

STOP AI BLUFF DI ATENE SU AIUTI E PROFUGHI

➔ **L'intervento**

QUEI BLUFF SU AIUTI E PROFUGHI

di **Alfredo Mantovano**

L'immigrazione irregolare viene associata agli sbarchi o - da Mare nostrum in poi - alla raccolta dei migranti in mare. Quel che arriva sui gommoni è però solo una parte degli ingressi; tanti giungono in altro modo, entrando con permessi turistici e poi restando oltre la scadenza oppure, grazie alla riduzione dei controlli all'interno della Ue, provenendo da altri Paesi europei. Da anni in Grecia i transiti clandestini sono all'ordine del giorno; da anni all'arrivo nei porti italiani traghetti salpati dai porti ellenici scaricano persone stipate nei tir insieme con le merci o addirittura nascoste in intercapedini ricavate negli stessi camion, con l'ovvia complicità dei conducenti. Le cronache non di rado raccontano che qualcuno arriva privo di vita, asfissiato per la mancanza di ossigeno. Le indagini avviate sul naufragio del Norman Atlantic stabiliranno quante persone non in regola con permessi e con titoli di viaggio fossero sul traghetto; i primi accertamenti fanno emergere che ce ne erano e che stazionavano nella parte della nave adibita agli automezzi e ai tir: dagli approfondimenti istruttori si comprenderà pure se e quale incidenza queste presenze abbiano avuto sullo scatenamento dell'incendio, posto che quella zona doveva essere interdetta alle persone. (...)

Se però, superata con successo la fase del difficile soccorso, ci si pone già da subito l'interrogativo di come impedire o limitare tragedie simili per il futuro, è ineludibile pretendere dalle autorità della Grecia controlli seri nei loro porti.

A Patrasso e a Igoumenitsa accade oggi per l'immigrazione clandestina quel che negli anni 1990 e all'inizio degli anni 2000 succedeva per il contrabbando di tabacchi: tir con carichi formalmente leciti - dalla frutta al pesce - in realtà salivano sui traghetti per l'Italia con tonnellate di sigarette prodotte in Bulgaria e nella stessa Grecia al di fuori di circuiti legali; in quegli

anni sono stati centinaia i sequestri effettuati dalla Guardia di Finanza all'arrivo, nei porti di Bari o di Ancona. Rispetto a 15 anni fa è cambiato quel che viene nascosto, e ciò conferisce al traffico i caratteri della tragedia; non è cambiata la scelta ellenica di lasciar correre. All'epoca del contrabbando i greci si giustificavano col grande movimento di mezzi nei loro porti, che sarebbe stato fortemente rallentato da filtri minuziosi; non era una spiegazione accettabile allora, figuriamoci adesso, nel momento in cui gli esseri umani hanno sostituito le sigarette.

È certo però che, insieme con verifiche più accurate sull'idoneità delle navi, va posto sul tavolo il link tra sicurezza dei trasporti e contrasto all'immigrazione clandestina. Quella con la Grecia non sarà una trattativa facile, anche per l'abitudine di Atene di scaricare su altre Nazioni europee, in primis l'Italia, gli oneri dei migranti: se non vale - come non ha avuto peso finora - la comune attenzione ai profili di ordine pubblico, deve valere, con la tragica esperienza del Norman Atlantic, quella della vita delle persone.

E se permangono resistenze, non va esclusa la sospensione di Schengen; la Francia ripristinò i controlli a Ventimiglia all'epoca dell'emergenza tunisina: e l'Italia non potrebbe fare altrettanto con la Grecia?

