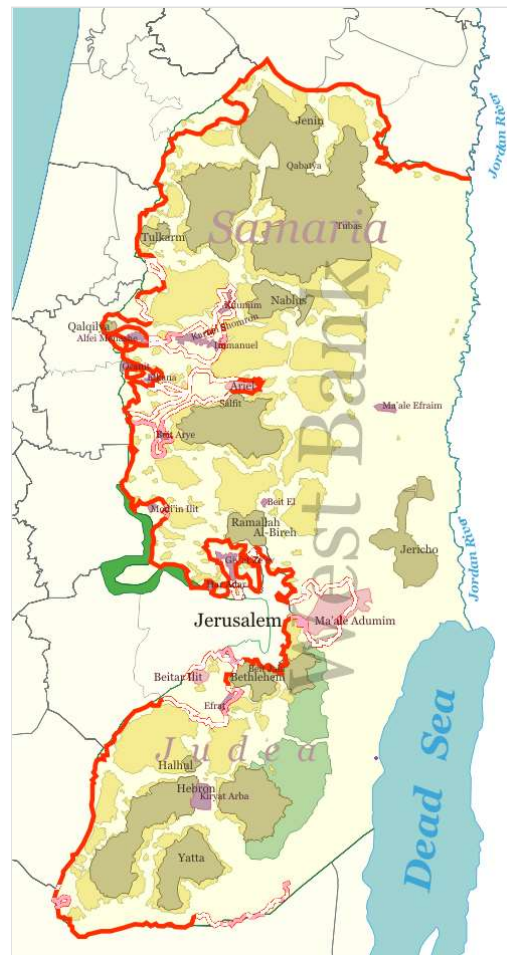




Barriera di separazione israeliana

La **barriera di separazione israeliana** (in ebraico: גדר ההפרדה, o חומת ההפרדה o anche גדר הביטחון, rispettivamente "barriera di separazione" o "muro di separazione"; in arabo: جدار الفصل العنصري, "muro della separazione / muro dell'apartheid", in inglese: *security fence*, "chiusura di sicurezza") è un sistema di barriere fisiche costruito da Israele in Cisgiordania a partire dalla primavera del 2002.^[1] Si estende su un controverso tracciato di 730 km ridisegnato più volte a causa di pressioni internazionali e consiste per tutta la sua lunghezza in un'alternanza di muro e reticolato con porte elettroniche.

Se lo Stato di Israele lo considera un mezzo di difesa dal terrorismo, i palestinesi lo ritengono uno strumento di segregazione razziale, tantoché, mentre il primo si riferisce ufficialmente ad esso come "chiusura di sicurezza israeliana" o "barriera antiterrorista" o "muraglia di protezione" o "muro salvavita", i secondi lo chiamano "muro dell'apartheid" o "muro della vergogna" o "muro dell'annessione" o usano l'espressione araba *jidār al-faṣl al-ʿunṣūrī*, che può significare tanto "muro di separazione razziale" quanto "muro di separazione razzista". L'ONU e la comunità internazionale utilizzano più frequentemente il termine "muro", ma anch'essi utilizzano in alternativa "chiusura", "barriera", "separazione" e "sicurezza".



Tracciato della "Barriera di separazione" approvato nel luglio 2006 ma suscettibile di modifica.

Struttura della barriera e sua costruzione

La barriera ingloba la maggior parte delle colonie israeliane e la quasi-totalità dei pozzi d'acqua. Essa si discosta in certi tratti dalla "linea verde" anche di 28 chilometri. Il suo tracciato fu modificato decine di volte nel 2004 e nel 2005, su domanda dei palestinesi, degli Europei e della Corte Suprema di Giustizia israeliana. Le locali comunità cristiane si sono espresse apertamente e hanno manifestato più volte contro la costruzione del muro^{[2][3][4]}. È equipaggiata sulla sua parte più lunga di barriere elettroniche, come la barriera che separa il Messico dagli Stati Uniti d'America. I sostenitori del muro ritengono che esso abbia portato ad un decremento di attentati anti-israeliani, mentre i suoi detrattori (principalmente palestinesi o appartenenti alla sinistra politica israeliana) sottolineano la mancanza di libertà di movimento che essa comporta, la perdita

dell'accesso alle terre coltivate da parte degli agricoltori, l'isolamento di certi villaggi, il sentimento d'imprigionamento e la convinzione che essa rappresenti di fatto una futura frontiera di cui rifiutano il tracciato.

