DOPPIOZERO

Ali, trafficante di uomini

Luigi Achilli

25 Giugno 2015

Incontro Ali sulla banchina del porto di una cittadina costiera turca. L'uomo ha una grossa cicatrice sul lato destro del petto. La carne cicatrizzata sembra una massa di mastice secco, come quando la colla in eccesso fuoriesce e si secca formando delle concrezioni lattiginose. *"Non mi fa più male*", mi dice Ali, *"è passato molto tempo, cinque anni circa"*. Tutto è successo il giorno in cui era andato a far visita al negozio di suo zio. Ali stava parlando con il cugino quando un'autobomba è esplosa a poca distanza da loro. L'esplosione li scaglia a una ventina di metri di distanza. Ali si sveglia in una camera d'ospedale; suo cugino muore. Una ventina di giorni dopo è abbastanza in forze per lasciare l'ospedale. Era da molto tempo che voleva andare in Inghilterra, a Londra. Fino ad allora era stato soltanto l'affetto per la sua famiglia a trattenerlo. Ma ormai il suo paese era diventato troppo pericoloso.



Per partire, Ali si affida a dei trafficanti. Non si tratta di criminali professionisti, ma di gente del suo paese che è partita prima di lui, che sa come fare e che ha deciso di tornare e mettere a frutto questa esperienza, sicuramente per fare qualche soldo, forse anche per aiutare la propria gente. Lo fanno arrivare fino in Turchia da dove si imbarca clandestinamente su un traghetto per l'Italia. Da qui continua il viaggio fino a Calais, in Francia, e poi a Londra. Ali arriva a destinazione, ma non ci rimane per molto: poco dopo aver trovato un lavoro, le autorità britanniche lo scoprono risiedere illegalmente sul territorio e lo rispediscono indietro. Si ritrova così in Turchia, al punto di partenza. Allora decide di mettere a frutto quello che ha imparato.

Ali è un trafficante di uomini. La sua storia inizia da qualche parte in Medio Oriente. In Iraq, forse, non che il paese di provenienza abbia troppa importanza. Non per lui almeno e neanche per molti altri migranti clandestini che si accalcano in questo porto: tutti quei siriani, curdi, iracheni, afgani o pakistani che non sono mai riusciti ad ottenere un visto per l'Europa o a fare una domanda di asilo seguendo i canali ufficiali dall'inizio alla fine: *by the book*, come dicono gli inglesi. Da qui i traghetti partono per raggiungere diversi porti europei. Moltissimi vanno in Italia. Il traghetto non imbarca solo passeggeri, anche autoveicoli. Tanti camion. Ed è proprio sotto o dentro questi "giganti" a quattro ruote che trova un posto chi vuole arrivare in Europa ma non può farlo legalmente. È incredibile quante cavità ha un camion, ottime per nascondere un corpo umano: tra le coppie di ruote che non sono in movimento, dentro la scocca superiore sopra la motrice, all'interno del vano di carico. Ogni Tir ha le sue particolarità. Se un camion frigo ha uno spazio vicino al rotore, in quelli con le porte piombate ("lock" li chiamano in gergo) si entra calandosi dall'alto dopo aver aperto il telone con un taglierino. Una volta sul camion ci si affida alla fortuna, alla speranza che la polizia di confine, turca o europea, non ti fermi e ti arresti.

Non che sia un lavoro di tutto riposo. Ali è quello che si chiama un *passeur*. Passa gran parte del suo tempo con i suoi "clienti". Sono loro i disperati della terra, quell'eccesso di umanità che l'Europa non vorrebbe, nonostante la normativa UE e internazionale sui diritti dell'uomo. Sono i clandestini. Fanno paura ma anche comodo. Molti di loro, una volta arrivati a destinazione, lavorano come lavapiatti, guardiani notturni, parcheggiatori, contadini, pastori, etc. Sono una forza lavoro a buon mercato che svolge attività che a molti europei non va più di fare. Prima di allora, però, aspettano che Ali li aiuti nel loro intento. Durante il giorno dormono sulle montagne, per lo più all'addiaccio o in ripari di fortuna. Quando arriva la sera scendono dalle montagne e si avvicinano al porto. Strisciano tra le macchine posteggiate nel parcheggio di fronte all'imbarcadero, sgusciano tra le reti di cinta della banchina portuale attraverso un varco che era stato appositamente camuffato tempo addietro. Ali dirige le operazioni, spiega come fare e loro si intrufolano nei camion che aspettano di imbarcarsi sul traghetto che dalla Turchia andrà in Italia. Tutto con circospezione però, la polizia sa bene cosa fanno!

