufraghi, si è provveduto a ribadire alcuni principi fondamentali della Convenzione di Amburgo del 1979 sulla ricerca e soccorso in mare, la cosiddetta Convenzione SAR, a cui pure ha fatto riferimento l'interpellante. Il primo è quello dell'indispensabile cooperazione fra gli Stati firmatari della Convenzione, che si estrinseca anche attraverso l'obbligo degli Stati di bandiera delle unità che prestano soccorso di farsi carico essi stessi dell'assistenza e del collocamento dei migranti, anche ai fini dell'individuazione di un luogo sicuro di sbarco.

Al riguardo, ricordo che l'articolo 94 della Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay, del 1982, impone allo Stato di adottare per le navi che battono la sua bandiera, tutte le misure necessarie a salvaguardare la sicurezza in mare, anche garantendo che il comandante, gli ufficiali e, nella misura appropriata, i membri dell'equipaggio conoscano perfettamente e abbiano l'ordine di rispettare le pertinenti norme internazionali relative alla salvaguardia della vita umana in mare.

Il secondo principio è quello relativo

all'individuazione del *place of safety*, il luogo sicuro di sbarco dei naufraghi, in coerenza con la definizione contenuta nelle risoluzioni nn. 155 (78) e 167 (78) dell'International Maritime Organization del 20 maggio 2004. In sintesi, dette risoluzioni definiscono il *place of safety* come luogo in cui è assicurata la sicurezza delle persone soccorse in mare e dove possono essere soddisfatti i bisogni primari, tra cui cibo, riparo ed esigenze sanitarie.

In applicazione dei principi sopraindicati e, dunque, in modo del tutto legittimo, il decreto interministeriale qualifica l'emergenza connessa alla diffusione del Coronavirus come una situazione che non rende possibile assicurare sul territorio italiano la disponibilità di tali luoghi sicuri senza compromettere la funzionalità delle strutture nazionali sanitarie, logistiche e di sicurezza dedicate al contenimento della diffusione del contagio e di assistenza e cura dei pazienti COVID-19. Ciò limitatamente ai casi di ricerca e soccorso nei quali lo Stato italiano non abbia svolto alcun ruolo di coordinamento delle operazioni di soccorso e, pertanto, non abbia assunto alcuno degli obblighi che detto coordinamento gli impone.

Al contempo, è stato fatto richiamo alla responsabilità dello Stato di bandiera dell'unità soccorritrice che, in nome del già ricordato principio di cooperazione previsto dalla convenzione SAR, è chiamato a cooperare con l'Italia per individuare una soluzione condivisa di gestione dei naufraghi.

Laddove, invece, il soccorso avvenga in area SAR italiana con il concorso di unità navali nazionali, resta fermo l'obbligo dell'Italia, pur nell'attuale fase emergenziale, di farsi carico dell'individuazione di ogni opportuna soluzione per la salvezza dei naufraghi e l'individuazione di idonei luoghi di sbarco e di accoglienza. E questo, in parte, risponde al suo dubbio sulla differenza che oggettivamente si presta nei confronti di casi diversi: nave battente bandiera italiana o che ha soccorso in area SAR italiana oppure laddove queste condizioni non vi siano.

Con il decreto del capo dipartimento della Protezione civile n. 1287 del 12 aprile 2020 sono state individuate le misure organizzative e le procedure per fornire assistenza sanitaria alle persone soccorse in mare ovvero giunte sul territorio nazionale a seguito di sbarchi autonomi, garantendo ad esse anche un luogo dove trascorrere la quarantena prevista dalle disposizioni nazionali.

In particolare, il capo dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione del Ministero dell'Interno è stato nominato soggetto attuatore con il compito di provvedere all'assistenza alloggiativa e alla sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare, anche utilizzando, a tal fine, apposite ed adeguate unità navali. Nel caso di sbarchi autonomi il soggetto attuatore, sentite le regioni e le autorità sanitarie locali, provvederà per il tramite delle prefetture competenti ad individuare aree o strutture da adibire ad alloggi per il periodo della sorveglianza sanitaria e, ove ciò non sia possibile, a collocarli sulle unità navali.

Nello svolgimento della propria attività il soggetto attuatore può avvalersi, come è avvenuto oggi, della Croce Rossa italiana e del supporto, ove necessario, dei volontari della Protezione civile, nonché degli uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera.

