

La Flottiglia Sumud - Israele si scontrerà con la NATO?

La Flottiglia Sumud Globale, un convoglio internazionale senza precedenti volto a rompere il blocco di Israele su Gaza, in atto da 17 anni, si trova ora a meno di 400 miglia nautiche dalla sua destinazione. Navigando sotto molteplici bandiere nazionali, trasporta passeggeri provenienti da oltre quaranta paesi: palestinesi come l'eurodeputata Rima Hassan, membri del Parlamento Europeo tra cui Annalisa Corrado, Benedetta Scuderi, Emma Fourreau e Lynn Boylan, l'ex sindaca di Barcellona Ada Colau, l'attivista per il clima Greta Thunberg, diversi politici in carica ed ex, e persino veterani americani. Tra loro c'è **l'ex primo ministro libico Omar al-Hassi**, a bordo della nave libica *Omar al-Mukhtar*. La sua partecipazione lo rende il funzionario di più alto rango fisicamente presente, segnalando che questa missione non è un gesto marginale, ma un atto politico serio.

La flottiglia è scortata da navi della NATO provenienti da Grecia, Spagna, Italia e Turchia. Italia e Spagna hanno impegnato navi in posizioni di salvataggio protettivo, mentre la Grecia ha garantito un passaggio sicuro nelle sue acque e ha informato Israele della presenza di cittadini greci a bordo. Il convoglio ha già subito molestie da droni vicino a Creta, con l'uso di dispositivi stordenti e irritanti contro barche disarmate. Nonostante questi rischi, continua ad avanzare, mettendo alla prova non solo il blocco di Israele, ma anche la credibilità del diritto internazionale.

Da convoglio umanitario a prova politica

Per i palestinesi, la flottiglia è una lifeline. Con oltre 64.000 morti dall'ottobre 2023 e Gaza sottoposta a condizioni di carestia deliberate, il cibo, i medicinali e le forniture che trasporta sono disperatamente necessari. Ma è anche una sfida politica. Riunendo legislatori, sindaci, un ex primo ministro e attivisti riconosciuti a livello globale, la flottiglia insiste sul fatto che il blocco di Gaza non è semplicemente una crisi umanitaria, ma una prova del diritto stesso.

I viaggi precedenti – il *Mavi Marmara*, *Madleen* e *Handala* – hanno dimostrato sia la brutalità dell'applicazione di Israele sia i quadri giuridici che viola. Le loro lezioni ora plasmano il modo in cui il mondo deve vedere il viaggio di Sumud.

Il Mavi Marmara: Uccisioni impunte in mare

Il 31 maggio 2010, i commando israeliani hanno assaltato il *Mavi Marmara*, una nave turca che guidava la prima Flottiglia della Libertà per Gaza. L'abbordaggio è avvenuto in acque internazionali e ha provocato la morte di 10 civili e il ferimento di decine di altri.

Analisi giuridica

- **Uso della forza in acque internazionali:** Secondo la UNCLOS, l'alto mare non è soggetto alla giurisdizione di applicazione di un singolo Stato, salvo in circostanze strettamente definite (ad esempio, pirateria, tratta di schiavi). L'abbordaggio e l'uccisione di civili su una nave umanitaria non rientrano in nessuna eccezione legale.
- **Proporzionalità e necessità:** L'incursione è stata condannata dal Consiglio per i Diritti Umani dell'ONU come illegale e sproporzionata. I civili armati di bastoni e utensili da cucina non giustificavano raid letali di commando.
- **Mancaza di responsabilità:** Nonostante la condanna internazionale, nessun funzionario israeliano è stato perseguito. Ciò ha consolidato l'impunità, insegnando che la violenza in mare sarebbe stata tollerata.

Il *Mavi Marmara* ha stabilito il precedente che Israele poteva attaccare navi civili con forza letale in acque internazionali ed evitare conseguenze.