Ali mi spiega come si prende cura di loro. *“Una volta che una persona paga, la prendo in carico fino a che non è riuscita a passare il confine italiano o di qualsiasi altro stato europeo”,* racconta. Certo, fa quello che fa per un compenso; nemmeno così modico se si pensa alle ristrettezze in cui versa la stragrande maggioranza di persone che si rivolgono a lui. “*Mille euro, ma ottocento per gli amici”,* mi dice. Sicuramente tanto, probabilmente troppo per questa gente che spesso non ha un soldo in tasca e nessuna fonte di sostentamento. Ma meno di quanto si deve pagare per passare legalmente il confine!

Questo fatto mi ricorda l’esperienza che tempo fa mi ha raccontato Mohammed, un rifugiato siriano sulla ventina che lavora a Brindisi da cinque anni. Entrato con un visto di studio in tempi ancora non sospetti, è in Italia quando scoppia la guerra nel suo paese. Chiede asilo politico e l’ottiene qualche tempo dopo. Però, ha una famiglia in Siria: i suoi genitori e alcuni dei suoi fratelli vivono a Damasco. Gli viene detto che possono ottenere un visto di ingresso attraverso una richiesta di ricongiungimento familiare. Sborsano un sacco di soldi, più di 8000 euro per avere tutti i documenti in regola. Peccato però che non sia così semplice. Per qualche motivo il nulla osta non viene rilasciato. *“Il problema è che le informazioni non sono mai abbastanza chiare”*, mi ha raccontato Mohammed. *“C’è sempre qualcosa che non va. Tanto vale affidarsi ai trafficanti, allora”*.

Il fratello di Mohammed fa così e lo fa anche lui dalla Turchia. Lì c’è un vero e proprio mercato a cielo aperto per questo genere di cose. Sborsa la stessa cifra per un giro assurdo che lo porta in Grecia, Macedonia, Ungheria e, infine, Austria. È un viaggio massacrante attraverso mare, colline, città e montagne: lo fa in barca, in auto ma soprattutto a piedi in una serie di tappe forzate che lo porteranno da lì a pochi mesi a destinazione. Paga 2000 euro per tappa, 8000 euro in totale. E li deve pagare tutti: chi non paga rimane nelle mani dei trafficanti finché la famiglia, con le buone o con le cattive, paga di tasca propria, prendendo i soldi a prestito se ce n’è bisogno. “*I trafficanti non sono certamente santi, quello che fanno, lo fanno per soldi. Ma almeno lo fanno! Hai la sicurezza che se hai soldi per pagare, arrivi a destinazione. Con loro è tutto più chiaro. Paghi e hai un servizio. La qualità del servizio dipende da quanto puoi pagare.”*

Non tutti però sono fortunati. Ci sono quelli che in Italia non arrivano. Il numero dei morti accettarti in mare negli ultimi anni è cresciuto vertiginosamente e parallelamente al numero di rifugiati provenienti dal Medio Oriente e dal Corno d'Africa. Al momento non ci sono dati che ci permettono di distinguere i migranti volontari dai rifugiati in cerca di protezione internazionale. Ma visto che la maggioranza di persone intercettate dalle autorità proviene da paesi in guerra come la Siria, l'Eritrea e la Somalia, è legittimo pensare che molti di questi siano richiedenti asilo. Nel periodo 1988-2015, quasi 20.000 persone sono morte nel tentativo di raggiungere le coste europee. La metà di queste morti sono avvenute negli ultimi cinque anni e i picchi più alti si sono registrati nel 2014 e 2015. Questi numeri riportano ovviamente solo le morti accertate: è presumibile che il numero effettivo sia molto più alto.



