

EMERGENZA MIGRANTI

ISTRUZIONI PER IL BUSINESS

Nella traversata finita in naufragio a Cutro il guadagno per i trafficanti era di quasi 2 milioni di dollari. Pur di superare il Mediterraneo, si pagano cifre altissime, che variano a seconda delle imbarcazioni e dei Paesi di partenza. Mentre gli arrivi in Italia sono in crescita del 788 per cento rispetto al 2022.





Sopra, elicotteri della Guardia costiera italiana sulla spiaggia di Steccato a Cutro, dopo il naufragio in cui sono morti 86 migranti. Nella foto grande, immigrati su una imbarcazione in legno che ha lasciato la Turchia, in attesa del salvataggio da parte della Ong Open Arms.



di Fausto Biloslavo

Dai 10 mila dollari per il «posto vip» su un veliero dal Libano ai 450 euro - in dinari tunisini - sulla barchetta in ferro che parte da Sfax con destinazione finale sempre l'Italia. *Panorama* svela il listino prezzi dei trafficanti di esseri umani e la tipologia di imbarcazioni utilizzata per portare sulle nostre coste, da inizio anno al 13 marzo, 20.017 migranti illegali.

Più del triplo rispetto allo stesso periodo 2022, con l'impennata fra 9 e 11 marzo di 4.566 sbarchi. E una previsione, secondo la Guardia costiera, di 138.100 mila arrivi nel 2023, un record.

«L'incasso per i trafficanti, solo per il viaggio finito in tragedia a Cutro, era di un milione e 800 mila dollari. Se non si colpiscono i trafficanti veri, che hanno messo in piedi la rete e rimangono al sicuro in Turchia, Libia o Tunisia, il flusso non si fermerà mai» dice a *Panorama* una fonte in prima linea sul mare.

Il riferimento è al naufragio davanti alle coste calabresi del 26 febbraio scorso di un caicco partito da Cesme, in Turchia, costato la vita a molte decine di migranti. Ha scatenato un attacco furibondo della sinistra e delle Ong contro Guardia costiera e governo.

Gabriella, che usa come immagine di riferimento l'innocente Snoopy, ha

esternato su Twitter ciò che tanti pensano: «Io non ci arrivo, questa gente parte con condizioni del mare pericolose sapendo di rischiare (...) pagando fino a 9 mila euro a persona. Noi dobbiamo soccorrerli se a rischio naufragio, accoglierli, mantenerli ed essere pure insultati e accusati?».

Nei primi mesi dell'anno la Tunisia ha superato la Libia per le partenze clandestine verso l'Italia. I dati del Viminale registrano 12.083 arrivi fino al 13 marzo, un boom del 788 per cento rispetto al 2022.

Natanti e tariffe dipendono dal tipo di migranti imbarcati. «Nella stragrande maggioranza sono subsahariani, caricati in 30-40 su barchini fatti da lamiera di ferro in maniera artigianale. Molto instabili e pericolosi» spiega una fonte della Guardia costiera. Gli africani partono da Sfax e il viaggio, che dura un giorno, è relativamente economico: 450-600 euro a persona in dinari tunisini.

Dopo le sparate del presidente Kais Saïed sul «complotto criminale» per trasformare la Tunisia «in un puro Paese africano», è partita la caccia al nero. Si rischia un'impennata di partenze dei subsahariani, che sono almeno 20 mila. «I tunisini partono più a nord, da Sousse, con barche meglio strutturate o piccoli pescherecci» dice la nostra fonte. Il prezzo sale fino a 1.500 euro.

In Libia i trafficanti continuano a usare barchini in legno o vetroresina, che tengono il mare con 40-60 persone a bordo da Zuara o Sabrata, in Tripolitania. «Ma da questi hub del traffico di esseri umani» rivela una delle nostre antenne in Libia «partono anche i gommoni con cento migranti e oltre quando si presentano le navi delle Ong. I trafficanti sanno che possono navigare solo per qualche decina di miglia».

Questi lunghi tubolari grigi erano in passato di origine cinese, confezionati però a Malta. Negli ultimi anni verrebbero addirittura assemblati in Libia da

IL PREZZO DI UN «PASSAGGIO»

I trafficanti non si nascondono e lasciano addirittura i numeri di telefono sulle chat telefoniche e sui social con dettagli, tariffe e video del viaggio che servono da garanzia. In Libia, poi, sono gli stessi migranti che scaricano sui telefonini l'app per individuare facilmente la posizione delle navi delle Ong.

