

Il traffico di migranti per mare verso l'Italia.

Sviluppi recenti (2004-2008)

Paola Monzini

Ricerca condotta nell'ambito del progetto CeSPI-UNICRI
HUMAN MOBILITY IN AFRICA

Realizzato con il sostegno di



Settembre 2008

1. INTRODUZIONE	3
1.1 Campo di ricerca, metodologia e fonti utilizzate.....	5
1.2 Dimensioni e caratteristiche delle rotte.....	6
1.2.1. <i>Le tendenze recenti.....</i>	<i>6</i>
1.2.2. <i>La distribuzione regionale</i>	<i>7</i>
1.2.3. <i>La crescita delle attività di contrasto</i>	<i>8</i>
1.2.4. <i>La composizione dei flussi migratori.....</i>	<i>11</i>
2. LE PRINCIPALI ROTTE.....	13
2.1. Tragitti e tipo di imbarcazioni	13
2.2. L'organizzazione delle traversate.....	14
2.3. Le rotte dalla Libia	14
2.3.1. <i>Le origini.....</i>	<i>15</i>
2.3.2. <i>Le organizzazioni libiche</i>	<i>17</i>
2.3.3. <i>Le traversate verso Lampedusa</i>	<i>20</i>
2.3.4. <i>L'arrivo in Italia</i>	<i>22</i>
2.3.5. <i>Le risposte.....</i>	<i>25</i>
2.3.6. <i>Gli arrivi sulle coste della Sicilia</i>	<i>28</i>
2.3.7. <i>I viaggi con i barchini di vetroresina.....</i>	<i>30</i>
2.4. I pescherecci in arrivo dall'Egitto	33
2.5. Le traversate da Malta	36
2.6. Gli arrivi in Calabria e Sardegna	39
3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	40
BIBLIOGRAFIA	43
ALLEGATO	47
Dichiarazioni di un migrante eritreo alla Polizia Giudiziaria, Siracusa, 2007.....	47

L'autrice ringrazia esperti e professionisti che hanno avuto tempo per le interviste, e che hanno contribuito cortesemente, condividendo le loro idee, all'elaborazione di questo paper. In particolare è riconoscente a Diego Avanzato, Antonio Bove, Laura Cameli, Salvatore Campisi, Francesco Camerino, Ignazio De Francisci, Michele Del Grande, Girolamo Di Fazio, Melchiorre Di Gregoli, Stefania Ferrini Caputi, Santo Fornasier, Francesco Gibilaro, Antonino Iraso, Antonino Nicastro, Carlo Parini, Domenico Platania, Riccardo Rocconi, Luca Sciarretta.

1. INTRODUZIONE

L'Unione Europea è attualmente il principale polo di immigrazione internazionale e, nonostante il progressivo rafforzamento e la crescente articolazione delle politiche di controllo delle frontiere, continua anche ad essere meta di immigrazione irregolare. Malgrado il generalizzato aumento dei controlli, gli arrivi di migranti irregolari via mare proseguono sulle coste di Italia, Grecia e Spagna (Coslovi 2007, Antonopoulos-Winterdyk, 2006, Carling 2007). Tuttavia quella marittima non è più la principale via di attraversamento irregolare delle frontiere europee¹, né di quelle italiane. Dal Mediterraneo e dall'Atlantico, nel corso del 2007, sono arrivati in Europa meno di 50.000 migranti senza documenti, una cifra inferiore a quella registrata nella sola Italia nel 1999 (che era stata di 49.999). Tra il 2004 e il 2007, in quattro anni, le autorità italiane hanno registrato in totale l'arrivo di 78.755 persone sulle rotte marine, con una media di quasi 20.000 persone all'anno. I flussi tuttavia hanno un andamento variabile e recentemente stanno mostrando una tendenza di crescita: nei primi sei mesi del 2008 le persone sbarcate in Sicilia, Puglia, Calabria e Sardegna sono state 10.611, mentre nello stesso periodo del 2007 erano state 5.380². Comunque, secondo gli ultimi dati presentati dal Ministero dell'Interno, gli ingressi via mare rappresentano circa il 13% degli stranieri irregolari³ presenti nel nostro paese: la quota maggiore (64%) è costituita da *overstayers*, ovvero individui inizialmente entrati in Italia regolarmente (con un visto o in regime di esenzione dal visto), mentre il restante 23% è formato da persone che hanno superato con la frode i controlli alle frontiere (Ministero Interni, 2007: 336). Come rileva sempre il Ministero dell'Interno italiano, l'ingresso via mare "costituisce un canale di ingresso marginale, sotto il profilo delle dimensioni, e contribuisce in maniera modesta, e decrescente, allo *stock* di immigrati irregolari presenti in Italia" (ibidem: 334).

Tuttavia, il fenomeno degli sbarchi di immigrati irregolari continua a occupare, tragicamente, le prime pagine dei giornali: anche perché i viaggi sembrano divenire sempre più rischiosi. Le immagini dei 27 emigranti che sono rimasti appesi per tre giorni alle reti di una tonnara trascinata da un peschereccio al largo delle coste maltesi, nel maggio 2007, hanno fatto il giro del mondo⁴. Nel 2007, nonostante una diminuzione degli arrivi del 20% rispetto all'anno precedente, nel solo Canale di Sicilia le vittime censite dalla rassegna stampa di *Fortress Europe* sono state 551, contro le 302 del 2006. Nel mese di agosto 2008 sono morte 179 persone tra la Libia, Malta e l'Italia. Le notizie di naufragi, con dispersi e annegati, si susseguono in tutto il Mediterraneo: in Spagna, a fronte di una diminuzione del 60% degli sbarchi nel 2007, si sono registrate 745 vittime, una cifra in proporzione altissima se paragonata ai 1.035 annegati e dispersi del 2006. La situazione sotto il profilo della sicurezza dei viaggi è disastrosa anche nell'Egeo: sono stati 257 i morti censiti nel 2007, contro i 73 del 2006⁵.

Nonostante il forte allarme sociale, si registra il persistere di un'attenzione quasi esclusivamente mediatica e per lo più sensazionalistica verso questi viaggi e la mancanza di analisi approfondite che permettano di comprendere meglio le dinamiche che ne sono alla base. Per colmare almeno in parte questa lacuna, questo lavoro prende in esame le più recenti evoluzioni nell'organizzazione dei viaggi per mare. Aggiornando uno studio precedente del CeSPI (Pastore, Monzini, Sciortino, 2004),

¹ Come rilevava, invece, l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni qualche anno fa: cfr. IOM 2000.

² Cfr. intervento del Ministro degli Interni Roberto Maroni alla Camera dei Deputati il 29 luglio 2008, riportato in <http://www.governoberlusconi.it/detail.php?id=161&idf=450&ids=452>.

³ L'Ismu nel luglio 2007 ha elaborato una stima di 760 mila stranieri irregolari presenti in Italia (cfr. in Ministero Interno, 2007a: 325).

⁴ Cfr. "Sbarcati a Lampedusa i 27 immigrati per 24 ore aggrappati alle gabbie dei tonni", in *La Repubblica* del 27 maggio 2007.

⁵ Dal 1994, secondo *Fortress Europe* (2007), (<http://fortresseurope.blogspot.com>), nel Canale di Sicilia sono morte almeno 2.481 persone. Più della metà (1.522) sono disperse. Almeno 64 giovani sono recentemente annegati navigando dall'Algeria (Annaba) alla Sardegna.

che inquadrava la natura e le principali evoluzioni di questi traffici entro un più complesso discorso sull'organizzazione dell'immigrazione irregolare in ingresso in Italia, l'obiettivo è ora quello di elaborare le conoscenze sulle singole rotte marittime negli ultimi cinque anni (2004-2008), anche al fine di definire un quadro interpretativo per ulteriori studi, più approfonditi ed esaustivi, che possibilmente estendano il campo della ricerca al di fuori dei confini italiani. L'attenzione è stata focalizzata sullo sviluppo delle rotte e delle reti illegali che gestiscono il trasporto di migranti e sulle risposte istituzionali, soprattutto italiane. La ricerca in questo campo è particolarmente difficile perché il fenomeno tende ovviamente a rimanere nell'ombra: Data la sua natura illegale, e dunque nascosta, le informazioni disponibili sono frammentarie e la ricostruzione che ne può derivare è, per forza di cose, incompleta. Riprendendo l'impostazione del primo *working paper* (Monzini, 2004)⁶, saranno considerati – per quanto possibile – i modi di gestione dei viaggi, i tragitti e il tipo di imbarcazioni utilizzate.

I *network* di trafficanti che operano nel Mediterraneo conducono operazioni complesse e sono ormai capaci di canalizzare migrazioni provenienti da più continenti, avvalendosi di intermediari di paesi e lingue diverse. Sul mercato dell'ingresso irregolare, la traversata via mare – anche se ha prezzi in continuo aumento – è ancora il modo più economico per entrare nell'area Schengen. E' stato stimato, ad esempio, che raggiungere un aeroporto europeo da uno scalo africano con documenti d'identità falsificati può costare all'incirca 7.000 dollari (Monzini, 2004); lo stesso viaggio, compiuto con mezzi di terra e il traghettamento finale attraverso il Canale di Sicilia, si può invece realizzare alla metà del costo. I rischi, in questo secondo caso, sono comunque molto più alti, e numerose testimonianze indicano che non sono pochi i migranti che si pentono, a posteriori, della propria scelta.

Conversazione telefonica tra una cliente (N.) e colui (A.) che le ha procurato il passaggio

N. gli dice ...il vostro lavoro...non è facile...ti ricordi...quando mi hai aiutato...stavo per annegare...stavo per morire...

A. le ricorda il tunisino che si è tuffato con lui per salvarla.

N. dice che non lo dimenticherà mai. N. si lamenta che gli algerini uomini e donne hanno creato problemi sia durante la traversata che all'arrivo in Italia.

A. dice che quell'algerino ha battuto la sua moglie.

N. dice che abita a Viareggio. N. dice...quante persone e famiglie sono passate da te e dicono del bene su di te...

A. gli ricorda...quando lei (N.) diceva quando usciamo....quando usciamo (quando facciamo la traversata)...

N. dice...ti giuro...sono uscita....ho visto...e non ho più fame (dell'Italia).

A. dice...hai fatto i milioni....?

N. dice...se avessi saputo...non sarei mai venuta qui...

A. chiede...non hai soldi...? basta di dirmi le bugie...che fai come lavoro...?

N. dice ...lavoro presso una famiglia...è un lavoro pulito... se te dico quello che sto facendo ...mi prenderai in giro...

A. dice...potevi rimanere a casa tua (Marocco).

N. dice che le sue connazionali escono...e che lei non potrà mai fare quel lavoro...ci sono soldi da fare...per quelle donne che escono e che si incontrano con 50 persone o 100 persone... ci sono tanti soldi...

A. chiede...escono con i marocchini?

N. dice...con tutti...Nadia dice ...si fanno tanti soldi...ma con quelle malattie...ti basteranno quei soldi per curarti...?

A. dice...hai visto se uno rimaneva a casa sua...?

Procura di Catanzaro, 2006a: 618

⁶ E' la parte dedicata ai traffici per mare in Pastore, Monzini, Sciortino (2004).

E' bene specificare che il punto di vista dei migranti, le loro aspettative e progettualità, in riferimento a questi viaggi, non sono centrali in questa ricerca⁷. L'attenzione è principalmente rivolta all'organizzazione dei viaggi; i migranti, qualunque provenienza essi abbiano, siano essi richiedenti asilo o emigranti "economici", sono visti essenzialmente quali "clienti" del mercato dell'immigrazione irregolare. I "viaggiatori" creano e sostengono il lato della domanda del mercato: pagano per avere un servizio, e si sottopongono – volontariamente o meno – a trattamenti spesso rudi e ad alti rischi per la propria incolumità personale.

Il viaggio per mare, che spesso è solo una parte di lunghi e accidentati percorsi, per il modo in cui è gestito trasforma sempre più spesso, come vedremo, i migranti in vere e proprie merci che sono "movimentate" per fare le fortune di chi è capace di sfruttare la loro posizione di vulnerabilità, facendo loro proseguire i viaggi eludendo i controlli delle autorità⁸.

1.1 Campo di ricerca, metodologia e fonti utilizzate

Uno dei presupposti di questa ricerca – frutto di ricerche precedenti – è che il continuo ri-articolarsi della rete delle organizzazioni che muovono i migranti su scala internazionale procede in parallelo con il dispiegamento dei sistemi di controllo e pattugliamento in mare. Tenendo conto di questo, la ricostruzione delle diverse rotte è stata effettuata seguendo la metodologia già adottata per il precedente studio (Monzini 2004). In particolare, la ricerca realizzata dal CeSPI nel 2004 aveva concettualizzato il fenomeno come prodotto dell'interazione di tre variabili interdipendenti:

- la "pressione migratoria" di persone prive di documenti e di rifugiati;
- l'agire delle organizzazioni di trafficanti che offrono servizi illeciti specializzati a fini di lucro;
- le politiche istituzionali di prevenzione e contrasto dei traffici, e di assistenza ai migranti.

Anche nel caso di questa ricerca si è scelto di privilegiare, dal punto di vista metodologico, il punto di vista istituzionale, anche per ovviare alle pressoché insuperabili difficoltà pratiche nell'accedere direttamente ai trafficanti come fonti. Le fonti primarie qui utilizzate provengono dunque principalmente dalle istituzioni preposte al controllo dell'immigrazione clandestina. In particolare, ai fini della ricerca sono stati raccolti documenti giudiziari (di organi inquirenti e giudicanti), a partire dal 2003, nel corso di missioni in alcune delle località maggiormente interessate dal fenomeno degli sbarchi: Siracusa, Modica (RG), Pozzallo (RG), Palermo e Agrigento. Oltre al lavoro di raccolta della documentazione, sono stati intervistati *in loco* funzionari e esperti che negli ultimi anni hanno operato a livello locale, nazionale e spesso anche internazionale, specializzandosi nel contrasto all'immigrazione clandestina. Le interviste condotte sul campo hanno permesso in particolare di approfondire diversi aspetti relativi alle modalità concrete di applicazione delle norme, alle attività di contrasto e di pattugliamento, alle tecniche investigative. Sono stati quindi raccolti e analizzati dati di polizia, in particolare del Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno, della Guardia di Finanza e delle Capitanerie di Porto, a partire dal 2003.

La documentazione è stata analizzata, per quanto possibile, tenendo conto dei fini e delle condizioni concrete in cui è stata realizzata. Per quanto ovvio, non è tuttavia superfluo sottolineare come le fonti scelte, di origine per lo più istituzionale, ci informino innanzitutto sul lavoro delle forze dell'ordine e diano un'idea necessariamente parziale del fenomeno degli sbarchi. Infatti, la

⁷ Un interessante articolo che approfondisce la prospettiva dei migranti che intraprendono i viaggi con i trafficanti (in questo caso sulla rotta dall'Afghanistan e Pakistan al Regno Unito) è stato scritto recentemente da Koser (2008). Cfr. in particolare le pp. 5 e 6.

⁸ Un profilo dei migranti che attraversano la Libia e utilizzano i servizi dei trafficanti per entrare in Europa è in Hamood (2006: 26 ss.), dove si riassumono le informazioni raccolte con interviste a migranti egiziani, sudanesi, eritrei, etiopi e somali. Cfr. anche l'allegato 1, in cui si riportano per intero le dichiarazioni di un migrante eritreo sbarcato nei pressi di Siracusa.

documentazione e i dati prodotti dalle istituzioni preposte al controllo dell'immigrazione clandestina tendono, in Italia come in qualsiasi altro paese, a riflettere innanzitutto il punto di vista delle istituzioni che li hanno prodotti. In definitiva, tutta la documentazione raccolta, anche attraverso le interviste, ha potuto colmare solo in parte le lacune preesistenti nella conoscenza di alcune rotte, non solo per le evidenti ragioni di metodo appena accennate, ma anche perché molte informazioni sono coperte da vincoli di riservatezza o di segreto investigativo e/o processuale.

La ricostruzione complessiva del fenomeno è stata inoltre sostenuta da fonti secondarie di diverse provenienze. Si sono presi in esame principalmente rapporti e studi realizzati da soggetti istituzionali e da ONG, relazioni di incontri di carattere internazionale, articoli scientifici a livello nazionale e internazionale, con particolare riguardo alla letteratura specifica sulle organizzazioni di trafficanti, e infine una selezione di notizie di stampa, attinte soprattutto da quotidiani locali. Prendendo in esame parallelamente le dinamiche degli sbarchi e i cambiamenti nelle misure politiche, diplomatiche, di *intelligence* messe in atto in Italia e nei paesi di partenza dei viaggi, l'incrocio delle diverse fonti ha permesso di individuare le principali variabili che incidono sulla conformazione dei traffici.

1.2 Dimensioni e caratteristiche delle rotte

1.2.1. Le tendenze recenti

Le reali dimensioni del fenomeno delle migrazioni irregolari via mare sono difficili da stimare: non è infatti possibile conoscere con esattezza il numero dei migranti che passano senza essere intercettati dalle autorità, né quello dei dispersi o di coloro che sono fermati nei luoghi di partenza. I dati disponibili fino al 2007, suddivisi su base regionale, sono relativi agli immigrati irregolari individuati in mare, al momento dello sbarco, o comunque in prossimità delle coste italiane⁹: senza dubbio la loro somma costituisce una grande maggioranza di tutti coloro che partono e, come indicatore, ci permette di avere una rappresentazione delle principali tendenze in corso. Le autorità producono anche dati relativi ai sequestri delle imbarcazioni e alle persone arrestate: anche queste cifre, oltre a riflettere il lavoro delle forze dell'ordine, ci forniscono un'indicazione di massima sulle tendenze del fenomeno e sulla sua distribuzione territoriale.

