

Zeitschrift: Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI
Band: 90 (2018)
Heft: 4

Artikel: Le nuove iniziative italiane per fermare i flussi migratori illegali dalla Libia
Autor: Gaiani, Gianandrea
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-846879>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le nuove iniziative italiane per fermare i flussi migratori illegali dalla Libia



dr. Gianandrea Gaiani

dottor Gianandrea Gaiani

In attesa di un'Europa che resta divisa sulle iniziative da assumere per fermare l'immigrazione illegale proveniente da Africa e Asia, il nuovo governo italiano formato da Movimento Cinque Stelle (M5S) e Lega ha varato misure concrete che stanno contribuendo a sensibilizzare i partner dell'Unione Europea circa la necessità di un'azione comune, a frenare ulteriormente i flussi dalla Libia già sensibilmente ridimensionati negli ultimi 12 mesi e, in prospettiva, a chiudere entro quest'anno la "rotta libica" divenuta una vera e propria autostrada del crimine.

Rafforzando la strada già aperta dal suo predecessore, MARCO MINNITI del Partito Democratico, il ministro degli interni e leader della Lega, MATTEO SALVINI, ha aumentato con il collega dei trasporti, DANILLO TONINELLI (M5S), il supporto alla Guardia Costiera libica, con l'impegno a donare 12 motovedette, più altre 17 in un secondo tempo, che incrementeranno le capacità di Tripoli di fermare con i suoi mezzi navali gran parte dei barconi e gommoni che salpano dalle coste della Tripolitania.

Si tratta di motovedette appartenute alla Guardia Costiera e alla Guardia di Finanza italiane la cui assistenza tecnica viene garantita dalla nave officina italiana, da mesi basata nel porto militare di Tripoli, Abu Sittah, nell'ambito del supporto che Roma ha sviluppato con le autorità di Tripoli nel 2017.

L'acceso dibattito politico italiano non riesce, infatti, a nascondere la continu-



ità tra l'operato di MINNITI durante l'ultimo anno del governo di centro-sinistra con il nuovo governo di GIUSEPPE CONTE, che certo gode di maggiore mano libera poiché nell'attuale maggioranza non vi sono forze politiche legate ai gruppi d'interesse che in questi anni hanno incassato tra i 3 e 5 miliardi di euro all'anno dal business dell'accoglienza dei migranti illegali.

Una "industria" che garantisce migliaia di posti di lavoro ed è quasi totalmente costituita da cooperative ed enti legati alla sinistra e al mondo cattolico.

Strategia in più punti

I punti fermi sviluppati dalla strategia di SALVINI e TONINELLI SONO:

- Il blocco dell'accesso ai porti italiani alle navi mercantili e soprattutto delle organizzazioni non governative (ONG) che trasferiscono esclusivamente in Italia i clandestini soccorsi in mare.
- Rinegoziazione del mandato delle flotte europee "Operazione Sophia"

e "Operazione Themis" (quest'ultima gestita dall'agenzia europea delle frontiere FRONTEX) per impedire che anche queste navi militari sbarchino in Italia i migranti illegali raccolti in mare.

- Il potenziamento delle capacità di soccorso delle forze libiche che riportano sul proprio territorio i clandestini affidandoli alle agenzie dell'ONU che ne curano il rimpatrio nei paesi d'origine. Al tempo stesso Roma avvierà una missione mista militare/civile/di polizia nel sud della Libia per ripristinare il controllo sui confini meridionali dell'ex colonia italiana.
- Indurre la UE a farsi carico dei migranti illegali giunti in Italia, in base al principio che le frontiere italiane sono quelle dell'Europa

I risultati ottenuti in appena due mesi sono di tutto rilievo. Innanzitutto, la svolta di SALVINI è stata approvata da Tripoli. "Le dichiarazioni del nuovo mini-

stro dell'Interno italiano, MATTEO SALVINI, sono buone" ha detto il portavoce della Marina libica, contrammiraglio AYYOUB QASEM, che in un'intervista nel luglio scorso ha spiegato come "il punto più importante riguarda la chiusura dei porti italiani alle ONG".

