

IMMIGRAZIONE

## Tragedia di Crotona, le omissioni e le responsabilità taciute

ATTUALITÀ

04\_03\_2023



**Stefano  
Magni**



Tragedia di Crotona: per alcuni giornali di opposizione, il naufragio di un barcone in Calabria, con il suo carico di immigrati, è una **"strage di Stato"**. Per una sinistra in crisi e divisa, l'unità viene improvvisamente ritrovata nel chiedere le dimissioni del ministro

dell'Interno Matteo Piantedosi. Sue le parole sotto accusa, quel “la disperazione non può giustificare viaggi pericolosi per le vite dei propri figli” che per i sostenitori dell'accoglienza sono parole criminali. Ma di cosa stiamo parlando, di preciso?

**Il dolore imperante, che si risveglia ogni volta che avviene una tragedia del mare**, impone l'annullamento di ogni senso critico? Parrebbe di sì, a giudicare dal tenore del dibattito. Di fronte ai caduti in mare (attualmente 68, ma il numero parrebbe destinato a crescere ancora) la polemica si spegne. Ma non si deve rinunciare a far luce su quel che è successo. Se non altro per evitare che naufragi simili si ripetano ancora tante altre volte. L'indagine è ancora in corso. Limitiamoci dunque ad **analizzare i fatti finora accertati**, prima di esprimere un giudizio sulle responsabilità.

**Il barcone carico di emigranti è salpato dal distretto di Cesme**, Turchia occidentale, sulla costa egea, proprio di fronte all'isola greca di Chios. Non è una landa deserta, si tratta di una delle aree più turistiche del Mediterraneo orientale, con traghetti in partenza tutti i giorni da Smirne e dalla costa turca per Chios e altre isole greche. Destinato al turismo, a quanto pare, era anche il natante su cui sono stati imbarcati i 180 emigranti (ma ci sono testimoni che parlano di 200 e oltre). E non era il primo mezzo che prendevano. Il loro viaggio, stando alla ricostruzione degli eventi, sarebbe iniziato il 21 febbraio a Istanbul, su due camion che li hanno trasportati via terra a Smirne. Qui, in uno dei principali porti commerciali della Turchia, si sarebbero imbarcati il 22 su una prima imbarcazione “bianca” (come viene descritta dai sopravvissuti) chiamata “Luxury 2”. Dopo tre ore di navigazione, per un guasto al motore, la “Luxury 2” sarebbe stata sostituita da un'altra imbarcazione, più grande, in legno, chiamata “Summer Love”. Grottesco umorismo involontario, se si pensa alla fine che poi ha fatto quel viaggio sulle coste calabresi.

**Fin qui la ricostruzione dei fatti dimostra una grande responsabilità da parte della Turchia**, le cui autorità chiudono un occhio, o forse due, su un traffico ben organizzato di esseri umani, con cambi di mezzi e operazioni condotte in porti trafficati. Il resto del viaggio, invece, pone dubbi sulla responsabilità della Grecia. Che cosa è successo dal 22 febbraio, giorno della partenza, all'alba del 26 febbraio? Sono quattro giorni di vuoto. A quanto pare, una piccola imbarcazione destinata alla navigazione turistica costiera, ha attraversato tutto l'Egeo, compiuto il periplo della penisola del Peloponneso, per poi attraversare il Mar Ionio e naufragare sulle coste della Calabria meridionale, la sua destinazione. Ha fatto altre tappe? Ha avuto bisogno di rifornimenti lungo il percorso? I suoi passeggeri segreti sono rimasti nascosti per tutto il tempo della navigazione? Da un punto di vista politico e legale, Atene non ha nulla da dichiarare? A

partire dal distretto di Cesme, a pochi chilometri dalla costa dell'isola di Chios, gran parte del viaggio clandestino è avvenuto sotto gli occhi dei greci.

