

I morti del Canale La Cei: «Una Shoah» Maroni non ci crede

IL NAUFRAGIO. I cinque eritrei raccontano di un mese alla deriva senza soccorsi, ma il Viminale vuole conferme. Duro attacco di Avvenire e della Chiesa. Mentre l'accordo con la Libia mostra le sue falle, Malta si confonde sulle date di avvistamento del gommone.

DI SONIA ORANGES

Il film è lo stesso, già visto quando un barcone carico di disperati fu respinto al mittente libico, o quando il mercantile turco Pinar fu abbandonato in mezzo al mare mentre Roma e Malta si rimpallavano la responsabilità del carico umano. Ma stavolta i fotogrammi che rimbalzano da Lampedusa, hanno il volto dell'orrore di 78 esseri umani abbandonati alla deriva per quasi un mese, nel mezzo dello specchio d'acqua più pattugliato del Mediterraneo, a morire di fame e di sete come le mosche, gettati a mare dai loro compagni di sventura che tentavano di sopravvivere. Cinque di loro ce l'hanno fatta a raggiungere le coste italiane e ora raccontano il loro incubo che potrebbe essere il nostro. Perché potrebbe anche essere accaduto che italiani, maltesi e libici siano rimasti a guardare quel gommone senza benzina né viveri, carico di clandestini che morivano.

Se ieri, in un primo momento, il portavoce delle forze armate maltesi, maggiore Ivan Consiglio, smentiva che fossero state recuperate in mare le salme di quattro immigrati, confermava che «da martedì a oggi sono stati avvistati sette cadaveri in mare ben dentro una zona Sar nella quale il soccorso è sotto la competenza della Libia» e che giovedì mattina un aereo Frontex (l'agenzia dell'Ue per la gestione della cooperazione alle frontiere esterne) ha avvistato gli immigrati eritrei. Poi però si è corretto: l'imbarcazione sarebbe stata affiancata mercoledì sera da un pattugliatore maltese in una zona di competenza della Valletta: «Erano in buono stato di salute e hanno rifiutato di essere presi a bordo. Hanno detto che volevano continuare la loro traversata verso nord-ovest. Gli è stato dato cibo, dell'acqua e dei salvagente. Poi hanno proseguito il loro viaggio monitorati sino al confine delle acque di competenza maltese».

Ma una volta portati al sicuro, a Lampedusa, dalla Guardia di finanza italiana, i naufraghi hanno raccontato ben altro: «È stata una motovedetta a fornirci il carburante e a intimarci di proseguire per Lampedusa. Ci hanno dato anche cinque salvagente; uno di loro ha acceso il motore, perché non avevamo la forza di farlo, e ci ha indicato la rotta. Poi si sono allontanati senza aiutarci, malgrado le nostre condizioni». Chi li ha visti sbarcare in Italia, parla di corpi scheletrici, più morti che vivi. Loro raccontano di un viaggio cominciato il 28 luglio da Tripoli, dove evidentemente l'accordo siglato dall'Italia con la Libia non funziona poi così bene, e diventato un dramma quando, dopo appena sei giorni, sono finiti carburante, acqua e viveri. E le autorità italiane assicurano che la presenza del gommone è stata segnalata dai maltesi solamente all'alba di giovedì, via fax. Forse per non rischiare che gli italiani li rimandassero verso



Malta. Ora si cercano riscontri al racconto dei cinque profughi eritrei. Si cercano i morti, in quella fossa comune che è diventato il canale di Sicilia.

Sì, perché per il Viminale quegli scheletri viventi che raccontano di almeno dieci imbarcazioni che, pur vedendoli, hanno tirato dritto, non sono abbastanza affidabili. Il ministro dell'Interno Roberto Maroni, fautore della linea leghista del respingimento a oltranza, ha chiesto al prefetto di Agrigento una relazione sull'accaduto. Relazione che puntualmente conferma che nessuna richiesta di soccorso sarebbe arrivata dal gommone che nessuno ha visto fino a giovedì mattina. Ora, dunque, la patata bollente è nelle mani della Procura di Agrigento, che ha aperto un fascicolo contro ignoti per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Dei cinque sopravvissuti, quattro sono stati già interrogati (l'ultimo sta troppo male) e avrebbero dato sostanzialmente la stessa versione:

sono rimasti per quasi un mese in mezzo al mare tra i compagni che morivano e senza che nessuno li soccorresse.