Percorso della barriera

A nord di Tulkarem

A nord di Tulkarem, la barriera si estende fino al fiume Giordano, al di sotto della frontiera con la Giordania. Lungo la parte orientale essa segue all'incirca la Linea Verde. All'altezza della colonia di Rehan, la barriera penetra per circa 5 km all'interno della Cisgiordania.



Immagine del Muro

Il muro di separazione di Tulkarem

La cittadina di Tulkarem è divisa dal suo circondario da due barriere. Da un lato un muro di separazione (alto 8 metri) e dall'altro una barriera, detta «barriera d'isolamento», che costituisce un'estensione del muro, col risultato appunto di isolare quasi totalmente la cittadina.

Il muro di separazione di Gerusalemme

Nell'agglomerato urbano di Gerusalemme la barriera è costituita da un muro alto 8 metri. Esso si estende nei quartieri arabi di Gerusalemme e in corrispondenza del confine fra gli agglomerati di Gerusalemme e di Betlemme. Questo muro ha reso la vita di molti cittadini dei territori Impossibile tale che fu dichiarato nel 2004 illegale. Attraversa in particolare i quartieri di Abū Dis e di Azariyye a sud, fino alla strada che permette di accedere a Betlemme. A nord, il muro costeggia in parte i limiti del comune di Gerusalemme, sulla parte annessa da Israele del territorio cisgiordano.



Il muro tra Gerusalemme e Betlemme visto dalla parte palestinese

A sud di Gerusalemme

A sud di Gerusalemme e di Betlemme, la barriera, dapprima al livello del blocco di colonie di Gush Etzion, penetra fino a quasi 10 km in Cisgiordania. Essa si prolunga poi approssimativamente lungo la Linea Verde, ma non si prolunga fino al Mar Morto, fermandosi a circa 20 km da esso.

Conseguenze

Sulla sicurezza degli israeliani

Uno studio statistico^[5] fornito dal Ministero degli Affari esteri israeliano afferma che la costruzione della barriera di separazione ha permesso di ridurre il numero delle infiltrazioni di attentatori palestinesi in territorio israeliano.

Questo studio mostra che dal nord della Cisgiordania:

- Fra aprile e dicembre 2002, prima della costruzione della barriera, 17 attacchi suicidi sono stati commessi da terroristi infiltrati.
- Nel 2003, quando la barriera è stata completata, 5 attacchi suicidi sono stati commessi da terroristi infiltrati.

Al contrario, i dati provenienti dal sud della Cisgiordania, dove non sono state adottate queste misure, indicano che:

- Fra aprile e dicembre 2002, 10 attacchi suicidi sono stati commessi da terroristi infiltrati.
- Nel 2003 11 attacchi suicidi sono stati commessi da terroristi infiltrati.

Secondo questo rapporto, le conclusioni sono innegabili: la costruzione della barriera di sicurezza permette di ridurre fortemente il numero d'infiltrazioni e di ridurre di conseguenza il numero degli attentati terroristici.

I responsabili palestinesi spiegano queste cifre col cambiamento di strategia dei movimenti palestinesi, negoziato con l'Autorità Nazionale Palestinese per mettere fine agli attentati.

In realtà nel 2003 il muro non era e non è ancora stato completato. Il periodo da considerare è quello tra il 2002 e il 2008, nel quale la curva degli attentati da parte di palestinesi in Israele e in Cisgiordania ha lo stesso andamento, sia pure con numeri diversi dalle due parti del muro.

Sui palestinesi

Sono stati denunciati effetti estremamente negativi della barriera sulla vita dei palestinesi.

