



Bussola del giorno nr. 15 - Riflessione giornaliera del 20 SETTEMBRE 2023

Crisi dei migranti.

Perché aumentano gli sbarchi e cosa fare

Intervista all'Ammiraglio De Felice pubblicata negli articoli di cronaca di
Virgilio Notizie
di Eleonora LORUSSO

Dopo un'apparente e momentaneo rallentamento degli arrivi, riprendono gli sbarchi. L'Ammiraglio De Felice spiega perché e indica una possibile strategia: "Occorre mettere piede a terra in Tunisia"

Dopo un calo degli sbarchi a Lampedusa, in occasione della visita congiunta a Lampedusa della premier, Giorgia Meloni, insieme alla presidente della Commissione europea, Ursula Von Der Leyen, sull'isola sono ripresi gli arrivi di migranti. Il Governo, nell'ultimo consiglio dei Ministri, ha varato nuove norme straordinarie, ma non solo: "Al prossimo Consiglio europeo informale di ottobre l'Italia chiederà agli altri Stati membri di assumere le decisioni necessarie e conseguenti, soprattutto in tema di blocco delle partenze illegali dal Nord Africa", ha annunciato Meloni. Ma come si può attuare lo stop e perché si è assistito a un aumento degli arrivi sulle coste italiane? Che fine ha fatto il blocco navale? "Il blocco navale in realtà non è mai stato applicato", spiega a *Virgilio Notizie* l'Ammiraglio di Divisione (R) Nicola De Felice, autore del libro *Fermare l'invasione - Le ragioni del blocco navale*.

Ammiraglio, le opposizioni ricordano come del blocco navale si era parlato in campagna elettorale, da parte proprio della premier. Ma

nei fatti non si è realizzato. In cosa consiste e perché non si applicato?

"Un blocco navale in chiave moderna, non certo con le modalità risalenti ai tempi di Napoleone, è possibile da attuare, ma occorrono le giuste direttive. Non significa, quindi, bloccare in tutto e per tutto i porti, ma piuttosto consiste in una interdizione navale sulle sole imbarcazioni nelle acque territoriali del paese in questione, in questo caso della Tunisia da cui proviene la maggior parte dei migranti", chiarisce l'Ammiraglio De Felice.

Perché, allora, non si è proceduto con questo tipo di strategia?

"Per prima cosa occorre il consenso del paese di transito, quindi del governo di Tunisi, all'intercetto e sequestro delle imbarcazioni, e all'arresto degli scafisti. Serve anche un'attività precedente di convincimento e collaborazione con lo Stato in questione, che deve prevedere una cooperazione diplomatica, militare ed economica con il Paese stesso. Insomma, non stiamo parlando di mettere le navi davanti alle coste della Tunisia – chiarisce De Felice – Certo, per attuare un blocco navale di questo tipo occorrono le persone giuste nei posti giusti".

Cosa significa? Non basta un commissario straordinario per gestire il flusso di migranti?



“Il Commissario straordinario all’immigrazione non è sufficiente e soprattutto non è la figura più indicata. Un prefetto o un questore hanno una visione più orientata all’interno, all’Italia, e hanno il solo mandato di distribuire i migranti che arrivano sulle coste. Lo stesso ministro dell’Interno ha un’esperienza maturata nel campo della gestione dell’ordine e della sicurezza interna del nostro paese”, chiarisce l’Ammiraglio.

Che tipo di figura sarebbe necessaria e quale potrebbe essere l’azione da svolgere a livello europeo?

“Io penso che si dovrebbe nominare un commissario straordinario, su modello di un incaricato speciale come quello che a suo tempo ha gestito la Brexit, permettendo un dialogo con il Regno Unito per trovare una soluzione di compromesso. Servirebbe un mandato a un responsabile, magari italiano, che possibilmente abbia un’esperienza militare e diplomatica, e una conoscenza dell’area del Magreb e della Sicilia. Con le giuste deleghe – prosegue De Felice – potrebbe tenere i contatti con i Paesi di origine (nella regione sub sahariana) e di transito dei migranti, coordinando il pattugliamento congiunto in acque territoriali tunisine”.