Un'eventualità agghiacciante. Tanto che ieri il quotidiano dei vescovi *Avvenire* arrivava a paragonare l'accaduto alla Shoah: «Allora erano il totalitarismo e il terrore, a far chiudere gli occhi. Oggi no. Una quieta, rassegnata indifferenza, se non anche un'infastidita avversione, sul Mediterraneo», mentre l'alto commissario Onu per i rifugiati si diceva «scioccato». E la politica? Litiga. Ieri il segretario del Pd Dario Franceschini accusava il Governo di fare «scelte macchiate di xenofobia e di razzismo: non si può perdere la capacità d'indignarsi contro l'orrore». A rispondergli il capogruppo pdl al Senato Maurizio Gasparri che ha definito Franceschini «un disperato»: «La vicenda di cui parla non si è verificata nelle acque territoriali italiane». E allora, tanto vale girarsi dall'altra parte.

IL VIAGGIO DEI DISPERATI



Il Carroccio fa quadrato sulla linea cattivista «Con meno barconi, avremo meno vittime»

SOTTO ACCUSA. La Ue, l'Onu e la Chiesa abbondano con le critiche, ma a via Bellerio insistono sull'efficacia della linea di Palazzo Chigi per contrastare gli sbarchi. Per Cota si tratta solo di «vergognose strumentalizzazioni». Intanto il figlio di Bossi gioca su Internet a «Rimbalza il clandestino».

DI ALESSANDRO DA ROLD

Lo scorso anno si era distinto sui quotidiani per la terza bocciatura alla maturità. Quest'estate Renzo Bossi, «la trota», figlio del leader della Lega Nord Umberto, ricompare sui giornali per un gioco on line di cattivo gusto che diventa ancora più difficile da digerire dopo la strage di clandestini nel mare di fronte a Lampedusa. Il gioco si chiama «Rimbalza il Clandestino» e consiste nell'affondare più barconi possibili in avvicinamento alle coste italiane: chi ne affossa di più vince.

In caso contrario è tenuto a un aggiornamento delle politiche della Lega Nord perché «si vede che non è un vero leghista». Ma a lato delle polemiche su «una forza politica che trasforma le sofferenze umane in un gioco», come ricorda Beppe Fioroni, cattolico del Partito democratico, il Carroccio non de-

morde sulle misure anti immigrazione messe in campo negli ultimi mesi dal ministro dell'Interno Roberto Maroni. Nemmeno dopo la tragedia.

Anzi, alza il tiro, ricordando - tramite il capogruppo alla Camera Roberto Cota - «che la linea intrapresa dal Governo di contrasto all'immigrazione clandestina ha portato ad una drastica riduzione degli arrivi di clandestini. Bisogna andare avanti. Meno barconi che partono, vuol dire meno tragedie in mare». Cota attacca chi strumentalizza l'accaduto. «È vergognoso farlo e lo è soprattutto nei confronti delle donne e degli uomini della Marina Militare, della Guardia Costiera, della Polizia e della Guardia di Finanza che non hanno mai fatto mancare l'assistenza a chi era in difficoltà. Se qualche mercantile non si fosse fermato verrà appurato, ma è un altro discorso».

La testimonianza dei sopravvissu-

ti parla di 20 giorni in balia del mare, un arco di tempo molto ampio. Il Viminale ha in ogni caso ricordato che nel periodo dal 1 giugno 2009 al 20 agosto, le unità navali, su segnalazioni per avvistamento, sono state coinvolte in 13 interventi di soccorso che hanno interessato 420 persone. Tra esponenti di centrodestra e centrosinistra, però, rimbomba ancora quella frase espressa all'inizio di febbraio proprio da Maroni.

«Dobbiamo essere cattivi contro i clandestini», disse il titolare del ministero dell'Interno beccandosi le prime critiche da parte della Cei e degli esponenti del mondo cattolico di entrambi gli schieramenti. Per il momento il Viminale dopo aver chiesto al prefetto di Agrigento una relazione su quanto accaduto, ha diramato una nota in cui si legge: «Nessuna richiesta di soccorso, al gommone che trasportava i 5 eritrei, è pervenuta alle autorità italiane prima di quella che ha consentito l'intervento del pattugliatore della Guardia di Finanza, né l'imbarcazione è stata mai avvistata dai numerosi servizi di pattugliamento che quotidianamente si svolgono nell'area».

Nell'occhio del ciclone, intanto, finisce proprio le misure messe in campo da Maroni per arginare l'arrivo di immigrati clandestini: dal diritto di

respingimento agli accordi con la Libia fino al reato di immigrazione clandestina. È in sostanza il pacchetto sicurezza che provocò, nel momento dell'approvazione in Parlamento, non poche critiche anche in seno alla maggioranza di centrodestra. Provvedimenti su cui la comunità internazionale si era spesso soffermata chiedendo spiegazioni allo Stato Italiano.