Provenienza	Costo del viaggio
Minieh (Libano)	5.600/9.300 euro
Izmir (Turchia)	5 mila/8 mila euro
Bengasi (Libia)	5 mila/8 mila euro per i migranti bengalesi e 3 mila dinari libici (600 euro) per gli egiziani
Zuara (Libia)	dai 3.500 dinari libici (680 euro) ai 5 mila (980 euro)
Sabrata (Libia)	3 mila dinari libici (600 euro)
Sousse (Tunisia)	2 mila/5 mila dinari tunisini (450-1.500 €)
Sfax (Tunisia)	1.500/2 mila dinari tunisini (450-600 euro), su barca di ferro

una società italiana, secondo informazioni di polizia. Da Zuara e Sabrata il prezzo per attraversare il Mediterraneo è contenuto, sui 680 euro in dinari libici; ma i migranti partono anche da Abu Kammash, vicino al confine tunisino, Zawhia, Garabulli, Al Khoms, a est di Tripoli, fino a Misurata e Sirte.

Poi inizia il regno del generale Khalifa Haftar, nella Cirenaica, appoggiato dai russi del gruppo Wagner. Dalla Libia orientale i flussi sono due: da Bengasi e da Tobruk. Da Bengasi salpano pure le barchette in vetro resina come quella che si è capovolta il 12 marzo, uccidendo 30 migranti (con ulteriore e ingiusto attacco alla Guardia costiera italiana).

Dal capoluogo della Cirenaica prendono il largo i bengalesi, che per il lungo tragitto da casa sborsano fino a 8 mila euro. Gli egiziani, che attraversano a piedi il vicino confine, meno di mille. Il flusso più preoccupante è quello di Tobruk dove masse di pachistani, bengalesi, siriani provenienti dall'Egitto navigano per tre giorni su pescherecci in disarmo per raggiungere l'Italia. «I barconi arrivano comunque da Zuara e costeggiano la Libia fino a Tobruk» rivela la fonte della Guardia costiera. «I

numeri per viaggio non scendono mai sotto le 250 persone, con punte di 700».

I pachistani pagano fino a 7 mila euro e i siriani fra 3.700 e 4.700, in dollari. Dalla Libia sono sbarcati da noi in 7.057 da inizio anno fino a metà marzo.

La rotta del Mediterraneo orientale per arrivare in Italia è la meno frequentata, ma anche la più costosa. Sia per le partenze dalla Turchia che dal Libano, le imbarcazioni devono navigare alme-

no una settimana. «Nella gran parte dei casi sono barche a vela che battono bandiera del Delaware, uno Stato americano dove si può registrare il natante via mail e saldare il costo con una carta di credito prepagata» rivela una fonte di *Panorama*.

Dalla Turchia, negli ultimi due anni, le mappe delle partenze indicano che i migranti si imbarcano soprattutto a Izmir, Bodrum, Marmaris e Canakkale. Le basi dei trafficanti sono in città e non è impossibile individuarli grazie ai numeri di cellulare. L'aereo di Frontex che aveva avvistato il barcone naufragato a Cutro aveva intercettato una chiamata satellitare diretta in Turchia, prima del disastro, probabilmente al boss del traffico.

I migranti sono di solito iraniani, curdi, siriani, afgani, 60-70 alla volta, pagano fra i 5 mila e gli 8 mila euro a testa. Dal Libano partono più raramente, da Minieh, versando dai 5.600 ai 9.300 euro a persona. «A bordo ci sono sempre gli scafisti, tre o quattro, che sanno navigare» prosegue la fonte «e hanno a disposizione un telefono satellitare, una bussola e forse anche un jammer, nel

Migranti subsahariani partiti dalla Tunisia su un instabile barchino in ferro.





Il cantiere Vittoria di Adria, in provincia di Venezia, che consegna motovedette alla Libia.

caso di Cutro, per oscurare i telefonini dei migranti. L'obiettivo è non farsi catturare e tornare in Turchia per un nuovo viaggio come manodopera specializzata dei trafficanti».

