

Sahel Europa, ultima fermata

Cambiano le rotte, i rischi e i destini, cambiano i mezzi di trasporto, le mafie che li guidano. Cambiano le stazioni della via crucis. Ma loro partono. Per arrivare, per ritornare indietro e riprovare, o per morire. Ma partono.

di Claudia Svampa

Ogni giorno, dal Sahara al Medio Oriente, migliaia di individui si mettono in cammino con ogni mezzo di fortuna avendo lo stesso sogno e la stessa meta: raggiungere i Paesi del Vecchio Continente

Quelli che, nel *politically correct* sono le vittime del mancato *burden sharing*. Quelli che, invece, per dirla tutta, nessuno li vorrebbe proprio. Quelli che, tanto prima o poi quando arrivano in Europa si mettono a delinquere. Che non si integrano, non rispettano la cultura e le leggi dei Paesi ospitanti. Quelli che spesso sono integralisti, fondamentalisti, jihadisti. O che sognano l'Europa stregati dal desiderio delle auto di lusso, delle tv maxi-schermo con tecnologia 3D, dei multifonini *touch screen*. Quelli che sono perseguitati, violentati, ammalati, assetati, affamati, disperati. Stravolti da un'esistenza che è sentenza di morte e rintocca ogni ora più vicina.

Sono tutti compagni di viaggio del *tour operator* delle miserie umane. Tutti sulla stessa barca, verrebbe da dire, se non fosse che la metafora, per i clandestini, non è una metafora. La barca è semmai icona della diaspora mediterranea del XXI secolo, dell'ultimo tratto di un viaggio che da qualunque Paese parta, da qualsiasi inferno riemerge ha una sola meta: la ricca e vecchia *sciura* Europa. Dal Sahara come dal Medio Oriente: il sogno del Vecchio Continente non concede battute d'arresto.

Non sono i pattugliamenti delle coste a frenare il desiderio, né il freddo invernale, né il mare agitato o la paura di non arrivare mai a dissuadere l'intrepida disperazione e a indurre gli sventurati a non intraprendere un'impresa impossibile. Loro partono. Per arrivare, per ritornare indietro e riprovare o per morire. Ma partono. Cambiano le rotte, i rischi e i destini, cambiano i mezzi di trasporto, cambiano le mafie internazionali che li guidano e li sfruttano, cambiano le stazioni della via crucis. Ma partono. Con appiccicati

Le nuove rotte dei clandestini

Le due diverse rotte che in Africa confluiscono sulla direttrice finale tunisino-libica: quella dei Paesi del Corno d'Africa e quella dei Paesi del Golfo di Guinea

addosso, come il sale e la sabbia, la tragedia e il senso pratico di quel pietoso e vano pellegrinaggio che è il tentativo di immigrazione illegale.

