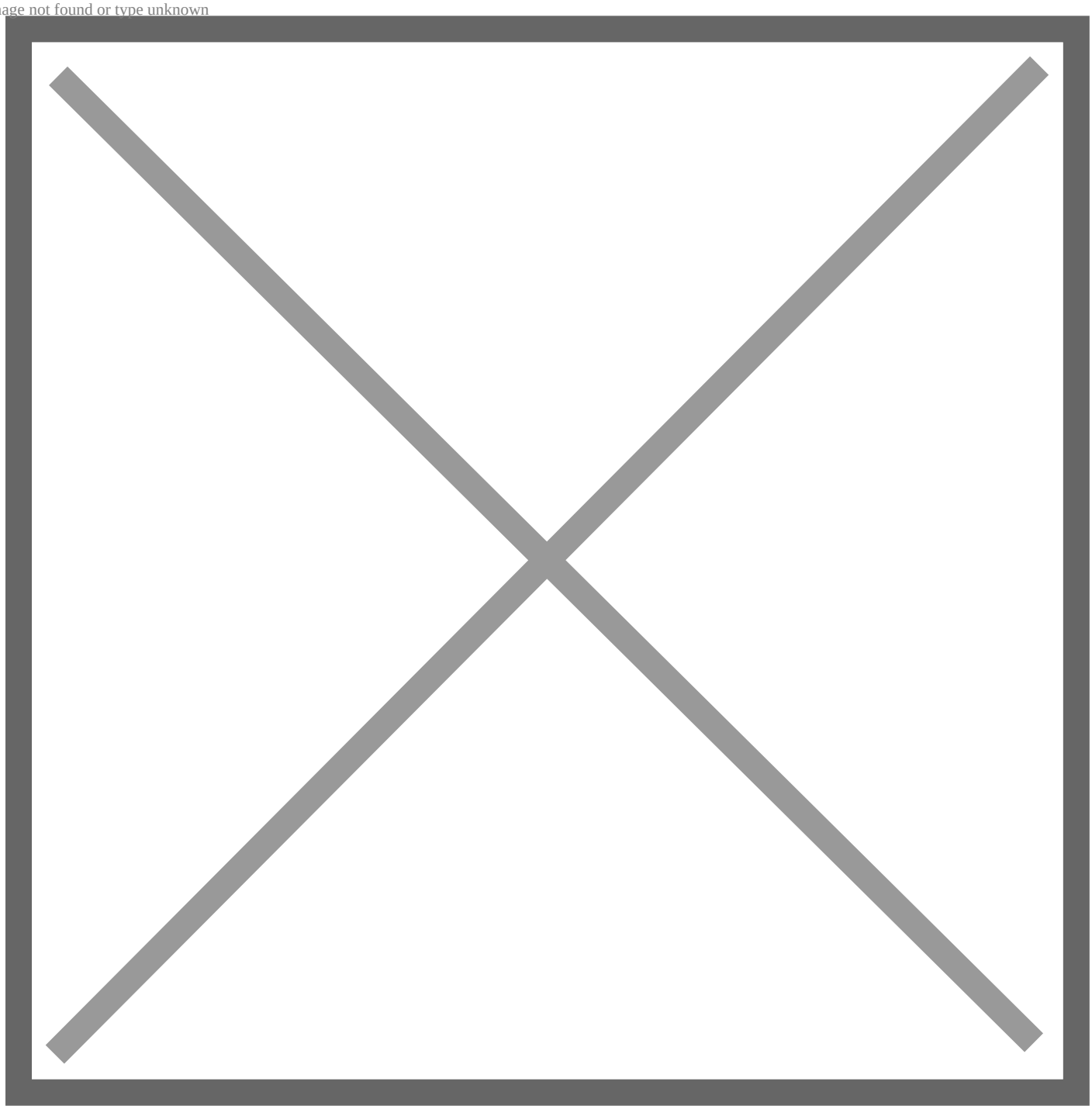
Image not found or type unknown



IL PUNTO

Immigrati, il nodo sicurezza, vera emergenza

POLITICA 05_11_2016

Image not found or type unknown

Pessime notizie sul fronte dell'immigrazione dove lo Stato italiano sembra pronto a sfidare la sua popolazione pur di continuare a riservare illecitamente accoglienza a chiunque paghi criminali e trafficanti.

La prima brutta notizia è che dall'inizio dell'anno sono già sbarcati 160 mila clandestini, 7 mila in più di quanti ne sbarcarono in tutto il 2015 ma siccome mancano ancora due mesi alla fine dell'anno è probabile che verrà battuto ogni record.

Nel 2016 infatti i clandestini portati in Italia dalle flotte nazionali e della Ue, quelle che avrebbero dovuto contrastare i trafficanti di esseri umani, potrebbero superare la cifra record di 170 mila raggiunta nel 2014. Con la differenza che rispetto ad allora oggi tutti i Paesi europei hanno chiuso i confini e quindi chi sbarca poi resta nel Belpaese.