Il Madleen: Pirateria, terrorismo e presa di ostaggi

Il 9 giugno 2025, il *Madleen*, una nave umanitaria battente bandiera britannica, navigava a 160 miglia nautiche da Gaza quando è stata intercettata dalle forze israeliane. Tra i passeggeri c'erano Greta Thunberg e l'eurodeputata Rima Hassan. L'equipaggio ha riferito di interferenze elettroniche, spray irritanti, abbordaggio forzato e detenzione.

Analisi giuridica

- **Pirateria (Articolo 101 UNCLOS):** Un attacco di navi statali a una nave civile disarmata in acque internazionali costituisce pirateria quando è condotto per scopi politici, poiché il *Madleen* non era coinvolto in ostilità.
- **Terrorismo di Stato:** La cattura violenta e la presa di ostaggi di attivisti internazionali miravano a intimidire futuri convogli umanitari – una caratteristica classica del terrorismo.
- **Presa di ostaggi (Convenzione sugli ostaggi del 1979):** La detenzione dei passeggeri, incluso un parlamentare eletto, rientra nella definizione di presa di ostaggi: sequestro di persone per costringere Stati o organizzazioni ad agire o astenersi da azioni politiche.
- **Responsabilità dello Stato di bandiera:** Essendo una nave battente bandiera britannica, il Regno Unito aveva la responsabilità diretta di proteggere la propria nave e cercare riparazione, ma non ha agito.

Il *Madleen* ha dimostrato la volontà di Israele di commettere pirateria e presa di ostaggi contro civili di alto profilo in pieno giorno.

Il Handala: Sequestro di aiuti umanitari

Il 26 luglio 2025, il *Handala*, che trasportava attivisti e aiuti da oltre una dozzina di paesi, è stato intercettato a 40 miglia nautiche da Gaza. Israele ha abbordato, sequestrato la nave, detenuto l'equipaggio e confiscato gli aiuti.

Analisi giuridica

- **Pirateria:** Come per il *Madleen*, il *Handala* era una nave civile in acque internazionali. Il sequestro forzato da parte di una nave da guerra statale, senza basi legali, soddisfa la definizione di pirateria.
- **Violazione delle misure provvisorie della Corte Internazionale di Giustizia (ICJ):** La Corte Internazionale di Giustizia aveva ordinato a Israele di consentire l'ingresso di aiuti umanitari a Gaza. Il sequestro del *Handala* è stato una violazione diretta di questo ordine vincolante.
- **Uso della fame come arma:** Impedendo le forniture umanitarie, le azioni di Israele hanno rafforzato il blocco come mezzo per affamare i civili – un crimine di guerra secondo lo Statuto di Roma della CPI.

Il *Handala* ha mostrato che l'applicazione del blocco non era una misura difensiva, ma un atto offensivo di terrore contro gli sforzi umanitari.

Escalation e posture difensive in mare

Questi precedenti – *Mavi Marmara*, *Madleen*, *Handala* – rivelano un modello di uso illegale della forza. Tuttavia, la Flottiglia Sumud è accompagnata da scorte della NATO.

Secondo quanto riferito, gli ordini permanenti vietano alle scorte di aprire il fuoco o intraprendere rappresaglie. Tuttavia, sono anche incaricate di proteggere la flottiglia. In pratica, ciò significa adottare una **postura protettiva**, interponendo navi da guerra tra gli attaccanti israeliani e le barche civili.

Se Israele apre il fuoco, gli ordini di contenimento vengono automaticamente annullati. Un comandante navale ha sia il **diritto che il dovere** di difendere la propria nave ed equipaggio. Questo dovere si basa su:

- **Articolo 51 della Carta delle Nazioni Unite** (diritto intrinseco all'autodifesa),
- **UNCLOS** (difesa legale contro l'uso illegale della forza in mare),
- **Diritto marittimo consuetudinario** (difesa proporzionata riconosciuta da tempo in mare),
- **Regole di ingaggio navale** (codici militari che richiedono ai comandanti di proteggere equipaggio e nave).