Esaminando questi dati, si desume che la dimensione degli arrivi registrati si mantiene complessivamente stabile a partire dal 2001, con qualche significativa oscillazione: sul lungo periodo si registra un calo nel biennio 2003-2004, seguito da una crescita nel 2005 e da un nuovo, lieve calo nel 2007 (cfr. tabella 1). Nei primi 6 mesi del 2008, come si è già detto, il fenomeno subisce nuovamente una netta crescita: fino al 20 luglio gli arrivi sono stati 13.012¹⁰.

I dati mostrano che in Italia gli sbarchi "clandestini", cioè quelli che lasciano i migranti su tratti di costa non presidiati, per evitare il contatto con le autorità, e gli sbarchi "aperti" (effettuati abbandonando nelle acque territoriali italiane imbarcazioni che necessitano di soccorso) continuano ad interessare esclusivamente le regioni meridionali e le isole¹¹. La distribuzione nelle quattro regioni considerate è cambiata sensibilmente negli ultimi dieci anni; più oltre ci soffermeremo anche su alcuni importanti cambiamenti delle aree di arrivo all'interno delle singole regioni: ad

⁹ Gli immigrati sono registrati in seguito all'intervento di diverse autorità di polizia, che agiscono a terra e/o sul mare. Non sono quindi registrati nelle statistiche italiane coloro i dispersi in mare, coloro che sfuggono ai controlli o che vengono fermati nei paesi di origine e transitato.

¹⁰ Cfr. l'intervento del Ministro degli Interni Roberto Maroni alla Camera dei Deputati il 29 luglio 2008, riportato in <http://www.governoberlusconi.it/detail.php?id=161&idf=450&ids=452>.

¹¹ Sulla distinzione tra sbarchi aperti e clandestini cfr. Monzini (2004).

Anche se l'ingresso attraverso l'elusione dei controlli nei principali porti italiani ha una dimensione non ben conosciuta ma probabilmente importante questa ricerca si focalizza esclusivamente sull'organizzarsi dell'attraversamento illegale delle frontiere per mezzo di sbarchi.

esempio in Sicilia, se il fenomeno diviene residuale nel catanese, nel trapanese, nelle isole Egadi e a Pantelleria, cresce invece a Lampedusa.

Tabella 1. - Immigrati irregolari rintracciati alle frontiere: Puglia, Sicilia, Calabria, Sardegna, 1998-2007

	Italia	Sicilia	Calabria	Puglia	Sardegna
1998	38.134	8.828	848	28.458	-
1999	49.999	1.973	1.545	46.481	-
2000	26.817	2.782	5.045	18.990	-
2001	20.143	5.504	6.093	8.546	-
2002	23.719	18.225	2.122	3.372	-
2003	14.331	14.017	177	137	n.d.
2004	13.635	13.594	n.d.	n.d.	n.d.
2005	22.939	22.824	176	38	16
2006	22.016	21.400	564	486	182
2007	20.165	16.585	1.971	61	1.548

Fonte: Elaborazione su dati Ministero dell'Interno. Dipartimento di Pubblica Sicurezza

Se prendiamo in esame gli ultimi dieci anni, un primo sguardo alle cifre mostra che le punte di massima incidenza assoluta del fenomeno si sono registrate nel 1999, con la registrazione di 49.999 persone sbarcate, quasi esclusivamente in Puglia. L'eccezionale flusso era stato determinato dall'emergenza della guerra nel Kosovo. In seguito alla fine dell'emergenza e all'efficace attività di controllo e repressione sulla rotta in partenza dall'Albania (Monzini, 2004), dal 2002 le coste meridionali e orientali della Sicilia, Lampedusa e le isole Pelagie diventano le più frequentate aree di sbarco in Italia. Con diverse variazioni nei luoghi di imbarco e sbarco, le rotte che attraversano il Canale di Sicilia hanno mantenuto il primato fino a oggi.

1.2.2. La distribuzione regionale

Sul lungo periodo la **Sicilia**, dopo il drastico calo degli arrivi dalla Tunisia (1999) è stata interessata da una tendenza costante alla crescita, con una punta eccezionale nel 2002, con 18.225 persone rintracciate, che ha infatti posto la regione in prima posizione, in Italia, con il 76,8% del totale nazionale degli sbarchi. In seguito, questa tendenza alla "sicilianizzazione" si è esasperata fino a che, tra il 2003 e il 2005, la quasi totalità degli sbarchi è avvenuta in questa regione. Solo dal 2006 è in corso una diversificazione degli arrivi, seppur minima, con nuovi arrivi in Calabria e Sardegna.

Dalla tabella 1 si evince che in **Calabria**, dove nel 2002 erano sbarcate 2.122 persone, il flusso si è interrotto per riprendere solo nel 2006 e, più ancora, nel 2007, quando a seguito di 21 sbarchi registrati, il numero di persone sbarcate è stato pari a 1.971, tra cui 103 donne e 336 minori. Le coste ioniche di questa regione erano state interessate dagli sbarchi tra il 1999 e il 2001, accompagnando il periodo di massimo sviluppo e successivo declino della rotta albanese. In quegli anni esistevano infatti importanti intese tra i trafficanti attivi su queste due rotte. In definitiva, possiamo sicuramente affermare che la fine della rotta pugliese è coincisa temporalmente con la chiusura di quella calabrese, frutto anch'essa di un mirato lavoro sostenuto e spinto dalle autorità italiane (cfr. Monzini 2004). E' interessante notare che le coste calabresi hanno ripreso a essere una zona di approdo solo recentemente, nel 2006, in coincidenza con le prime difficoltà dei trafficanti libici che hanno determinato un live calo degli arrivi in Sicilia.

Mentre in Puglia l'incidenza del fenomeno rimane limitatissima¹², nel 2006 e 2007 si è aperta una nuova rotta verso la **Sardegna**. Il primo sbarco nella parte meridionale dell'isola è stato intercettato nel 2005: un gommone con 16 persone. Nel 2006 gli sbarchi sono stati 7, portando in totale 91 persone, e nel 2007 sembra essersi aperta una vera e propria rotta: 143 sbarchi registrati, che hanno fatto giungere 1.548 persone, tra le quali 2 donne e 16 minori.

In definitiva i dati degli ultimi quattro anni mostrano la fine della totale predominanza dei traffici diretti in Sicilia: si è visto che il calo degli arrivi sull'isola è accompagnato da una netta ripresa in Calabria e dall'apertura di una rotta alternativa verso la Sardegna. E' importante notare che queste due ultime vie di traffico non hanno la propria origine in Libia. E' probabile che stiamo assistendo alla fine del "monopolio" libico degli ingressi via mare: si tratta di un cambiamento lento che è da analizzare in relazione ai mutamenti intervenuti nell'organizzarsi nelle costellazioni di trafficanti conseguenti a precise azioni istituzionali, di prevenzione e contrasto, che hanno penalizzato alcune rotte.

1.2.3. La crescita delle attività di contrasto

I dati regionali, disponibili fino al dicembre 2007, mostrano che in Italia negli ultimi quattro anni si è avuta una notevole crescita delle attività di contrasto. La tabella 2 mostra innanzitutto un aumento progressivo nel numero di persone arrestate, che passa dalle 28 del 2004, alle 172 del 2007. Dalla tabella si evince la diversificazione progressiva delle attività sull'intero territorio interessato dagli sbarchi e dai salvataggi in mare, con una incidenza proporzionalmente maggiore dell'attività di contrasto nei luoghi (come la Sardegna e la Calabria) in cui si è verificata recentemente una crescita più rapida degli sbarchi.

Tabella 2 - Arresti connessi a sbarchi e salvataggi, Italia, Regioni: 2004-2007

	Italia	Sicilia	Calabria	Puglia	Sardegna
2004	28	28			
2005	71	69	2		
2006	62	56		3	3
2007	172	113	29	4	90

Fonte: Elaborazione su dati Ministero dell'Interno. Dipartimento di Pubblica Sicurezza.

I risultati sembrano essere l'effetto di una accresciuta attenzione al fenomeno: come riporta il documento programmatico sull'immigrazione (Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2007: 3-4), il governo italiano negli ultimi anni ha rafforzato le iniziative dirette a realizzare la gestione integrata delle frontiere esterne, specie marittime e, nell'ottobre 2006, ha aumentato le pene per gli scafisti con un apposito decreto¹³. Ulteriori indicazioni di questa accresciuta attenzione repressiva e di intensificazione delle attività di soccorso sono date dai dati relativi al sequestro di natanti, un indice rappresentativo dei salvataggi in mare e degli sbarchi "aperti", visibili, che terminano con il sequestro del mezzo¹⁴.

¹² Uno degli episodi più rimarchevoli, nel 2007, è l'arrivo, in ottobre, di un veliero a 3 alberi con 19 immigrati di nazionalità albanese.

¹³ Le "Disposizioni in materia di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e modifiche al codice di procedura penale" modificano l'articolo 12 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 e successive modifiche e integrazioni. Modificando l'articolo 407 del codice di procedura penale, inoltre, il favoreggiamento aggravato dell'immigrazione clandestina è stato incluso tra quei reati per i quali la durata massima delle indagini preliminari può essere aumentata fino a due anni.

¹⁴ E' bene specificare che i dati della Guardia di Finanza che qui si presentano sono parziali: azioni di sequestro sono effettuate anche da altri corpi di polizia.

Tabella 3. - Sequestro di mezzi navali in Puglia, Calabria e Sicilia, 1998-2003; Italia, 1998-2007

Anno	Puglia	Calabria	Sicilia	Italia*
1998	54	2	27	84
1999	143	3	12	161
2000	82	8	10	102
2001	62	12	19	95
2002	21	13	62	99
2003*	8	0	59	68
2004				121
2005				187
2006				327
2007				394

* al 30/9

Fonte: Elaborazione su dati Guardia di Finanza, Centrale operativa (1998-2003) e Ministero Interno. Dipartimento Pubblica Sicurezza (2004-2007)

Sebbene incompleta (mancano i dati per regione relativi agli ultimi quattro anni) , la tabella mostra che a partire dal 2004 si è avuta una crescita nel numero di sequestri di natanti, con una vera e propria impennata nel 2006¹⁵. Nel 2007 i sequestri sono più che triplicati rispetto alla media del periodo 1998-2004, che era pari a 109 sequestri annui. In particolare il numero dei natanti sequestrati è più che triplicato nel giro di tre anni: dai 121 del 2004, si passa ai 187 del 2005, per finire con i 394 del 2007. Per gli ultimi quattro anni considerati disponiamo solo delle cifre nazionali, comunque è da segnalare che i sequestri nel resto d'Italia (fuori dalle 4 regioni che consideriamo) sono di scarso rilievo: da 1 a 3 casi registrati all'anno.

Proviamo ora, nella tabella 4, a incrociare i dati del numero di eventi (sbarchi e salvataggi) e stranieri (migranti) fermati. Dal confronto si desume innanzitutto che in Sicilia, a fronte di un calo nel numero di migranti, si registra un'aumento nel numero di eventi registrati.

Tabella 4 - Numero eventi (sbarchi e salvataggi) registrati e numero di stranieri fermati alle frontiere dalla Polizia Giudiziaria, Italia, 4 regioni: 2004-2007

	Italia	Sicilia	Calabria	Puglia	Sardegna
2004	241 13.635	238 13.594	2 23	1 18	/
2005	258 22.939	252 22.824	3 88	2 19	1 8
2006	497 22.016	477 21.400	2 282	11 234	7 91
2007	610 20.165	442 16.585	21 1.971	4 61	143 1.548

Fonte: Elaborazione su dati Ministero dell'Interno. Dipartimento di Pubblica Sicurezza

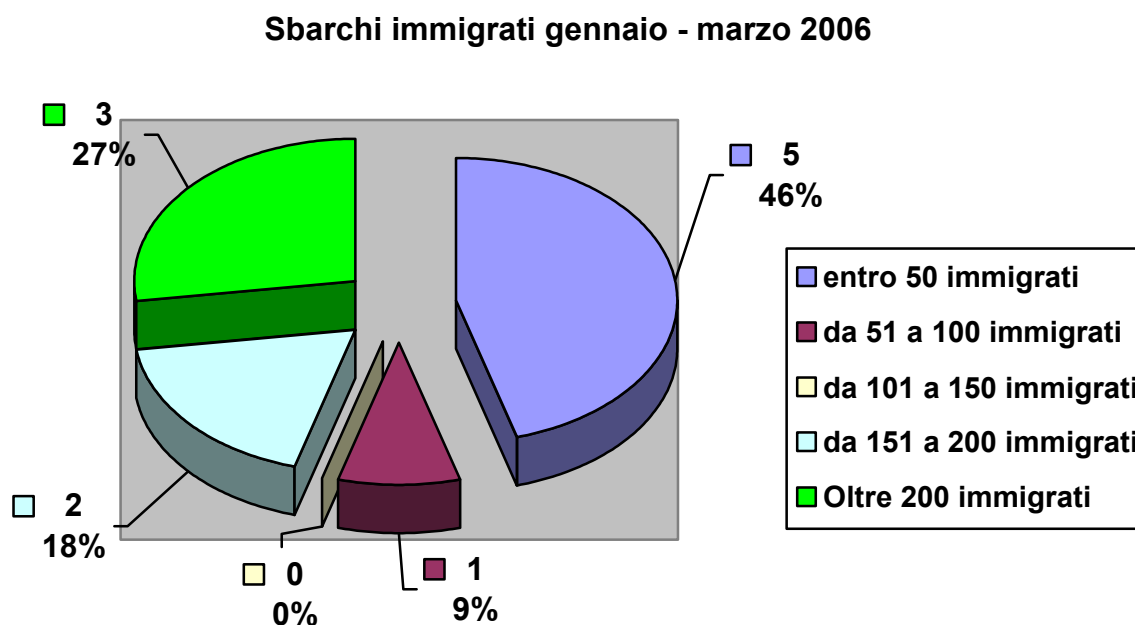
In Sicilia sono infatti registrati 442 eventi nel 2007, con 16.585 persone sbarcate, a fronte dei 477 eventi del 2006, con 21.4000 persone. I numeri mostrano che i mezzi utilizzati, probabilmente al

¹⁵ Nota bene che alcuni natanti non sono stati sequestrati, ma distrutti.

fine di sfuggire i controlli in mare, sono quindi sempre meno ingombranti: si preferisce quindi utilizzare piccole imbarcazioni, che trasportano meno persone, ma sono più difficilmente intercettabili. La tendenza alla riduzione delle dimensioni delle imbarcazioni, in atto dal 2005, procede in parallelo alla crescita di intensità della repressione dei traffici stessi, di cui sono indicatori il numero di arresti e i sequestri dei mezzi.

Anche i due grafici 1 e 2, elaborati dalle Capitanerie di Porto nel 2006, mostrano la prevalenza di natanti di piccole dimensioni (entro gli 8 metri) e la predilezione per imbarcazioni di scarsa capienza, che comportano maggiori rischi per i passeggeri.

Grafico 1 - Dimensioni degli sbarchi, Italia: 2006

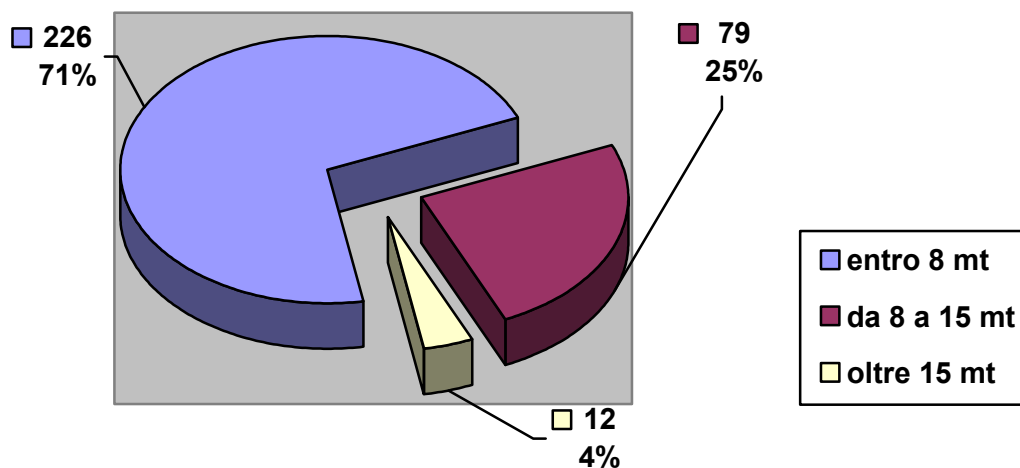


Fonte: Guardia Costiera

E' interessante notare che, in ordine decrescente, la seconda fetta della torta nel grafico 2 è relativa a barconi con più di 200 passeggeri. Vedremo, nei paragrafi successivi, che l'uso di grandi imbarcazioni è un'altra tendenza in atto per sbarchi su Lampedusa, in Calabria, e sulle coste orientali della Sicilia: siamo dunque di fronte a piccoli sbarchi, convenienti in quanto si realizzano senza scafisti, e dunque in assenza di rischi per le organizzazioni, da una parte, e grandi sbarchi con le cosiddette "carrette del mare", barche al loro ultimo viaggio, che permettono di realizzare, con un solo viaggio, grandi guadagni, dall'altra.

