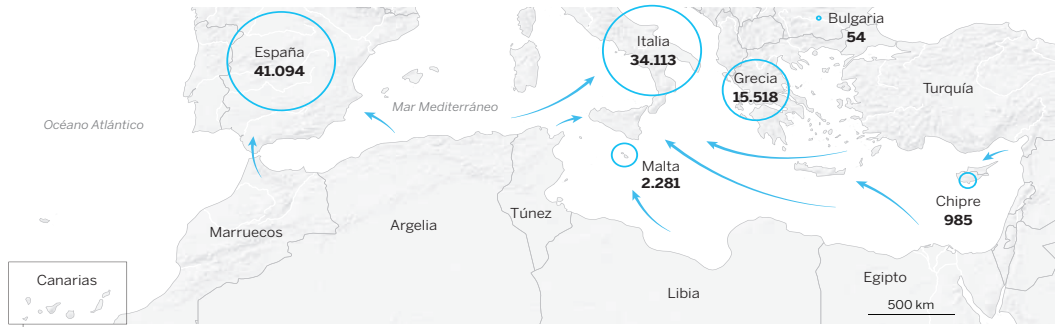


Publicación	El País Nacional, 17
Soporte	Prensa Escrita
Circulación	164 804
Difusión	115 479
Audiencia	1 013 000

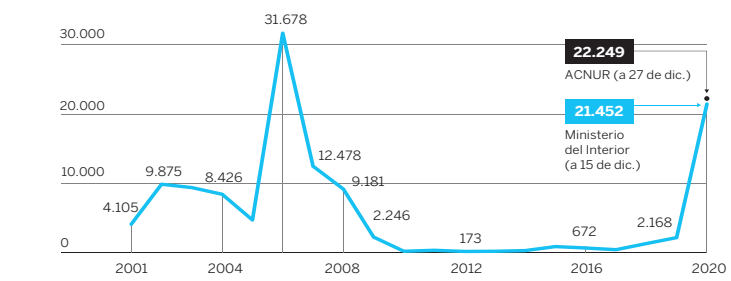
Fecha	02/01/2021
País	España
V. Comunicación	115 869 EUR (140,590 USD)
Tamaño	546,00 cm² (87,6%)
V.Publicitario	56 179 EUR (68 165 USD)



Entrada de inmigrantes irregulares en el sur de la Unión Europea en 2020

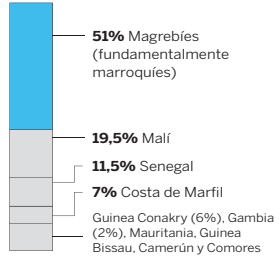


Inmigrantes irregulares llegados a Canarias por vía marítima



Fuente: ACNUR (I), Ministerio del Interior y fuentes policiales.

Origen de los inmigrantes irregulares llegados a Canarias



España vuelve a ser la principal vía para la inmigración irregular de la UE

MARÍA MARTÍN, Madrid
España vuelve a ser la principal puerta de entrada de la UE para la inmigración irregular. Como ocurrió en 2018, las llegadas a las costas españolas han superado las registradas en el resto de países mediterráneos, esta vez por la reactivación de la ruta hacia Canarias, la más letal para alcanzar Europa. A falta de datos definitivos, España suma algo más de 41.000 entradas irregulares por tierra y mar, frente a las 34.100 de Italia y las 15.500 de Grecia, según cifras del 28 de diciembre de la agencia de Naciones Unidas para los refugiados, ACNUR.

El balance de 2020 supone un crecimiento aproximado del 30% de las entradas irregulares frente a 2019. Es un vuelco de los resultados de ese año en el que el Ministerio del Interior celebraba, con 32.500 desembarcos, haber reducido las llegadas a la mitad respecto a 2018, gracias a la colaboración de Marruecos en el control de sus fronteras. También se han multiplicado los naufragios y al menos 872 personas han muerto o desaparecido en su camino a España, según el cálculo conservador de la Organización Internacional para las Migraciones. Más de la mitad de los recién llegados en 2020 lo ha hecho a Canarias, con una intensidad que no se veía desde que en 2006 las islas fueron el destino de más de 31.000 personas en el periodo que se bautizó como la "crisis de los cayucos". La reapertura de esta ruta era un movimiento previsto por las fuerzas de seguridad españolas, que asu-

mieron que una vez que Marruecos —financiado por la UE— reforzase los controles al norte del país, los flujos se desviarían hacia el Atlántico, pero el Gobierno no se preparó para un ritmo de llegadas semejante. Tampoco se tuvo en cuenta el impacto socioeconómico de la pandemia en los países de origen. El virus, en primer momento, contuvo los flujos, pero sus consecuencias económicas han acabado motivando y motivarán buena parte de las salidas. En verano, mandos policiales calculaban que el año se cerraría con 20.000 entradas irregulares, una previsión que quedó desfasada en pocos meses. La gestión de más de 22.000 desembarcos concentrados sobre todo en Gran Canaria ha estado dificultada por la emergencia sanitaria, pero también por la lenta respuesta del Ejecutivo y la descoordinación entre ministerios, una combinación que acabó provocando, una vez más,

