

Nella Cisgiordania occupata Israele traccia enormi strade che preparano la via a un'annessione di fatto

Clothilde Mraffko

Lunedì 7 dicembre 2020 - [Middle East Eye](#)

In un nuovo rapporto l'Ong israeliana Breaking the Silence svela circa 25 progetti israeliani di strade nella Cisgiordania occupata destinate a servire alla colonizzazione e a incoraggiarla nei prossimi anni. Middle East Eye vi ha avuto accesso in anteprima.

Da mesi i bulldozer mordono la montagna nei pressi di Betlemme. Il cantiere è gigantesco, si scavano tunnel e ponti a tutta velocità. Lo scopo? Costruire nuove strade per trasformare questo asse viario intasato mattina e sera in un'autostrada con un traffico scorrevole.

Il tratto di strada è percorso solo dai coloni israeliani che fanno ogni giorno il tragitto da Gush Etzion, gruppo di colonie situate a sud di Betlemme, nella Cisgiordania occupata, fino a Gerusalemme, dove lavorano.

Invece i palestinesi non possono accedere a questo tratto: le loro strade passano dall'altra parte del muro di separazione che dal 2002 Israele ha costruito a Betlemme. In totale, entro 5 anni dovrebbero emergere dalla terra 37 km di tunnel, ponti e svincoli.

L'allargamento di questa "strada dei tunnel" fa parte di un progetto più grande, svelato questa settimana da Yehuda Shaul, cofondatore e importante membro dell'Ong israeliana "Breaking the Silence" in un nuovo rapporto scritto insieme alla nuova organizzazione che ha fondato, "The Israeli Centre for Public Affairs" [Il Centro Israeliano per le Questioni Pubbliche, ndr.].

Secondo lui, mentre il mondo aveva gli occhi puntati sulle voci di un'annessione israeliana di una parte della Cisgiordania quest'estate, Israele procede da anni a

un'annessione di fatto, imponendo cioè una serie di fatti sul terreno difficili da cancellare.

“L'obiettivo è avere un milione di coloni israeliani entro dieci-venti anni,” spiega a Middle East Eye, aprendo con attenzione una cartina davanti a sé. Oggi più di 600.000 israeliani vivono a Gerusalemme est e in Cisgiordania, in totale violazione del diritto internazionale, e la loro presenza compromette gravemente la formazione di uno Stato palestinese indipendente e sostenibile.

Incoraggiando la colonizzazione, Israele tende ormai a persuadere i coloni israeliani ad insediarsi sempre più in profondità nella Cisgiordania occupata. Estendendo la presenza israeliana, i dirigenti sionisti sperano di rendere impossibile qualunque spostamento di popolazione e di liquidare così definitivamente la soluzione a due Stati.

Ma per fare ciò ci vogliono delle strade. Per il momento la maggioranza dei coloni continua a lavorare in Israele, dall'altra parte della Linea Verde (il tracciato dell'armistizio del 1949 tra Israele e i Paesi arabi), dove si trovano le principali opportunità di lavoro. Fanno ogni giorno i pendolari su assi viari diventati troppo piccoli per assorbire la crescita delle colonie e della popolazione palestinese.

Galvanizzati da Trump

“L'ultima volta che c'è stato un piano di sviluppo completo in Cisgiordania era il 1991. In seguito ci sono stati gli accordi di Oslo,” commenta Yehuda Shaul, che percorre instancabilmente le strade dei territori palestinesi per valutare l'avanzamento di questo “grande progetto”.

Nel rapporto pubblicato questo lunedì elenca circa 25 cantieri avviati o previsti per estendere le reti viarie nella Cisgiordania occupata e per migliorare i collegamenti tra le colonie e Israele.

“I progetti infrastrutturali di Israele in Cisgiordania rafforzano il controllo israeliano sulla terra, frammentano il territorio palestinese e costituiscono un ostacolo importante per ogni soluzione che includa in futuro la pace e l'uguaglianza,” conclude il rapporto.

Negli ultimi anni gli eletti nei consigli dei coloni in Cisgiordania hanno fatto pressione, arrivando fino a scatenare nel 2017 uno sciopero della fame simbolico

per ottenere più finanziamenti. I primi progetti sono stati presentati nel 2014, ma la presidenza Trump ha chiaramente galvanizzato le ambizioni israeliane.