Dopo il naufragio davanti alle coste calabresi sono stati arrestati in quattro. Proprio per evitare la polizia avrebbero virato bruscamente sotto costa provocando il disastro.

La Guardia costiera libica ha intercettato lo scorso anno 22.397 migranti. Il 19 gennaio scorso l'ambasciatore italiano in Libia, Giuseppe Buccino, e il commodoro Rida Abdullah Ali Issa, comandante della Guardia costiera, hanno firmato «un memorandum d'intesa per la consegna di due motovedette di classe Corrubia e tre classe 300». Verranno utilizzate nel contesto degli impegni fra i due paesi per «il contrasto all'immigrazione illegale, tratta di esseri umani, contrabbando e rafforzamento della sicurezza delle frontiere».

Il 6 febbraio il ministro degli Esteri, Antonio Tajani e quello libico, Najla Al Mangous, assieme al Commissario europeo Oliver Varhelyi hanno presenziato alla consegna formale della Classe 300 nel cantiere Vittoria di Adria, in

provincia di Venezia.

A poca distanza un appello alla mobilitazione contro l'appoggio alla Guardia costiera di Tripoli dei centri sociali ha raccolto l'adesione dell'attivista di estrema sinistra Luca Casarini di Meditteranea e altre Ong.

«Il contratto è di 6,3 milioni di euro coperti dal fondo Ue per l'Africa. L'intero progetto ha un valore di 57 milioni e prevede, oltre alle motovedette, il loro mantenimento e rimessaggio, la formazione della guardia costiera libica, l'equipaggiamento e l'implementazione del Maritime rescue coordination center (di Tripoli, ndr)» dichiara Filippo Duò, quarta generazione della famiglia che ha fondato il cantiere Vittoria. Da Adria hanno fornito anche 12 pattugliatori ai tunisini e stanno costruendo navi e altre unità della Guardia costiera italiana.

Le motovedette per la Libia dovevano già essere a Tripoli, ma la tensione politica rallenta i tempi. Giorgia Meloni ha deciso di accelerare, peccato si stia ancora discutendo su come inviarle in Libia. A bordo di una nave da carico, via mare con l'equipaggio libico oppure con le Forze armate italiane? ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DIMENTICARE KABUL

Migliaia di afghani sono rimasti in Iran, in attesa di essere salvati dai talebani. Ma è sempre più difficile.

«**A** un anno dalla nostra fuga in Iran non ho notizia sulla richiesta di asilo. Altri afghani, dopo di noi, hanno ottenuto il visto in tre mesi» è il disperato messaggio inviato a *Panorama* da Mostafa Rahimi, fuggito da Herat con la famiglia dopo aver collaborato con il contingente italiano. In novembre il Comando operativo di vertice interforze ha confermato che era registrato da tempo nelle liste di evacuazione. L'Italia, però, resta un miraggio. Assieme ai familiari, Rahimi fa parte degli afghani lasciati indietro, fra i mille e duemila, non solo in Iran, dove rischiano di venire espulsi e riconsegnati ai talebani. La Difesa con l'operazione Aquila Omnia ne ha salvati cinquemila quando a Kabul è tornato l'Emirato islamico. Poi l'Afghanistan è stato dimenticato. E i nostri ex interpreti e collaboratori ricevono dalla Difesa questi messaggi email: «La sua richiesta è stata processata e accettata. Il tempo di attesa non dipende da noi, vi chiediamo pazienza». L'evacuazione prevede che il ministero dell'Interno conceda il via libera se ci sono posti nel circuito di accoglienza Sai, ma l'aumento degli arrivi illegali via mare intasa il sistema. Rahimi ha girato un video di denuncia davanti all'ambasciata italiana a Teheran (vedi *Panorama.it*) rilanciato da Elisabetta Trenta. «Su invito dell'Italia si sono recati alcuni in Turchia e altri in Pakistan o in Iran, dove aspettano una chiamata dall'Italia» scrive sui social l'ex ministro della Difesa appellandosi al nuovo titolare Guido Crosetto. «Hanno venduto tutto e, in un anno, hanno finito i soldi. Sono esuli in Iran mentre aspettano che il nostro Paese li ammetta, come promesso». *f.bil.*