Grafico 2 - Lunghezza delle imbarcazioni, Italia: 2006

Lunghezza unità anno 2006



Fonte: Guardia Costiera

1.2.4. La composizione dei flussi migratori

Per quanto riguarda la composizione dei flussi migratori, considerando cinque grandi aree di provenienza, ovvero la regione balcanica, l'Africa sub-sahariana, il Nordafrica, le aree mediorientali, e il sub-continente indiano, e riprendendo la tabella 5, elaborata da Coslovi (2007: 10), risulta evidente che la componente in arrivo dall'Africa sub-sahariana, nonostante l'allarmismo dei media, è contenuta. Sicuramente, i dati ci dicono che il mare non è la principale via di ingresso per le migrazioni sub-sahariane in Europa. In Italia la forte crescita di arrivi di sub-sahariani per mare si è avuta nel 2002: proprio in coincidenza dell'apertura della rotta libica. In quell'anno gli arrivi da paesi sub-sahariani sono stati 5.833, in maggioranza composti da cittadini liberiani e sudanesi, a fronte dei 769 africani sub-sahariani del 2001, che erano quasi esclusivamente eritrei – con un aumento di oltre 5.000 persone in un anno. Negli ultimi 5 anni il livello di cittadini sub-sahariani in arrivo è rimasto analogo, aggirandosi intorno alle 5.000 unità ogni anno (vedi tabella 5). In maggioranza sono arrivi dal Corno d'Africa, e in parte dall'Africa Occidentale, e i principali paesi di arrivo attualmente sono l'Eritrea, la Nigeria e il Ghana. E' importante sottolineare che, tra i sub-sahariani, è molto alta la percentuale di richiedenti asilo (Ministero dell'Interno, 2007a): secondo l'Alto Commissario per i Rifugiati raggiunge il 35%.

Come ha già sottolineato Coslovi (2007), molto più rilevante è invece la presenza maghrebina, composta soprattutto di flussi di migranti irregolari egiziani e marocchini. In particolare, la componente di migranti egiziani, che nel triennio 2001-2003 era quasi inesistente (rispettivamente 92, 262 e 102 sbarcati), è arrivata a più di 10.000 nel 2005, per essere poi dimezzata, ma sempre importante, nel 2006 (4.200). Per quanto riguarda il Marocco, come sottolinea sempre Coslovi, che ha analizzato anche le tendenze dei flussi in arrivo in Spagna, è evidente una corrispondenza diretta tra la repressione delle rotte predilette per l'emigrazione irregolare marocchina (lo Stretto di Gibilterra e le Isole Canarie) e il forte aumento dell'utilizzo della rotta libica, con una crescita dai 3.624 sbarcati marocchini in Sicilia del 2005, agli 8.146 del 2006. Alla fine del 2006, dei 21.400 migranti sbarcati in Sicilia, più di un terzo erano marocchini. La rotta nordafricana quindi, oltre a rimanere una valvola di sfogo per i rifugiati, sembra avere ripreso nel tempo il suo carattere originario, che era quello di una rotta regionale, a servizio di migranti irregolari dell'area nordafricana (Monzini, 2004).

Tabella 5 - Origine dei flussi migratori irregolari via mare verso l'Italia, per nazionalità dichiarata

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nord Africa (Marocco, Egitto, Libia, Algeria, Tunisia)	2.398 di cui Marocco 1.199 Tunisia 607 Algeria 500 Egitto 92	4.017 di cui Marocco 1.856 Tunisia 1.183 Algeria 716 Egitto 262	1.676 di cui Marocco 812 Tunisia 577 Algeria 185 Egitto 102	/	15.961 di cui Egitto 10.288 Marocco 3.624	15.526 di cui Marocco 8.146 Egitto 4.200
Africa sub- sahariana	769 di cui Eritrea 322	5.833 di cui Liberia 2.129 Sudan 1.351 Eritrea 1.071	5.927 di cui Somalia 1.963 Eritrea 1.195 Liberia 1.159	/	5.644 di cui Eritrea 1.974 Sudan 732 Etiopia 718 Costa d'Avorio 511	5.454 di cui Eritrea 2.959 Ghana 530 Nigeria 491 Etiopia 479
Subcontinente indiano (Bangladesh, Pakistan, India, Sri Lanka,) +Filippine + Cina	3.103 di cui Sri Lanka 1.535	5.339 di cui Sri Lanka 2.642 India 1.369 Pakistan 787	1.155 di cui Pakistan 533 Sri Lanka 1	/	1.164 di cui Bangladesh 512 Pakistan 479	808 di cui Bangladesh 361
Medio Oriente (Libano, Turchia, Siria, Giordania, Palestina)+ Arabia Saudita +Iran+Yemen +Iraq	8.895 di cui: Iraq 4.913 Turchia 3.444 Palestina 538	6.916 di cui Iraq 5.246	5.344 di cui Palestina 3.420	/	120 di cui Siria 48	201 di cui Libano 95, Iraq 50
Ex-Jugoslavia, Balceni .(Albania, Jugoslavia Kossovo,)	4.543 di cui 4.018 Albania	1.250 di cui Albania 1.247	62 di cui Albania 62	/	19 Albania 19	9
Ignoti	435	364	167	/	31	18
Totale	20.143	23.355	14.331	13.635	22.939	22.016

Elaborazione CeSPI su dati Ministero dell'Interno

Diversa è la composizione etnica degli sbarchi in Calabria, che sono a prevalenza di migranti irregolari provenienti dall'oriente: per lo più curdi, iracheni, ma anche egiziani. Gli arrivi in Sardegna invece sono quasi esclusivamente composti da giovani uomini algerini¹⁶. Mentre la nuova rotta sarda, come si è appena detto, porta prevalentemente giovani di sesso maschile, la meglio collaudata rotta diretta a Lampedusa negli ultimi anni ha visto crescere la componente di donne, spesso incinte o con neonati, e minorenni (Amnesty International, 2005a). In generale si può ipotizzare che solo le rotte che nel tempo riescono a stabilizzarsi, arrivano a diversificare le tipologie di migranti che trasportano.

Nei prossimi paragrafi si cercheranno di prendere in esame le evoluzioni mostrate dall'analisi dei dati, cercando di comprendere quali dinamiche abbiano determinato lo spostamento dei principali punti di approdo ed eventualmente di partenza delle rotte.

¹⁶ Non sono disponibili i dati ufficiali 2007 sulle diverse nazionalità degli sbarcati.

2. LE PRINCIPALI ROTTE

2.1. Tragitti e tipo di imbarcazioni

Le principali rotte utilizzate nel corso dell'ultimo decennio per raggiungere l'Italia si possono ridurre a otto. Le elenchiamo qui di seguito, indicando per ciascuna le principali caratteristiche, e l'attuale stato.

- 1) dall'area balcanica, con approdo sulle coste pugliesi, e in misura minore sulle altre coste adriatiche, a mezzo di motobarche e gommoni: **dismessa;**
- 2) dall'area orientale del Mediterraneo, particolarmente da Turchia, Libano e Siria, con approdo sulle coste meridionali della Puglia (a sud di Otranto), sulla costiera ionica della Calabria, a mezzo di motonavi e motobarche ("carrette del mare" o utilizzo di gommoni da "navi-madre" per lo sbarco): **già dismessa, recentemente in ripresa in Calabria;**
- 3) dal sub-continente indiano, principalmente dalle coste dello Sri Lanka, con arrivo sulle coste ioniche della Calabria e della Sicilia orientale, attraverso il canale di Suez, a mezzo di motonavi: **dismessa;**
- 4) dall'Africa occidentale, attraverso lo Stretto di Gibilterra, diretta verso la Sicilia con motonavi: **dismessa;**
- 5) dall'arcipelago maltese, con motopescherecci, gommoni o scafi veloci: **in forte calo o quasi completamente dismessa;**
- 6) dalle coste nordafricane, in particolare da Tunisia e Libia, con approdo sulle coste sud-occidentali della Sicilia, le isole Egadi, Pantelleria e Lampedusa, con motopescherecci e motobarche: **in recente crescita da Libia, quasi dismessa da Tunisia;**
- 7) dalle coste egiziane con approdo sulle coste orientali della Sicilia, con motonavi: **quasi dismessa;**
- 8) dalle coste algerine verso le coste meridionali della Sardegna, con "navi madre" (ipotesi in attesa di conferme investigative), gommoni e piccole barche di legno: **in crescita.**

Uno sguardo complessivo su queste dinamiche permette di rilevare che nel tempo le rotte di media-lunga percorrenza sono divenute le più battute. I tragitti più brevi (da Albania e da Malta) e quelli più lunghi (che accedevano al Mediterraneo attraverso gli stretti dei Dardanelli – dal Mar Nero; di Suez – dall'Oceano Indiano; e di Gibilterra – dall'Oceano Atlantico) sono stati repressi.

I motivi di questa evoluzione, oltre che a fattori geopolitici, possono essere ricondotti ad aspetti tecnici e strategici. La chiusura di queste rotte è stata infatti raggiunta, principalmente, attraverso l'utilizzo di tecnologie più sofisticate e un'intensificazione dei controlli, che sono via via divenuti efficaci. Il rafforzamento dei controlli in specifici e ben delimitati luoghi strategici (negli stretti summenzionati, sulle coste albanesi, nello stretto tra Malta e Pozzallo, nel ragusano) infatti è stato efficace nell'interrompere le rotte.

Più difficile, nonostante lo spiegamento sempre più esteso di mezzi, sembra essere invece il controllo delle rotte che attraversano il mare aperto. Queste rotte, che spesso hanno origine in alto mare – le imbarcazioni sovente salpano dai porti senza passeggeri e poi sono caricate al largo – possono aver sbocco su tratti di costa molto estesi, difficili da controllare con mezzi tecnologici. Spesso, anzi, le traversate sono portate a termine approfittando del sistema del soccorso in mare, in quanto il diritto internazionale del mare prevede un obbligo di soccorso di natanti in difficoltà (*Search and Rescue*, SAR). Attualmente, dunque, i traffici sono confinati all'interno dell'area marina del Mediterraneo e tuttavia prevedono sempre l'attraversamento di grandi tratti di mare aperto.

I tragitti di media-lunga percorrenza che traversano il canale di Sicilia partendo dai paesi nordafricani, in mare aperto, come si è già detto, sono i più battuti. Tra di essi il tragitto più breve arriva a Lampedusa (dalla Libia o dalla Tunisia), o a Pantelleria (dalla Tunisia), e può essere

percorso con gommoni o natanti di legno o vetroresina in 10 ore. Per arrivare fino alle coste della Sicilia dal Nordafrica, si richiedono invece fino a due giorni di navigazione, su imbarcazioni lente. Il tragitto più lungo parte dall'Egitto, alla foce del Nilo, e arriva sulle coste della Sicilia Orientale in 3-4 giorni di navigazione.

2.2. L'organizzazione delle traversate

Abbiamo finora elencato le principali rotte e i tipi di imbarcazioni usati per percorrerle, e abbiamo presentato alcuni dati regionali relativi alle dimensioni e alle provenienze dei flussi intercettati. Nei prossimi paragrafi cercheremo di mostrare l'organizzarsi dei traffici all'interno delle diverse rotte, con particolare attenzione al formarsi di organizzazioni e costellazioni di organizzazioni criminali. La frammentarietà e la disomogeneità delle informazioni disponibili, e la natura non sistematica della ricerca non ci permetterà di dare un quadro esaustivo del fenomeno. Per ciascuna rotta si considera la strutturazione delle organizzazioni criminali e delle risposte di *policy*. La ricostruzione di alcuni casi, e l'attenzione data ad alcune aree particolari ci permette di presentare una prima ricognizione sul farsi di questi traffici. Studi più approfonditi sarebbero assolutamente necessari per dare una visione d'insieme del tipo di integrazione di questi gruppi nei territori di origine.

Per quanto possibile, in questa sede cercheremo di mostrare, indipendentemente per ciascun percorso, l'evolversi dell'organizzazione dei traffici, prendendo in esame le tre principali fasi di cui il traffico si compone, secondo lo schema proposto da Salt e Stein (1999).

- a) raccolta dei migranti;
- b) carico e viaggio per mare;
- c) sbarco ed eventuale proseguimento del viaggio.

Ciascuna delle otto rotte che abbiamo individuato è gestita, o è stata gestita, da diverse micro o macro-costellazioni di trafficanti, formate da operatori indipendenti e/o gruppi organizzati in modo più stabile. Come si è visto nel lavoro precedente, (Monzini, 2004), sono per lo più *network* che operano in un orizzonte temporale breve, con limiti dati innanzitutto dalla loro illegalità, che li mette nella posizione di dover fare fronte a difficoltà sempre diverse. Dato che le rotte sono gestite da costellazioni di organizzazioni – formate a loro volta da operatori indipendenti o da gruppi organizzati in modo più stabile – prenderemo di volta in volta in considerazione alcuni sottogruppi che operano sulla rotta presa in esame. I prossimi paragrafi analizzano in particolare l'organizzarsi di specifiche tratte: dalla Libia a Lampedusa e in Sicilia Orientale; dall'Egitto nel siracusano; da Malta a Pozzallo. Brevi accenni, infine, sono dati ai movimenti dall'Algeria alla Sardegna, e agli arrivi in Calabria.

2.3. Le rotte dalla Libia

Dopo il 2002, con il massiccio ingresso della Libia nel *business* del trasporto dei migranti senza documenti, lievita il numero di arrivi in Sicilia, soprattutto a Lampedusa. Le rotte sono ormai cambiate. Il flusso che attraversava il Canale di Sicilia per approdare lungo il litorale meridionale si era avviato lentamente e discretamente dieci anni prima per permettere l'emigrazione di lavoratori stagionali dei paesi del Maghreb in Sicilia, ed era progressivamente cresciuto nella seconda metà degli anni '90 (Monzini, 2004: 60). Nel 1998, in seguito alla firma di accordi di riammissione tra l'Italia e la Tunisia, quella rotta viene drasticamente ridimensionata. In questo frangente anche la rotta verso Lampedusa, già meta di piccole imbarcazioni in arrivo dalla Tunisia – con un picco di

arrivi tra il 1997 e il 1998¹⁷ – diviene residuale: nel 1999-2000 vi si registrano solo 269 e 182 sbarchi, rispettivamente.

A partire dal 2002, gli arrivi sulla piccola isola si moltiplicano nuovamente, superando i livelli precedenti e attestandosi su cifre superiori a 5.000, per divenire più di 10.000 nel 2007 (Monzini, 2004; dati Guardia di Finanza). Infatti la traversata più breve che collega le coste libiche, che si estendono lungo più di 1700 chilometri, con quelle italiane, parte dall'area di Al Zwarha e approda proprio sull'isola di Lampedusa. L'isola, che si estende per venti chilometri quadrati nel mezzo del Canale di Sicilia, ha caratteri che la rendono "ideale" per gli sbarchi: ha coste in parte sabbiose, ed è a 80 miglia (circa 300 chilometri) dalle coste tunisine e poco più da quelle libiche. Il tragitto tra le due sponde, con un buon motore e senza particolari attrezzature nautiche, è percorribile in 10-12 ore, o in un paio di giorni, a seconda dell'imbarcazione. Teoricamente, per raggiungere Lampedusa da Al Zwarha è sufficiente riuscire a mantenere la rotta "0.00" della bussola. Una piccola variazione nella rotta, ovvero nell'inclinazione della barca, porta invece sulla punta meridionale della Sicilia, nell'area di Portopalo. In questo caso il viaggio è più lungo e impegnativo.

Nei paragrafi che seguono analizziamo più in dettaglio i traffici di migranti dalla Libia: innanzitutto descriviamo il processo di formazione delle organizzazioni che offrono i viaggi in partenza dalla Libia (paragrafo 1) e la loro attuale struttura (paragrafo 2), poi prendiamo in esame separatamente le due diverse rotte, che sono dirette rispettivamente verso Lampedusa (paragrafo 3), e verso la Sicilia Orientale (paragrafo 4, anche con riferimento ai viaggi con partenza in Egitto).

2.3.1. *Le origini*

I traffici in partenza dalla Libia nell'arco degli ultimi quattro anni sono gestiti da organizzazioni stabili che hanno conosciuto una rapida crescita di specializzazione. E' utile premettere che in Libia i traffici non sono nati come "sfogo" per una pressione migratoria locale, come era successo inizialmente in Albania: fin dall'inizio si sono affermati come un vero e proprio *business* illecito, a servizio di reti di trafficanti già ben formate, in una fase matura dei traffici nel Mediterraneo. Più precisamente, l'ingresso della Libia nello "scacchiere" delle partenze si realizza in concomitanza della chiusura della rotta tunisina e di quella che passava per il Canale di Suez. E' molto probabile che per un certo periodo siano stati imprenditori illegali già attivi nei due paesi vicini, Tunisia e Egitto, a organizzare, insieme a libici, le operazioni necessarie a realizzare le traversate, che infatti partono dalle coste vicine ai loro confini (Monzini, 2004).

E' certo che i primi gruppi che organizzano le partenze dalla Libia si sono formati in concomitanza all'inaugurazione della politica di blocco e respingimento degli emigranti tunisini da parte dell'Italia, dopo il 1998, quando sono stati infatti siglati gli accordi tra Italia e Tunisia in materia di immigrazione. Gli accordi di riammissione e altre intese che prevedono scambi di competenze tecniche tra le forze di polizia hanno contribuito in pochi anni a segnare un arresto quasi totale dei traffici dalla Tunisia. I grandi flussi di passaggio in questo paese hanno cominciato a essere tenuti sotto controllo: finanziamenti italiani, erogati fino al 2001, hanno anche permesso in Tunisia la costruzione di centri di detenzione per stranieri. L'impegno anti-traffico del paese maghrebino è poi continuato nel tempo: nel 2003 è stato siglato un secondo accordo con l'Italia, e nel 2004 la Tunisia ha approvato una legge repressiva per i trafficanti che istituisce anche l'obbligo di denuncia di movimenti sospetti di migranti (cfr. Cutitta, 2004: 3ss.).

Parallelamente a questa evoluzione i trafficanti tunisini hanno visto ridurre i propri spazi di azione. Per non perdere completamente le proprie posizioni, questi molto probabilmente hanno avuto un ruolo propulsivo nelle fasi di avvio e di successivo sviluppo delle partenze dalla Libia. Si suppone che le partenze siano state organizzate inizialmente da gruppi misti tunisino-libici: e infatti l'area intorno alla città di mare di Al Zwarha, vicina al confine con la Tunisia, è diventata la principale

¹⁷ Tanto che nel 1998 è stato istituito il centro di prima accoglienza sull'isola. Il Centro è stato ristrutturato e riquilibrato nel febbraio 2006 come "Centro di soccorso e prima accoglienza".

base per le partenze di questi viaggi. In particolare, i punti di imbarco più frequentati si trovano sull'isola Farwa, ai limiti delle acque territoriali tunisine e libiche, che diviene il luogo ideale per l'imbarco, ma anche sui litorali sabbiosi di Hakl Shair, Aliahfal, Al Mankoub, tutti molto vicini al confine tunisino.