Del resto provvedimenti di Roma per far cessare i flussi sono resi indispensabili dall'ultimo report dell'Organizzazione Internazionale delle Migrazioni che riferisce la presenza in Libia di 662 mila migranti illegali, di cui il 10% minori, provenienti da 40 Paesi, prevalentemente africani.

Come è sempre accaduto non tutti intendono tentare la sorte per raggiungere l'Europa, ma in molti preferiscono cercare lavoro in Libia: in ogni caso se anche solo un terzo dei clandestini censiti puntasse ad attraversare il Canale di Sicilia, l'Italia si troverebbe di nuovo a far fronte a flussi imponenti e ingovernabili.

Le pressioni di Roma sulla UE hanno dimostrato sostanzialmente che "l'Eu-

ropa non esiste", non è in grado o non vuole (per ragioni umanitarie e ideologiche) varare misure di respingimento dei migranti, quasi tutti migranti economici che non avrebbero diritto a nessuna forma d'asilo e accoglienza.

Qualcosa in questo senso sembra però muoversi a Bruxelles, ora che l'Italia non è più disposta ad assorbire da sola i flussi illegali dalla Libia. La crisi, poi rientrata, nel governo tedesco, le reazioni stizzite di Francia e Spagna di fronte alla chiusura dei porti italiani e le dichiarazioni in favore dei respingimenti provenienti dall'Austria (che fino a dicembre detiene la presidenza dell'UE) e dai paesi della *Mitteleuropa* (il cosiddetto "gruppo di Visegrad") potrebbero indicare un imminente cambio di rotta. Bloccare i flussi subito è del resto di fondamentale importanza per l'Italia che dal 2011 ha accolto 750 mila clandestini (690 mila dal 2013) con disastrose conseguenze sul fronte della

sicurezza e dell'ordine pubblico che hanno influito non poco sull'esito delle elezioni politiche del 4 marzo.

Limiti e prospettive

La vittoria nel braccio di ferro con le ONG, le cui navi sono sospettate di aver operato per anni in combutta coi trafficanti libici, rappresenta il ripristino dell'autorità dello Stato in un campo, quello dell'immigrazione illegale, che investe direttamente gli interessi e la sicurezza nazionali e che per questo non può essere lasciato in gestione a "privati" che perseguono interessi ben diversi da quelli della Nazione.

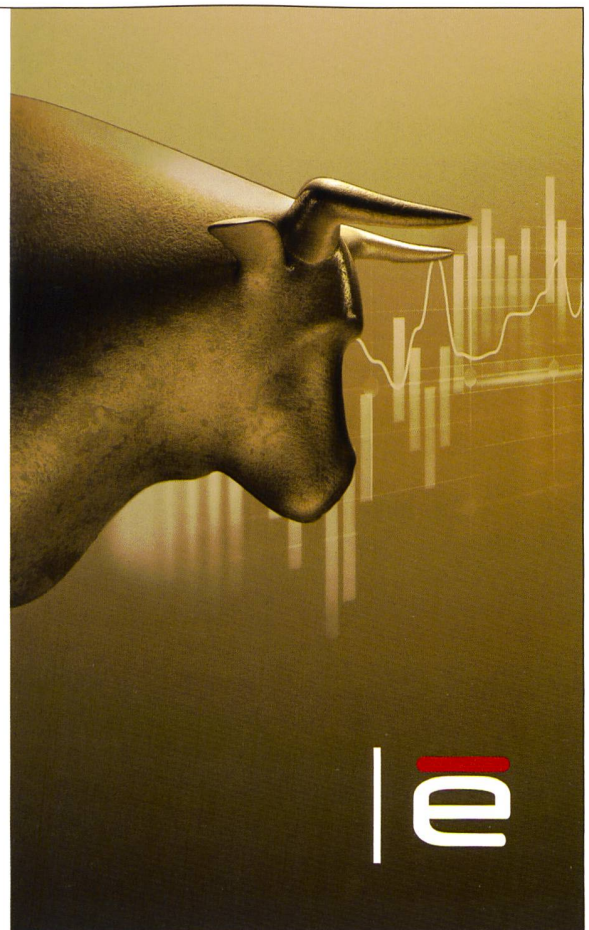
Il caso del barcone con a bordo 458 immigrati clandestini trasbordati su due navi militari, e poi sbarcati in Sicilia a metà luglio, ha costituito un successo politico per l'Italia, ma anche una vittoria dei trafficanti, riusciti a dimostrare ai loro "clienti" che i porti italiani sono, in qualche misura ancora aperti.



