

I clandestini, in maggior parte donne e bambini, sono arrivati ieri mattina a Santa Maria di Leuca

Sbarco disperato sulle coste pugliesi 796 curdi stipati su una vecchia nave

«Erano così stretti che non potevano nemmeno muovere un braccio», dicono i finanzieri che li hanno intercettati. Ma è probabile che ci sia stato un trasbordo da una nave più grande. Equipaggio fermato: ha documenti sui traffici clandestini?

DALL'INVIATO

SANTA MARIA DI LEUCA. Una distesa di teste. Donne coi bambini in braccio, per non consumare spazio. Esseri umani uno addosso all'altro, in piedi, fitti fitti fino a formare un'unica massa di sofferenza e speranza. Trasportati con meno riguardo di quello usato per le bestie da macello. E col rischio che una mareggiata un po' più forte facesse una strage di proporzioni terribili. «Vogliamo vivere», ripetevano in inglese stentato, alzando le mani per fare il segno della vittoria.

E' stato questo lo spettacolo che s'è presentato ai marinai delle capitanerie di Gallipoli e Otranto che hanno agganciato la motonave forse libanese "Hassam Beirut" carica di clandestini. Una carretta rossa, senza alcuna bandiera, con lo stesso nome scritto in fretta e con lettere incerte. Gianfranco Falcone, comandante della capitaneria di Gallipoli, ha ancora gli occhi pieni di quelle immagini: «Ero abituato a vederli in Tv. La realtà è molto peggio: la nave era piena, colma, impossibile trovare sul ponte un centimetro quadrato libero. La cosa che tocca di più sono i bambini, pensi subito ai tuoi figli e ti si spezza il cuore. La nave, che era stata avvistata, infatti eravamo stati allertati, è praticamente arrivata da sola a Santa Maria e s'è affiancata alla banchina ancora in costruzione, lato mare. Erano stanchi, ma non direi stremati. Credo sia proprio vero che in quelle condizioni non si trovassero da molto. Non avrebbero potuto resistere. Pare siano stati caricati da un'altra nave molto più grande».

Albanesi a parte, quello di ieri è il più grande sbarco mai tentato sulla costa orientale italiana da quando i trafficanti hanno scoperto che quest'attività consente guadagni da capogiro a rischio zero. In una sola botta hanno tentato di conquistarsi un posto lontano dall'inferno o dalla fame dei loro paesi, 584 uomini, 97 donne e 115 bambini: in tutto 796 persone, l'equivalente di tre o quattro carichi "normali". I clandestini sono di nazionalità turca, egiziana, pakistana, moltissimi di etnia curda, qualche ragazza africana. Se si tiene conto che la bagnarola su cui sono arrivati è lunga 40 metri circa, e nel punto più largo raggiunge gli otto metri, è facile fare il conto: ognuno di loro ha viaggiato avendo a disposizione poco più di quaranta centimetri quadrati.

Tutti i passeggeri sono stati individuati. Prima sono stati fatti scendere i bambini e le donne, poi gli altri per essere trasportati a Santa Foca, dove c'è uno dei maggiori centri di accoglienza solitamente utilizzato per i cittadini albanesi. Mobilità Caritas e altre associazioni del volontariato per garantire assistenza, pasti caldi, coperte. Solo pochissimi sono stati trasportati con l'autobus in ospedali della zona per visite di controllo. Nessun clan-

