

TRITON (2014)

Migranti: quel patto europeo, anzi italiano da cui non si esce più

◦ A PAG. 2

SBARCHI Paghiamo il conto delle scelte del 2014

Triton, l'operazione europea troppo italiana senza via d'uscita

Minaccia inutile quella di disgiungersi dal pattugliamento che si regge sulla Guardia Costiera

Il piano per il 2018

Solo quando la Libia avrà una sua zona di competenza in mare il flusso frenerà

L'ultima idea passata ai giornali dal ministero dell'Interno per far dimenticare quella già archiviata di chiudere i porti agli sbarchi di migranti è quella di minacciare l'uscita da Triton, l'operazione europea di pattugliamento delle coste europee e di contrasto al traffico di migranti (il salvataggio non è la sua attività principale, in teoria). Se ne discuterà oggi a un vertice in Polonia di Frontex, l'agenzia per la protezione delle frontiere europee, ma la proposta sembra destinata a finire come le altre avanzate dal governo italiano, che sopravvivano un paio di giorni sulla stampa locale senza mai trovare alcuno sbocco operativo.

TRITON PARTE il primo novembre 2014, quando al governo c'è già Matteo Renzi: "Oggi noi abbiamo ottenuto che sui processi di gestione dell'immigrazione vi fosse maggior impegno da parte dell'Ue e l'operazione Triton non è sufficiente ma è un primo passo", dice alla Camera. Da allora passa un messaggio un po' distante dalla realtà: il governo racconta che Triton è un'operazione europea, che

l'Italia si è liberata della zavorra di essere l'unico Paese che gestisce i soccorsi in mare, come era con Mare Nostrum, l'operazione varata dal governo Letta che si occupava non solo di pattugliamento ma anche di salvataggio. È un equivoco: fin dall'inizio Triton è un appoggio all'Italia, più che una vera condivisione a livello europeo del fardello tanto che nel tentativo di organizzare qualcosa di davvero europeo poi verrà lanciata un'altra missione, facente capo all'altro commissario per la Politica estera e di sicurezza, Federica Mogherini: EUNAVFORMED.

Basta vedere come funziona oggi Triton 2017, dopo varie evoluzioni e potenziamenti per capire che è tutta italiana: 22 aerei, 5 elicotteri, 17 pattugliatori, 11 guardacoste e 7 vedette costiere. I Paesi europei coinvolti sono 27, ma su 16 mezzi impiegati nell'estate 2017 4 sono italiani, cinque maltesi. Non un veicolo arriva dai Paesi che dovrebbero sostenerci, Francia e

Germania, anche se perfino due piccoli Paesi come Lussemburgo e Lettonia hanno messo a disposizione un mezzo ciascuno (rispettivamente un elicottero e un aereo bimotore Cessna 404). Mentre i mezzi maltesi stanno a Malta, tutti quelli internazionali sono in Sicilia.

E lo sbarco dei migranti in Italia è praticamente inevitabile per le procedure di Triton, spiegate nel dettaglio alla Camera pochi giorni fa dal generale di divisione Stefano Screpanti, capo del terzo reparto operazioni della Guardia di Finanza. Le navi europee coinvolte nell'operazione Triton hanno di solito a bordo ufficiali italiani di collegamento. Quando la nave viene coinvolta in un'operazione Sar, cioè di ricerca e soccorso di migranti, il comandante si rivolge al Centro di coordinamento internazionale (Icc) che, a dispetto del nome, è italiano e gestito sempre dalla Finan-



za (Coan, il comando operativo aeronavale). Il comandante deve farsi dire dove portare i migranti, cioè su quale *Place of Safety* (posto sicuro) di sbarco fare rotta. La decisione viene presa dal ministero dell'Interno italiano, che agisce come *National coordination center*, e poi ritrasmissione alla Guardia di Finanza che poi informa la nave. Dal primo gennaio al 30 giugno 2017, Triton è stata coinvolta in 791 "eventi" di ricerca e soccorso che hanno riguardato 84.398 migranti.