Si può supporre che inizialmente il peso della componente libica, ancora priva di risorse organizzative, fosse ridotto. Analogamente a quanto era avvenuto per gli albanesi (Monzini, 2004), anche per i libici la conquista di maggiori margini di manovra e di indipendenza nei traffici si realizza attraverso un progressivo, ma veloce, allargamento delle proprie competenze nella raccolta e gestione dei migranti. In particolare, si suppone che, con la chiusura dello stretto di Suez, i trafficanti libici riescono a rafforzare le reti di relazioni con i gruppi di trafficanti sudanesi di lingua araba e con gli egiziani, già specializzati nello spostamento di flussi di persone dal Corno d'Africa, che sono alla ricerca di nuovi sbocchi per l'Europa. Il flusso che in precedenza arrivava sul Mediterraneo attraverso lo stretto di Suez viene quindi incanalato verso la Libia, passando da Tripoli.

Sono quindi organizzazioni internazionali già bene affermate e collaudate ad accreditare il passaggio dalla Libia come valida alternativa per risolvere il problema dell'ingresso in Europa, e a decretare quindi il successo della nuova rotta. Anche se alcune partenze sono organizzate anche al confine con l'Egitto, è Al Zwarha, che dista 56 chilometri dal confine con la Tunisia e solo 100 chilometri dalla capitale, Tripoli, che si attesta come centro nevralgico dei traffici.

In pratica, le strutture libiche si sviluppano come strutture di servizio per altre organizzazioni, tunisine, egiziane, libanesi e sudanesi. La loro capacità di agire come *brokers* per i traffici permette loro, in breve, di rendersi più autonomi dai partner.

La Libia, che da anni è già un paese di destinazione per migliaia di africani che emigrano¹⁸, inizia a divenire una terra di transito verso l'Europa. Ad avvalersi dei servizi dei libici non sono solo trafficanti di origine sudanese, che come si è detto già da tempo muovono migranti da Corno d'Africa ed Egitto verso l'Europa, ma poi probabilmente, mano a mano, anche organizzazioni turche, che in questo periodo gestiscono soprattutto migranti curdi e pakistani, e libanesi. L'evidente apertura della "porta" libica induce inoltre migliaia di migranti provenienti dall'area sub-sahariana, soprattutto cittadini liberiani e di altri paesi dell'Africa Occidentale, a raggiungere con propri mezzi Tripoli, con lunghissimi viaggi, per tentare l'ingresso in Europa. Quindi la Libia si afferma come la nuova testa di ponte per entrare in Europa, sia per i migranti sub-sahariani che intraprendono in solitudine il viaggio verso la costa, impiegando anni e lavorando lungo la strada, sia per coloro che arrivano agli imbarchi in pochi giorni, dopo aver pagato in anticipo migliaia di dollari.

I migranti etiopi ed eritrei che si rivolgono ai trafficanti del Sudan, secondo le informazioni raccolte dalla polizia italiana, pagano qualche centinaia di dollari a vari mediatori per attraversare questo paese e aggirare il posto di frontiera terrestre di "Al Awaynat", dal quale entrano in Egitto. Dopo un viaggio di circa 10 giorni, giungono presso la città libica di Khufra, punto di sosta obbligato per il rifornimento di acqua e viveri. Qui sono attivi altri mediatori – libici e sudanesi - che organizzano il passaggio verso Tripoli, accompagnando i migranti, per circa 300-400 dollari ciascuno. In questa città i migranti trovano poi il passaggio in barca. I segmenti del viaggio sono quindi, solitamente, separati: ciascun mediatore facilita i rapporti con i mediatori successivi, ma resta indipendente sul piano affaristico. I mediatori che vendono passaggi per conto degli "armatori" iniziano a trovarsi sempre più numerosi nei punti strategici di passaggio: al mercato, in alcuni bar, e in alcuni alberghi di Tripoli e Al Zwarha (Procura di Catanzaro, 2006a: 24).

Il percorso degli emigranti sub-sahariani verso il mare, anche attraverso altre piste, come hanno messo in luce molte ricerche, è particolarmente difficoltoso e pericoloso (Monzini 2004). La barriera naturale del deserto, superata con il ricorso a trasportatori locali, su camion carichi fino all'impossibile di persone, è ricca di pericoli, sia per le avverse condizioni naturali, sia per la

¹⁸ Per il ruolo della Libia come paese di destinazione e di transito, cfr. Pastore (2008).

presenza di gruppi di taglieggiatori e di funzionari di frontiera corrotti (cfr. Hamood, 2006)¹⁹. Il numero di morti, nel deserto prima che in mare, si presume elevato, seppur difficile da stimare²⁰. Eppure il *business* continua: le informazioni raccolte da Hamood (2006: 59 ss.) e Liberti (2008) attraverso interviste ai migranti ci mostrano una rete di trafficanti e intermediari di diverse nazionalità e lingue, attivi in tutti i punti nevralgici, in tutte le oasi, lungo tutti i percorsi che attraversano il deserto. La vendita di passaggi in Africa è generalmente mediata, durante tutto il percorso da connazionali dei migranti: Anche in Libia i procacciatori di partenze, gli intermediari – che sono chiamati “wasit” o “facilitatori” – generalmente sono della stessa etnia del migrante (Hamood, 2006: 50 ss., Liberti 2006). A Tripoli e nei luoghi di partenza si è dunque formato nel tempo un sottobosco di intermediari di diverse origini e paesi, un *underworld* multietnico nel quale si creano relazioni di fiducia e si stemperano le difficoltà date dalle differenze etniche e culturali²¹.

Per soddisfare il numero crescente di richieste nel 2003 e 2004 a Tripoli e zone limitrofe l’offerta dei passaggi marittimi cresce vertiginosamente, e le organizzazioni che svolgono il servizio di traghettamento si moltiplicano. Dal 2005 le reti di affari si estendono verso il Marocco e più compiutamente verso l’Egitto²². In diversi villaggi marocchini e egiziani ormai i mediatori hanno i contatti per partire per l’Europa con le barche organizzate dai libici e la rete di procacciatori di migranti che lavorano in stretta connessione con i libici è vasta. E’ stato accertato che in una cittadina egiziana, Tatan, quando gli intermediari hanno iniziato ad essere incalzati dalle autorità, hanno deciso di spostarsi fisicamente in Libia dove sono comunque riusciti a continuare i propri affari; ormai forti delle loro reti fondate sulla fiducia, essi accolgono i loro compaesani, che arrivano mediante viaggi di terra organizzati da complici su furgoni e camion (Hamood, 2006: 63-64). Si è invece riscontrato che ai migranti di origine marocchina viene offerto, a partire dal villaggio di origine, un viaggio combinato che comprende il trasporto verso l’aeroporto di Casablanca, il volo a Tripoli, e il trasporto verso i luoghi di imbarco. In questo caso il prezzo, tutto compreso fino allo sbarco in Italia, si aggira sui 4.000 euro (intervista n. 12).

2.3.2. Le organizzazioni libiche

Nonostante i numerosi fallimenti, e le migliaia di morti in mare, negli ultimi anni si è formata una rete di imprese illegali, piccole e flessibili, che consente di trasportare in Italia, continuativamente, migliaia di persone ogni anno. Ormai le partenze si susseguono anche in inverno. Il fatturato annuo minimo per i libici, calcolando un prezzo medio di 1.500 euro a traversata per passeggero, e almeno 16.000 passaggi annui in partenza solo dalla Libia, è di almeno 24 milioni di euro. Attualmente gli organizzatori libici hanno diversificato le basi per le loro attività: i punti di imbarco e di contatto con le reti di trafficanti sono a Sabratah (tra Zwarah e Tripoli), a Misurata e Zliten, a Bengasi e a Tajura, non più solo a Tripoli e Al Zwarha. Nel 2005, i *network* già bene consolidati in queste due ultime città erano stati descritti dalle dichiarazioni di alcuni scafisti algerini e egiziani che avevano lavorato per loro. Dai loro racconti, piuttosto particolareggiati ma privi di riscontri oggettivi, e quindi da considerare con cautela, emerge un mondo piuttosto complesso. Il traffico coinvolge infatti una moltitudine di persone, che partecipano in varia misura alla economia dei traffici e che si adoperano in vario modo per sostenere la partenza continuativa di un flusso di migranti che si rinnova continuamente (Procura di Catanzaro, 2006a: 578 ss.)²³.

¹⁹ Secondo le testimonianze dei profughi che riescono a sbarcare in Italia, la fase di maggiore difficoltà è sempre quella dell’attraversamento del deserto.

²⁰ Cfr. le stime calcolate sulla base delle notizie di stampa in <http://fortresseurope.blogspot.com>.

²¹ I sudanesi ad esempio sembrano giocare un ruolo chiave, di cerniera, tra persone di culture diverse, per chi non parla arabo (ad esempio, molti eritrei e somali, ed etiopi) e chi non è musulmano.

²² Cfr. infatti la crescita della percentuale di queste nazionalità nella tabella 5.

²³ Le dichiarazioni sono contenute in verbali raccolti dalla Squadra Mobile della Questura di Foggia.

Le figure-chiave, molto spesso vicendevolmente vincolate da stretti rapporti di amicizia o parentela, e facenti parte di piccoli e grandi *network*, possono essere così riassunte:

- intermediari locali che mantengono i contatti con i migranti della loro etnia (egiziani, sudanesi, marocchini, eritrei, etc.), che spesso sono mogli o amanti dei trafficanti, di origine straniera;
- responsabili della gestione dei migranti nei capannoni o nelle case private, in attesa dell'imbarco (gestione, spostamento, vitto e alloggio);
- responsabili del reperimento delle imbarcazioni (gommoni, piccole barche o pescherecci);
- responsabili della messa in mare dei gommoni e del rifornimento del gasolio nei luoghi di imbarco/responsabili delle operazioni di carico su pescherecci, al largo delle coste;
- autisti di camion che raccolgono e accompagnano i clienti ai luoghi di imbarco;
- eventualmente, scafista, o equipaggio per la nave;
- mediatori bene inseriti nei network internazionali, che svolgono funzioni di raccolta dei clienti nei paesi di origine.

Il business dei viaggi è lucrativo e ogni partenza è organizzata nei minimi dettagli: alcuni trafficanti libici tengono il conto di chi parte annotando in un quaderno i nomi, il prezzo pagato, la nazionalità. Alcuni organizzatori sono ritenuti affidabili, altri invece sono considerati inaffidabili perchè hanno la reputazione di mandare in mare barche che affondano. Circolano anche insistentemente racconti e testimonianze di truffe, organizzate da mediatori e pescatori libici, che poi abbandonano le imbarcazioni con i migranti a qualche miglio dalla costa e si fanno recuperare da complici.

Secondo le testimonianze rese alla polizia italiana, gli organizzatori in concomitanza di ogni partenza da loro organizzata, fuggono: si nascondono in luoghi sicuri per una settimana, forse anche per evitare la rabbia dei parenti in caso di naufragio. Questi organizzatori dei viaggi lavorano generalmente all'interno del proprio clan familiare, con fratelli, cognati, figli, e sono considerati alla stregua di mafiosi. Le famiglie e i loro leader hanno origini diverse: alcuni, secondo i testimoni, sarebbero ex agenti dei servizi segreti o della polizia, altri sono commercianti (di frutta, elettrodomestici o gioielli), altri ancora sono ex galeotti: trafficanti di stupefacenti o appartenenti a gruppi terroristici ostili al regime. Molti sono descritti come proprietari di terreni e ville, chesi spostano con automobili grandi e costose. In genere hanno a disposizione locali (*garage*, stalle, appartamenti, casali, capannoni) nei quali possono nascondere le persone, in attesa di farle partire.

Secondo le testimonianze raccolte dalla polizia²⁴, ad Al Zwarha nel 2005 erano attivi almeno cinque clan, i cui interessi erano ben rappresentati anche a Tripoli, e che si avvalevano di complicità con le forze di polizia locali. Anche se è opinione corrente che questo affare arricchisca anche alcuni funzionari di polizia, il formarsi di un'efficiente rete per gli ingressi irregolari in Italia non sembra – almeno fino ad ora – essere divenuta funzionale allo sviluppo di altri mercati illeciti²⁵. Per il momento, l'ingresso nel mercato dell'emigrazione clandestina non sembra saldarsi ad altri traffici di grande spessore e la Libia non sembra essere inserita in reti di traffici illegali particolarmente importanti a livello transnazionale.

Dalla conversazione tra due trafficanti libici, intercettata in Italia

“A. chiede com'è la situazione con la polizia libica e J. risponde che c'è molto controllo specialmente nella zona di Ghurgi. Allora A. gli suggerisce di spostarsi da quella zona. A. poi chiede se B. ha mai avuto problemi di annegamenti (n.d.r. durante le traversate delle imbarcazioni da lui organizzate) o con la polizia e J. risponde di no”.

Procura di Catanzaro, 2006c: 60

²⁴ Sempre dalle summenzionate dichiarazioni raccolte dalla Squadra Mobile della Questura di Foggia.

²⁵ Come era invece avvenuto in Albania: cfr. Monzini (2004).

Generalmente il prezzo della traversata, che attualmente si aggira tra i 1500 e i 2000 euro, ma che è sempre molto flessibile, è concordato dai migranti con l'aiuto dei mediatori della propria etnia, ed è pagato al trafficante una volta raggiunto il luogo di imbarco. Il pagamento del passaggio avviene sempre in anticipo. Ci sono stati sostanziosi aumenti nel prezzo del passaggio. Inizialmente, a metà degli anni '90, un passaggio dalla Tunisia per la Sicilia, su un barcone da 50 persone, era venduto per 700 dollari (Monzini, 2004). Nel 2002, dalla Libia, in genere il costo era ancora compreso tra i 700 e 1200 dollari. Adesso, è cambiata la valuta di riferimento e in genere il prezzo minimo è 1200 euro, ma può salire fino a 2.000 euro. Molto dipende dal modo di contrattazione.

Conversazione telefonica tra un trafficante in Libia e una sua cliente in Italia

- A: Una volta viaggiavi con milleduecento euro..
- K: Adesso c'è il fratello di un'amica che lavora in Tunisia e ha ottomila euro. Hai capito?...
- A: Eh...
- K: E voleva venire da te. Cosa gli dico ?...
- A: Eh...
- K: Cosa gli dico di venire o no?...
- A: No.. non lo fare venire...
- K: Di non venire ?.. Porta con se altri due o tre ragazzi ?...
- A: Due o tre.. ma per quanto ?...
- K: Due o tre.. il prezzo veditelo tu...
- A: Con duemila euro...
- K: Ok va bene riferisco...
- A: Lui porta ottomila euro e gli altri portano duemila...
- K: Ladro. Basta, hai guadagnato tanti milioni...
- A: Giuro.. non è più come una volta. Tutti prendono soldi e tutti vogliono mangiare...
- K: Che cosa mangiano ?.. Ma perché sono dei morti di fame ?...
- A: *Incomprensibile* -. Se non prendo soldi non posso fare più questo lavoro...
- K: Senti, A., sei diventato miliardario grazie anche a me..

Procura di Catanzaro, 2006c: 592

Una volta concordato il prezzo, i futuri passeggeri sono portati nelle *hawsh*, cioè nei nascondigli in cui debbono aspettare il momento adatto alla partenza: arrivano con passaggi in automobile o in camion, spesso nascosti dentro *containers* per evitare i controlli. Il tempo di attesa nelle *hawsh* è vario: da un giorno fino a 6 mesi. Spesso, secondo numerose testimonianze, i migranti restano ammassati in queste case rurali, capannoni o pertinenze di fabbriche ormai dismesse nella zona industriale delle piccole città portuali, o in semplici *garage* per giorni o settimane, e vivono sotto sorveglianza di sentinelle armate, in attesa dell'imbarco: pazientemente, e solitamente a pane e acqua. Clienti e organizzatori, durante il periodo di attesa, sono entrambi in una posizione illegale: tuttavia sono i migranti, in una posizione di clandestinità e vulnerabilità, a dover vivere in condizioni estreme. Secondo le testimonianze che ci sono arrivate, le condizioni sembrano peggiorare (Hamood, 2006: 63).

In alcuni casi, se sono parte di organizzazioni multitratta (cioè che operano su più di una rotta), gli organizzatori ritirano i passaporti e li consegnano ai soci che poi li spediscono in Italia, presso i parenti che attendono i migranti (Hamood, 2006: 63-64).

Portati all'imbarco di notte, sulle spiagge, i migranti sono caricati direttamente sui gommoni che compiono la traversata oppure sono trasbordati su motopescherecci con l'aiuto di piccole barche. Generalmente ogni imbarcazione carica esclusivamente africani sub-sahariani, o maghrebini: è più raro che ci siano "carichi" misti. La regola è che il prezzo del passaggio deve essere pagato per intero alla partenza, prima di raggiungere la spiaggia. Si sono registrati più volte casi di persone che

si rifiutavano di salire, per paura, dopo aver visto le condizioni precarie della barca, ma sono state poi ugualmente obbligate a partire. I passeggeri devono viaggiare tutti privi di bagaglio, ed è vietato portare qualunque cosa sulla barca, sono concessi solo telefonini, e soldi. I libici si occupano di tutto quanto riguarda i traffici a terra, ma sul mare utilizzano in genere i marinai tunisini o egiziani²⁶. Una volta partiti, è impossibile tornare, qualsiasi sia la condizione del mare: se la barca torna in Libia, i migranti devono affrontare lunghi periodi in centri di accoglienza e i trafficanti rischiano l'arresto. Per impedire che i migranti tornino indietro, questi talvolta fanno scortare le imbarcazioni da uomini armati fino a che l'imbarcazione giunge nelle acque territoriali maltesi.