“Un grande progetto è una visione, non vuol dire che venga effettivamente realizzato, soprattutto per questioni di bilancio,” frena l’attivista di Breaking the Silence.

In particolare l’allargamento della strada dei tunnel verso Betlemme dovrebbe costare circa 850 milioni di shekel, circa 214 milioni di euro. Tutto attorno a Gerusalemme l’allargamento degli assi stradali che portano alle grandi colonie o la costruzione di nuove strade dovrebbero costare in totale circa 5 miliardi di shekel, 1.26 miliardi di euro.

Questi lavori servono innanzitutto agli interessi dei coloni israeliani e rafforzano la segregazione in atto in Cisgiordania. In qualche caso, come conseguenza dell’effetto di rimbalzo, queste strade favoriranno anche i palestinesi, esclusi dai grandi cantieri israeliani, riducendo il traffico su alcune strade.

La maggior parte dei progetti studiati da Breaking the Silence riguarda le tangenziali. Queste strade, sviluppate dalla metà degli anni ’90, permettono ai coloni di spostarsi tra colonie o verso Israele senza attraversare città o villaggi palestinesi.

Ormai Israele intende investire per trasformare la maggior parte delle strade in autostrade, oppure costruire dei prolungamenti.

“Dopo la realizzazione di questi 25 progetti nessun colono, salvo ad Hebron (dove i coloni vivono all’interno della città), dovrà guidare nelle zone dove vivono i palestinesi,” spiega Yehuda Shaul.

In totale per i palestinesi saranno costruiti due assi stradali. L’idea è di permettere loro di aggirare la colonia di Maale Adumim, situata a 7 km ad est di Gerusalemme, per riservare ai coloni israeliani una strada che colleghi la colonia alla città santa senza posti di controllo, come se facesse parte della periferia naturale di Gerusalemme.

Ovviamente i palestinesi che non sono autorizzati ad entrare a Gerusalemme non potranno transitare su questa strada. Nel gennaio 2019 un tratto, soprannominato la “strada dell’apartheid”, era già stato aperto, con da una parte la carreggiata

riservata ai palestinesi e dall'altra quella per quanti dispongono di una vettura con una targa israeliana, separate tra loro da un alto muro sormontato da una barriera.

“La prova che questi progetti servono allo sviluppo israeliano è che seguono degli assi est/ovest, dalla Cisgiordania verso i luoghi di lavoro in Israele. Lo sviluppo naturale palestinese invece ha luogo attraverso le colline, da nord a sud,” commenta il coautore del rapporto.

L'ampiamiento delle strade si accompagna anche all'“espropriazione di una notevole quantità di terreni. Vede queste linee? Sono le linee degli espropri,” sottolinea, al bordo di una strada che si dirige verso Hebron, nel sud della Cisgiordania.

Da ogni lato dei piccoli bastoni neri piantati profondamente nella terra si mangiano grandi porzioni di campi.

“Non è consentito costruire ai bordi delle autostrade,” continua Yehuda Shaul.

Queste strade impediranno anche lo sviluppo delle enclave palestinesi. Così l'ingrandimento della strada dei tunnel impedirà ogni possibilità di espansione di Betlemme verso nord. Cambia anche il rapporto tra le città e i villaggi palestinesi, tagliati fuori le une dagli altri dai grandi assi viari che non servono a loro e li obbligano a delle deviazioni.

Nel 2019, in un'intervista al giornale israeliano *Israel Hayom* [quotidiano israeliano gratuito di destra, ndr.] l'ex-ministro dei Trasporti Bezalel Smotrich, del partito di estrema destra [dei coloni, ndr.] Yamina, ha annunciato chiaramente: “Se si vuole portare un altro mezzo milione di abitanti in Giudea e Samaria (nome biblico che gli israeliani utilizzano per evitare di dire “Cisgiordania”), si deve essere sicuri che ci siano delle strade. Le colonie seguono le strade e i trasporti pubblici.”

Con questi 25 progetti, denunciano gli autori del rapporto, Israele accelera la sua politica di annessione di fatto, contribuendo a “definire ancor di più la situazione di uno Stato unico con disparità di diritti,” in spregio al diritto internazionale.

(traduzione dal francese di Amedeo Rossi)