Dapprima l'Onu definì i respingimenti «illeghi», in quanto contrari alla normativa internazionale. Lo scorso mese toccò alla Commissione Europea chiedere «chiarimenti». Ma proprio contro la comunità europea si schiera la Lega Nord e il Viminale difendendo la sua posizione e chiedendo da parte di Bruxelles «un aiuto maggiore». Maroni però non si ritrova a fronteggiare solo l'emergenza di clandestini in arrivo. A Milano è iniziato ieri il processo a 14 immigrati rinchiusi nel Cie di via Corelli.

La scorsa settimana, nove uomini e cinque donne, protestarono contro l'applicazione retroattiva della proroga del trattenimento di sei mesi nel centro di identificazione. A farne le spese sono state le forze dell'Ordine. La difesa ha chiesto la testimonianza di Maroni al processo, ma il giudice ha respinto la richiesta.

VISITA IL 30 AGOSTO

E Silvio torna a Tripoli nel momento peggiore

DI ANNA MAZZONE



di uomini



I NAUFRAGI NEL CANALE DI SICILIA

I precedenti che hanno provocato più vittime

25 DIC 1996 Quasi 300 clandestini muoiono annegati nel mare tra Malta e la Sicilia, dopo lo scontro tra il cargo libanese "Friendship" e la motonave Yohan

20 GIU 2003 Una barca con 250 immigrati clandestini naufraga al largo della Tunisia. Il bilancio è di circa 160 dispersi e 41 sopravvissuti

4 OTT 2004 Un'imbarcazione con 75 immigrati clandestini si inabissa davanti alle coste della Tunisia solo 11 vengono salvati dalla guardia costiera tunisina

19 AGO 2006 Un barcone con 120 clandestini a bordo si rovescia. Dieci cadaveri sono recuperati e 40 persone risultano "disperse"

12 MAG 2008 Un barcone con 66 immigrati clandestini va alla deriva per giorni. 47 persone muoiono e sono gettate a mare dai compagni e altri tre sono ritrovate cadaveri nella barca affondata nei pressi di Monastir

24 SET 2008 Una decina di extracomunitari muoiono nel naufragio della loro imbarcazione al lago di Malta. Una nave soccorre altri 300 migranti diretti a Lampedusa a bordo di una "carretta del mare"

31 MAR 2009 Quattro barconi con oltre 500 migranti affondano tra l'Africa e l'Italia. Due affondano non lontano dalle coste libiche. I dispersi sono più di cento, fonti diverse parlano di interventi che hanno permesso il salvataggio di quasi 400 persone



P&G Infographic

GHEDDAFI, I BARCONI E L'EROE DI LOCKERBIE

Per il momento nessun ripensamento. Silvio Berlusconi sarà in Libia il prossimo 30 agosto per celebrare l'anniversario del primo anno dalla firma dell'accordo di Bengasi, che chiuse il contenzioso coloniale tra Italia e Libia impegnando entrambi i Paesi su diversi fronti, a cominciare da quello riguardante la lotta all'immigrazione clandestina. Vicini e sorridenti come non mai sotto la celebre tenda beduina del Colonnello Muammar Gheddafi, Silvio e il presidente libico si strinsero la mano, scambiandosi ricchi doni. Nel dettaglio l'accordo prevedeva un rimborso italiano per la Libia di cinque miliardi di dollari in 20 anni e la realizzazione di un'autostrada costiera che la attraverserà dall'Egitto fino alla Tunisia. Ma la firma di Gheddafi è servita anche a sbloccare i pattugliamenti congiunti anti-immigrazione previsti dal protocollo siglato da Giuliano Amato, allora ministro degli Interni, nel dicembre del 2007. È noto che la Libia è il collo di imbuto dove migliaia di rifugiati eritrei, somali e sudanesi vengono quotidianamente bloccati nel tentativo di abbandonare il continente africano e tentare la sorte in Europa. Alcuni riescono ad aggirare i nuovi dispositivi di pattugliamento, navigando su rotte più lunghe e pericolose. Altri vengono convogliati nei "campi" libici, che non sono propriamente dei villaggi vacanza.

«I clandestini vengono accalappiati come cani, messi sui furgoncini pick-up e liberati in centri di accoglienza dove i sorveglianti per entrare devono mettere i fazzoletti intorno alla bocca per gli odori nauseabondi [...]». Era febbraio del 2006 e a pronunciare queste parole non fu una delle tante organizzazioni internazionali per la difesa dei diritti umani, bensì l'ex direttore del Sisde, il prefetto Mario Mori, durante l'audizione del Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti. Non sembra che la situazione sia migliorata a distanza di 3 anni, né dopo i 12 mesi dall'entrata in vigore dell'accordo di Bengasi.

