



Dario Franceschini

«Se fossero stati 80 turisti lasciati per 20 giorni in

balia della fame, quale sarebbe stata la reazione? Il governo sta facendo scelte macchiate di xenofobia»



David Sassoli

«Ho chiesto alla Commissione Ue di valutare la

compatibilità dell'accordo Italia-Libia con il diritto comunitario e con il rispetto del diritto di asilo»

Finocchiaro: scelte governo portano risultati drammatici

■ «Ha ragione Franceschini: le scelte del Governo stanno producendo risultati drammatici. La destra che ha imposto al Parlamento a colpi di fiducia queste leggi, ora attacca con toni sguaiati il segretario del Partito democratico».

Gasparri: mica è successo in acque italiane...

■ «Le accuse del Pd? Il governo fa una politica seria sull'immigrazione, garantendo accoglienza a migliaia di stranieri nel nostro paese e contrastando l'ingresso di clandestini. La vicenda di cui parla non si è verificata nelle acque italiane».

raggiunti due giorni prima della salvezza, avrebbe fornito loro acqua, cibo e benzina, indicandogli la rotta di Lampedusa e abbandonandoli al loro destino.

PANE, BENZINA, POI VIA

«Ci hanno dato anche cinque salvagente - hanno raccontato i naufraghi - uno di loro ha acceso il motore, perché non avevamo la forza per farlo, e ci ha indicato la rotta. Poi si sono allontanati». Una motovedetta di quale nazione? I naufraghi non lo sanno, ma quando gli operatori umanitari su Internet hanno trovato le foto dei natanti maltesi, loro li hanno riconosciuti. I maltesi alla fine hanno confermato di essere intervenuti segnalando poi «la presenza del natante» agli italiani. Ma cosa è successo in questi due giorni? Il Viminale nega ogni addebito. Nella sua relazione inviata ieri mattina al ministero il prefetto di Agrigento sostiene che «nessuna richiesta di soccorso al gommone è pervenuta alle autorità italiane prima di quella che ha consentito l'intervento del pattugliatore della Finanza, né l'imbarcazione è stata mai avvistata dai servizi

Recuperati altri 8 corpi

Il racconto dei 5 sopravvissuti conferma: è strage, nessun giallo

di pattugliamento». E il Viminale continua a sostenere che la presenza del gommone in prossimità delle acque di competenza italiana era stata segnalata alle nostre autorità solo all'alba di giovedì. Eppure fin dallo scorso 14 agosto c'era chi si interrogava sulla sorte del gommone alla deriva. Fortress Europe aveva ricevuto una email da Malta in cui si chiedeva notizie su un natante con 80-85 eritrei a bordo, che avrebbe dovuto lasciare le coste libiche intorno al 29 luglio. «Da vari Paesi d'Europa i familiari dei passeggeri chiedevano - sostiene l'organizzazione - abbiamo risposto di no - escludevamo infatti che dopo 15 giorni l'imbarcazione potesse essere ancora alla deriva. Non è possibile passare inosservati con tutto il traffico che c'è nel Canale di Sicilia. Ma abbiamo sbagliato. Quel gommone era ancora alla deriva». ♦

Intervista a Christopher Hein

«Respingimenti e ricatti: una letale ambiguità bipartisan»

Il direttore Cir Grave se La Valletta ha abbandonato il barcone. Anche le politiche di allontanamento italiane complici nel disimpegno nei soccorsi a mare

M. T.
LAMPEDUSA
politica@unita.it

Se il racconto dei superstiti verrà confermato, vuol dire che Malta si è macchiata di un grave crimine, nell'aver abbandonato al loro destino quei cinque cittadini eritrei. Ma anche se non voglio creare un legame diretto con la tragedia, l'indirizzo politico italiano dei respingimenti può aver creato un clima adatto alla crescita di un progressivo disimpegno nel soccorso a mare». Christopher Hein, direttore del Consiglio italiano per i rifugiati, chiede un'indagine su tutta la vicenda.

Perché secondo lei i maltesi non hanno soccorso i naufraghi?

«Questo bisogna chiederlo a loro. Così come occorre che dicano con precisione qual è la zona di mare in cui sono intervenuti. La loro zona Sar è molto ampia, per motivi commerciali e finanziari. E dall'Europa incassano anche un contributo forfettario per le operazioni di salvataggio. Purtroppo non hanno mai ratificato il protocollo aggiuntivo che prevede l'accoglienza nel primo porto sicuro più vicino».

E manca un regolamento sulla definizione di «porto più vicino». «C'era un impegno a definire il concetto da parte della presidenza portoghese dell'Ue, adesso la presidenza svedese ap-

pare lontana dalla questione. Così, per Malta, l'approdo sicuro è sempre Lampedusa o Tunisi. Ma Tunisi per i rifugiati politici non è per nulla un porto sicuro».

E che c'entrano allora i respingimenti?

«In quella zona, in questi anni, la Guardia Costiera italiana, ma anche le altre forze dell'ordine, hanno svolto un ruolo di supplenza, intervenendo spesso a salvare vite umane laddove la competenza era formalmente maltese. Dal 7 maggio scorso, però, le direttive ricevute dal governo impongono di impedire ai clandestini l'approdo alle coste italiane. Non voglio creare un legame diretto e immediato con questa tragedia, ma in un clima in cui la parola d'ordine è respingimento, non è impossibile che gli italiani si disimpegnino da questo ruolo di supplenza, chiamando in causa la competenza maltese».

E quindi?

«Quindi bisogna accertare che cosa è accaduto da quando i maltesi sono intervenuti con i viveri e la benzina, a quando sono state avvertite ufficialmente le autorità italiane. Ma c'è un problema politico più grave. Da parte dei politici responsabili dei paesi interessati a quest'area arrivano direttive chiare e precise alle forze dell'ordine sulla priorità di ogni intervento, che deve essere finalizzato innanzitutto a salvare in mare la vita umana. E tutto il resto passi in secondo luogo». ♦

Ignorato l'allarme sugli aiuti negati lanciato dopo il caso della Pinar

Il dossier

Chi intervorrà nel prossimo naufragio al largo di Lampedusa? E i marittimi civili saranno pronti a rischiare la fine del "Pinar" per un salvataggio? È impressionante leggere le domande con le quali, lo scorso 21 aprile, il sito «Fortress Europe» concludeva un commento sul caso della motonave turca rimasta bloccata in alto mare a causa di una controversia tra le autorità italiane e quelle maltesi.

La risposta è arrivata con la tragedia del gommone partito dalla Libia: sono sempre meno le possibilità che qualcuno presti soccorso. E non solo per le preoccupazioni di carattere legale che pure sono sempre più forti tra la gente di mare. Il fatto è che la politica dei respingimenti verso la Libia ha spostato molto più a sud l'area di intervento dei nostri mezzi navali e i contrasti con Malta hanno finito col lasciare totalmente scoperta una vasta area di mare.

Le testimonianze dei superstiti, confermate dalle stesse autorità maltesi, descrivono una prassi ormai consolidata. La differenza rispetto ad altri casi recenti è che questa volta è avvenuta una tragedia di dimensioni enormi. Malta da anni agisce per evitare gli sbarchi nel suo territorio. Quando nelle acque di sua competenza transita un boat people in difficoltà, lo assiste per il tempo necessario a liberarsene. Le motovedette forniscono carburante, acqua, viveri. Tutte le volte, l'argomento è che i passeggeri hanno «liberamente» deciso di proseguire verso l'Italia. Solo che, da qualche tempo, l'Italia è diventata molto più lontana. Non guarda più verso il Canale di Sicilia ma verso la costa libica. ♦