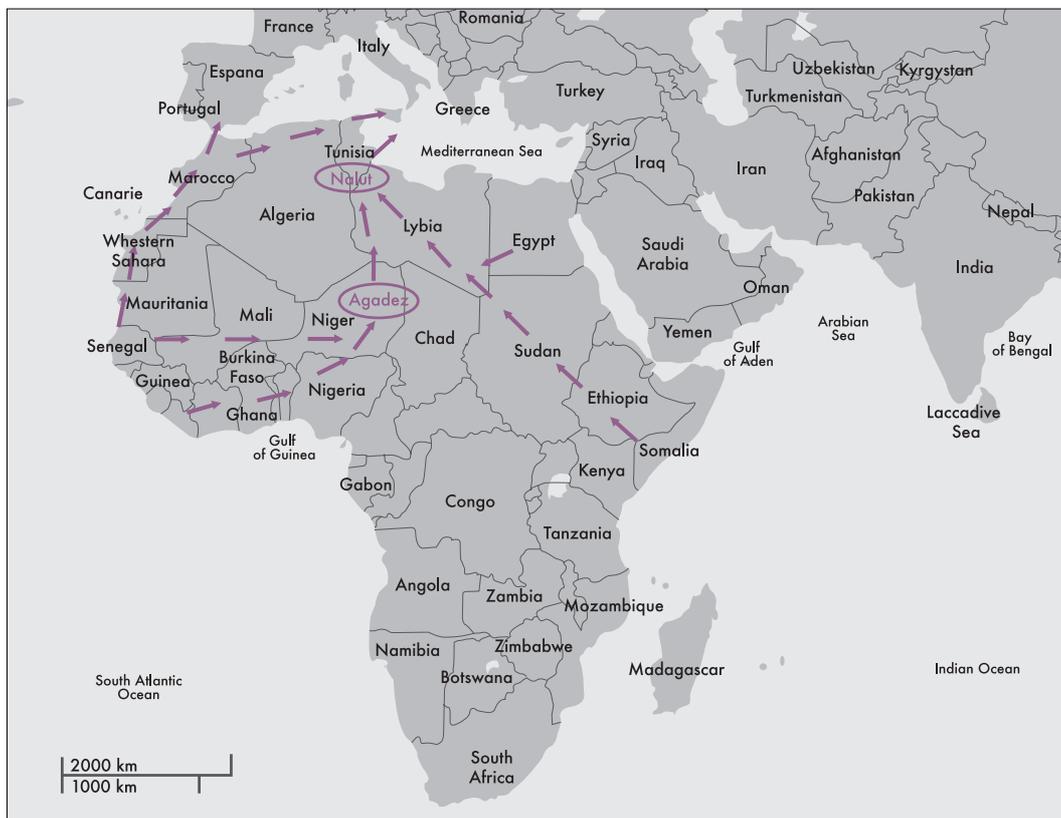
A seguirli, negli anni, ci si può perdere la testa. Perché monitorare i flussi e le rotte non è solo un'espressione tecnica, una password operativa di strutture come Frontex o un tema di confronto per il consiglio Gai, ministri della Giustizia e Affari interni. Intercettare quelle rotte è riviverne le singole storie, il raccapriccio di tutte le verità, le superficialità, le ingenuità, le crudeltà possibili.

Principali rotte mediterranee dei flussi del passato

Le tragedie del mare hanno iniziato a listare a lutto l'esodo della disperazione già dieci anni fa. Nel 2003 l'idea sempre più diffusa che le ripetute odissee mediterranee avessero trasformato il canale di Sicilia in un popoloso cimitero sottomarino continuava a crescere, alimentata dalle testimonianze dei sopravvissuti e dalle confessioni degli improvvisati scafisti. Africani, per lo più maghrebini o sub sahariani, che contribuirono di volta in volta a delineare la rete di traffico e la tratta degli esseri umani; una tratta ancora poco strutturata in quegli anni, in verità, o quanto meno è difficoltoso dimostrare l'esistenza, a quel tempo, di una rete già organizzata se non a piccoli gruppi. Tanto che le traversate delle vecchie piste battute desertiche e carovaniere avvenivano in modo autonomo, con mezzi di fortuna, nascosti tra carichi di contrabbando o trasporto merci, su vecchi camion e furgoni stipati all'inverosimile, con jeep decrepite che spesso lasciavano a piedi il proprio carico umano, attraverso linee ferroviarie interne fatiscenti come la tratta Dakar-Bamako del Mali Express, conosciuto anche come Mistral International, il vecchio treno *délabré* che copriva i 1200 km di distanza tra Senegal e Mali.

Se si tralascia l'esiguo flusso che utilizzava come stazione di smistamento e imbarco la penisola tunisina di Cap Bon e delle zone costiere intorno a Kelibia – quasi esclusivamente appannaggio di maghrebini più abbienti che, con natanti veloci e di piccole dimensioni, tentavano di raggiungere rapidamente la costa italiana – in genere sulla direttrice tunisino-libica confluivano due rotte separate e opposte. Gli aspiranti rifugiati del Corno d'Africa in fuga dalla Somalia, dall'Etiopia e dal Sudan, e il grosso carico dei migranti, prevalentemente economici, provenienti dai Paesi del Golfo di Guinea. Tsunami umani di 25mila unità annue.