La visita di Berlusconi a Tripoli il 30

agosto cade in una congiuntura internazionale particolarmente infelice, tanto per usare un eufemismo. Bruciano ancora negli occhi di inglesi e americani le immagini della festa dedicata ad Ali Mohammed Al-Megrahi, il terrorista colpevole della strage del volo Pan Am che nel 1988 esplose su Lockerbie, nei cieli di Scozia, uccidendo 270 persone. Al-Megrahi ieri è stato scarcerato per questioni di salute. I medici gli hanno dato tre mesi di vita per un cancro alla prostata e su un jet di Gheddafi è volato in Libia. Qui l'ha accolto una folla in tripudio, celebrando la sua liberazione come quella di un eroe, con suoni di clacson e petali di fiori, mentre l'agenzia di Stato Jana parlava del «Ritorno di un ostaggio politico». Una scena «sconvolgente e dolorosa», l'ha definita David Miliband, il ministro degli Esteri britannico, che con Barack Obama aveva chiesto a Tripoli di evitare qualsiasi celebrazione. «Scena disgustosa», è stato invece il commento durissimo del portavoce della Casa Bianca, Robert Gibbs. E ieri, il presidente Usa è tornato a chiedere che il terrorista abbia almeno gli arresti domiciliari. Richiesta che per il momento è rimasta inascoltata.

E il 1 settembre, con Berlusconi a Tripoli ci sarà anche qualcosa di italiano: per il 40esimo anniversario di "El fatah" (la festa nazionale libica che celebra il colpo di stato del Colonnello Gheddafi) l'Aeronautica militare parteciperà con 9 velivoli MB339 (le nostre Freccie Tricolori, tanto per intendersi) a una parata acrobatica. Si sa, Italia e Libia sono unite da stretti rapporti economici. Secondo l'Istituto per il Commercio con l'Estero (Ice) solo tra gennaio e aprile del 2008 l'Italia ha venduto in Libia prodotti petroliferi raffinati per 367 milioni di euro. Senza contare gli affari dell'Eni, il gasdotto Green Stream tra Mellitah e Gela, il business della Bnl e dell'Alenia Aermacchi e Augusta-Westland, e della Sirti e Prysmian Cable & Systems nel settore delle telecomunicazioni.

Possiamo immaginare che, con in testa la Gran Bretagna, l'Europa e gli Usa non mancheranno di prendere le distanze da questo ennesimo gesto di "amicizia" di Berlusconi nei confronti del dittatore Gheddafi.

Così gli smuggler smerciano esseri umani

INCHIESTA/1. Il viaggio di Gurgiss verso l'Europa è durato oltre due anni. Mangiando riso e terra. Un business gigantesco, il più lucroso dopo la droga. Ogni mafia etnica ha la sua specialità. E le alleanze criminali funzionano meglio di quelle governative.

▶ SEQUE DALLA PRIMA PAGINA

Ecco come il migrante, in un attimo diventa ostaggio nelle mani dei trafficanti. Se lo smuggler decide che il denaro non basta più, bisogna pagare ancora. Gurgiss ha pagato. Un suo amico no: il suo braccio destro porta ancora i segni di dieci profonde coltellate. Gurgiss continua a narrare la sua odissea: «L'agente della mafia mi ha detto che ci saremmo spostati in un'altra città del Mali e così siamo andati a Ugau. Lì ho aspettato due settimane, poi abbiamo iniziato a preparare il viaggio nel deserto. Allora la mafia ha procurato un camioncino: eravamo 18 persone, carichi di carburante, bagagli, acqua e cibo... un caldo incredibile. Abbiamo avuto tanti, tanti problemi durante il viaggio: la gente vomitava sangue: ci davano riso e terra, e acqua e benzina mischiati insieme per renderli disgustosi e far durare di più le scorte. Dopo un giorno e una notte di viaggio abbiamo raggiunto la frontiera con l'Algeria e lì siamo stati fermi due settimane». A ogni frontiera si paga un trafficante diverso, a ogni frontiera si rischia di essere catturati dalla polizia e rispediti al confine più a sud. Un ping pong che nel caso di Gurgiss è durato due lunghi anni.

Quello a cui siamo di fronte è un meccanismo gigantesco e rodato, fatto di piccole ed efficienti organizzazioni. Gurgiss, conferma che i trafficanti marocchini chiamavano a Punjab il loro collega indiano per sapere se la famiglia aveva pagato. Transnazionale è la parola chiave. I trafficanti si parlano e fanno affari. E che affari.