Rappresento che, nelle more dello svolgimento delle procedure attuative delle misure previste dal sopra menzionato decreto del capo della Protezione civile ed in considerazione della necessità di affrontare l'emergenza rappresentata dall'operazione di soccorso di migranti provenienti dalla Libia effettuata dalla nave *Alan Kurdi* dell'ONG tedesca Sea Eye al di fuori della zona SAR italiana, su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con decreto in data odierna del capo della Protezione civile, si è provveduto ad individuare, utilizzando le convenzioni già stipulate dal medesimo Ministero, una unità navale immediatamente impiegabile della Compagnia italiana di navigazione per le esigenze alloggiative e la sorveglianza sanitaria delle persone soccorse

dalla predetta ONG, nominando all'uopo quale soggetto attuatore il rappresentante legale della Croce Rossa italiana.

Entro la giornata odierna giungerà presso il porto di Palermo il personale della Croce Rossa Italiana e il necessario materiale sanitario e di protezione individuale. Nella mattinata di domani verrà effettuato il trasferimento dei migranti sull'unità navale italiana.

Concludo, evidenziando che, anche nel contesto emergenziale determinato dalla diffusione del virus COVID-19 e nonostante le difficoltà che ne sono derivate, il Governo non è mai venuto meno ai propri obblighi né ai doveri di solidarietà e di soccorso e continuerà a porre in essere tutte le iniziative necessarie per salvaguardare la vita e l'incolumità delle persone, siano esse i migranti soccorsi in mare o siano persone affette dal Coronavirus.

PRESIDENTE. L'onorevole Palazzotto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

ERASMO PALAZZOTTO (LEU). Grazie, signora Presidente. Signor sottosegretario, la ringrazio per la risposta che aprirebbe sicuramente un'interessante discussione in punta di diritto rispetto alla interpretazione delle Convenzioni internazionali e degli obblighi che ne discendono per il nostro Paese e non solo. Però, vorrei provare a utilizzare questa occasione per suggerire al Governo alcune misure, alla luce appunto di quella che è la condizione che oggi viviamo nel Mediterraneo, alla luce anche della suddetta pandemia.

Noi ci troviamo oggi in un contesto e in un momento totalmente diverso da quello che abbiamo vissuto in altri anni. I numeri dei flussi migratori lungo la rotta del Mediterraneo centrale si sono notevolmente ridotti, l'emergenza che noi stiamo affrontando, dal punto di vista del numero delle persone che arriverebbero nel nostro Paese, è sicuramente molto contenuta: parliamo di qualche centinaio di persone nella scorsa settimana, quindi non parliamo più dei numeri del 2015 o del 2016,

quando i flussi migratori hanno messo in grande difficoltà il sistema di accoglienza italiano. Eppure, davanti a numeri di questo tipo, si è ridotta la risposta europea, non solo del nostro Paese, rispetto alle esigenze del soccorso in mare.

Noi, in questi anni, abbiamo proceduto a una sostanziale desertificazione del tratto di mare che separa le coste siciliane da quelle libiche. Abbiamo via via arretrato gli assetti navali statali che prestavano soccorso alle persone.

Ricordo che nel 2013, dopo quella che fu la tragedia di Lampedusa, dove persero la vita 366 persone, il Governo italiano dispose la missione *Mare Nostrum*, che appunto era il più grande dispositivo di soccorso marittimo che la storia avesse conosciuto nel Mediterraneo centrale e che via via, da quel punto di partenza, si è arrivati a ritirare gli assetti statali.

Abbiamo assistito, in questi anni, ad un sostanziale smantellamento dei dispositivi di soccorso ordinari degli Stati. Quindi, tolti quelli straordinari come la missione *Mare Nostrum*, come le missioni *Poseidon*, *Triton* e poi *Sophia*, via via si arretravano gli assetti navali e si aggiungevano altri compiti per cui quelli delle operazioni di *search and rescue* erano assolutamente secondari, e noi ci siamo trovati oggi ad avere una condizione in cui un centro di coordinamento come quello maltese - cioè di uno Stato europeo che, quindi, oltre alle convenzioni internazionali succitate, risponde anche alle convenzioni europee a tutela dei diritti umani - sostanzialmente ha dismesso ogni forma di coordinamento dei soccorsi. Il che in questo momento rappresenta un rischio vero perché l'unico effetto che noi rischiamo di avere da questo punto di vista è che - avendo tolto ogni dispositivo di soccorso e avendo costruito, prima, una grande campagna diffamatoria da parte della politica nei confronti delle organizzazioni della società civile che svolgevano una surroga dei compiti e dei doveri che gli Stati si rifiutavano di adempiere e, poi, costruendo normative e legislazioni come questa, che in qualche modo cercano di limitare l'operatività di tali navi - in questo