destino parlava la nostra lingua e nessuno di loro aveva addosso i documenti. Le generalità fornite sono al controllo delle forze dell'ordine. La prefettura di Lecce ha coordinato l'intera operazione a cui hanno partecipato, oltre alla Guardia costiera, carabinieri e finanza. A tutti è stato notificato il provvedimento di espulsione dal nostro paese che dovrà essere lasciato entro 15 giorni da ieri. Santa Maria di Leuca è l'ultima punta del tacco dello stivale Italia, il porticciolo che in estate serve i proprietari barche, è in una fase avanzata della sua costruzione. La costa in quella zona è supercontrollata, soprattutto per l'emergenza Albania. Il fatto che la Hassam abbia "forato" i nostri confini non vuol dire che non sia stata avvistata: i radar segnalano una imbarcazione non il suo carico. Non è comunque improbabile che la Hassam sia trovata lì per errore. Le rotte predilette dai signori del commercio di clandestini fanno capo molto più a Sud, in Sicilia, nella Locride o nel Crotonese dove la costa è un po' meno controllata perché non esiste la possibilità di sbarchi albanesi. Il mare agitato degli ultimi giorni in tutto il Mediterraneo potrebbe aver fatto un brutto scherzo all'equipaggio della motonave, tre persone in tutto che - ma il forse è d'obbligo - è stato individuato e arrestato. Tre, secondo il tam-tam delle indiscrezioni avevano addosso documenti interessanti che forse potrebbero consentire uno squarcio sui trafficanti che organizzano gli sbarchi. La magistratura avrebbe raccolto testimonianze che parlano di un trasbordo da una nave-madre alla Hassam, avvenuto tre o quattro giorni fa in un imprecisato porto della Grecia. Del resto, nella quasi totalità degli sbarchi clandestini va proprio così: una nave-madre solida e di nazionalità misteriosa gira per i porti dove sono fissati punti d'imbarco. Dopo la raccolta dei "passeggeri" viene fatto un tratto del viaggio fino al punto più vicino dell'approdo attendendo che le condizioni meteorologiche consentano l'ultimo balzo verso la meta. E' a questo punto che si cambia imbarcazione ammassando gli extracomunitari in motonavi o pescherecci vecchi e pericolosi, per lo più già destinati al disarmo, che vengono stipati all'inverso. Si viaggia senza bagagli, con poco cibo e poca acqua per non sprecare spazi che vengono venduti a cifre che oscillano tra i tremila e cinquemila dollari. Anche il cosiddetto equipaggio, di solito, è formato da disperati che si pagano il viaggio in cambio del lavoro rischiando poi di pagare conseguenze pesantissime dopo lo sbarco. Anche ieri lo spettacolo è stato quello di sempre: volti smarriti e disperati, qualche busta di plastica di quelle della spesa con dentro l'intero bagaglio di cose e speranze.

Aldo Varano



Un clandestino con il figlioletto. Dietro la folla di immigrati al porto di Santa Maria di Leuca. Caricato/Ansa

Un popolo di 25 milioni senza patria dilaniato da una terribile guerra civile

Originari delle regioni montagnose dell'Iraq, i curdi appartengono alla stessa famiglia indoeuropea dei persi e degli afgani, sono circa 25 milioni per la maggior parte di religione musulmana sunnita e vivono in una regione imperiosa - il Kurdistan - divisa tra Turchia, Iran, Iraq e Siria. In Turchia, il Partito dei lavoratori del Kurdistan (Pkk) combatte per formare uno Stato curdo nel sud del paese e si calcola che dal 1984 i morti di questa guerra siano stati almeno 15.000. La maggior parte dei curdi (12-15 milioni di persone, principalmente agricoltori e pastori di

origine nomade) vive infatti in Turchia e rappresenta un quarto della popolazione. In Iraq sono circa quattro milioni, mentre in Iran, da sei a otto milioni. In Siria vivono circa un milione di curdi, e nelle ex repubbliche sovietiche confinanti, soprattutto in Armenia, 300.000. Dal dicembre 1994, Pdk e Puk, un tempo alleati, si contendono militarmente il dominio della regione e il governo regionale curdo, istituito grazie alla protezione occidentale, è di fatto completamente impotente dinanzi alla guerra fratricida.

Bloccati in Tir dalla Gran Bretagna, fermi a Calais. Interviene la polizia antisommossa al confine spagnolo Rivolta dei camion in Francia. Primi blocchi

L'accordo patrocinato dal governo non convince. Gli autisti cominciano le proteste in ordine sparso. Si teme la paralisi delle strade.

PARIGI. L'accordo raggiunto in extremis, su pressione del governo Jospin, all'alba di domenica, non piace né ai camionisti né ai padroni. E non sembra sia riuscito al momento a scongiurare un blocco dei trasporti stradali temuto, per le sue possibili conseguenze devastanti, in tutta l'Europa. Da ieri notte alle 22 si sono moltiplicati in tutta la Francia, e in particolare attorno ad obiettivi "strategici" quali le raffinerie di benzina e i valichi di frontiera, i blocchi stradali.