Il precedente dell'**USS Vincennes** sottolinea la forza di questa dottrina. Nel luglio 1988, la nave abbatté per errore il volo 655 di Iran Air, uccidendo 290 civili, dopo averlo erroneamente identificato come un aereo ostile. Il comandante non fu punito. La rationale era semplice: il dovere intrinseco di un capitano di difendere la propria nave ed equipaggio è fondamentale, anche se tragicamente sbagliato. Applicato qui, se il fuoco israeliano colpisce una scorta della NATO, i comandanti saranno legalmente obbligati a rispondere in autodifesa.

Dopo aver respinto un attacco iniziale, i capitani devono notificare ai loro quartieri generali, che riferiranno al **Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite ai sensi dell'Articolo 51**. Gli Stati possono quindi invocare l'**Articolo 5 della NATO**, avviando consultazioni a livello di alleanza sulla difesa collettiva.

Le acque di Gaza e l'illegalità del blocco

Al centro della disputa c'è lo status dello spazio marittimo di Gaza. Israele stesso non rivendica Gaza come territorio sovrano. Nel 2005 ha ritirato i suoi coloni e le forze terrestri permanenti e non amministra Gaza come fa con le aree costiere israeliane. Secondo la logica del diritto internazionale, questa assenza di rivendicazione rende il mare adiacente **acque palestinesi**.

Secondo la **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS)**, un'entità costiera ha diritto a un **mare territoriale di 12 miglia nautiche** e una **Zona Economica Esclusiva (ZEE) di 200 miglia nautiche**, soggetta alla geografia. Gaza, come parte del territorio palestinese occupato riconosciuto da oltre 140 Stati membri dell'ONU, ha quindi un diritto legale alle zone marittime. All'interno del mare territoriale, dovrebbe applicarsi la sovranità palestinese; oltre, la ZEE garantisce diritti esclusivi sulle risorse, mentre l'alto mare oltre è governato dalla libertà di navigazione.

Le azioni di applicazione di Israele avvengono quindi in acque che sono:

- **acque territoriali palestinesi**, dove solo la Palestina ha il diritto di applicazione; o
- **l'alto mare**, dove nessuno Stato può interferire con la navigazione, salvo in eccezioni strettamente definite come la pirateria o la tratta di schiavi.

Sequestrando navi in queste zone, Israele viola il principio fondamentale della **libertà dei mari**.

Blocco secondo San Remo e il problema della giustificazione

Israele giustifica le sue azioni invocando il diritto di blocco secondo il **Manuale di San Remo sul diritto internazionale applicabile ai conflitti armati in mare (1994)**. Ma le regole di San Remo contraddicono la posizione di Israele in diversi modi:

- Un blocco deve essere basato su una **necessità militare verificabile** e non può essere imposto allo scopo di affamare i civili o privarli di beni essenziali.
- Un blocco non può impedire il passaggio di **aiuti umanitari**, specialmente quando i civili soffrono di privazioni.
- Qualsiasi interdizione deve essere supportata da **prove che la nave bersaglio rappresenta una minaccia**.

Israele non ha soddisfatto questi standard. Il *Madleen* trasportava attivisti e forniture umanitarie, inclusi **latte per neonati** e aiuti medici. Il *Handala* trasportava cibo e medicinali per una popolazione già in condizioni di carestia. In nessun momento Israele ha presentato prove verificabili che uno dei due rappresentasse una minaccia alla sicurezza. A meno che non si consideri assurdamente il latte per neonati un'arma, le azioni di applicazione di Israele erano chiaramente illegali.

Implicazioni giuridiche

Non riuscendo a stabilire una necessità militare valida, il blocco di Israele non può essere considerato legale secondo San Remo. E poiché il blocco, in pratica, produce carestia, privazione e sofferenza indiscriminata, equivale a una **punizione collettiva**, vietata dalla Quarta Convenzione di Ginevra e condannata in numerosi rapporti delle Nazioni Unite.