L'Italia può sfilarsi da questo meccanismo? Sembra praticamente impossibile perché Triton è un'operazione italiana sotto etichette europee. L'unico modo per ridurre il coinvolgimento italiano in Triton è sciogliere il nodo del *Place of Safety*, del Posto sicuro di sbarco. L'intreccio tra convenzioni internazionali e regole di Triton prevede una responsabilità condivisa: se c'è un barcone carico di migranti nelle acque territoriali di un Paese o nella sua "zona Sar", cioè una parte di acque territoriali di cui si è attribuito la responsabilità, sarà quello Stato a gestire l'o-

perazione. Come ha spigato il generale Screpanti alla Camera, "Se non è possibile attivare l'Autorità Sar responsabile per area, come attualmente avviene nel Mediterraneo centro-meridionale nelle acque Sar libiche, il compito del coordinamento delle attività di soccorso marittimo rimane in capo all'Autorità che ha ricevuto, per prima, notizia dell'evento". Tradotto: Triton può spingersi fino a 70 miglia dalla costa libica, i trafficanti ormai abbandonano i migranti anche nelle acque territoriali della Libia, tra le 12 e le 24 miglia dalla costa. Il governo di Tripoli però non ha alcuna struttura in grado di gestire il coordinamento degli interventi. E quindi il coordinamento dell'operazione di soccorso passa alla struttura di Triton, cioè, alla fine della catena, all'Italia.

Dietro gli slogan di questi giorni che servono a trasmettere soprattutto un'impressione di attivismo, c'è un piano concreto su cui la Commissione europea di Jean Claude Juncker sta lavorando con il governo italiano: non soltanto rafforzare l'attività di pattugliamento della Guardia

costiera libica, ma costruire un vero centro di coordinamento in Libia. Per ripristinare una zona Sar di competenza del governo di Al Serraj. Così che tutti gli interventi di ricerca e soccorso che avvengono al suo interno siano gestiti da Tripoli e non più dalla Guardia costiera italiana.

È UN LAVORO LUNGO e faticoso perché Italia e Commissione devono gestire tutto da zero, dalla scelta delle strutture alla formazione del personale, ma è l'unico modo per liberarsi dalla gabbia di Triton. Un primo esperimento c'è stato l'11 maggio scorso: la Guardia costiera italiana ha ricevuto una chiamata di soccorso da un barcone con 300 persone, ha girato l'informazione alla Guardia costiera libica che, per la prima volta, ha assunto la direzione delle operazioni, ha recuperato la nave e ha sbarcato i 300 migranti a Tripoli. Trasferire mezzi e competenze alla Libia però è un processo lento, magari aiuterà a evitare emergenze nell'estate 2018 ma per quella 2017 dobbiamo ancora cavarcela da soli.

STE. FEL.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA VICENDA

I tentativi di Minniti

OGGI FRONTEX, ente con sede a Varsavia che si occupa della protezione delle frontiere europee, discuterà (su richiesta italiana) la possibilità di modificare le regole per la gestione della missione Triton. Tale missione, varata nel 2014 per sostituire Mare Nostrum, prevede l'obbligo per l'Italia di occuparsi dei migranti anche se giunti a bordo di navi straniere. Il ministro dell'Interno Marco Minniti ha già fatto sapere che questa situazione deve cambiare, con maggiore impegno da parte degli altri Paesi europei. Roma potrebbe chiedere che ad occuparsi dei migranti siano direttamente i governi che finanziano le Ong responsabili delle navi cariche di migranti. L'ipotesi filtrata ieri è questa: dopo l'approdo in uno dei porti italiani, il migrante sarebbe trasportato in aereo nel Paese che ha dato fondi all'organizzazione non governativa. Da nessun Paese europeo è però arrivata finora una disponibilità concreta ad assecondare le richieste italiane.

IPROTAGONISTI



**ENRICO
LETTA**
Lancia Mare
Nostrum,
operazione
tutta italiana
di salvataggio



**MATTEO
RENZI**
Celebra Triton
come inizio
di un impegno
davvero
europeo



**PAOLO
GENTILONI**
La sua linea
è di investire
molto sulla
Libia come
unico argine
al flusso



**FEDERICA
MOGHERINI**
A lei fa capo
l'operazione
EunavforMed,
parallela a
Triton e a
Mare Sicuro

Iperse dixit



**MATTEO
RENZI**

*Abbiamo ottenuto
che sui processi di
gestione dell'immigra-
zione vi fosse maggior
impegno Ue e
l'operazione Triton*

3 DICEMBRE 2014



**EMMA
BONINO**

*Il protocollo
applicativo prevede
che il coordinamento
è fatto dall'Italia e che
gli sbarchi devono
avvenire in Italia.
Punto*