una crisis de recepción y acogida. Durante estos meses se ha hacinado en el suelo de un muelle a cientos de inmigrantes, retenidos más de las 72 horas que marca la ley y sin condiciones básicas de higiene; se ha separado a niños de sus madres y se normalizó que los recién llegados no viesen siquiera a un abogado. La sensación de soledad de los canarios ante la crisis ha crispado a las autoridades regionales, que continúan reclamando un reparto solidario de los inmigrantes en el resto de comunidades autónomas, y ha despertado la xenofobia en una población que se ha visto especialmente castigada por la crisis. Diciembre ha dado cierta tregua a las islas, tras un noviembre con 8.200 desembarcos; pero las pateras continúan llegando y el mes se ha cerrado con el rescate de casi 3.000 personas, que se embarcaron sobre todo en Senegal, Mauritania y el Sahara Occidental. Más de un año después de la reactivación de esta ruta, se mantiene la emergencia. Alrededor de 7.000 inmigrantes siguen alojados en hoteles a la espera de que los trasladen a seis macrocampamentos, la apuesta del Ejecutivo para acogerlos y retenerlos en las islas a la espera de una futura deportación. **Devoluciones limitadas** Los retornos a Mauritania, Senegal o Marruecos continúan, no obstante, limitados tras meses de parón por el cierre de fronteras que impuso el coronavirus. Tras renovar el compromiso de Senegal y Mauritania para aceptar el retorno de inmigrantes, España consiguió acordar con Marruecos la devolución de sus nacionales, que suponen más de la mitad de los arribados al archipiélago. El trato pasa por lle-

Líder en solicitudes de asilo

España cierra 2020 como el país comunitario que más solicitudes de asilo recibe. A pesar de la restricción casi total de movimientos durante los meses más críticos de la pandemia, se han llegado a registrar 84.264 peticiones, la mayoría de venezolanos, colombianos y hondureños. El número, un 21% del total de la UE, supera las asumidas por Francia (78.783) y Alemania (77.732), según datos a 8 de diciembre de la Oficina Europea de Apoyo al Asilo (EASO). La vía del asilo ha acabado por convertirse en una de las pocas formas de migrar a España con una cierta legalidad y el aumento sostenido de solicitudes desde 2018 ha puesto el sistema español frente al espejo. Por un lado, la gestión de las peticiones, que depende del Ministerio del Interior, sigue sin dar una respuesta adecuada a los interesados que batallan durante meses por una cita en comisaría para iniciar sus trámites y que, luego, esperan hasta dos años para obtener un veredicto. Por el otro, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones ha asumido que más de 8.000 potenciales refugiados esperan una plaza de acogida y planea darle la vuelta al sistema, que actualmente se apoya en subvenciones a ONG, para reforzar el papel del Estado y también de gestores del sector privado.

nar vuelos comerciales de la Air Royal Maroc que salen de Gran Canaria con destino a El Aaiún, capital del Sahara Occidental. Desde el pasado 7 de diciembre han salido cuatro aviones semanales con un máximo de 20 inmigrantes y casi el doble de policías custodiándoles. Es un pingüe negocio para la aerolínea y aunque supone el retorno de solo unas pocas centenas de inmigrantes, el Gobierno espera que sea un freno a las salidas de marroquíes. **La ruta argelina** Aunque las islas Canarias llevan meses acaparando toda la atención, la ruta migratoria desde Argelia ha experimentado una actividad nunca vista. El país norteafricano está sumido en una crisis política, sanitaria y financiera y, a pesar de que colabora intensamente con España en el combate a la inmigración irregular sin pedir dinero a cambio, como sí hace Marruecos, la emigración de sus jóvenes se ha intensificado en los últimos dos años. En 2020, más de 11.200 argelinos han desembarcado en las costas de Baleares, Alicante, Murcia, Almería y Granada; y son la segunda nacionalidad más numerosa después de los marroquíes, según fuentes policiales. Es el registro más alto desde 2009, cuando la Agencia Europea de Fronteras (Frontex) comenzó a elaborar estadísticas, y supera con creces el récord alcanzado en 2018 con la llegada de unos 4.300 argelinos. Las cifras de la inmigración irregular acaban determinando las políticas migratorias, especialmente marcadas por el Ministerio del Interior, pero suponen una pequeñísima parte del fenómeno en España, donde viven actualmente de forma legal 5,8 millones de inmigrantes. Solo en 2019, 666.022 extranjeros se instalaron en el país, según el Instituto Nacional de Estadística (INE). Este dato revela que la inmensa mayoría de los inmigrantes llega de forma legal, aunque una buena parte de ellos encuentra después multitud de obstáculos burocráticos para regularizarse o para mantener sus permisos. El mayor crecimiento de población migrante se ha visto sobre todo en el colectivo de venezolanos, colombianos y hondureños, precisamente las tres nacionalidades más numerosas entre los solicitantes de asilo. "Hay una necesidad radical de enfocar el fenómeno migratorio como algo estructural y no como una emergencia o una crisis", reflexiona el investigador de la Universidad Pompeu Fabra Lorenzo Gabrielli. "Esto permitiría diseñar políticas más proactivas y pragmáticas y valorar sus resultados. Un régimen de visados más flexible, por ejemplo, permitiría una circulación más fluida de personas y una reducción radical de los riesgos asociados a los trayectos migratorios sin necesidad de recurrir a traficantes", añade Gabrielli. "Se debe desconectar la cuestión migratoria de la seguridad y empezar a abordar el debate desde una perspectiva diferente", aboga el experto.