Nel suo ultimo rapporto in proposito, l'ONU indica:

(inglese)

«...it is difficult to overstate the humanitarian impact of the Barrier. The route inside the West Bank severs communities, people's access to services, livelihoods and religious and cultural amenities. In addition, plans for the Barrier's exact route and crossing points through it are often not fully revealed until days before construction commences. This has led to considerable anxiety amongst Palestinians about how their future lives will be impacted...The land between the Barrier and the Green Line constitutes some of the most fertile in the West Bank. It is currently the home for 49,400 West Bank Palestinians living in 38 villages and towns^[6]»

(italiano)

«È difficile esagerare l'impatto umanitario della Barriera. Il percorso dentro la Cisgiordania separa comunità, l'accesso delle persone ai servizi, mezzi di sostentamento e servizi religiosi e culturali. In più, i piani per il percorso esatto della barriera e i punti di attraversamento attraverso di essa spesso non sono completamente rivelati fino a pochi giorni prima che cominci la costruzione. Questo ha portato a considerevole ansia fra i Palestinesi riguardo a come le loro vite future saranno influenzate... Il territorio tra la Barriera e la Linea Verde costituisce parte di quelli più fertili della Cisgiordania. È attualmente la dimora di 49 400 Palestinesi

della Cisgiordania che vivono in trentotto villaggi e cittadine»

(*The Humanitarian Impact of the West Bank Barrier on Palestinian Communities*, rapporto ONU del 2005)

La barriera segue la Linea Verde, ma penetra profondamente all'interno della Cisgiordania per integrare gli Insedimenti israeliani.^[7] A causa del complesso tragitto seguito, la maggior parte della barriera è situata in Cisgiordania^[8], mentre il 20% di essa è posizionata esattamente sulla Linea Verde.^[9] Sezioni della barriera sono costruite su terre confiscate a palestinesi^{[10][11]}. In un rendiconto recente, l'ONU ha precisato che il tracciato più recente della barriera prevede più segmenti costruiti sulla Linea Verde stessa rispetto alle precedenti variazioni di tracciato.^[12]

Un esempio frequentemente offerto degli effetti della barriera è la città palestinese di Qalqilya, un agglomerato di circa 45.000 abitanti, in cui un pannello del muro in cemento, di 8 metri d'altezza, è eretto sulla Linea Verde fra la città e la vicina autostrada trans-israeliana. Il muro in questo punto è descritto da Israele stesso come il "muro-cecchino", a causa della possibilità che da esso si portino attacchi armati contro gli automobilisti israeliani o contro la città israeliana di Kfar Saba.

La barriera penetra in particolare al livello di Qalqilya nelle sezioni settentrionali e meridionali, con un andamento seghettato e scanalato. La città è accessibile da una strada a est, come pure da un tunnel costruito nel settembre 2004 che la collega al villaggio di Habla, anch'esso isolato da un altro muro.

Secondo il Dipartimento Palestinese per gli Affari Negoziali e altre fonti, il 45% delle terre coltivate palestinesi (compresa una parte fra le più fertili)^{[13][14]}, e un terzo dei pozzi d'acqua della cittadina, si ritrovano all'esterno della barriera, e i contadini devono ormai chiedere permessi alle autorità israeliane per accedere alle loro terre situate dall'altra parte della barriera. (La Corte Suprema israeliana prende atto delle dichiarazioni del governo che respinge le accuse di annessione di fatto di questi pozzi, affermando: «*the construction of the fence does not affect the implementation of the water agreements determined in the (interim) agreement*» ("la costruzione della barriera non influenza l'implementazione degli accordi sull'acqua determinati nell'accordo (ad interim)"^[15]). Esistono tre punti transito di questa parte di barriera destinati a consentire ai contadini di accedere ai loro terreni, passaggi aperti 3 volte al giorno per un totale di 50 minuti^[16], malgrado secondo il Dipartimento Palestinese per gli Affari Negoziali essi siano chiusi frequentemente per lunghi periodi, arrecando la perdita dei raccolti per i contadini. Uno di questi passaggi è chiuso dall'agosto del 2004 dopo un attentato suicida perpetrato presso il luogo di transito.

Recentemente la Corte Suprema israeliana ha ordinato al governo di modificare il tracciato della barriera in questa zona, al fine di facilitare gli spostamenti dei palestinesi fra Qalqilya e i 5 villaggi confinanti. In questo stesso deliberato, la Corte ha rigettato l'argomento affermando che la barriera doveva seguire precisamente la Linea Verde, rispettando le sezioni 43 e 52 della Convenzione dell'Aia del 1907, come pure dell'articolo 53 della IV Convenzione di Ginevra.