I flussi migratori vedono la maggior parte delle partenze dalla Tunisia, ma i migranti provengono in effetti anche dall’area sub sahariana. Come intervenire concretamente su un fenomeno di queste dimensioni?

“Certamente il problema delle partenze dalla Tunisia va inquadrato in una dimensione più ampia e la stessa Tunisia è alle prese con gli effetti di una migrazione dai confini sud del proprio territorio. Occorre sicuramente la collaborazione del governo di Tunisi, che ha tutto l’interesse a tutelare le proprie frontiere meridionali, ma non è utopia pensare a un

intervento strutturato: ci sono diversi esempi di attività analoghe messe in campo in altre aree”.

Quali sono?

“Il primo è il patto di amicizia siglato dalla stessa Italia nel 2008 con la Libia, che prevedeva il pattugliamento da parte della Guardia di Finanza italiana con le autorità locali, oltre a un ingente finanziamento per ricostruire le infrastrutture libiche. I dati statistici mostrano che nel 2009, 2010 e parte del 2011 le partenze si erano pressoché azzerate. Si è trattata, quindi, di un’attività di pattugliamento congiunto che ha ottenuto successo. Ma ci sono anche due altri esempi: il pattugliamento in acque somale, con il consenso governo di Mogadiscio, contro il fenomeno della pirateria. Prevede l’impiego di navi europee, con un mandato europeo in vigore dal 2008, che permette di effettuare attività di intercetto e sequestro dei barchini usati dai pirati, con arresto dei criminali – spiega l’Ammiraglio – L’ultimo esempio è anche il più recente con l’accordo, siglato a novembre 2022 tra Francia e Regno Unito, per il contrasto alle partenze di migranti clandestini nel canale della Manica. Prevede l’interdizione navale davanti alle coste francesi di Calais, ma anche un rafforzamento della polizia a terra e pattugliamento congiunto, con un investimento complessivo di 500 milioni di euro”.

Ora si invoca da più parti una nuova missione Sofia. Ma perché è stata sospesa, cosa non ha funzionato?

“Missione Sofia era basata su quattro livelli di operazione: 1) raccolta di informazioni davanti dalle coste libiche; 2) contrasto al traffico di esseri umani in alto mare, tra le acque territoriali italiane e quelle libiche; 3) possibilità di ingresso nelle acque territoriali



libiche; 4) ipotesi di scendere a terra e distruggere i siti dei trafficanti. Ma l'autorità politica europea non ha mai autorizzato gli ultimi due livelli. Il risultato è stato negativo, soprattutto per l'Italia, di fatto costretta a intervenire nel soccorso in mare, con le navi militari che fungevano da 'pull factor', da fattore di spinta per le partenze", sottolinea De Felice.

Proprio di 'pull factor' ha parlato anche la premier, Giorgia Meloni. Ora si auspica un maggior intervento a livello europeo nella gestione della crisi dei migranti. Crede sia la strada giusta?

"Intanto va ricordato che lo stesso Regno Unito, che era ancora parte dell'Ue, lasciò per primo la missione sofia parlando proprio di

'pull factor'. Ora la presidente della Commissione, von Der Leyen, ha presentato un piano in 10 punti che potrebbe essere positivo, ma temo che non sia sufficiente. Per esempio, le ONG che operano in mare spesso battono bandiera di un Paese, ma questo non si fa carico, come invece previsto dal Trattato di Dublino, dell'accoglienza e protezione civile per i richiedenti asilo politico che sono tratti a bordo. Io penso che oggi si dovrebbe mettere piede in Tunisia, agire in loco", conclude l'Ammiraglio De Felice.

Eleonora Lorusso

Laureatasi presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano in Lettere Moderne (Specializzazione in Teoria e Tecnica dell'Informazione) è giornalista ad ampio spettro, pubblicando i suoi articoli su diverse testate on line, su riviste cartacee e curando inoltre rubriche presso radio e televisione. E' anima e curatrice del Festival di Geopolitica Europea che si tiene annualmente. E' socia CeSMar dal 2021.