Conversazione tra un cliente e un procuratore di viaggi

Int1: Ti dico la verità che Aziz ci sta trattando bene.

Ut: Sì...

Int: Gli altri ragazzi, gli egiziani e tunisini, li hanno lasciati alla fame

Ut: Ah sì., lui tratta bene i marocchini.

Int1: per tre giorni. per quando il viaggio non è partito ha detto a quello di mandare i suoi ragazzi (UT e altri) e ci ha chiamati, soltanto i marocchini per chiederci se stavamo bene, poi ci ha mandato il vitto e tutto, solo per noi...

Ut: Sì..

Int1: non per gli egiziani... per noi è arrivato il vitto direttamente nella stanza la dove c'eravamo noi e le ragazze .

Ut: Sì, sì..

Int1: E' arrivato direttamente soltanto a noi e basta..

Ut: ma i soldi li avete consegnati a Aziz ?

Int1: Sì a lui in persona

Procura di Catanzaro, 2007: 70

I mezzi utilizzati per la traversata sono imbarcazioni di diverse misure: gommoni e barche di legno di 5-6 metri, pescherecci di 15 metri, in condizioni variabili, buone o più o meno fatiscenti. Si pensa che alcuni gommoni che arrivano quasi sgonfi siano stati calati in mare da cosiddette “navi madre”²⁷. I casi più comuni sono quelli di piccole imbarcazioni prive di guida, di scafisti, e affidate a migranti che hanno una conduzione incerta del mezzo. Anche i capitani delle “carrette del mare”, le imbarcazioni più grandi, spesso sono anch'essi passeggeri: esperti di navigazione, pagano il proprio passaggio conducendo la barca-carretta.

Il tragitto è segnato da alcune piattaforme petrolifere che fanno da punti di riferimento. Secondo varie testimonianze raccolte allo sbarco, è frequente l'incontro con pescherecci di varia nazionalità, e tutto può succedere: a volte è accaduto che l'equipaggio di pescatori abbordasse il barcone e chiedesse soldi e cellulari ai migranti, a volte che i pescatori abbiano indicato la strada e dato generi di conforto. Frequenti sono anche gli incontri con le autorità maltesi che a volte assistono le imbarcazioni fornendo generi di conforto, acqua e consigli per la rotta.

2.3.3. Le traversate verso Lampedusa

Inizialmente scafisti professionisti, generalmente tunisini o egiziani, portavano grandi gommoni sulle coste di Lampedusa, scaricavano i migranti e ripartivano velocemente. I veloci motoscafi grigi lasciavano i migranti sulle coste, a 10-15 per volta, seguendo il modello che era stato adottato dai tunisini. Dopo i primi arresti, la strategia è cambiata e, secondo gli esperti, grossomodo dal 2003 sono utilizzati esclusivamente gommoni “usa e getta”: si tratta di gommoni di grandi dimensioni, caricati all'eccesso di persone e privi di pilota professionista (Monzini, 2004). Agli organizzatori conviene utilizzare questi mezzi perchè hanno un costo moderato e inoltre, appunto, non hanno

²⁶ Intervista n. 2 (cfr. la lista degli intervistati in appendice).

²⁷ Intervista n. 9.

bisogno di scafisti né di manutenzione. Attualmente la situazione, sotto il profilo delle tipologie di imbarcazioni, è descritta come piuttosto stabile: per lo più arrivano gommoni e piccoli scafi di legno o vetroresina con motori nuovi, entro bordo o fuoribordo²⁸. Per lo più sono individuati in mare e soccorsi. Le imbarcazioni portano in media una quarantina di persone. L'unico strumento di bordo è una bussola e alcuni migranti ricevono rudimentali istruzioni su come dirigere la barca²⁹.

Gli sbarchi del 2007 a Lampedusa: dettagli sui alcuni dei natanti utilizzati

Nel 2007 di 187 imbarcazioni approdate o soccorse da pattuglie partite da Lampedusa, 25 provenivano per certo dalla Libia, 7 dalla Tunisia: per le altre non sono state date indicazioni sulla provenienza. In totale, queste imbarcazioni hanno trasportato 6.512 persone che sono state soccorse o intercettate e 3.764 arrestate o fermate: in totale 10.276 persone.

Tipologia di imbarcazioni

113 gommoni, di cui 18 alla deriva;
43 barche in legno, di cui 4 alla deriva;
11 natanti in vetroresina, di cui 1 alla deriva;
3 motopesca;
2 rimorchiatori maltesi (12 imbarcazioni non sono descritte).

Dimensioni degli sbarchi

il numero massimo di persone trasportate in un gommone è stato di 59 persone
2 imbarcazioni con un numero compreso tra 100 e 200 persone
5 imbarcazioni con un numero compreso tra 200 e 300 persone
1 imbarcazione con più di 300 persone

Attività delle forze di polizia

85 mezzi sequestrati, 120 iniziative SAR (soccorso).

Fonte: elaborazione su dati parziali raccolti da Guardia di Finanza, 2007

Recentemente sono utilizzate con maggiore frequenza barche più grandi. Infatti, come sottolinea il procuratore di Agrigento, agli organizzatori conviene ammassare le persone in una "carretta del mare": un carico di 150 persone dà infatti un ricavo di almeno 300.000 euro, anche se non giunge a destinazione. Inoltre si stima che sui barconi siano minori i rischi di naufragio, si riducono quindi i rischi di attirare l'attenzione dei media. Viceversa, il 7 giugno 2008 il naufragio di un'imbarcazione con 140 persone fuori dalle coste libiche, ha richiamato l'attenzione mondiale sui traffici libici. Le grandi barche sono infatti fatte salpare anche con il mare mosso, sfidando comunque i pericoli del mare, come si legge in una conversazione tra due trafficanti nel 2006, riportata nel riquadro.

Conversazione tra due trafficanti

N. ...tu non hai idea...quante persone ci sono in Libia...?

B....le barche escono anche con questo tempo...(brutto)...i Zodiac [tipo di gommone]...sono d'accordo con te...escono in estate...ma le barche escono anche in questo momento...noi quando abbiamo attraversato c'era il freddo e la pioggia...la pioggia cadeva su di noi...e le onde erano alte...e siamo arrivati lo stesso..

N. dice... c' era la barca che si è rovesciata...sono morti 110...

Procura Catanzaro, 2006c: 306

²⁸ Intervista n. 6.

²⁹ Intervista n. 12.

2.3.4. L'arrivo in Italia

I migranti che sbarcano a Lampedusa, perchè approdati o perché soccorsi in mare e condotti in porto, sono presi in carico dalle autorità italiane. La raccolta e successiva gestione dei “clienti” delle organizzazioni, e delle imbarcazioni (che sono sequestrate) diviene dunque appannaggio delle diverse autorità che hanno il compito di identificare le persone e di ottemperare alle previsioni di legge.

Cosa prevede la legge italiana

L'ingresso dei migranti in Italia è regolato dal dlgs. 286/1998 modificato dalla legge Bossi-Fini, 189/2002, TU immigrazione. Chi entra in modo irregolare ed è intercettato, è rimpatriato se esistono degli accordi di riammissione con il suo paese di origine, oppure riceve un decreto di espulsione. Se è privo di documenti di riconoscimento, deve essere prima identificato in appositi centri, attualmente denominati Centri di Identificazione e Espulsione (CEI).

Le autorità italiane accordano *permessi di soggiorno temporanei* a coloro che non possono essere espulsi o rimpatriati:

- alle donne in gravidanza o con figli minori di 6 mesi;
- ai minori non accompagnati;
- a chi presenta domanda di asilo politico: la sua domanda sarà esaminata dalla Commissione territoriale competente. Se riceverà un diniego sarà rimpatriato, altrimenti avrà un permesso umanitario, o il diritto di asilo.

L'ingresso non autorizzato è dunque *legittimo*, per la legge italiana, se il migrante cerca asilo, secondo la convenzione di Ginevra.

Per contenere il numero di morti e dispersi in mare è divenuta una prassi che le imbarcazioni siano soccorse in mare. I mari sono pattugliati, e inoltre spesso sono gli stessi parenti dei migranti in viaggio, già in Italia, ad allertare l'Alto Commissariato per i rifugiati o altre autorità che un'imbarcazione è in arrivo ed è in pericolo di naufragio.

Tabella 6. - Attività relative all'immigrazione clandestina, Guardia Costiera: 2007

Totale eventi immigrazione: 526 – Persone totali recuperate: 19.848

	Totale	Sicilia	Sardegna	Calabria
eventi immigrazione in mare	366	305	54	7
eventi SAR connessi con immigrazione	310	262	42	6
persone soccorse in mare (SAR)	13051	11889	773	389
persone recuperate prive di vita	70	61	//	9
persone presunte disperse	24	24	//	//
unità intercettate	519	377	121	20
eventi SAR in area maltese	148	148	//	//
eventi SAR in area libica	5	5	//	//
eventi SAR in area algerina	3	//	3	//
eventi SAR in area tunisina	2	//	2	//

Fonte: Guardia Costiera, 2007

Le autorità, dopo le dovute verifiche, se non hanno già intercettato l'imbarcazione, fanno uscire i propri mezzi per i soccorsi, anche fuori dalle acque territoriali nazionali. Gli episodi di soccorso in acque internazionali o in zone di Search and Rescue (SAR) di competenza (spesso solo) teorica di altri Stati sono numerosi, secondo i dati delle Capitanerie di Porto.

La strategia degli organizzatori fa affidamento sull'obbligo di soccorso in mare, ma al tempo stesso dispone la partenza coordinata di diverse imbarcazioni, anche appartenenti a gruppi di trafficanti diversi, cosicché il susseguirsi degli arrivi manda in "tilt" il sistema di accoglienza. Il centro di Lampedusa, che è stato recentemente ristrutturato, attualmente ha una capienza di 750 posti. Tuttavia, con l'arrivo quasi simultaneo di centinaia di persone, a volte si raggiunge il migliaio, il che rende difficile lo svolgimento proficuo delle operazioni di raccolta delle informazioni dai migranti e accelera i tempi per il loro invio in altre strutture di accoglienza in terraferma³¹.

Una volta registrati, coloro che possono regolarizzare la propria posizione (minori, donne incinte e coloro che chiedono asilo politico) seguono le prassi che le autorità italiane hanno previsto per queste categorie. I migranti che non hanno diritto a regolarizzare la propria posizione, invece, sono inviati in un CIE, (ex CPTA) per le pratiche di identificazione: in genere il loro obiettivo è quello di sfuggire a questi centri e divenire – almeno inizialmente – "clandestini".

Per facilitare la fuga dai CIE si sono formate delle reti di assistenza che garantiscono la continuazione del viaggio dei migranti in Italia. Spesso i facilitatori mettono in opera una vera e propria forma di sfruttamento, incentrata su trattamenti vessatori che arrivano fino al sequestro di persona. Il passaggio da Lampedusa ai vari centri di accoglienza³² è divenuto infatti uno dei punti nevralgici per il successivo controllo dei migranti da parte delle organizzazioni criminali. Negli ultimi anni, a partire dal 2004 circa, si è infatti sviluppata parallelamente alle strutture di accoglienza una rete di supporto logistico illegale che garantisce, per una parte dei migranti, il "buon fine" del viaggio: e garantisce ulteriori profitti a trafficanti stanziati in Italia. Recenti inchieste hanno infatti rivelato l'esistenza di reti di smistamento e inoltramento dei migranti – solitamente mediante ferrovia – in altre regioni italiane o ai valichi terrestri di confine con altri paesi europei. I viaggi, che sono venduti con l'inganno e con metodi violenti, sono molto costosi: per esempio per andare da Crotone a Milano, in treno, sono chiesti 500-700 euro a persona.

Diverse indagini condotte tra il 2005 e il 2007 in Calabria, nella zona di Crotone, hanno messo a nudo l'esistenza di gruppi ben organizzati di basisti: sono *network* sudanesi, marocchini e eritrei, ben connessi tra loro, capaci di organizzare le fughe e i successivi viaggi di ricongiungimento dei migranti della loro etnia con i loro parenti, in Italia e all'estero. In pratica, le indagini hanno rivelato un complesso sistema di ricatto legato al ricongiungimento familiare di chi arriva in Italia. Il sistema, ormai collaudato, funziona attraverso l'iniziale offerta di assistenza alla fuga da parte di una persona interna al centro di accoglienza. Questo si avvicina alla persona appena arrivata e gli offre un aiuto a fuggire in cambio di una cifra compresa tra i 30 e i 70 euro. Tuttavia, una volta fuggiti dai centri di accoglienza, generalmente in piccoli gruppi, i migranti sono rapiti, portati in luoghi impervi, in casolari abbandonati o nei boschi, e tenuti sotto stretta sorveglianza dai loro accompagnatori-sfruttatori, a gruppi di 10-15 per volta, a volte anche 40. Una volta che hanno convinto i propri parenti a pagare il riscatto, tramite Western Union, o a complici dei rapitori, i migranti sono consegnati a *passer*, che li accompagnano al treno.

I magistrati definiscono queste organizzazioni come facenti parte di una "complessa struttura transnazionale, realizzata attraverso un'articolata rete di cellule operative all'estero, Egitto e Libia, ed in Italia – Bologna, Crotone, Firenze, Milano" (Procura di Catanzaro, 2006a). Ripetute indagini hanno rilevato le diverse connessioni transnazionali e hanno dimostrato che in breve tempo le reti smantellate sono ricostituite, dimostrando anche capacità evolutive notevoli. Le ultime indagini

³¹ Intervista n. 2.

³² Chi deve essere identificato è solitamente smistato nei CPA di Caltanissetta, Trapani, Bari, o Crotone con ponti aerei.

rilevano l'esistenza di reti complesse, formate sempre da gruppi indipendenti ma strettamente connessi l'un l'altro. (..)

“Le cellule attive in Libia sono incaricate di ricevere i migranti anche dall'Egitto e di provvedere alle loro esigenze logistiche (vitto e alloggio), in attesa dell'imbarco clandestino verso l'Italia, nonché di eseguire tutte le attività necessarie per assicurare la partenza degli scafi con i carichi umani (..) Le cellule in Italia attendono gli arrivi e si organizzano di conseguenza (..) I gruppi criminali attivi in Italia sono stati capaci, con la necessaria complicità delle propaggini all'estero, di ingenerare nei migranti, e nei loro parenti, il convincimento che il loro dissimulato 'aiuto a pagamento' sia necessario” (Procura Catanzaro, 2007: 707-708).

Conversazione tra due trafficanti in Italia in attesa di sbarchi da “gestire”

N.: allora...novità...? niente...?

S.: ti giuro...ci sono novità... 2 bidoni...una di 230 persone salendo dalla Libia...ed una da 305 persone salendo dall'Egitto... (n.d.r. si riferiscono alle imbarcazioni).

N.: giura...?

S.: quando sono entrati a Lampedusa...?

N.: sono entrati... 337 a Lampedusa...

S.: e 230...

N.: giura...?

S.: te lo giuro...230...salgono dalla Libia...e 300...e qualcosa... salgono da Alessandria...(Egitto)...

N.: va bene...noi stiamo aspettando...

Procura di Catanzaro 2006c: 314

In concomitanza all'arrivo degli sbarchi, le attività di intercettazione degli investigatori rilevano un intenso traffico telefonico tra le persone sospettate, poste sotto ascolto: più di 6.000 telefonate in pochi giorni (Procura Catanzaro 2007: 574). I contatti a Crotone, sede di uno dei centri di custodia di immigrati più grandi d'Europa, sono infatti importanti per poter organizzare meglio il traffico e assicurare il ricongiungimento dei clandestini con i parenti (Procura di Catanzaro, 2007: 361). Nelle ultime inchieste si svela infatti un legame sempre più diretto tra i mediatori in Italia e i trafficanti in Libia: tanto che a volte l'organizzazione trattiene in Libia i passaporti dei migranti a garanzia del saldo finale. I documenti saranno poi inviati ai parenti in Italia in cambio del saldo della somma pattuita (Procura di Catanzaro, 2007: 395). Infatti si è riscontrato che in alcuni casi i passeggeri, oltre al corrispettivo dovuto per la traversata, pagano in anticipo all'organizzazione la cifra pattuita per il trasporto verso la destinazione finale, assistita, in Italia o all'estero. Si è riscontrato infatti che ai cittadini eritrei e etiopi, l'organizzazione offre anche la possibilità di entrare in Svizzera, per la somma di 400 euro ciascuno (Procura di Catanzaro, 2006c: 694).

Più precisamente, per il viaggio “multitratta” dei migranti in Italia è richiesta la somma di 3.000 euro in due rate: 1.500 sono versati al momento della partenza agli organizzatori libici, i restanti 1.500 invece sono versati dai familiari in Italia, quando è accertato che il viaggio è andato a buon fine (Procura di Catanzaro, 2006c: 395). Queste reti di “accoglienza” hanno basi per lo più etniche e ramificazioni geografiche a livello nazionale; sono anche in contatto con falsari che rilasciano dichiarazioni fittizie a pagamento, per regolarizzare la posizione del migrante. A Milano si sono rilevati importanti legami con una vera e propria associazione per delinquere formata da marocchini e egiziani, strutturata in maniera piramidale e articolata capillarmente sul territorio urbano. L'organizzazione realizzava qualsiasi genere di documento contraffatto per cittadini extracomunitari di varie nazionalità e riceveva richieste da tutta Italia, nonché dall'estero (Procura di Catanzaro, 2007: 72ss).

