

Image not found or type unknown



MEDITERRANEO

Cosa potrebbe fare l'Italia contro gli scafisti

POLITICA

10_05_2017

Gommone made in China

Image not found or type unknown

Le polemiche sul ruolo delle navi delle Organizzazioni non governative (Ong) nelle operazioni di soccorso agli immigrati illegali da barconi e gommoni direttamente nei porti italiani hanno tenuto banco nei media per due settimane ma sono divenute evidentemente superflue con gli oltre 7 mila sbarchi dell'ultimo week end.

Un flusso con pochi precedenti pur nell'affollata autostrada del crimine in cui l'Italia e l'Europa hanno trasformato in questi anni il Canale di Sicilia, ma a trasportare in Italia un numero così elevato di immigrati clandestini hanno provveduto, più o meno in misura uguale, sia navi delle Ong sia quelle militari delle flotte italiane (Marina Militare e Guardia Costiera) sia quelle europee (Frontex ed Eunavfor Med). L'emergenza degli ultimi giorni (che in realtà non è più tale ma una costante quotidiana) ha dimostrato una volta per tutte che navi civili e militari, Ong e forze armate, svolgono di fatto lo stesso compito: ingrassano i trafficanti legati al terrorismo islamico e sbarcano in Italia chiunque abbia pagato i criminali. La querelle sulle Ong serve quindi solo a nascondere

malamente la totale rinuncia dell'Italia ad esercitare la propria sovranità e al controllo delle frontiere. Un dato di fatto che non dipende quindi dal ruolo più o meno ambiguo delle Ong (o di alcune Ong) ma dal fatto che il nostro governo ha abdicato al suo ruolo e a ogni responsabilità nei confronti dei cittadini.

Il problema è quindi politico: senza la decisione di effettuare respingimenti i flussi cresceranno senza sosta a ondate crescenti: 170mila immigrati illegali nel 2014, 154mila nel 2015, 181mila l'anno scorso, almeno 250 mila stimati quest'anno. Chiunque salpi dalle spiagge libiche viene accolto in Italia benché la Convenzione di Amburgo preveda che i "naufraghi" soccorsi vengano sbarcati nel porto sicuro più vicino. Cioè in questo caso a La Valletta o nei porti tunisini ma né Malta (che pure è nella Ue e ha ospitato due mesi fa l'ultimo vertice europeo sull'emergenza immigrazione) né la Tunisia accettano immigrati illegali esercitando (loro sì) la propria sovranità. Se facesse così anche l'Italia il problema ricadrebbe giocoforza sulla comunità internazionale che dovrebbe mobilitarsi per rimpatriare dalla Libia nei paesi d'origine gli immigrati illegali. Impedire alle Ong di sbarcare gli immigrati nei nostri porti avrebbe quindi un senso solo se Roma decidesse di effettuare respingimenti assistiti degli immigrati illegali soccorsi in mare solo con navi militari, portando in Italia solo bambini soli, feriti o donne in stati di gravidanza da rimpatriare successivamente nei paesi di origine.

Gli immigrati illegali in arrivo dalla Libia sono per il 95% giovani uomini in ottime condizioni che potrebbero venire sbarcati sulla costa libica con mezzi militari e sotto copertura navale per scongiurare provocazioni da parte di trafficanti e miliziani libici. I fautori dell'accoglienza sostengono che il respingimento è inattuabile perché in Libia mancano le condizioni minime. Ma nelle aree da cui salpano i barconi non vi sono scontri a fuoco mentre l'ultimo rapporto dell'Organizzazione internazionale delle migrazioni rivela che oltre il 60% degli immigrati africani presenti in Libia intende lavorare proprio nella nostra ex colonia (non venire in Europa) accettandone quindi anche le condizioni d'instabilità. Un'operazione del genere avrebbe costi uguali a quelli già oggi sostenuti tenendo in mare flotte che aiutano, invece di contrastare, i trafficanti.

Un'altra opzione praticabile ma più costosa per l'Italia sarebbe rappresentata da un accordo con Tunisi per sbarcare nei suoi porti gli immigrati da concentrare poi in campi profughi gestiti dall'Onu in vista del rimpatrio nei paesi d'origine. Certo il governo tunisino pretenderebbe incentivi economici, ma se Roma pagasse al Paese nordafricano anche 2 miliardi di euro annui sarebbe comunque meno della metà di quanto spende annualmente per l'accoglienza degli immigrati illegali in Italia. Con il vantaggio che non ci sarebbero più morti in mare, i flussi cesserebbero all'istante (nessuno pagherebbe più i

trafficienti per ritrovarsi in Africa anzichè in Europa) e si potrebbero trasferire nei campi tunisini anche i tanti immigrati illegali che sono sbarcati in Italia negli ultimi anni senza aver ottenuto asilo.

Invece di mettere a punto azioni risolutive e concrete l'Italia non sembra neppure in grado di ostacolare i trafficanti semplicemente bloccando l'afflusso in Libia dei gommoni utilizzati per mettere in mare gli immigrati illegali. Nei mesi scorsi il comando italiano della flotta europea Eunavfor Med ha reso nota la provenienza dei gommoni di pessima qualità impiegati, sovraccarichi di migranti, dai trafficanti. Prodotti in Cina, commerciati in Turchia, giungono nei porti libici triangolati via Malta nell'ambito di regolari transazioni. Basterebbe bloccarne l'imbarco sui mercantili a Malta (paese Ue sul quale Italia e altri partner europei potrebbero esercitare pressioni) diretti nei porti della Tripolitania da dove raggiungeranno presto le spiagge pronti a salpare. Oppure sarebbe possibile per la flotta Ue (che tra l'altro ha anche l'incarico di impedire traffici di armi verso la Libia) ispezionare i mercantili diretti in Libia bloccandoli in mare, requisendo i gommoni e distruggendoli con azioni militari tese a scoraggiare gli armatori ad accettare un carico così ambiguo.

Eppure nulla di tutto questo viene fatto con la giustificazione che si tratta di un commercio legale e legittimo: i trafficanti sono così liberi di acquistare on line i gommoni che gli verranno consegnati a domicilio, sotto il naso di quelle flotte italiane e Ue che a parole dovrebbero contrastarli.