Si trattava a volte di intere famiglie, a volte di gruppi di uno stesso villaggio provenienti dal Mali, dalla Nigeria, dalla Costa d'Avorio, dalla Liberia e dal Niger che per intere settimane,



affidandosi a organizzatori senza scrupoli e competenze, attraversavano il Sahel e risalivano il Sahara per raggiungere il crocevia del traffico di essere umani: Nalut, l'imbuto dell'Africa, il vecchio villaggio in territorio libico ma poco distante dalla frontiera tunisina, affondato fra i massicci montuosi dell'entroterra, porta fra le più battute nel deserto, tappa incrociata del turismo etnico alla volta dell'affascinante Sahel libico e di chi, partendo da Tripoli, si dirige a Ghadamis, la perla del Sahara e antico centro carovaniero al confine con Algeria e estremo sud della Tunisia.

L'imbuto di Nalut riportava in superficie i sopravvissuti degli inferi, i miracolati dai predoni, i redivivi delle estorsioni e delle tangenti arraffate senza complimenti ai posti di controllo e di frontiera. I temprati dal sole cocente del giorno e dal gelo ingeneroso delle notti del deserto. Più o meno 5mila chilometri dal Senegal alla Libia. Stessa distanza dal Portogallo alla Russia, come unità di misura terrestre al nord del Mediterraneo. L'imbuto di Nalut rinverdiva la speranza di farcela per affrontare il

frontiera – che avveniva il reclutamento degli ultimi clandestini attraverso le organizzazioni locali. Primo contatto con il *passeur* che inseriva nella *waiting list* i clandestini che avevano versato l'acconto. Poi l'attesa.

Con la speranza di non essere stati derubati. L'attesa che il mare si quietasse, che il tempo fosse clemente. Che le motovedette si tenessero alla larga. Che la polizia locale girasse altrove. L'attesa di salire, una mattina all'alba, così all'improvviso, su un barcone ormeggiato al largo. La silhouette di un panfilo stagliato all'orizzonte che li avrebbe portati nel Paese delle meraviglie dove i sogni non finiscono mai. O piuttosto la linea dello scafo di una carretta del mare, che puzzava di nafta e vomito e morte. E se la morte era pigramente assopita e l'inferno poteva ancora attendere, ecco che arrivava il capolinea. Ultima fermata: l'Italia, l'Europa, l'ignoto.

Principali rotte mediterranee dei flussi attuali

L'immigrazione verso il nord del Mediterraneo resta un serbatoio a deflusso obbligato. Chiudere un getto obbliga ad aprirne naturalmente un altro. A premere e creare il by-pass è la spinta congiunta tanto del business, assorbito in larga scala dalla criminalità organizzata, quanto dell'esodo dei migranti verso i Paesi ricchi e industrializzati, pressati da un bisogno che è insieme unica alternativa e disperata illusione, tanto da divenire inarrestabile.

Dopo il "passaggio di consegne" – a metà del 2000 – dalla Tunisia alla Libia dei ponti di comando delle navi sulle rotte della transumanza umana, con la sottoscrizione, nell'agosto 2008, del trattato di amicizia, partenariato e cooperazione italo-libico e poi con la ratifica in legge del trattato sottoscritto nel successivo febbraio 2009, anche la Libia ha – almeno fino a oggi – arrotolato le mappe di navigazione verso le coste italiane e maltesi e tirato in secca i natanti.