“In pratica”, commentano i magistrati, “è nato un nuovo fronte delinquenziale che ha creato un vero e proprio indotto criminale sia nei paesi di partenza, sia in quelli di transito e di destinazione finale. Infatti, c'è la necessità di disporre di documenti falsi, di soggetti conniventi e complici alle

frontiere, di *passer* in grado di guidare i migranti nel trasferimento illegale da un paese all'altro, di strutture alloggiative ove concentrare, ospitare e ricoverare i clandestini nelle diverse fasi del viaggio; sono sorte nuove figure criminali, con funzioni comprimarie, come chi preleva gli immigrati appena giunti per condurli alla stazione ferroviaria più vicina per la prosecuzione del viaggio, ovvero li concentra dopo la fuga dal centro di accoglienza per condurli in luoghi posti sotto il controllo dell'organizzazione (...). All'interno di questo sistema i migranti clandestini divengono oggetti di una vera e propria compravendita di esseri umani, considerati come 'merce' con conseguente valutazione economica, che dipende dal costo del loro mantenimento" (Procura di Catanzaro, 2007: 346).

Da segnalare, è anche l'organizzazione delle fughe dei minori dalle comunità di accoglienza: secondo le parole del procuratore di Agrigento, "sempre più diffuso, soprattutto nell'agrigentino, ad opera di singoli – o frequentemente da piccole organizzazioni criminali composte da altri stranieri regolarmente residenti in Italia – che provvedono a far partire i minori verso località del Nord Italia e previo pagamento di somme, anche consistenti, di denaro da parte di parenti, o presunti tali, ivi residenti. Queste organizzazioni si sono divise il territorio della provincia in sfere di competenza, e tendono a non intralciarsi tra loro" (De Francisci, 2006: 17). Come le organizzazioni di Crotone, anche queste chiedono ai parenti un riscatto dai 300 ai 500 euro per ciascun ragazzo da caricare sul treno o sul pullman: un riscatto che è pagato attraverso Western Union o vaglia postale. Invece, per quanto riguarda i contatti con le organizzazioni criminali calabresi, o siciliane, secondo le risultanze delle numerose inchieste, gli affiliati alla 'ndrangheta e alla mafia non partecipano direttamente alle operazioni di smistamento e di sfruttamento dei migranti. Sebbene non siano conosciuti, è molto probabile che ci siano tuttavia accordi di fondo con queste organizzazioni criminali italiane, che controllano capillarmente il territorio interessato dagli sbarchi.

2.3.5. Le risposte

A Lampedusa nel 2005 è stata istituita una speciale Task Force operativa della Polizia di Stato, che dipende dalla Direzione centrale della Polizia dell'Immigrazione e delle frontiere³³ e agisce in cooperazione con le altre forze dell'ordine e la Capitaneria di Porto. Oltre ai funzionari e agli agenti di stanza sull'isola, il Ministero invia personale ogniqualvolta si realizzi un'emergenza: si verifica quindi un continuo avvicendamento di personale della Polizia di Stato.

Secondo gli osservatori, è difficile compiere investigazioni approfondite. Secondo il procuratore di Agrigento (De Francisci 2006:4) gli scafisti prima di giungere a Lampedusa gettano in mare telefoni, apparecchi GPS molto costosi, e altri oggetti compromettenti. Soprattutto, lasciano il posto di comando, confondendosi con gli altri passeggeri. Spesso è impossibile interrogare le persone che arrivano, sia perché hanno innanzitutto bisogno di cure, sia perché sono troppo numerose. A Lampedusa le operazioni di sbarco e assistenza si svolgono in modo così urgente che non si ha una reale possibilità di interrogare chi sbarca: più che altro si presta soccorso. Come commenta un funzionario di polizia, per interrogare 50 persone, con l'aiuto di interpreti e supponendo di dedicare 15 minuti a ciascuno, ci vuole molto tempo; ma spesso gli sbarchi si susseguono uno dietro l'altro. Inoltre, all'arrivo l'assetto della barca non è più visibile, e in mancanza di video riprese è impossibile individuare lo scafista³⁴.

Come afferma il Questore di Agrigento, "contrasto" è una parola archiviata: piuttosto, si può parlare di gestione del fenomeno", una gestione

che è molto migliorata perché rispetto ad alcuni anni fa ci sono anche le organizzazioni umanitarie che partecipano. La gestione delle persone che arrivano assorbe molto le strutture della questura.

³³ La Direzione centrale, istituita nel 2003, ha il compito di acquisire e analizzare le informazioni connesse all'attività di vigilanza, prevenzione e contrasto dell'immigrazione clandestina via mare e il raccordo degli interventi operativi fatti dai mezzi della Marina militare, delle forze di Polizia e delle Capitanerie di Porto.

³⁴ Intervista n. 9.

Durante l'intervista, effettuata il 28 febbraio 2008, in pieno inverno, il Questore afferma: "ieri sono arrivate 368 persone, e sono stati identificati 4 egiziani come scafisti. Si sono organizzati tre ponti aerei e in questo momento, abbiamo più di 1.000 persone da gestire"³⁵.

Nei casi di flagranza per gli scafisti si procede con giudizio direttissimo, ma se mancano le prove, i termini per la custodia cautelare e per le indagini preliminari sono talmente brevi che generalmente si conclude tutto con un patteggiamento³⁶.

Per quanto riguarda i procedimenti penali, quando giunge un'imbarcazione in porto, a Lampedusa o altrove, si aprono sempre due fascicoli: uno per i migranti privi di documenti, ex articolo 6 del Testo Unico sull'immigrazione, e uno – solitamente contro ignoti – basato sulle norme dell'articolo 12³⁷. Vediamo le cifre relative all'applicazione di queste norme fornite dal Tribunale di Agrigento, che ha competenza anche sull'isola di Lampedusa.

Tabella 7. Tribunale di Agrigento. Applicazione degli articoli 6 e 12 della legge sull'immigrazione: 2000-2007

	Denunciati art. 6	Denunciati art. 12	Arrestati art. 12	Condannati art. 12	Scafi sequestrati
1998	1.208	40	26	23	36
1999	222	8	8	6	14
2000	353	3	-	-	11
2001	634	26	14	17	46
2002	4.391	85	52	41	191
2003	3.499	56	47	33	27
2004	7.962	43	8	16	85
2005	18.372	351	31	23	113
2006	17.113	158	61	32	246
2007	10.416	270	56	41	173

Fonte: Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 2008

Secondo il procuratore di Agrigento (De Francisci, 2006), quella relativa agli sbarchi è una vera e propria emergenza per le Procure. Presso la Procura di Agrigento, dal 2007, è attivo un Gruppo di Lavoro sull'Immigrazione che collabora con la Task Force di Lampedusa, per impostare dei protocolli comuni.

Tuttavia, non ci sono grosse inchieste in corso, solitamente gli sbarchi rimangono episodi singoli, non si trovano connessioni tra vari sbarchi: soprattutto mancano procedimenti che arrivino a livello transnazionale³⁸. La Libia è uno dei pochi paesi con cui non esiste un accordo sull'estradizione e

³⁵ Intervista n. 2. N.d.a: mentre il Questore afferma queste parole, riceve una telefonata: lo avvisano che è stata appena avvistata all'orizzonte un'imbarcazione.

³⁶ Intervista n. 8.

³⁷ L'articolo 6 concerne le vicende inerenti al soggiorno, in particolare la violazione dell'obbligo di esibire i documenti identificativi oppure il permesso o la carta di soggiorno alle autorità di pubblica sicurezza, mentre l'articolo 12 riguarda il favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Aperto contro ignoti, eventualmente può passare a "noti", e in questo caso termina generalmente con un patteggiamento, quindi con l'espulsione: intervista n. 3.

³⁸ Il più importante processo in corso è quello relativo alla "Cap Anamur", la nave di una ONG tedesca che nel giugno 2004 ha soccorso 37 naufraghi alla deriva su un gommone, nelle acque territoriali di Malta, e li ha sbarcati sulle coste italiane dopo un'attesa di venti giorni di autorizzazioni da parte delle autorità italiane. Il presidente della ONG, il comandante della nave e il primo ufficiale sono stati accusati di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Un altro caso controverso è quello di un equipaggio di un peschereccio tunisino accusato di aver facilitato l'ingresso di clandestini. In generale, si rileva che i pescatori si limitano ormai a segnalare i casi di naufraghi alle autorità, non

pertanto, anche a seguito di indagini lunghe e complesse, gli organizzatori restano comunque invisibili e non perseguibili.

In pratica, per ogni sbarco le forze di polizia redigono un verbale di sequestro dell'imbarcazione e un elenco delle generalità dichiarate dalle persone che sbarcano. In Procura, sulla base di queste informazioni, i magistrati aprono due fascicoli: uno di denuncia contro ignoti, per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, e uno di denuncia di violazione dell'articolo 6 in cui si conservano foto, dichiarazioni sull'identità e sul viaggio rese dai migranti³⁹. I tempi di azione sono strettissimi, e con questa urgenza, secondo alcuni magistrati, non si lavora al meglio⁴⁰: il fascicolo contro ignoti generalmente si archivia in un mese e nel complesso il procedimento può divenire un enorme lavoro burocratico che generalmente non porta a nessuna inchiesta importante⁴¹.

Anche la gestione delle barche porta a un grande dispendio di energie e denaro. Quando è possibile è posto sotto sequestro solo il motore, e gli scafi sono lasciati a mare o distrutti subito. Le imbarcazioni più grandi sono invece assegnate a ditte autorizzate di Agrigento, per essere distrutte. Sono rifiuti speciali e la loro demolizione è molto costosa: per distruggere una barca grande ci vogliono almeno 11-12 mila euro⁴². Per un certo periodo il porto di Lampedusa è stato pieno di relitti: il provvedimento di distruzione avviene infatti a fine processo. Per questo si è deciso di trasferire i relitti in un centro di stoccaggio. Recentemente è costato ad esempio 7.500 euro fare tagliare una barca per mandarla al centro di stoccaggio, a Lampedusa⁴³.

Le poche barche che arrivano in buono stato sono invece vendute all'asta, o date in affidamento ad associazioni che ne fanno richiesta. I motori sono anch'essi venduti. E' capitato più volte che privati, tunisini, attraverso la loro ambasciata richiedessero le loro barche, che erano state dichiarate come rubate: un paio di volte la procura ha anche acconsentito alla restituzione⁴⁴.

Per quanto riguarda le risposte in Libia, negli ultimi anni sembra che almeno a livello di discorso pubblico, siano stati fatti alcuni passi avanti nella repressione dei traffici. L'atteggiamento ufficiale della Libia, di fronte ai traffici, inizia a cambiare nel 2005. E' stato notato che l'agenzia di stampa ufficiale ha aumentato il numero di notizie, anche brevi, che danno annuncio di arresti di trafficanti. Nel 2004 era stato introdotto il reato di favoreggiamento della migrazione illegale (Hamood, 2006: 20 ss.) e nel novembre 2005 il ministro dell'interno libico ha dichiarato che, da gennaio a ottobre, sono stati fermati 40 mila migranti in procinto di prendere la via del mare: 120 processi sarebbero stati aperti contro trafficanti, di cui solo 35 libici e 5.290 stranieri (Hamood, 2006: 22). Il Ministro degli Affari Esteri ha inoltre riconosciuto davanti ai delegati inviati dal Parlamento Europeo, nel 2005 (EP 2006: 11), l'esistenza di reti di trafficanti, e ha dichiarato che 30 ufficiali libici sono stati arrestati, per avere favorito i traffici. Secondo le autorità libiche, per chi parte con le barche le possibilità di successo nella traversata sono il 40%: le restanti 60% sono probabilità di naufragio (ibidem). Quindi è probabile che molte notizie di naufragi, avvenuti nei pressi delle coste libiche, non siano trasmesse.

Più in generale, benché le evoluzioni delle politiche del governo libico nei confronti dei migranti siano state analizzate in alcuni rapporti di organismi internazionali e non governativi, non appare chiara la posizione assunta dalle autorità nei confronti dei trafficanti. A partire dal 2004, nei

applicano più la legge del soccorso in mare per paura di essere accusati di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina.

³⁹ Queste testimonianze sono molto interessanti: spesso nelle loro dichiarazioni i migranti parlano di connivenze tra i trafficanti e la polizia libica. Sono raccontati i modi di approccio e contrattazione con i trafficanti, l'arrivo in Libia, la detenzione nei casolari, e l'imbarco dalle spiagge, i tragitti per mare.

⁴⁰ Intervista n. 7.

⁴¹ Inoltre, si sottolinea che il massimo dell'emergenza si verifica sempre in estate, quando i procuratori sono in ferie.

⁴² Intervista n. 9.

⁴³ Intervista n. 6.

⁴⁴ Intervista n. 6.

confronti dei migranti si registra un netto cambiamento di rotta politica del regime libico, che abbandona il suo approccio di apertura incondizionata alle migrazioni, di matrice panafricanista, e inizia a cercare di arrestare quegli stessi flussi migratori che prima incoraggiava⁴⁵. Il processo è parallelo a una progressiva crescita di dialogo e cooperazione a livello internazionale con i paesi europei⁴⁶ (Pastore 2008a e 2008b). A fronte di un discorso pubblico spesso altisonante, l'applicazione della legge appare molto discontinua.

2.3.6. Gli arrivi sulle coste della Sicilia

I dati parziali raccolti nel 2007 sul numero di persone sbarcate in Sicilia⁴⁷ mostrano una distribuzione geografica che vede in prima posizione Lampedusa (con 10.276 sbarcati), seguita dalla Sicilia Orientale (3.099 sbarcati) e dal resto dell'isola (967), dove il numero di sbarcati è quasi pari alla somma delle altre 3 regioni italiane (Calabria, Sardegna e Puglia, dove in totale si sono registrati 1.118 sbarcati).

Sbarchi sulle coste della Sicilia (escludendo Lampedusa e la Sicilia sud-orientale), 2007

Dei 18 eventi registrati, 8 sono stati a Pantelleria. Sono state 499 le persone arrestate o fermate e 468 soccorse o intercettate, con un totale di 967 persone.

Dimensioni degli sbarchi

Questi sbarchi sono stati numericamente modesti, a parte 1 natante in vetroresina con 197 persone e 1 natante in legno probabilmente proveniente dalla Libia, con 229 persone. Le altre imbarcazioni hanno portato meno di 10 persone alla volta, per lo più.

Tipologia di imbarcazioni

Natanti in legno e gommoni. Un gommone con 4 persone è arrivato al largo di Punta Raisi, scaricato da qualche motopesca; altri singoli episodi si sono avuti a San Vito Lo Capo, nel messinese, e sulla costa meridionale (provincia di Agrigento, Gela, Licata).

Fonte: elaborazione su dati parziali raccolti da Guardia di Finanza, 2007

Le dinamiche degli sbarchi in Sicilia Orientale sono fondamentalmente diverse da quelle che si registrano a Lampedusa: escludendo i 2 casi di “carrette del mare” e gli 8 sbarchi a Pantelleria, i restanti avrebbero dovuto – nelle intenzioni degli organizzatori e dei migranti – rimanere clandestini. Nonostante la crescita di controlli da parte delle autorità italiane, secondo gli esperti è molto verosimile che continuino a verificarsi episodi di mercantili o pescherecci che scaricano in mare gommoni carichi di migranti, con maggiore o minor successo⁴⁸. Talvolta i migranti sono calati in mare su piccole scialuppe o piccoli gommoni in cattivo stato di conservazione, anche senza motore, che sfuggono ai radar, per spiaggiare senza essere visti. Se queste imbarcazioni non sono intercettate, né sono individuati gli individui in prossimità delle rive, dei relativi sbarchi non si sa nulla.

⁴⁵ Le cifre sulle espulsioni dalla Libia, che procedono a ondate, sono presentate in Coslovi (2007: 9). Nel gennaio 2008 deportazioni e rimpatri clandestini, secondo le informazioni della stampa locale, riprendono. Gli immigrati sono additati come i responsabili di delinquenza e disoccupazione e il governo prevede espulsioni di massa e la distruzione delle baraccopoli nelle principali città libiche.

⁴⁶ Cutitta (2004) ha ricostruito dettagliatamente le relazioni tra Libia e Italia dopo il 2000, in tema di migrazioni. Su questo tema, cfr. anche Hamood (2006: 18 ss.). Sullo status dei migranti in Libia, cfr. Amnesty International (2005), Fortress Europe (vedi il sito, già citato sopra). In Pastore (2008), ci sono tutti i riferimenti alle risoluzioni europee e alle relazioni scritte sul tema della gestione degli immigrati in rotta da Libia a Italia. Per il caso delle deportazioni dall'Italia del 2004 e 2005 e sul successivo dibattito, cfr. Andrijasevic 2006.

⁴⁷ Questi dati, raccolti dalla Guardia di Finanza, non sono completi, né ufficiali: sono comunque a noi utili per ricavare indicazioni di massima.

⁴⁸ Intervista n. 1.

I profili dei migranti sbarcati in Sicilia orientale

Secondo i dati raccolti dal Gruppo Interforze tra il 2006 e il 2007, durante gli interrogatori dei migranti appena sbarcati, l'età media è compresa tra i 17 e i 30 anni, e per lo più sono di sesso maschile. La componente più importante è quella di *egiziani* che arrivano da varie zone rurali impoverite del paese, passando da As Sallum. Alcuni sono entrati in Libia per lavorare: a Tripoli, Bengasi, Misurata, Zliten, Sabratah e poi hanno continuato il loro viaggio. Altri comprano il passaggio per l'Italia già nei loro villaggi di origine. Pagano metà in anticipo, e metà a viaggio compiuto, o all'imbarco in Libia. Il loro viaggio è organizzato con mezzi di fortuna, o pubblici, fino al confine con la Libia a Ra's Ajadir. Qui sono prelevati con mezzi privati dai trafficanti che li accompagnano nei luoghi in cui aspetteranno l'imbarco (casa, capannoni, stalle). Per chi parte direttamente dall'Egitto, il percorso è più semplice, il prezzo resta comunque invariato.