Grande allarme si è iniziato a diffondere a tarda sera quando testimoni oculari hanno raccontato che sono state create «barricate di camion» che impediscono l'accesso e l'uscita dal nevralgico terminal di Calais, da cui partono i traghetti per la Gran Bretagna. Un altro blocco si stava formando sull'autostrada che collega Parigi a Lione mentre, sempre in tarda serata, è stata liberata la strada che collega la Francia alla Spagna bloccata dagli scioperanti. In questo caso sono stati gli agenti

antisommossa, intervenuti per ordine del vice prefetto, a convincere i sindacalisti che guidavano la azione di protesta a rimuovere i camion che impedivano il transito dei mezzi pesanti. La maratona negoziale si è conclusa con una spaccatura, anzi una serie di spaccature "verticali" e "trasversali". Non solo tra datori di lavoro e dipendenti, ma tra i vertici sindacali e la base dei camionisti, tra i camionisti stessi, divisi tra coloro che vogliono il conflitto ad oltranza e coloro che preferirebbero non rimetterci quanto ci hanno rimesso l'anno scorso, tra i sindacati di categoria e le organizzazioni confederali, tra un sindacato e l'altro, tra le due principali organizzazioni padronali e tra tutti i quattro i protagonisti e il governo, che continua nel tentativo di mediazione.

Il ministro dei Trasporti di Jospin, il comunista Jean Claude Gaysot, che si era adoperato per sventare lo scontro frontale, è andato alla radio a promettere che "continuerà a fare tutto quel che è in suo potere" per-

ché il protocollo firmato venga rispettato. Ha proposto una settimana di moratoria, di riflessione, per chi, da parte padronale o sindacale, non l'ha sottoscritto. Ha continuato ad auspicare che non ci siano "sbarramenti o blocchi stradali". O, con una coniezione al realismo che la dice lunga, che almeno, se proprio non si riuscirà ad evitarli, "il conflitto non sia di lunga durata".

Nella incredibile confusione, la gente si aspetta il peggio, e continua a far incetta di benzina e generi di consumo che si teme vengano a mancare. E i camionisti britannici, spagnoli, italiani, tedeschi già temono che la traversata della Francia di trasforni per loro in un incubo come nel 1996, quando i loro Tir rimasero bloccati in fila per due settimane o finirono col vagare disperatamente per le strade secondarie in cerca di uno spriaglio per evitare i posti di blocco.

Il no più importante è venuto, sin da ieri mattina, dall'asfalto. I militanti sindacali più combattivi, che

già da domenica preparavano i bivacchi e le barricate filtranti con i loro mezzi pesanti, avevano appreso per fax da Parigi il risultato della riunione al palazzo del governo conclusa alle 5 del mattino di domenica. Di quei fax, riprodotti in fotocopia, ne hanno fatto dei bei falò davanti alle telecamere. Li ha irritati che l'aumento salariale, che pur corrisponde ai 10.000 franchi mensili richiesti, debba scattare solo nel 2001. E che riguardi solo gli autisti che trasportano la merce e non quelli che trasportano persone. Si sono sentiti presi in giro.

Del resto che anche un accordo in extremis, al termine di una trattativa telessima, sarebbe stato fragile e duro da far digerire era risultato evidente dopo che la principale organizzazione padronale, la UFT, che raccoglie l'80% delle aziende, aveva addirittura lasciato il tavolo, seguita da una delle più combattive organizzazioni della controparte, la CGT comunista. Ma vista la reazione della base, si sono "pentiti" an-

che alcuni dei sindacalisti che l'avevano firmato. «No, non mi ci riconosco. Devo ammettere che anche dopo quindici anni di esperienza negoziale, ci si può far fregare», ha dichiarato Roger Poletti di Force Ouvriere Transports, malgrado il suo capo confederale, Marc Blondel avesse giudicato molto positivamente l'intesa. Non meno divisi i padroni. Con l'Unotra, l'organizzazione minoritaria dei padroni di camion "artigiani", firmataria della bozza d'accordo che è costretta a reggere insieme la contestazione dei colleghi più intransigenti e gli scioperi. La dura UFT ha ribadito di "non poter sottoscrivere un accordo su queste basi" perché troppo oneroso. Anche se alla fine anche questi duri del fronte padronale hanno aperto uno spiraglio, dichiarando che tutti i padroni della categoria dovranno "certamente ottemperare all'accordo" se questo verrà imposto dal governo.