Ali si sente diverso. Sostiene che lui non è come i trafficanti libici che speculano sulla pelle di quei disperati che farebbero, fanno, qualsiasi cosa pur di arrivare in Europa. Non si ritiene un benefattore. Ma neanche pensa di essere un criminale. *"Se lo fossi",* sentenzia*, "non avrei così tanti amici in giro per l'Europa, tanta gente che prega per me!".* Sono in molti e vengono da tutto il mondo, sono le tante persone che ha aiutato a realizzare un sogno: arrivare in Europa e fare una richiesta d'asilo nella speranza di poter ottenere la protezione che dovrebbe essere garantita a tutti coloro che sono perseguitati nel loro paese di origine. *"Non ho mai condannato a morte nessuno",* insiste Ali*. "Non stracarico rottami* (le famigerate carrette del mare n.d.a.) *con uomini, donne e bambini. Non li mando alla deriva aspettando che le autorità in carico li soccorrano, respingano o, peggio ancora, non facciano in tempo a incrociarli".* Lui si limita a caricare la gente nei camion che una volta imbarcati nei traghetti li porteranno a destinazione in qualche porto europeo, sempre che la polizia di confine non li rispedisca indietro senza neanche accertarsi della loro identità, del motivo per cui sono stati trovati sotto un camion. Non sarebbe certo la prima volta. In quel caso, però, Ali garantisce loro la possibilità di riprovarci, almeno finché non riescono a passare il confine europeo.

Ad ascoltare Ali sembra proprio che il diavolo non sia così brutto come lo si dipinge. Verrebbe quasi da dirlo se non fosse per l'ecatombe che sta avvenendo da tempo nei nostri mari. Ad ogni modo, non bisogna fare un'apologia del traffico per capire che il problema non è nel trafficante di per sé. Molti ricercatori e attivisti hanno denunciato la criminalizzazione dell'immigrazione e la militarizzazione delle frontiere europee come una delle cause principali delle tragedie cui assistiamo quotidianamente. I politici e le autorità concordano che il nemico numero uno è lo scafista e gridano la necessità di scatenare una vera e propria guerra al traffico. I giornali parlano di organizzazioni ben strutturate che operano nel nostro territorio, di cartelli criminali con solidi legami con la mafia. Il trafficante però non esiste, non al singolare. Di legami con la mafia le autorità non hanno trovato traccia, se non indirettamente e in pochi casi.

Alcune ricerche hanno dimostrato come il traffico non sia organizzato in maniera verticistica in stile cupola mafiosa. Si tratta piuttosto di una moltitudine di gruppi più o meno strutturati, più o meno grandi, ma poco stratificati e che operano in modo autonomo e spesso in competizione l'uno con l'altro. E molti di questi sono in gran parte gestiti da immigrati e richiedenti asilo che sono rimasti in una condizione di clandestinità per troppo tempo. L'illegalità crea illegalità. Ma paradossalmente l'illegalità può anche garantire la legalità. *"Se sono qui è grazie ai trafficanti, non certo alla democrazia italiana",* mi ha detto una volta Ahmed, un rifugiato politico che ha ottenuto l'asilo solo dopo essere arrivato in Italia clandestinamente. In assenza di vie di ingresso legali e protette, i canali illegali rimangono gli unici percorribili per raggiungere l'Europa e, per chi ne ha diritto, ottenere l'asilo politico.