Pertanto, dal punto di vista del diritto marittimo internazionale:

- Le acque territoriali e la ZEE di Gaza sono **acque palestinesi** secondo la UNCLOS.
- Oltre queste si trova **l'alto mare**, dove si applica la libertà di navigazione.
- Il sequestro di navi umanitarie come il *Madleen* e *Handala* da parte di Israele non può essere giustificato legalmente secondo San Remo, UNCLOS o il diritto umanitario.

Il dilemma della difesa collettiva della NATO

Un attacco israeliano alle navi da guerra della NATO creerebbe la prova più grave nella storia dell'alleanza. L'Articolo 5 dichiara che un attacco a un membro è un attacco a tutti.

- Gli **alleati dell'Europa meridionale** (Italia, Spagna, Grecia, Turchia) probabilmente farebbero pressione per una risposta forte, data la vicinanza delle loro navi e i loro paesaggi politici interni.
- Gli **Stati Uniti, il Regno Unito e la Germania**, tuttavia, potrebbero resistere a un confronto diretto con Israele, dati i loro profondi legami militari e politici. Potrebbero astenersi dalla partecipazione consentendo ad altri di agire.

Ma l'astensione non è la stessa cosa che schierarsi con Israele. La NATO consente contributi differenziati: i membri possono scegliere la forma della loro risposta, ma non possono negare che si sia verificato un attacco armato. Rifiutarsi di agire del tutto – o peggio, schierarsi apertamente con Israele contro i partner dell'alleanza – devasterebbe la credibilità della NATO.

Tale disunione incoraggerebbe gli avversari. La Russia coglierebbe il precedente, utilizzandolo per testare la determinazione della NATO in Europa orientale. La Cina noterebbe la frattura come prova che le alleanze occidentali non possono imporre una difesa collettiva contro aggressori politicamente sensibili. La coesione che scoraggia la guerra in Europa e Asia sarebbe indebolita.

In breve: se la NATO non riesce a difendere i suoi membri contro l'aggressione israeliana, mina la propria deterrenza contro Mosca e Pechino.

Ricadute strategiche e politiche

Per Israele, l'escalation rischia un isolamento catastrofico. Attaccare navi che trasportano un ex primo ministro, legislatori attuali e attivisti di fama mondiale distruggerebbe le pretese di autodifesa. Esporrebbe il blocco come punizione collettiva.

Per la flottiglia, l'intercettazione stessa è un successo: documenta l'illegalità di Israele, mobilita l'indignazione globale e rafforza il *sumud* palestinese – la resilienza. Con politici di

alto rango e figure di spicco a bordo, l'aggressione risuona a livello globale.

Conclusione

La Flottiglia Sumud Globale è più della consegna di aiuti. È una prova per verificare se il diritto internazionale viene applicato quando i palestinesi sono le vittime.

- Il *Mavi Marmara* ha mostrato che i civili potevano essere uccisi in acque internazionali senza responsabilità.
- Il *Madleen* e *Handala* hanno mostrato che Israele commetteva pirateria, presa di ostaggi e sfidava la Corte Internazionale di Giustizia per imporre la carestia.
- L'USS *Vincennes* ha mostrato che i comandanti navali sono legalmente obbligati a difendere la loro nave ed equipaggio, anche a costo tragico.

La catena dell'escalation è prevedibile: postura protettiva, attacco, autodifesa immediata secondo la UNCLOS, il diritto consuetudinario e l'Articolo 51, rapporto al Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, possibile invocazione dell'Articolo 5 della NATO.

Ciò che non è prevedibile è se la NATO e la comunità internazionale sosterranno le loro leggi, o se, ancora una volta, l'impunità navigherà liberamente. Per i palestinesi a bordo e a Gaza, questa non è teoria – è una questione di vita o di morte.