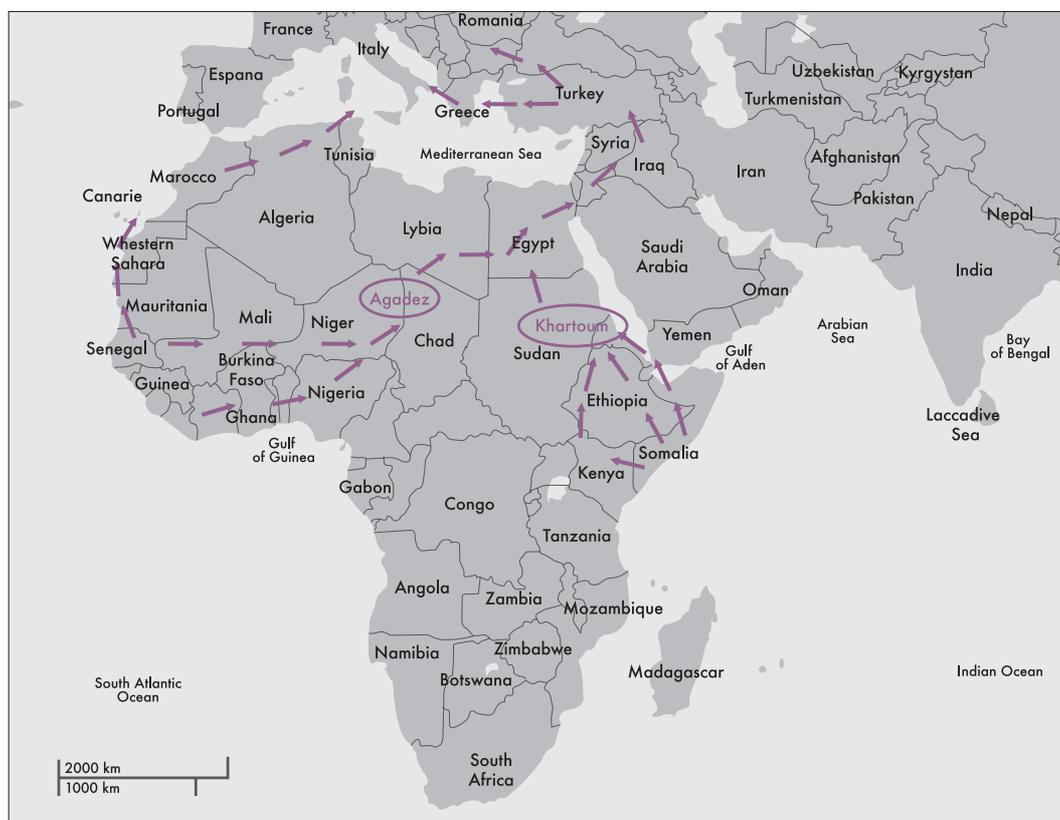
Tradotto in cifre, nel periodo gennaio-settembre 2010 – rispetto all'analogo periodo del 2009 (fonte Frontex) – si è assistito a un decremento del 71% degli sbarchi complessivi nelle rotte del Mediterraneo centrale, di cui il 98% in meno verso Malta, e il 65% in meno verso l'Italia. Analogamente, a seguito dei recenti accordi tra Spagna, Senegal e Mauritania, il flusso di migranti irregolari sulla rotta del Mediterraneo occidentale ha avuto una diminuzione del 27% verso la Spagna, e del 99% verso le isole Canarie. In ultimo, la rotta del Mediterraneo orientale ha registrato una flessione del 76% degli sbarchi via mare verso la Grecia.

In seguito alla politica di accordi con la Libia, tra gennaio e settembre 2010 c'è stato, rispetto all'analogo periodo 2009, un decremento del 71 per cento degli sbarchi lungo le rotte del Mediterraneo centrale

Le nuove rotte dei clandestini

Come dire, quest'anno tutti a casa propria? Decisamente no, se si considera che a fronte della drastica riduzione, se non addirittura sospensione, della dorsale libica il trasporto dei clandestini sub sahariani e maghrebini dal Nord Africa all'Europa non poteva non sfociare in una "variante di valico": la dorsale anatolico-ellenica. Un incremento positivo di flussi via terra del 369% in Grecia sottolinea al contempo una coincidenza della nuova direttrice verso l'Europa con la stessa rotta terrestre utilizzata dalle organizzazioni vicine ad ambienti del terrorismo internazionale.