La guerra al traffico non cambierà molto fintanto che la domanda supererà l'offerta. I trafficanti questo lo sanno bene. E anche le autorità lo sanno bene. Nel porto dove ho incontrato Ali, la polizia lascia a lui e ai suoi compagni il monopolio del traffico. Questa tacita benevolenza si spiega con la funzione sociale che questi ultimi ricoprono: la fuga addomesticata sarebbe una valvola di sfogo per un flusso che altrimenti potrebbe essere socialmente, economicamente e politicamente destabilizzante. La polizia li lascia fare; loro gestiscono la faccenda in modo discreto, facendo scendere dalle montagne poca gente per volta, solo quelli che pensano di poter imbarcare clandestinamente.

Cinque anni fa, però, non era così. Prima che il gruppo di Ali avesse il controllo del porto, diverse bande si contendevano il traffico. Il risultato era che la gente si accalcava davanti alle mura di cinta della banchina del porto giorno e notte. Troppa gente. E così scoppiavano disordini, i furti nelle case aumentavano e la polizia ci rimetteva la faccia. Ed è durante questo periodo che questa tacita benevolenza si manifesta addirittura in una chiara presa di posizione delle autorità. La spirale di tensioni tra i diversi gruppi di trafficanti sfocia in una vera e proprio guerra. La polizia interviene: chi non viene arrestato è mandato via, ma non prima che il capo della polizia dica al gruppo di Ali di tornare da lì a pochi mesi, giusto il tempo per fare calmare le acque. Di loro si fida, sa che gestiscono il traffico in modo discreto. E Ali e i suoi compagni tornano e fanno quello che ci si aspetta che facciano: far arrivare nel porto solo quelli che pensano di poter imbarcare, senza tanta visibilità, senza troppi rischi per loro e per i loro “clienti”, la cui incolumità dovrebbe essere compresa nel prezzo. Non che possano imbarcare impunemente. I clandestini che vengono trovati vengono rispediti indietro. Ma Ali è libero di continuare le sue operazioni. È un gioco delle parti, come guardia e ladri. Ma appunto un gioco che tutti hanno interesse a giocare.

La guerra allo scafista difficilmente risolverà il problema. Anzi, il rischio è che la situazione peggiori. Certo è che le vere vittime di questa guerra saranno i migranti clandestini. Più le rotte sono controllate, più i trafficanti sceglieranno alternative sempre più rischiose, più alte saranno le tariffe e più spietati saranno coloro che gestiscono il traffico. Non ci saranno più persone come Ali che nel bene e nel male garantiscono un minimo di protezione per un servizio che sarà comunque richiesto. Non importa a che prezzi e a quali rischi, chi scappa lo fa con qualunque mezzo a disposizione. La criminalizzazione dell’immigrazione clandestina è uno dei motivi principali per cui i trafficanti esistono. Le storie di Ali, Mohammed e Ahmed lo dimostrano con chiarezza allarmante. Se non si rendono più permeabili i confini, se non si semplifica la richiesta di visti, se non si interrompe la militarizzazione delle frontiere, il numero di morti non farà che crescere.

Quando alla fine del mio viaggio salgo sul traghetto di ritorno, lo faccio dallo stesso porto nel quale i migranti cercano di imbarcarsi clandestinamente. Ali mi chiama quando sono ormai sul traghetto. Mi dice*: "Volevi vedere lo show, giusto? Volevi vedere Tom e Jerry? Sali sul ponte del traghetto allora!".* Il secondo piano del traghetto è il palco da cui vedo chiaramente la caccia del gatto con il topo. Sul

lato occidentale del grande spiazzo dove i traghetti attraccano, sosta una fila di camion. L'ultimo tir della fila è a pochi metri di distanza dalla recinzione. Un gruppetto di persone aspetta dall'altro lato. Appena la macchina della polizia di pattuglia si allontana, una figura piccolissima sguscia dalle sbarre di cinta e si infila sotto il camion. Altre due la seguono velocemente. Ho fatto il viaggio di ritorno con tre clandestini aggrappati alla pancia dei camion. Viene quasi automatico l’accostamento con Ulisse che fugge dalla grotta del ciclope appeso al ventre del montone. Tre persone si sono imbarcate con me: loro sotto, io sopra. Due viaggi paralleli, la stessa destinazione.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