L'altra pessima notizia, inevitabilmente legata al numero dei clandestini accolti, l'ha fornita il ministro delle Finanze, Pier Carlo Padoan, che ha annunciato per il 2017 uno stanziamento di oltre 4 miliardi di euro per l'accoglienza dei "migranti" contro i 3,3 miliardi spesi quest'anno ma ai quali vanno aggiunti i contributi della Ue e quasi 200 milioni di spese per le operazioni navali legate ai flussi di clandestini, per un totale di 4 miliardi che l'anno prossimo saliranno probabilmente a circa 5.

Mentre continuiamo supinamente a subire un'immigrazione totalmente illegale che arricchisce trafficanti ma anche associazioni ed enti coinvolti nel business dell'accoglienza, in Australia (situata davvero agli antipodi dell'Europa) il Parlamento si appresta a varare una legge nega "a vita" visti, permessi di soggiorno e l'asilo a chiunque abbia tentato o tenti di entrare nel Paese illegalmente.

Il premier Malcolm Turnbull ha definito la misura necessaria a sostenere il "messaggio risoluto e inequivocabile" che gli immigrati clandestini non avranno alcuna possibilità di venire accolti in Australia, che da anni applica respingimenti senza vittime tra i migranti (operazione Sovereign Borders), trasferisce i richiedenti asilo a Nauru e in Papua Nuova Guinea e scoraggia l'immigrazione clandestina con la nota campagna mediatica "*No Way*".

"Si tratta di una battaglia tra il popolo australiano, rappresentato dal suo governo, e le organizzazioni criminali di trafficanti di esseri umani – ha aggiunto Turnbull ammonendo che – non bisognerebbe sottovalutare l'entità della minaccia poiché questi trafficanti sono i peggiori criminali e fanno affari multimiliardari".

A differenza dell'Europa, che pure subisce flussi migratori ben maggiori dell'Australia che nel 2013 raggiunse il picco di clandestini con 20 mila persone sbarcate in un anno, a Canberra hanno capito che il problema è essenzialmente di sicurezza e legalità prima che umanitario.

A rendere ancor più penosa la condizione italiana contribuisce poi l'ammissione che gli strumenti militari pur possenti schierati davanti alle coste libiche non solo non possono far altro che i "traghetti" imbarcando i clandestini e portandoli in Italia ma non hanno neppure l'autorità per intercettare i carichi di gommoni (ancora sgonfi) destinati ai trafficanti.

Come ha ricordato nei giorni scorsi il sito Formiche.net, l'ammiraglio di divisione Enrico Credendino, comandante dell'operazione *EunavFor Med*, durante un'audizione informale alle commissioni Esteri e Difesa del Parlamento ha dichiarato che "i gommoni

vengono dalla Cina: noi sappiamo benissimo da dove vengono, chi li fabbrica, che strada fanno, vanno in Turchia, poi a Malta e da lì in Libia.

Purtroppo – ha aggiunto Credendino – essendo un commercio legale, non c'è modo di bloccare l'arrivo dei gommoni in Libia. Bisognerebbe convincere la Cina a non dare più questi gommoni fatiscenti alla Libia, non è semplice, non c'è modo di bloccarli. L'unica cosa che possiamo fare è, quando arrivano in Libia e sono nelle mani dei trafficanti distruggerli".

I gommoni vengono affondati dalle navi militari dopo aver recuperato i clandestini a bordo ma per intercettarli prima che salpino *Eunavfor Med* dovrebbe agire sulle coste e nelle acque territoriali dove potrebbe spingersi solo (così dicono a Roma e Bruxelles) col via libera dell'Onu o del governo di Fayez al-Sarraj al Tripoli.

Autorizzazioni che probabilmente non arriveranno mai rendendo così uno spreco inutile di risorse l'impiego di ben 4 flotte Ue e italiane in quel tratto di mare.

Quanto ai gommoni "tutti sanno da dove arrivano e a cosa servano, sono fatti per fare un solo viaggio e si vede, la gomma è di scarsa qualità, non hanno il fondo, quindi è evidente che lo scopo è solo quello, ma non c'è nessun mezzo, purtroppo, per evitare che arrivino in Libia" ha spiegato l'ammiraglio.

Eppure, con un po' di attributi l'Italia e l'Europa potrebbero pretendere da Turchia e Malta maggiori controlli sui carichi di gommoni in transito.

Inoltre, impiegando l'intelligence e i reparti di incursori e forze da sbarco già presenti in Libia e sulle navi del dispositivo Mare Sicuro, gli italiani potrebbero individuare i cargo che trasportano i gommoni ai trafficanti e intercettarli prima che entrino in Libia per distruggerne il carico senza provocare danni a navi ed equipaggi.

Peraltro le navi militari italiane ed europee sono autorizzate dall'Onu a ispezionare i cargo diretti in Libia per verificare il rispetto dell'embargo sulle forniture militari, cogliendo così l'occasione per requisire e distruggere i gommoni per ragioni di sicurezza nazionale e per evitare che alimentino traffici illeciti.

Decisioni che devono essere innanzitutto politiche di cui non c'è traccia a Roma e neppure a Bruxelles. Così schieriamo in mezzo al mare navi da guerra per miliardi di euro che non sono in grado neppure di intercettare un gommone sgonfio.