Entrando nel dettaglio delle rotte attuali il Niger continua, attraverso la sua porta di Agadez, a rappresentare il centro di raccolta degli immigrati illegali provenienti dai Paesi del golfo di Guinea. Gli stessi che, non potendo più raggiungere le coste libiche, piegano verso l'Egitto diretti in Grecia attraverso un tortuoso percorso che attraversa Siria e Turchia. Anche l'avamposto di Khartoum, in Sudan, svolge lo stesso ruolo di raccordo della nigerina Agadez ma relativamente ai flussi provenienti dal





Corno d’Africa che attualmente seguono tre distinte rotte: la prima via Somalia, Kenya, Uganda e Sudan; la seconda via Somalia Etiopia e Sudan; la terza via Somalia, Gibuti, Eritrea e Sudan.

Dietro quest’esodo, troppo remunerativo per la criminalità organizzata da restare in mano all’iniziativa dei singoli gruppi locali, si snoda oggi una logistica transnazionale dei flussi. Organizzazioni che, pur sembrando non scovre da legami con il terrorismo internazionale in base alle analisi in corso, pare utilizzino la tratta di esseri umani più per il finanziamento delle formazioni jihadiste ovvero “per fare cassa”, speculando sulla redditizia economia che la disperazione dei clandestini produce, che non per movimentare cellule estremiste all’interno della massa umana errante per l’Africa.

Terroristi e kamikaze, del resto, sono risorse preziose per la jihad islamica e come tali non possono essere trasferite come “carne da macello” dal destino ignoto attraverso il flusso indiscriminato dei migranti. In più, dovendo operare in modo meno evidente possibile sul territorio europeo, i fratellini minori di Osama Bin Laden tendono a mimetizzarsi dietro la *green card*

Le nuove rotte dei clandestini

La dorsale orientale che raccoglie gli irregolari provenienti dal Medio e dall'Estremo oriente

dello studente universitario con reddito economico alto e permesso di soggiorno regolare, fatto questo comprovato dal florido mercato dei documenti falsi.

Le organizzazioni criminali che operano sulle rotte odierne sono quindi composte prevalentemente da somali e libici che assicurano, attraverso reti diversificate e gruppi d'appoggio locali, la logistica della lunga tratta africana fino al raggiungimento dell'Egitto. Da qui il sodalizio criminale si interfaccia con le reti eterogenee sirio-egiziane e turco-greche attive in ambito internazionale e in grado di assicurare i trasferimenti verso le destinazioni finali europee.