TRADING, THE CORNERTRADER WAY

Powerful Platform.
Dedicated Service.
Solid foundation.

Try the free demo cornertrader.ch



Il via libera allo sbarco è giunto del Viminale dopo che Malta, Francia, Germania, Spagna e Portogallo e Belgio si sono resi disponibili ad accoglierne 50 ciascuno.

Una vittoria politica indubbia (l'Italia non aveva mai potuto contare sulla piena condivisione dei partner UE neppure per la redistribuzione dei pochi ai quali Bruxelles garantisce l'asilo) e un successo che mai avevano conseguito i governi precedenti, sebbene MINNITI l'anno scorso avesse esercitato forti pressioni sull'UE affinché vi fosse una maggiore solidarietà nell'accoglienza. I termini della vittoria italiana si fermano però all'aspetto politico, perché ogni forma di accoglienza incita i trafficanti, le navi delle ONG e quanti sono coinvolti nel business del soccorso e dell'accoglienza a cercare di forzare ancora la mano a Roma e a Bruxelles.

Paradossalmente, la disponibilità all'accoglienza espressa dai Paesi del nord Europa, da sempre meta ambita dai clandestini, potrebbe incoraggiare molti altri a partire nella speranza di poter rientrare nelle quote assegnate a Francia, Germania, Belgio dove il *welfare* è più "pesante".

Un monito ben espresso dal premier ceco ANDREJ BABIS, per il quale "un tale approccio è la strada per l'inferno. Il nostro Paese non accoglierà alcun migrante. L'unica soluzione alla crisi mi-

gratoria è il modello australiano, cioè non fare sbarcare i migranti in Europa". O da ISTVAN HOLLIK, portavoce del partito di governo ungherese Fidesz: "L'Ungheria non accoglie nessuno, gli elettori ungheresi si sono espressi chiaramente alle ultime elezioni: non vogliono vivere in un paese di immigrati".

L'obiettivo ultimo del governo italiano sembra però in linea col gruppo di Visegrad e con l'Austria.

"Il prossimo obiettivo, per stroncare una volta per tutte la mafia del traffico di esseri umani, sarà riaccompagnare gli immigrati dove sono partiti. In Italia, e in Europa, entra solo chi ha il permesso" ha dichiarato Salvini.

La UE però ha finora rifiutato l'ipotesi di respingimenti, cioè di applicare quel modello australiano che ha permesso a Canberra di fermare i flussi illegali riportando i barconi verso Indonesia e Sri Lanka.

Le risposte dell'UE all'immigrazione illegale restano basate sulla possibilità di aumentare gli aiuti all'Africa con l'obiettivo di creare sviluppo. Opzione discutibile perché non è detto che buttare miliardi crei ricchezza diffusa, ma più facilmente finirà per arricchire le lobby di potere di quei Paesi. Inoltre, se anche il piano funzionasse, ci vorrebbero decenni a rendere le condizioni di vita africane paragonabili a quelle europee