Un'altra componente importante dei flussi proviene invece dalle città più importanti di *Eritrea, Etiopia e Sudan*. In maggioranza di sesso maschile (le donne sono appena il 12%), si tratta per lo più di persone istruite, informatizzate, appartenenti alla classe media. Spesso appartengono a famiglie miste etiopiche-eritree e per questo sono perseguitati nei due paesi. Il viaggio con i trafficanti per loro parte generalmente da Kartoum, nel Sudan, dove comprano un passaggio sui mezzi che attraversano il deserto. La traversata costa circa 300-400 dollari. Da Kufra entrano in Libia, e di qui, con mezzi di fortuna, arrivano a Misurata o a Tripoli. I mediatori che offrono passaggi verso l'Italia si trovano nei bar frequentati da persone della loro etnia, che li mettono in contatto con i trafficanti libici.

Gruppo Interforze, Procura di Siracusa

In Sicilia la zona più battuta da questo tipo di sbarchi è la costa meridionale. Le rotte più utilizzate partono dalle sponde libiche di Al Zwarha, oppure Al Khums, Misurata (a est di Tripoli) o da Sabratah (più vicina al confine con l'Egitto), per approdare sulle coste sud-orientali della Sicilia, tra Licata e Marzamemi o a Capo Passero (Portopalo). Il canale di Malta è stata una rotta molto battuta in passato (cfr. paragrafo seguente): recentemente, era stata aperta anche una rotta proveniente dall'Egitto.

Sbarchi nella Sicilia sud-orientale, 2007

Su 3.099 persone arrivate, 1151 sono state soccorse e intercettate, 1948 fermate e arrestate. 13 imbarcazioni sono arrivate dalla Libia, 8 dall'Egitto.

Tipologia di imbarcazioni

- 10 motopesca
- 40 natanti vetroresina (di cui 3 alla deriva)
- 15 gommoni (di cui 2 alla deriva, 1 non rinvenuto)
- 14 natanti in legno (di cui 1 alla deriva)
- 12 natanti (generico)

Dimensioni degli sbarchi

- 3 con più di 200 persone
- 1 con più di 100 persone

Fonte: elaborazione su dati parziali raccolti da Guardia di Finanza

In particolare, nel 2007 si è registrata una notevole crescita degli sbarchi nel siracusano. Nel 2006 il Gruppo Interforze presso la Procura di Siracusa (vedi sotto) aveva registrato 26 sbarchi, per lo più di piccole imbarcazioni, che avevano portato 600 migranti in totale. Nel 2007 gli sbarchi registrati sono più che raddoppiati: sono 57, e hanno portato un totale di 1.999 persone.

Mezzi sequestrati nel siracusano

8 motopesca (sbarchi da 57 a 208 persone)
26 barche di vetroresina (in media 25/30 persone ciascuna)
21 gommoni (in media meno di 20 persone), di cui 2 vuoti alla deriva
2 scialuppe

Luoghi di approdo

35 Portopalo
7 Marzamemi di Pachino
6 Pachino
3 Noto
3 Cassibile
2 Siracusa
1 Augusta

Fonte: Gruppo Interforze, Procura di Siracusa

2.3.7. I viaggi con i barchini di vetroresina

Partendo dalla Turchia, dal Libano o dall'Egitto, le imbarcazioni possono raggiungere le coste calabresi o siciliane in 4-7 giorni di navigazione, senza tappe intermedie. La zona di approdo in Italia è molto ampia e, oltre alle coste della Sicilia sud-orientale, comprende lo Ionio (Calabria e Puglia: cfr. Monzini, 2004)⁴⁹. In un recente passato, si erano registrati numerosi episodi di migranti trasportati dal Medio Oriente e dal subcontinente indiano nel siracusano con navi, spesso di fabbricazione ucraina e con equipaggio misto, in prevalenza greco e libanese⁵⁰. Nel 2002-2003, queste reti di traffico sono state smantellate con un lavoro investigativo che ha permesso di ricostruire dettagliatamente i viaggi: si è scoperto che le imbarcazioni aspettavano i passeggeri allo sbocco mediterraneo del Canale di Suez; dopo essere sbarcati da una nave, i migranti passavano l'istmo a piedi per imbarcarsi su un'altra imbarcazione e continuare il viaggio nel Mediterraneo. In Sicilia era predisposta una rete di facilitatori che raccoglieva i migranti sulle spiagge, vicino a Catania⁵¹.

La zona è stata interessata anche dall'arrivo di "carrette del mare" in arrivo direttamente dalla Tunisia, o dalla Libia, colme di persone che chiedono asilo politico, perlopiù in provenienza dall'Eritrea e altri paesi del Corno d'Africa. Secondo gli esperti i barconi a perdere che approdavano nei pressi di Porto Palo arrivavano, fino al 1998, per lo più dalla Tunisia. Poi, negli anni seguenti, in seguito alla crisi della rotta tunisina, hanno iniziato ad essere utilizzate barche egiziane, caricate sulle coste della Libia, probabilmente con complici tunisini. Con l'ingresso e la successiva specializzazione della Libia come terra di transito, le dinamiche si sono poi articolate meglio. In particolare, a partire dal 2004, hanno cominciato ad arrivare sulle coste siracusane, tra Pozzallo, Porto Palo e Cassibile, delle barche di circa 6 metri, tutte uguali, costruite in serie: per lo più grigie⁵² ma anche nere o blu. A volte portano migranti dotati di salvagente. Questi due particolari evidenziano il carattere organizzato e seriale di questo flusso di traffico non si tratta certamente di partenze "fai-da-te".

⁴⁹ Più esattamente dalla punta meridionale della Puglia, a sud di Otranto, fino alle coste siciliane orientali, ovvero fino a Pozzallo. Le rotte di lunga percorrenza in arrivo dalla Turchia sono già state dettagliatamente analizzate (Monzini 2004).

⁵⁰ Intervista n. 14.

⁵¹ Intervista n. 12.

⁵² Interviste n. 9 e 13.

Foto 1 – le barche in vetroresina



Secondo gli esperti, i libici in generale hanno difficoltà nell'approvvigionamento delle barche. In Libia, le imbarcazioni sarebbero per lo più di proprietà statale⁵³. Le soluzioni quindi sono due: comprare scafi di legno di seconda mano da fornitori tunisini o egiziani, oppure comprare scafi nuovi, molto economici, che sono utilizzati solo per una traversata. In effetti, gli scafi nuovi sono di bassissima qualità, costruiti con un materiale che si deteriora facilmente se lasciato alle intemperie. I barchini “usa e getta” costano circa 1.000 euro e vengono dotate di motori nuovi, fuoribordo da 40 cavalli, che hanno un prezzo che si aggira intorno ai 5.000 euro. Questi barchini si rivelano un investimento redditizio: se portano 25 persone (ma ne caricano fino a 29), il guadagno netto per gli organizzatori può superare i 50 mila euro a viaggio. Il passaggio infatti costa circa 2.000 euro a persona. In alternativa sono usati barchini di legno, anch'essi molto precari e sicuramente ancora più economici

⁵³ Intervista n. 9.

Foto 2 – le barche di legno



Su queste piccole barche, che pericolosamente attraversano il Canale di Sicilia, tutto è stipato fino all'inverosimile: acqua, cibo, carburante e persone. Le barche con un motore di 40 cavalli possono tenere un'andatura di 5 nodi, e in massimo quattro-cinque giorni compiono la traversata. I passeggeri partono con poco cibo e in genere con una bottiglia di acqua a testa: arrivano sempre in

cattive condizioni fisiche e sfiniti⁵⁴. Secondo alcune testimonianze, durante la traversata capita che le donne urinino all'interno di bottiglie; la stessa urina viene poi a volte bevuta, per la mancanza di acqua. Secondo gli esperti, dal 2005 a oggi sarebbero arrivate circa 200 barche di questo genere⁵⁵.

2.4. I pescherecci in arrivo dall'Egitto

Nel 2007 si è verificato un cambiamento: l'arrivo dei barchini descritti nel paragrafo precedente si è interrotto bruscamente ed è stato sostituito dall'arrivo di motopescherecci che trasportavano migranti per lo più egiziani. Queste imbarcazioni trasbordavano i passeggeri su piccoli gommoni a circa un miglio e mezzo dalla costa: l'obiettivo era sbarcarli evitando i controlli delle autorità italiane. Il 10 gennaio 2007 è stato infatti firmato tra Italia e Egitto un accordo di riammissione che prevede il rimpatrio dei cittadini egiziani che sbarcano sulle coste italiane. Nel contempo anche in Libia la situazione per i migranti egiziani si è fatta più difficile, con un aumento dei rimpatri (Coslovi, 2007); nel luglio 2007, inoltre, alla frontiera tra Libia ed Egitto, dove in precedenza il passaggio era libero, sono stati introdotti controlli. Di fronte a questi cambiamenti i migranti egiziani cercano dunque vie alternative a quella libica per arrivare in qualche città italiana, o europea, dove generalmente li aspettano i familiari che lì si sono già integrati. E i trafficanti sono in grado di offrire loro il servizio, aggirando le difficoltà.

Intercettazione telefonica tra due trafficanti

La Libia è chiusa (il confine)...ci vuole il visto...ho sentito le notizie su Al Jazeera...tutti gli egiziani che non hanno il visto...li rimandano a casa loro...questo vale anche per i marocchini...ascolta...sul mare...c'è molto più controllo...la Libia si è messa d'accordo con l'Italia e se una cosa entra ...deve ritornare...B. spiega che M. non dice la verità...M. ha raccontato che non c'è più lavoro ...

Procura di Catanzaro, 2006a: 306.

In questi frangenti di forte pressione migratoria, nasce una rotta alternativa e un nuovo ciclo di traffico si struttura avvantaggiandosi delle condizioni locali che appaiono favorevoli in Egitto. Innanzitutto è da notare che, mentre i libici non hanno forti tradizioni marinare, né una importante flotta di pescherecci privati, gli egiziani hanno una grande tradizione marinara. Soprattutto alla foce del Nilo, i pescatori sono descritti come ottimi professionisti e hanno pescherecci di proprietà. Secondo la ricostruzione degli esperti, i trafficanti si appoggiano su queste competenze. Reclutano proprietari e capitani di motopesca di 20-25 metri circa, in ferro, che lavorano in coppie⁵⁶: a loro è proposto di trasportare dei passeggeri. La rotta per raggiungere l'Italia passa sotto Creta, entra nelle acque territoriali di Malta, e arriva infine nei pressi di Porto Palo, la punta meridionale della Sicilia, per continuare a volte lungo la costa meridionale dell'isola, e poi tornare indietro, in Egitto. La tecnica è quella del trasbordo sui gommoni. In pratica i passeggeri, in vicinanza delle coste, sono trasbordati su gommoni: uno scafista fa la spola tra la barca e la costa, accompagnandoli. Oppure, in prossimità delle coste italiane, sono scaricati su vecchi gommoni, a volte sprovvisti di motore, e lasciati alla deriva nel lungo tratto di costa tra Porto Palo e Porto Empedocle. In ogni caso si cerca di farli sbarcare a piccoli gruppi, per evitare le intercettazioni. coppie

⁵⁴ Interviste n. 12 e 13.

⁵⁵ Intervista n. 9.

⁵⁶ Interviste n. 12 e 13.

Foto 3 – Un peschereccio egiziano



I pescherecci sono utilizzati con il loro equipaggio al completo. Il carico massimo è di 80-100 persone⁵⁷, ma per lo più i carichi sono di 10-40 persone. I viaggi durano 7/9 giorni e usualmente i pasti sono distribuiti una volta al dì⁵⁸. A volte i passeggeri arrivano in Italia terrorizzati, e non raccontano nulla⁵⁹, altre volte viaggiano in modo accettabile, con acqua e cibo sufficienti. Secondo le dichiarazioni dei migranti, il prezzo per il passaggio è di 4.000 dollari a persona: un prezzo molto alto che denota le accresciute difficoltà di viaggio.

Gli equipaggi, formati in tutto da 11-15 pescatori, non sono sempre informati della loro missione prima dell'imbarco: in alcuni casi ci sono state anche colluttazioni e minacce con le armi, da parte dei proprietari-capitani, quando l'equipaggio era già in mare. Ad Alessandria d'Egitto le partenze dei pescherecci sono controllate dalle autorità locali, impegnate nella prevenzione dei traffici; quindi, secondo le testimonianze raccolte dagli investigatori, i passeggeri sono imbarcati quando il natante è già in alto mare, davanti alle coste egiziane⁶⁰.

Gli equipaggi dei pescherecci egiziani non sono le "teste pensanti" del business, ma semplici esecutori di incarichi ad hoc: è dimostrato dal fatto che diversi proprietari quando sono stati fermati hanno mostrato ingenuità, dichiarando subito le proprie generalità alle autorità italiane, e consegnando i documenti del peschereccio, che viene sequestrato. Le indagini hanno rilevato che alcuni pescatori professionisti cercavano, con questi trasporti "eccezionali", di guadagnare il denaro

⁵⁷ Intervista n. 10.

⁵⁸ Intervista n. 12.

⁵⁹ Intervista n. 9.

⁶⁰ Intervista n. 12.

per ripagare i debiti contratti per acquistare il proprio peschereccio. In pratica, i trafficanti avevano individuato pescatori vulnerabili, che si erano fatti convincere a entrare nel business senza calcolarne bene i rischi: in realtà chi veniva ingaggiato nell'affare assumeva su di sé tutti i rischi, senza esserne cosciente. All'andata i motopesca trasportavano i clandestini, al ritorno pescavano, come di consueto. Tuttavia, ben 15 pescherecci non hanno più fatto ritorno, sono stati sequestrati dalle autorità italiane. E' da segnalare che alcuni di questi erano guidati da capitani che hanno dato disposizione di costringere i migranti a salire su gommoni mezzi sgonfi nel mare mosso, indifferenti agli eventuali rischi per la vita dei migranti.

Che si tratti di pescatori incensurati o di delinquenti, i capitani dei pescherecci operano di fatto, consapevolmente o meno, come ingranaggi di organizzazioni multitratta inserite in *network* internazionali di ampio raggio, capaci di raccogliere migranti provenienti da diverse aree (Egitto, ma anche Eritrea, Somalia, etc.) e di accompagnarli in Italia. Le indagini hanno mostrato l'esistenza di organizzazioni che hanno referenti nei paesi di provenienza, e su richiesta possono svolgere servizi di accompagnamento personalizzato in paesi diversi⁶¹.

Nell'ottobre 2007 questa rotta, già colpita dal sequestro dei pescherecci e dall'arresto di 60 pescatori appartenenti agli equipaggi, è stata definitivamente interrotta. L'evento che ne ha segnato definitivamente la fine è stato il naufragio di due gommoni abbandonati in mare senza motore, che sono affondati sulle spiagge di Vendicari di Noto, tra il 27 e il 28 ottobre 2007. Sono stati ritrovati 21 cadaveri di cittadini egiziani⁶² e l'impressione suscitata in Egitto è stata forte. Come si legge in una lettera inviata dall'Ambasciata Egiziana in Italia al Gruppo Interforze di Siracusa, "le Autorità egiziane stanno facendo un grande sforzo per fermare tutte le possibilità di avere nuove imbarcazioni che si recano in Italia. Nei giornali e nei media l'Egitto ha organizzato programmi televisivi per parlare degli svantaggi di viaggiare in Italia per vie illegali. Inoltre, l'Egitto ha mostrato in televisione i corpi deceduti che venivano da Siracusa e ha parlato con le famiglie avvisandole di non mettere i loro figli sulle imbarcazioni per nessuna ragione. Il Ministro dell'interno ha schierato molte forze di polizia alle frontiere e ha investigato per arrestare i criminali che hanno organizzato questi viaggi ed ha già arrestato qualcuno di loro"⁶³.

In Egitto i responsabili del viaggio finito tragicamente a Vendicari sono stati condannati a una pena di più di 5 anni al principio del 2008⁶⁴.

A Siracusa è stato messo in atto un efficace lavoro di coordinamento tra le diverse autorità dedite al contrasto degli sbarchi. Si sono create le basi per una lettura unitaria dei dati e delle informazioni investigative e le premesse di un intervento coordinato, preventivo e repressivo, del fenomeno. Avviata nell'aprile 2006, la nuova struttura investigativa è stata formalmente istituita il 25 gennaio 2007, e fisicamente insediata presso la Procura della Repubblica di Siracusa. La struttura, che ha il preciso compito di contrastare le organizzazioni criminali che organizzano gli sbarchi, lavora in diretta collaborazione con un *pool* di quattro sostituti procuratori, ed è formata da rappresentanti delle diverse forze dell'ordine.

Il Gruppo Interforze lavora raccogliendo tutti gli indizi trovati sulle imbarcazioni, svolgendo indagini, raccogliendo documentazione e conservando una dettagliata rassegna-stampa. La struttura consente un preciso e continuo scambio di informazioni tra i diversi corpi delle forze dell'ordine e con il magistrato di turno (vedi riquadro).

⁶¹ Intervista n. 12.

⁶² Intervista n. 9.

⁶³ Lettera inviata dal Console presso l'Ambasciata d'Egitto al Gruppo Interforze di Siracusa il 26 novembre 2007. Si ringrazia il Gruppo Interforze di Siracusa per l'opportunità di pubblicare questo estratto.

⁶⁴ Intervista n. 12.