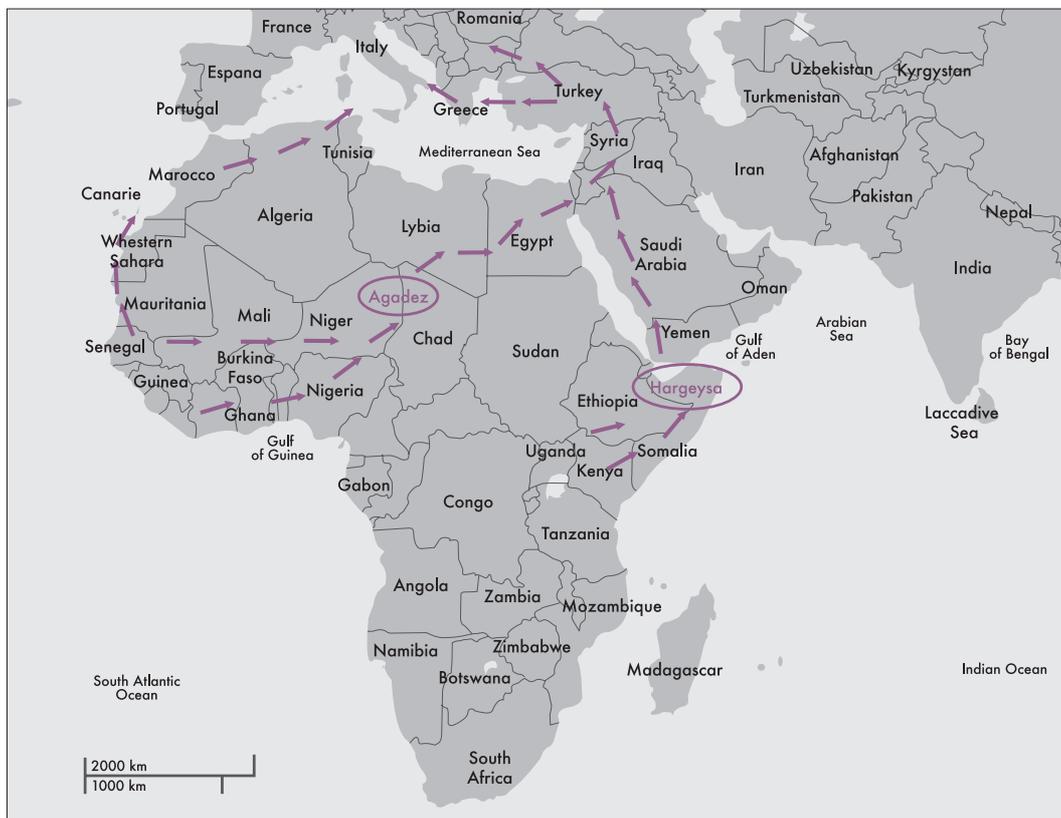
Una volta raggiunto il confine greco il supporto logistico prevede un ulteriore smistamento delle destinazioni degli immigrati illegali. Una non significativa minoranza viene imbarcata su gommoni via mare in direzione delle coste italiane calabresi e pugliesi, verso il mar Jonio. Un più cospicuo contingente, invece, dopo la consegna in Grecia di documenti di falsi e titoli di soggiorno contraffatti, prende la via del Nord Europa attraverso i confini di Bulgaria e Romania.

In questo contesto non può sfuggire che la direttrice balcanica, e nello specifico quella anatolico-ellenica, è anche crocevia di immigrazione clandestina di provenienza medio-orientale e asiatica. Uno scenario migratorio più ampio e complesso raccoglie quindi, dalla dorsale orientale, flussi di irregolari provenienti dalla Cina, dal Bangladesh, dall'India, dal Pakistan, dall'Afghanistan, da Iraq, Iran e Siria, senza dimenticare le pressioni dall'Ucraina e dalla Bielorussia. Flussi che convogliano, congestionandosi, nella stessa area dell'Est europeo e alimentano il network della criminalità, fortemente strutturato e competitivo, all'interno della regione continentale balcanica. Un sistema economico che trae enormi profitti dalle succursali che la gestione del traffico di clandestini produce attraverso i reati correlati, dallo sfruttamento della prostituzione al lavoro nero, al traffico d'organi, al falso documentale che, specie in ambienti di provenienza arabo-islamica, interseca circuiti correlati al terrorismo.

Principali rotte mediterranee dei flussi futuri

In mancanza di psichedeliche macroeconomie mondiali che ridisegnino a colpi di ingegno il divario insanabile fra Paesi ricchi e poveri, sarebbe screanzato non tenere in debito conto politico che i flussi migratori non potranno che proseguire con pervicace costanza negli anni a venire.

Se poi la riflessione si espandesse ai rischi di progressiva desertificazione del pianeta, di carenze idriche e alimentari



Le valutazioni necessarie per comprendere le nuove rotte di transito che nel prossimo futuro diventeranno alternative a quelle attuali per raggiungere l'Europa

associate a emergenze sanitarie, ecco che dovremmo ipotizzare un esercito di *dead men walking* ingrossarsi nelle proprie fila alla ricerca dei varchi d'accesso verso una sopravvivenza irrinunciabile oltre i confini dell'area Schengen.