Questo è uno dei business più ricchi al mondo.

«Il più lucroso dopo la droga» racconta Guido Sciacchitano, sostituto procuratore della Direzione nazionale antimafia di Roma. «Ma non dobbiamo pensare a una "Spectre" a livello mondiale che governa il traffico di uomini, quello no. Dobbiamo pensare a una serie di piccole e grandi organizzazioni su base etnica, ognuna di esse specializzate in una particolare tratta o traffico e spesso in connessione fra loro: i nigeriani, i cinesi, per esempio: i primi molto forti su droga e prostituzione. Il problema è la lotta ai trafficanti, che per noi è molto difficile. I pezzi grossi sanno di farla franca. Quelli che riusciamo a prendere sono i pesci piccoli (il traghettatore libico, o l'egiziano che arrivano fino a Lampedusa o alle coste della Sardegna, ndr). La difficoltà maggiore riguarda le indagini nei Paesi di origine che spesso sono restii a collaborare».

Altrettanto spello la polizia è corrotta proprio dagli "smuggler", che pagano per garantirsi una porta aperta. Il caso turco o quello libico sono eclatanti. Solo dopo i recenti e ricchi accordi economici con l'Italia, la polizia di Gheddafi ha cominciato ad accorgersi che dalle coste partivano centinaia di barconi. Prima, la polizia del mare libica aveva la sua fetta di torta.

«I turchi chiudono un occhio, anzi tutti e due» mi confida invece un agente dei corpi speciali elle-

nici di stanza a Samos, piccola isola greca di fronte alla costa turca presa d'assalto dai migranti afgani ma non solo che vogliono arrivare in Europa. «I trafficanti li pagano e loro non pattugliano. Molto semplice».

Ogni nazionalità ha la sua specializzazione criminosa: sono turchi ad esempio i traghettatori che da Dogan Bay conducono gli afgani e gli iraniani nelle isolette greche. Sono marocchini quelli che aiutano i subsahariani a entrare a Ceuta. Sono i tuareg quelli che fanno attraversare il deserto. La conoscenza del territorio è fondamentale.

«È una rete che comprende piccoli e grandi soggetti» spiega il criminologo Andrea di Nicola di Transcrime, il centro interuniversitario di ricerca sul crimine transnazionale. «I libici hanno per esempio una buona capacità organizzativa. La Libia accoglie persone trafficate da gente dall'estremo oriente, Iran, India, Iraq, dall'Africa Nera: tante rotte, tante sinergie e alleanze che convergono verso la Libia per poi garantire il passaggio in Italia. Il modello applicabile è quello imprenditoriale: questi imprenditori del traffico sono elastici nel cambiare le rotte e seconda delle politiche europee, sono pronti a massimizzare il profitto e a ridurre il rischio. E ancora, hanno la capacità di non essere in conflitto con le altre mafie, ma di collaborare e stringere alleanze strategiche, come può avvenire per esempio fra nigeriani e libici. I trafficanti sono infine specializzati: su una singola rotta o sul tipo di corruzione o mezzo di trasporto o singola attività. E la risposta della giustizia è inevitabilmente lenta. Le magistrature internazionali faticano a collaborare».

La mafia dei trafficanti usa e sfrutta gli esseri umani, alla stregua di merci di poco. In fondo, un camion di migranti perso nel deserto, un barcone che affonda, non è una tragedia per le organizzazioni. Ben diverso è perdere una grossa partita di eroina o di armi. La catena è composta da tanti, tantissimi attori. L'ultimo anello è quello più debole, a volte inconsapevole. Vi sono stati casi di pescatori egiziani costretti ad allungare i loro tragitti nel Mediterraneo e mentre gettavano le reti vicini, il più possibile vicini a Lampedusa, facevano sbarcare il loro carico di donne, uomini e bambini. Pesci piccoli, quelli.

E le eminenze grigie, gli anelli più forti della mafia transnazionale?». Sono faccendieri - spiega Di Nicola - che lavorano ai limiti della rete, ma che riescono a gestirla, che hanno connivenze, risorse e capacità, soprattutto di mettere in rete altre persone». Sfluggenti, abili nel far perdere le loro tracce, impossibili da identificare, spietati nell'utilizzo di ogni mezzo e con il solo fine di fare soldi, tanti soldi. E con a disposizione un'offerta illimitata di merce: migranti che agognano il Vecchio continente. Così il sogno europeo continua a essere uno dei più grandi e sporchi business della storia dell'uomo.

GIAMPAOLO MUSUMECI

(1. continua domani: "Castelvoltro, la città-dina degli illegali tra camorra e nuovi schiavisti")