Si.Gi.

Dal Polo accuse di aver tradito Schengen

Ed è ancora polemica sulla legge immigrati Napolitano: «Così frontiere più protette»

ROMA. È una questione di rotte. Politiche e nautiche. Il governo italiano che propone di modificare il proprio disegno di legge sull'immigrazione, con due emendamenti «morbidi», che molti osservatori descrivono come abbastanza distanti dal rigore più volte richiesto dai paesi partner dell'Area Schengen. E, meno di quarantotto ore dopo, la motonave «Hussam Beirut» che, con a bordo 796 clandestini, punta sul porticciolo di Santa Maria di Leuca. È una coincidenza, va bene: ma su questa coincidenza rischia di riaccendersi, e con forza, tra Polo e Ulivo, una delle polemiche più roventi.

Dopo vedremo quanta acqua ha già sparso ieri il ministro dell'Interno, Giorgio Napolitano. Subito conviene però riesaminare la mossa del governo: gli emendamenti proposti al Parlamento, rispetto all'originario testo del disegno di legge, presentano pesanti elementi di novità.

Il primo: «L'espulsione con accompagnamento dovrebbe scattare se si ritiene che il clandestino possa fuggire, ma solo se al momento del fermo non si è fatto riconoscere con i documenti». Il secondo: «L'espulsione con accompagnamento alla frontiera colpirà solo chi entrerà in Italia dopo l'entrata in vigore della legge».

Su quest'ultimo punto, in particolare, pesa il timore di possibili abusi. Affermare infatti che il clandestino può praticamente restare in Italia se è in grado di dimostrare «di essere giunto nel Paese» prima dell'entrata in vigore della legge, lascia di fatto la possibilità al clandestino di attestare la durata della sua permanenza anche solo con l'esibizione della ricevuta fiscale di un ristorante.

L'esempio della banale e facilmente falsificabile ricevuta fiscale di un ristorante è molto usato in queste ore. Ben testimonia - secondo alcuni - una certa fragilità degli emendamenti. Una fragilità che spiega la svolta della legge in senso garantista (per il clandestino). E non è certamente un caso se l'esempio è stato utilizzato anche in un corsivo - piuttosto critico - pubblicato ieri dal Corriere della Sera, dal titolo: «E l'Italia tradì subito Schengen».

Il ministro Napolitano risponde oggi con una lettera indirizzata al direttore del quotidiano di via Solferino. I passi salienti della lettera sono stati tuttavia anticipati da due lanci dell'agenzia Ansa e dunque appare chiaro che il ministro, con questa lettera, intende rispondere a tutti coloro che hanno criticato gli emendamenti presentati dal governo.

Scrive il ministro: «È un articolo che ha in comune con altri apparsi sulla stampa una polemica parzialità e frettolosità... Si è in sostanza isolato un emendamento all'articolo 11 del disegno di legge sull'immi-

grazione, dall'insieme di quello stesso articolo e di tutte le norme innovative introdotte nel progetto del governo e mantenute ferme in Commissione al fine di rafforzare l'azione di contrasto verso l'immigrazione clandestina, e in particolare di rendere più efficaci le misure sia di respingimento sia di espulsione... È davvero sorprendente che si enfattizzi a tal punto la portata di quell'emendamento, da dare l'impressione di non aver letto i commi e gli articoli precedenti e seguenti, e di svalutare innovazioni importanti come l'istituzione di centri di permanenza obbligatoria per gli espulsi non riaccompagnabili immediatamente alla frontiera. Che senso ha la battuta sull'esperienza dei "desparecidos" albanesi (la gran parte dei quali, per un totale di oltre 1.700, è stata rintracciata e respedita in Albania in settembre)?».