**Il primo avvistamento dell'imbarcazione, ufficiale, avviene solo nella notte fra il 25 e il 26 febbraio**, da parte di un velivolo di Frontex, l'agenzia europea per la protezione della frontiera comune. La telecamera a visione termica scopre che a bordo ci sono decine di persone (anche se sul ponte se ne vede solo una), altri sensori rilevano che sul barcone è attivo un telefono cellulare turco. Quindi, sospettando che si trattasse di un'imbarcazione usata per la tratta di esseri umani, Frontex manda l'allarme alla centrale, l'Icc, International Coordination Centre, di cui fa parte anche la Guardia di Finanza. Per copia conoscenza, la comunicazione viene mandata anche alla Guardia Costiera, ma la materia spetta alla Finanza. La Guardia Costiera potrebbe muoversi per compiere un soccorso in mare, ma Frontex non lancia alcun allarme: «unità che naviga regolarmente, a 6 nodi e in buone condizioni di galleggiabilità, con una persona sola visibile sulla coperta», recita il messaggio. Partono i finanzieri, ma devono tornare in porto perché il mare si sta facendo grosso. Poche ore dopo sono pescatori locali che avvertono lo schianto dell'imbarcazione sulla costa calabrese, nei pressi di Cutro, provincia di Crotone. Il primo allarme viene lanciato e solo allora si muove la Guardia Costiera. Troppo tardi per salvare tutti.

**Si discute, dunque, sulla responsabilità dell'Italia.** Ma le nostre autorità sono state coinvolte solo alla fine di questa vicenda, dopo che negligenze e complicità attive e passive con i criminali, sono state commesse nei quattro giorni precedenti, soprattutto in Turchia e in Grecia. Sarebbe come se un uomo venisse deliberatamente lanciato da una finestra, con la polizia presente che non interviene, ma la colpa viene attribuita solo ai pompieri perché non sono arrivati in tempo o non hanno usato il telone giusto per salvare la vittima.

**Torniamo però alla frase incriminata di Piantedosi:** “la disperazione non può giustificare viaggi pericolosi per le vite dei propri figli”. L'opposizione ha protestato affermando che la disperazione non conosce prudenza, dunque non si possono colpevolizzare le vittime. Ma tutti danno per scontato che le vittime siano “disperati” in fuga, disposti a pagare una cifra enorme agli scafisti (8mila euro a testa) e di rischiare la vita in mare pur di fuggire da una prospettiva ancora peggiore. Ma da dove fuggivano?

**Su chi fosse a bordo della “Summer Love”,** sulle loro storie e motivazioni si sono lette testimonianze confuse. Una storia esemplare è quella della giocatrice professionale di hockey Shahida Raza, della nazionale pakistana. In un primo momento si era detto che fosse **perseguitata**, in quanto donna, di etnia azara e di religione musulmana sciita.

Poi la sorella, intervistata **dalla BBC** ha negato che vi fosse una persecuzione, da parte del governo o dell'Isis, ma ha dichiarato che cercava di arrivare in Italia per curare meglio suo figlio di tre anni, paralizzato da un ictus. Il quale, però, non era con lei durante il tentativo di emigrazione. Perché stava andando a chiedere aiuto, in Italia, per il figlio rimasto in Pakistan? Sempre in questa intervista apprendiamo, piuttosto, che Shahida aveva giocato all'estero più volte, a Singapore, in Thailandia, in Cina e in Iran e che sia entrata in Turchia, per il suo ultimo viaggio, con un visto regolare. Perché?

**Gli emigranti, inclusa Shahida, partivano dalla Turchia, appunto**, un Paese candidato ad entrare nell'Ue e membro storico della Nato, sul cui territorio sono già stati ospitati milioni di rifugiati. E per questo riceve dall'Ue decine di miliardi di euro in aiuti umanitari. La Turchia può non piacere, per mille validi motivi. Ma per un rifugiato, che scappa dalla guerra o dalla persecuzione, è comunque un approdo sicuro. Il diritto internazionale all'accoglienza si ferma qui. La tratta successiva non è "fuga", ma "emigrazione" ed è illegale se l'emigrante non ha i documenti. Quel che è avvenuto è una tragedia. Ma la tragedia è stata provocata da un traffico criminale internazionale di esseri umani. E quest'ultimo non si ferma con l'istituzione di "corridoi umanitari" di cui parlano sia la maggioranza che l'opposizione. Perché un corridoio umanitario serve a portar via sfollati da una zona di guerra o di grande pericolo, non a fermare un traffico illegale di esseri umani da un Paese in pace a un altro.