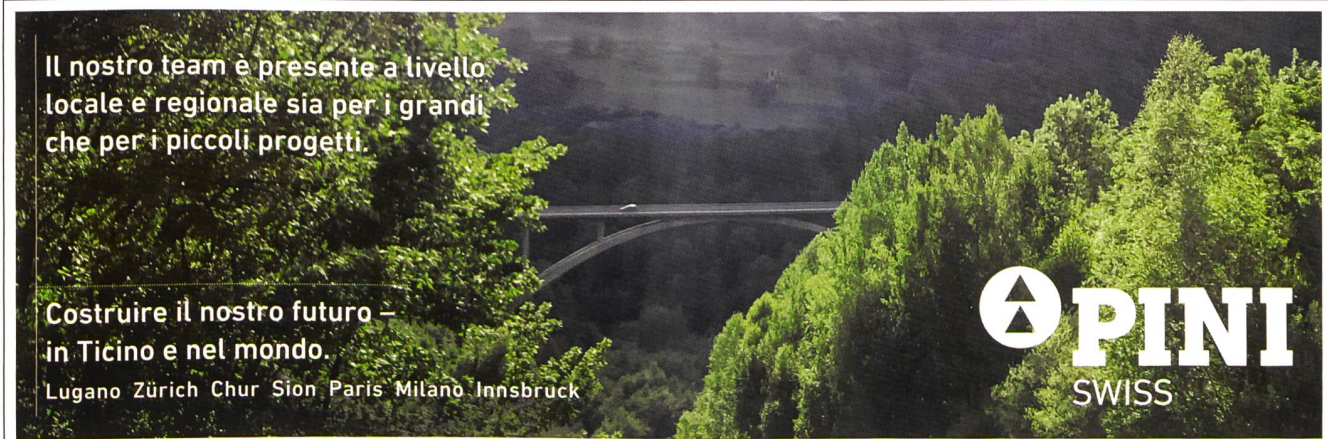
mentre i flussi migratori vanno fermati in tempi rapidissimi.

Infine l'idea europea di creare centri di accoglienza dei clandestini (i cosiddetti *hot spot*) in Nordafrica e Sahel è stata respinta al mittente da tutti gli Stati coinvolti.

Le differenze tra il piano italiano e l'approccio dell'UE potrebbero portare a sviluppi imprevedibili. I partner europei potrebbero ritirare le proprie navi dalle missioni navali attive nel Canale di Sicilia se Roma li obbligasse ad accogliere i migranti illegali soccorsi dalle proprie navi. Al tempo stesso l'Italia potrebbe incassare dure critiche da Bruxelles se procedesse di sua iniziativa ai respingimenti assistiti in Libia dei migranti sfuggiti alle motovedette libiche.

Quel che è certo è che per chiudere davvero la rotta libica, lungo la quale i flussi si sono ridotti dell'80% circa rispetto ai primi sei mesi del 2017, occorre attuare iniziative concrete e prive di ambiguità. Solo garantendo che nessuno potrà raggiungere l'Italia e l'Europa illegalmente e pagando trafficanti sarà possibile scoraggiare le partenze.

Del resto chi sarebbe disposto a rischiare la vita e migliaia di dollari (un capitale in Africa) sapendo che alla fine del viaggio verrà rimpatriato da un volo dell'ONU? ♦



Il nostro team è presente a livello locale e regionale sia per i grandi che per i piccoli progetti.

Costruire il nostro futuro – in Ticino e nel mondo.
Lugano Zürich Chur Sion Paris Milano Innsbruck

PINI
SWISS

**Voi contate sulla disponibilità.
Noi forniamo soluzioni affidabili.**



RUAG Aviation è il vostro partner affidabile nella gestione fornita ad aerei, elicotteri e sistemi lungo il loro intero ciclo di vita. Manutenzione tecnica, modifiche, upgrade o integrazione di sistemi: i nostri specialisti vantano un ampio know how e un bagaglio di esperienza pluriennale. Con i nostri servizi garantiamo una durata dei vostri sistemi superiore alla media e tempi di turn-around più brevi consentono un impiego più rapido: un valore aggiunto molto apprezzato dai nostri clienti nel campo militare e civile in tutto il mondo.



RUAG Schweiz AG | **RUAG Aviation**
Casella postale | Aerodromo | 6527 Lodrino | Svizzera | Tel. +41 91 873 41 11
info.lodrino.aviation@ruag.com | propeller-aircraft.ruag.com

**Together
ahead. RUAG**