Napolitano continua sottolineando che «nei confronti degli immigrati espulsi funzioneranno quei centri di permanenza obbligatoria esistenti già in altri paesi europei ma finora non in Italia, e dunque (si veda il comma 7 dell'articolo 12) controlli di polizia non applicabili in passato, tanto meno ad albanesi accolti come profughi secondo regole di protezione umanitaria. Con l'emendamento all'articolo 11 su cui si sta facendo tanto clamore, si è introdotto, anche per considerazioni di carattere strettamente giuridico, una distinzione tra quanti siano entrati illegalmente dopo o prima l'entrata in vigore della nuova legge, e tra quanti risultino sprovvisti o provvisti di documento di identificazione: ma i secondi saranno soggetti, se non all'accompagnamento immediato alla frontiera, all'esecuzione, ben più certa che con la normativa vigente, del provvedimento di espulsione. Anche le norme sulle modalità e i tempi per la presentazione e l'esame dei ricorsi vengono modificate nel progetto del governo per ridurre l'attuale, inammissibile divario tra espulsioni "intimate" ed "eseguite"».

Le parole scritte del ministro non convincono ovviamente il Polo. C'è Maurizio Gasparri di Alleanza Nazionale che si incarica di rispondere. Sentite i toni: «La verità è che l'Italia è fuori dall'area di Schengen. I nostri controlli informatici alle frontiere non sono efficienti, ma soprattutto non abbiamo una legge severa sulle immigrazioni...». E ancora: «Quanto agli emendamenti presentati dal ministro dell'Interno alla legge in discussione in Parlamento... Bah, cosa dire? Una volta si diceva: fatta la legge, trovato l'inganno. Oggi si può affermare: fatta la legge, trovato l'emendamento... Noi comunque ci rivolgeremo alla Commissione Europea per denunciare l'attentato alle regole di Schengen che il governo italiano sta attuando...».

Fabrizio Roncone

Dalla Prima

studenti si definivano "patrioti". Riconoscere almeno che abbiano agito per nobili motivi potrebbe avviare una revisione simile a quella che si verificò sul precedente degli incidenti nella stessa piazza al momento della morte di Zhou Enlai, quando i repressori divennero i boia della Banda dei quattro e i dimostranti i salvatori della patria. Di mezzo ci fu la morte di Mao. Il problema stavolta era che l'uomo che diede l'ordine di sparare a Tiananmen era niente meno che Deng Xiaoping in persona. Per questo è comprensibile che abbiano dovuto aspettare la morte di Deng per ripensarci. Di revisione del giudizio su Tiananmen si era parlato già al margine dell'ultimo congresso del PCC, la scorsa estate. Circolo, con un effetto bomba, una lettera in cui veniva richiesta da Zhao Ziyang, il premier che si dimise per dissociarsi dalla scelta e che da allora è agli arresti domiciliari. Proprio in quei giorni si accularono sui giornali di Hong Kong rivelazioni su come, con un colpo di palazzo della "vecchia guardia" del partito, forzando forse la mano allo stesso Deng, Jiang Zemin fosse stato promosso al posto di Zhao mesi prima

che le dimissioni di questi divenissero ufficiali e ci fosse la strage degli studenti. Non poteva essere Jiang a rovesciare il verdetto su Tiananmen, conclusero frettolosamente alcuni esperti. Non per ora, non quest'anno almeno, conclusero altri.

Sbagliavano. Qualcosa si è mosso, è successo. Cosa? L'aver toccato di prima mano le pressioni dell'opinione pubblica americana e mondiale? Il fatto che Jiang Zemin si sentiva ora più forte di prima? Il fatto, come è stato suggerito, che storicamente le spalle del defunto Deng Xiaoping sono abbastanza forti perché i suoi successori possano addossargli l'errore? Di Tiananmen senza rischiare che con questo fardello crolli anche la sua politica economica di apertura al mondo e al mercato? La crisi delle Borse asiatiche e la possibilità di battere sul ferro caldo della riconosciuta "responsabilità" con cui Pechino ha saputo gestirla, frenando uno scivolone che minacciava di trascinare nel baratro l'intera economia mondiale? E' presto per dire come la cosa andrà avanti e, in particolare, se il ripensamento della storia di Tiananmen porterà a mettere in discussione il fondo della scommessa di Deng: sviluppo economico senza democrazia politica. Ma è successo abbastanza per ritenere almeno che sta iniziando un nuovo capitolo.

[Sigmund Ginzberg]