Dando per scontata – seppur con un po' di ottimismo sul lungo periodo – la collaborazione dei Paesi di transito oggi coinvolti nel contrasto dell'immigrazione illegale, non resta che tentare una possibile mappatura di quelle che potrebbero delinearsi come le rotte migratorie del prossimo futuro.

Se, come ipotizzabile, Paesi sahel-Saharani del golfo di Guinea e del Corno d'Africa continueranno a essere il bacino privilegiato cui attingere per l'esportazione di esseri umani in Europa, è presumibile prevedere che le due direttrici, consolidate ormai in un radicamento strutturale di criminalità organizzata, possano scomporre diversamente le loro vie di transito, fino a oggi saldamente ancorate alle dorsali nigerine da un lato e sudanesi dall'altro, e confluenti prima in territorio libico poi nella direttrice alternativa egiziana.

Le nuove rotte dei clandestini

La via di transito storica attraverso il Niger potrà essere "rinegoziata" in base a diverse convenienze della criminalità organizzata

Un'ultima incognita potrà essere rappresentata da occasioni locali di nuova occupazione nella stessa Africa, con un effetto collaterale di rallentamento degli esodi

Fortemente vincolata da ragioni geografiche, dal puntellamento diradato delle oasi indispensabili alla sopravvivenza delle traversate e dalle piste carovaniere da sempre battute dal nomadismo dei popoli tuareg, la rotta "storica" che attraversa il Niger difficilmente potrà essere abbandonata o sostituita in futuro, ma solo, eventualmente, articolata diversamente e rinegoziata sul piano delle organizzazioni criminali che gestiscono il traffico degli irregolari provenienti dall'Africa occidentale.

Variazioni significative potrebbero invece investire la direttrice sudanese dell'Africa orientale, ridisegnando le rotte verso le coste somale. Ad Hargeysa – seconda città dopo la capitale Mogadiscio – potrebbe convogliarsi il flusso dei clandestini provenienti dall'Africa orientale e diretti verso la penisola araba, attraversando lo Yemen, l'Arabia Saudita, risalendo verso la Siria per raggiungere infine l'asse turco-greco. Consolidandosi, come alcune fonti di intelligence sembrano ipotizzare, verso la sperimentazione di rotte più dispendiose e complesse ma, al contempo, gestite da filiere criminali di più alto profilo.

Il lungo peregrinare dei clandestini in balia dell'Erg, del resto, non è solo un business da predoni del deserto: organizzazioni umanitarie hanno stimato in circa venti milioni di euro l'anno l'indotto complessivo delle reti criminali operative nelle tratte, senza lesinare su razzie, estorsioni e rapine.

Ciò non toglie che qualche imprevisto evento possa sempre accadere, ottenendo un insperato effetto collaterale di respingimento direttamente sul territorio; come potrebbe succedere con l'ardito binomio migranti-uranio, che in Niger sono sul punto di calpestarsi i piedi, dovendosi contendere le stesse aride zolle di sabbia rossa e polverosa. A indiscutibile vantaggio dell'uranio, per evidenti ragioni economiche. Perché l'Areva, il colosso statale del nucleare francese già operativo nell'area con altri giacimenti, dal 2012 disporrà di una tale quantità di uranio tutto suo e pronto a essere messo immediatamente sul mercato mondiale, che dovrà sgambettare non poco per estrarlo, piazzarlo e rientrare celermente dell'esborso di 1,2 miliardi di euro recentemente investiti. E perché per ora, quell'uranio nuovo di pacca, 5mila tonnellate l'anno per 35 anni, si trova proprio sotto la sabbia rossa della regione di Agadez, nel secondo più grande giacimento al mondo. In quella polverosa stazione di transito per anime lacere e lacerate che fuggono verso un mondo ricco, lindo e tecnologicamente avanzato: un mondo aperto al nucleare.