All'inizio del 2003, il comando centrale delle forze armate dichiara la zona fra la barriera di separazione e la Linea Verde sulla sezione settentrionale «zona militare interdetta» per un periodo di tempo indefinito. Le nuove direttive indicano che tutti i palestinesi di più di 12 anni che vivono in questa zona interdetta possono ottenere un'attestazione di «residenza permanente» da parte dell'amministrazione civile, che permetterà loro di continuare a vivere nelle proprie case. Gli altri residenti della Cisgiordania dovranno ottenere un permesso speciale per entrare in questa zona^[8].

Nel maggio 2004, la costruzione di muri e passaggi obbligati della barriera ha costretto allo sradicamento di 102.326 olivi e piante d'agrumi, alla demolizione di 75 acri (30 ettari) di serre e 37 km di condotte d'irrigazione. Fino ad oggi la barriera corre lungo 15.000 *dunum* (15 km²) di terre "confiscate", a ridosso dei villaggi. All'inizio del 2003, allo scopo di costruire una sezione della barriera verso la Linea Verde, un mercato di 63 negozi è stato demolito dall'esercito israeliano nel villaggio di Nazlat Isa (Nazlat 'Īsā), dopo che i proprietari ebbero ricevuto un preavviso di soli 30 minuti^{[17][18][19]}. Nell'agosto di quello stesso anno, 115 negozi supplementari che costituivano un'importante fonte di reddito per numerose comunità, furono demoliti sul luogo, insieme a 5-7 case^{[20][21]}.

Le Nazioni Unite hanno organizzato un registro per ospitarvi i reclami relativi al danneggiamento di proprietà causati dalla barriera di separazione. Kofi Annan, Segretario generale dell'ONU, ha detto: "stiamo organizzando un registro che possa col tempo aiutare a risolvere questi reclami"(... we are establishing that register to be able in time to help those with claims)^[22]. Il Governo israeliano ha promesso che gli alberi danneggiati dalla costruzione sarebbero stati reimpiantati^[23]. Secondo la United Nations Relief and Works Agency for Palestine Refugees in the Near East (un tempo semplicemente UNRWA), 15 comunità sono state direttamente danneggiate, per un numero di persone ammontante a 138.593 unità, incluse 13.450 famiglie di rifugiati palestinesi per un totale di 67.250 persone.

Nel giugno 2004, il quotidiano statunitense *Washington Times*^[24] ha riferito che le ridotte necessità dell'apparato militare israeliano a Jenin hanno avuto l'immediato effetto di far ricostruire le strade danneggiate e hanno consentito il graduale ritorno alla normalità, e infine in una lettera datata 25 ottobre 2004^[25], inviata dalla missione israeliana all'ONU e indirizzata a Kofi Annan, il governo d'Israele ha sottolineato che un numero di restrizioni imposte nella parte orientale della barriera erano state eliminate, come risultato conseguito dall'innalzamento della barriera, compresa la riduzione dei *checkpoint* da 71 a 47 e dei blocchi stradali da 197 a 111. Il giornale israeliano *Jerusalem Post* riporta che, per alcuni palestinesi che sono cittadini israeliani e che vivono nella città araba israeliana di Umm al-Fahm (di 42.000 abitanti) presso Jenin, la barriera ha "significativamente migliorato le loro vite" perché, da un lato, previene ladri e terroristi dall'entrare nelle loro città e, d'altro lato, ha accresciuto il flusso di clienti dalle altre parti d'Israele che sarebbero normalmente andati verso la Cisgiordania col risultato di un apprezzabile aumento d'affari per loro. La relazione stabilisce che d'altronde l'aspetto negativo è che la barriera avrebbe diviso delle famiglie e "danneggiato la solidarietà degli Arabi israeliani nei confronti dei palestinesi che vivono dall'altra parte della Linea Verde"^[26].

Un rapporto dell'ONU reso pubblico nell'agosto 2005 osserva che con l'esistenza della barriera "il movimento all'interno della parte settentrionale della Cisgiordania è meno restrittivo di quando la barriera non esisteva. Ostacoli fisici sono stati rimossi nei governatorati di Ramallah e Gerusalemme, in cui la barriera è ancora in fase di costruzione". Il rapporto nota che maggior libertà di movimento nelle aree rurali può aiutare l'accesso dei palestinesi agli ospedali e alle scuole, ma nota altresì che le restrizioni dei movimenti fra la popolazione dei centri urbani non sono significativamente cambiate^[27].