La struttura e la composizione del Gruppo Interforze contrasto Immigrazione Clandestina, Siracusa - coordinamento delle forze di mare e di terra

- Polizia di Stato (Siracusa, Noto, Pachino)
- Componente areonavale della Guardia di Finanza
- Militari dei comandi dell'Arma dei Carabinieri
- Capitanerie di Porto
- Polizia Municipale di Siracusa
- Corpo Forestale della Regione Sicilia
- Utilizzo di interpreti (1 inglese, 2 arabo, 1 cinese)
- Collegamento continuo con il pool specializzato della Procura (4 magistrati)

Per le investigazioni sono state messe a punto delle linee-guida. E' considerato innanzitutto molto importante raccogliere le testimonianze dei migranti appena sbarcati, quando questi sono in uno stato d'animo favorevole: sollevati dalla paura del viaggio, si sentono infatti accolti, fiduciosi e parlano liberamente. Una volta che sono portati nei centri di accoglienza ed entrano nel meccanismo che dovrebbe portare alla loro identificazione, cambiano atteggiamento e per motivi di ordine non solo psicologico spesso non rilasciano più dichiarazioni genuine, o comunque sono meno dettagliati nel riportare le informazioni. A volte ad esempio dichiarano di arrivare dalla Turchia, ma sulle barche ci sono bottiglie di acqua comprate in Egitto⁶⁵.

Le numerose testimonianze degli sbarcati raccolte dal Gruppo Interforze sono dettagliati resoconti di viaggio, documenti importanti per capire il fenomeno che descrivono le dinamiche dei viaggi, il modo in cui i migranti sono entrati in contatto con i trafficanti, la contrattazione del prezzo e tanti altri dettagli⁶⁶.

Il Gruppo Interforze opera con i migranti utilizzando tutte le opportunità offerte dalla legge italiana: ad esempio, concede permessi di soggiorno per motivi di giustizia per chi deve testimoniare ai processi. Anche i parenti giunti per riconoscere le salme dei naufraghi di Vendicari hanno raccontato molte cose e le loro dichiarazioni hanno permesso di arrestare a Milano il figlio del capo dell'organizzazione, che stava ancora chiedendo la seconda rata del viaggio ai parenti dei naufragati⁶⁷. Soprattutto, il gruppo è in grado di coordinare le attività di pattugliamento, soccorso ed eventualmente di inseguimento in mare.

2.5. Le traversate da Malta

L'arcipelago maltese è divenuto la base di importanti traffici negli anni '90, quando si sono formate vere e proprie reti dedite al trasporto delle persone, dotate di una flotta di scafi veloci e motopescherecci. Le organizzazioni maltesi si sono progressivamente formate per il traghettamento verso la Sicilia dei passeggeri che giungevano dai porti del Mediterraneo orientale e del Nordafrica, inizialmente dalla Tunisia, poi da Libia, Egitto e altri paesi. I primi migranti arrivavano per lo più con barconi turistici o su navi mercantili: sbarcati a Malta, venivano trasbordati su pescherecci diretti in Sicilia. In seguito hanno cominciato ad essere organizzati viaggi più costosi, con scafi veloci, che con una traversata di un paio di ore sbarcavano clandestinamente in Sicilia, nei pressi di Pozzallo⁶⁸.

Data la sua posizione strategica nel Mediterraneo, l'isola è divenuta un importante collettore per traffici di varia provenienza; soprattutto tra il 1998 e il 2001, dopo l'interruzione delle rotte

⁶⁵ intervista n. 12.

⁶⁶ Vedi allegati 1 e 2.

⁶⁷ Intervista n. 12.

⁶⁸ Intervista n. 15.

tunisine, Malta si è affermata come una base di appoggio per gruppi transnazionali che gestivano lunghe traversate verso la Sicilia. I naufragi – soprattutto nei pressi di Scoglitti – sono stati numerosi e in quegli anni, sulle coste del ragusano, sono state ritrovate decine di cadaveri. In questi anni le informazioni sulle organizzazioni con base a Malta sono rimaste molto frammentarie, anche perché – a nostra conoscenza – a Malta non si sono mai realizzate importanti investigazioni. Secondo informazioni confidenziali, almeno 5 organizzazioni transnazionali, composte soprattutto da elementi maltesi, egiziani e iracheni, avrebbero operato sull'isola negli ultimi anni. I gruppi maltesi, fondati su legami familiari, avevano un'expertise che derivava dalla loro precedente attività di contrabbando di sigarette⁶⁹. Secondo il procuratore di Ragusa, che ha cooperato con magistrati e investigatori dell'isola, senza riuscire tuttavia a individuare i finanziatori e gli organizzatori dei traffici, i gruppi attivi a Malta darebbero forma a vere e proprie organizzazioni criminali⁷⁰. Infatti le autorità inquirenti in Italia hanno riscontrato che i comandanti delle barche maltesi arrestati erano molto refrattari a collaborare, perché timorosi di forti ritorsioni sulle loro famiglie.

Nel 2000 è stata inaugurata una nuova sezione della Guardia di Finanza di Pozzallo: è stata dotata di una squadriglia velocissima che ha in uso il motoscafo "Levriero", il più veloce in dotazione alle polizie del Mediterraneo per contrastare le azioni dei potenti motoscafi maltesi. L'anno seguente il ruolo della "piattaforma" maltese è stato drasticamente ridimensionato: in seguito all'esito di investigazioni condotte a Malta in cooperazione con magistrati italiani, molte imbarcazioni usate dai trafficanti sono state sequestrate e distrutte, e diversi trafficanti di nazionalità turca, algerina, maltese e tunisina sono stati arrestati. A Malta viene colpito non solo il traffico con gli scafi veloci, ma anche quello mediante pescherecci.

La cooperazione in tema di estradizione e di cooperazione giudiziaria tra Italia e Malta si articola più compiutamente dopo la firma dell'accordo-quadro del 20 dicembre 2002⁷¹. Tuttavia ancora nel 2003, secondo i magistrati dell'area ragusana, l'arcipelago maltese continuava ad essere un collettore per di migranti dall'area nordafricana e mediorientale, con predominanza di iracheni, iraniani, liberiani, egiziani, maghrebini⁷². Anzi: nel 2003 gli arrivi da Malta riprendono a pieno ritmo, utilizzando gommoni molto veloci e motoscafi di alto bordo di 8-9 metri, che trasportano 10-15 persone per volta. I passeggeri, spesso di nazionalità cinese, pagano a 1.000-2.000 dollari⁷³ per la traversata verso l'Italia. Sono viaggi costosi: i migranti arrivano a La Valletta in aereo, pernottano in albergo e sono poi trasportati velocemente in Sicilia, senza essere intercettati dalla polizia. A volte vengono anche procurati loro dei falsi visti per l'Italia.

I gruppi che realizzano questi viaggi hanno imbarcazioni velocissime, potenti motoscafi e gommoni oceanici. Per difendersi dai rischi di intercettazione, gli scafisti viaggiano con il viso coperto da passamontagna; per seminare gli inseguitori adottano le tecniche di ricatto già utilizzate dagli albanesi: quando sono inseguiti dalle forze di polizia minacciano di buttare a mare i bambini⁷⁴. Il viaggio richiede circa un'ora. In pratica gli scafisti si fermano in prossimità delle piattaforme di Capo Vega, a 47 miglia dalle coste maltesi e, con un binocolo ad infrarossi, osservano quale è la situazione sulle coste del ragusano, per decidere con precisione dove approdare: ci sono infatti

⁶⁹ Intervista n. 13.

⁷⁰ Intervista n. 15.

⁷¹ "Accordo quadro tra il governo della Repubblica Italiana e il governo di Malta per la sorveglianza marittima nel mediterraneo per la lotta contro i traffici illeciti in mare, con particolare riferimento a quelle attività che causano un danno diretto alle dogane e al fisco". Il testo prevede lo scambio di informazioni, la realizzazione di operazioni congiunte, e l'istituzione di un gruppo di lavoro tra la Guardia di Finanza e le forze armate di Malta coinvolte nelle attività di *law enforcement* in mare.

⁷² Intervista n. 16.

⁷³ Intervista n. 15.

⁷⁴ Cfr. *Gazzetta del Sud*, 16 aprile 2003; *Giornale di Sicilia*, 3 ottobre 2002, 10 novembre 2000. 4 e 10 luglio 2002.

diversi tratti di costa sabbiosi, adatti allo scopo. In seguito al potenziamento dei controlli, le aree di sbarco si spostano dai pressi di Pozzallo ai dintorni di Marina di Palma⁷⁵.

Nell'aprile del 2004, dopo un incidente che ha causato la morte in mare di 6 giovani cinesi, è stata avviata una repressione seria e si è intensificata la cooperazione giudiziaria e di polizia tra Malta e l'Italia. Per la prima volta, il console cinese è andato in Procura a Modica e si è interessato della questione⁷⁶. Malta ha iniziato a collaborare anche sul piano diplomatico. Il risultato è che dalla fine del 2005 sono pressoché cessate le traversate con i motoscafi veloci. Attualmente i viaggi sono molto rari e il loro costo sarebbe compreso tra i 2.000 e i 5.000 euro⁷⁷.

La svolta nelle azioni preventive e repressive a Malta è segnata dall'ingresso dell'arcipelago nell'Unione europea nel maggio 2004. Attualmente Malta non è più un importante scalo per i migranti privi di documenti che vogliono entrare in Europa: gli esperti ritengono che ormai si sbarca sull'isola solo per sbaglio. L'arcipelago non ha una buona fama per l'accoglienza ai migranti: le autorità maltesi non sono riuscite a firmare un accordo di riammissione con la Libia e numerosi rapporti hanno rilevato che il trattamento riservato dalle autorità ai migranti che sbarcano è molto rude e al di sotto degli standard internazionali (Hamood 2006: 65, Médecins sans Frontières, 2007; Sciarba, 2007; European Parliament, 2004a).

Secondo il Ministro degli esteri maltese, l'allarme tuttavia resta alto e almeno 30.000 migranti sarebbero arrivati tra il 2002 al 2006 (Hamood, 2006: 65). In definitiva, anche se ha perso il suo ruolo di importante "testa di ponte" verso l'Europa, Malta resta comunque – inevitabilmente - sulle rotte dei traffici dei migranti. Tutte le imbarcazioni che attraversano il Canale di Sicilia per approdare a nei pressi di Capo Passero e Pozzallo, così come quelle che partono da Zliten e da Misurata, in Libia, attraversano infatti la vasta zona SAR di pertinenza di Malta. Spesso si avvicinano a Malta anche le imbarcazioni partite da Al Zwara e Tarabulus, dirette a Lampedusa, che sbagliano rotta per via del maestrale, che tende a spostare la direzione dei natanti verso Est⁷⁸. L'arcipelago maltese non è dotato di forze sufficienti a pattugliare il "suo" mare⁷⁹: sono le pattuglie italiane a prestare per lo più soccorso nelle loro acque territoriali e spesso ricevono segnalazioni dalle autorità maltesi per eventuali soccorsi da compiere. Nel 2006, su 310 eventi SAR connessi con l'immigrazione clandestina, la Guardia Costiera ne ha realizzati 150 nell'area di pertinenza maltese. Anche nei primi sei mesi del 2007, su 3.658 persone salvate dalla Marina italiana, 1663 (il 44%) sono state intercettate nella zona SAR di Malta⁸⁰. Su 311 operazioni, quasi la metà sono avvenute nel mare del piccolo stato insulare. La gente di mare che lavora nel canale di Malta spesso riferisce che quando le autorità maltesi incrociano una barca carica di migranti, esse forniscono aiuto e indicazioni per continuare il viaggio verso l'Italia. L'agenzia comunitaria per il controllo delle frontiere esterne, Frontex, nel 2007, ha coordinato proprio da Malta una missione aerea congiunta, Nautilus II, a fini di pattugliamento in mare⁸¹.

⁷⁵ Intervista n. 13.

⁷⁶ Intervista n. 9.

⁷⁷ Intervista n. 13.

⁷⁸ Interviste 12 e 13.

⁷⁹ Nel Mediterraneo il confine delle acque territoriali è 12 miglia al largo delle coste per ciascun paese, tranne che per Malta, a cui sono state accordate 24 miglia: la zona SAR di Malta quindi è grande quanto la Gran Bretagna, e quindi è troppo vasta per essere pattugliata coi soli propri mezzi

⁸⁰ Guardia Costiera, Relazione attività antimigrazione, non pubblicata.

⁸¹ In questa ricerca non si sono prese in esame in modo particolareggiato le risposte date da Frontex, ma solo quelle messe in atto dalle autorità italiane.

Le leggi del mare, diritto penale e diritto internazionale

In generale, al di fuori delle 12 miglia, ovvero al di fuori delle acque territoriali, l'istituto del soccorso in mare è un dovere sancito dal diritto internazionale. In Italia la Guardia di Finanza ha i compiti di coordinamento nelle acque territoriali, mentre in caso di soccorso il coordinamento passa alla capitaneria. Anche se la divisione dei compiti tra Marina Militare, Guardia di Finanza e Guardia Costiera è ben definita, ci sono stati alcuni episodi di difficile interpretazione di come armonizzare le leggi del mare con quelle "di terra", del codice penale. In particolare sono ancora aperti, alla procura di Agrigento, il caso della Cap Anamur⁸² e il caso di un peschereccio tunisino che ha soccorso dei profughi in mare, e il cui equipaggio è stato accusato di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina⁸³. La Commissione Europea (2007) ha recentemente commissionato uno studio sulle leggi internazionali del mare, per comprendere come è possibile armonizzare le diverse esigenze nate dai doveri di applicare le leggi internazionali del mare, la Convenzione di Ginevra e le relative procedure per la protezione dei richiedenti asilo, e al tempo stesso non impedire l'applicazione delle leggi di repressione del favoreggiamento dell'immigrazione irregolare. Lo studio rileva che tutte le marine possono pattugliare, nel mare internazionale, a fini preventivi. Tuttavia, a parte alcune eccezioni, se l'imbarcazione è in acque internazionali nessuno stato, a parte quello di bandiera, può esercitare autorità di ispezione, o controllo su di essa. Viceversa, se l'imbarcazione non ha bandiera, ogni stato può esercitare la sua giurisdizione su di essa. Il protocollo di Palermo incoraggia gli stati a firmare delle intese per stabilire le misure adatte a prevenire e combattere lo *smuggling* (Commissione europea, 2007: 21). Lo studio inoltre ripercorre le leggi internazionali ricordando che debbono essere applicate comunque, e che debbono sempre essere ottemperati gli obblighi delle leggi umanitarie internazionali (inclusa la proibizione del *refoulement* per chi chiede asilo) e il divieto di scoraggiare i capitani dall'assistere chiunque sia in pericolo in mare. Il tema della divisione delle responsabilità tra i diversi paesi rispetto alla protezione dei rifugiati è ancora aperto e non ben definito (Ibidem, p. 3). Lo studio suggerisce che sarebbe utile stabilire un criterio certo per definire quale sia il porto di sbarco in seguito all'intercettazione o al salvataggio di richiedenti asilo o persone che cercano protezione internazionale. Lo studio ribadisce, infine, che ovviamente non è mai ammissibile accompagnare una persona in un paese dove è a rischio di essere esposta a tortura o trattamento inumano o degradante (2007: 11).

2.6. Gli arrivi in Calabria e Sardegna

Diverso ancora è il caso della *Calabria*, dove negli ultimi anni sono state sequestrate motonavi, motopescherecci e motobarce in cattive condizioni partite da porti del Mediterraneo orientale, nonché gommoni e scialuppe messe in mare da navi più grandi in prossimità delle acque territoriali italiane. Secondo i dati del Ministero dell'Interno, negli ultimi tre anni la crescita è stata costante: nel 2005 sono arrivati 176 migranti privi di documenti, nel 2006 erano stati 564, e nel 2007, invece, sono stati 1.971. Sbarcano sui litorali sabbiosi, a volte trasbordati pericolosamente con gommoni: sono infatti stati registrati diversi incidenti. Ad arrivare sono soprattutto migranti e richiedenti asilo egiziani, curdi e iracheni, partiti presumibilmente dalla Turchia e dall'Egitto su barconi di 20-30 metri. La maggioranza delle navi sbarcate in Calabria nel 2007 proveniva dall'Egitto, con una rotta alternativa a quella che terminava nel siracusano⁸⁴.

Seguendo le tecniche ormai collaudate, i motopescherecci escono con i documenti in regola per la pesca ed eludono i controlli imbarcando al largo i migranti, gestiti dalle organizzazioni di terra multitratta che sponsorizzano i viaggi. Le coste ioniche della Calabria sono un buon terreno di approdo per tentare sbarchi clandestini: tra il crotonese e Cirò la densità abitativa è bassa. Il numero di arresti è tuttavia in crescita: dai 2 del 2005 ai 29 del 2007 (vedi tabella 2, par. 1.1).

In Sardegna invece il primo sbarco di 8 giovani algerini è stato registrato il 1° luglio 2005, nel 2006 gli sbarchi registrati sono stati 7, e progressivamente le coste sud-occidentali del Sulcis, sono state raggiunte da decine di piccole barche, che arrivano a piccoli gruppi di 3-5 per volta (143 in tutto, nel 2007). Il traffico è bene organizzato: gommoni e barche in vetroresina e legno sono prodotte in serie, e gli arrivi sono a gruppi, secondo le modalità già sperimentate in Sicilia. A parte uno sbarco eccezionale di 90 persone, la media dei 24 sbarchi conteggiati dalla Guardia di Finanza è stata di 17

⁸² Cfr. nota 45.

⁸³ Intervista n. 7.

⁸⁴ Vedi paragrafo 5.3.

persone ciascuno. Secondo alcuni esperti, gommoni e barche sono messi in mare da grandi navi, al largo delle coste sarde: con un motore di 20 cavalli è molto difficile che siano in grado di fare la traversata⁸⁵. Altri esperti invece negano l'esistenza di queste navi, che infatti non sono mai state intercettate, e rilevano che molti sono stati i cadaveri trovati al largo delle coste algerine, naufragati poco dopo la partenza⁸⁶. La rotta in arrivo dalla Sardegna parte dall'area di Annaba, circa 500 chilometri a est di Algeri⁸⁷. La traversata di circa 125 miglia marine, con buoni mezzi, richiede 10-12 ore di navigazione.

Anche in Sardegna è cresciuto notevolmente il numero di persone arrestate: dai 3 del 2006 ai 90 del 2007 (crf. ancora la tabella 2). Questo incremento corrisponde a una crescita nel numero di sbarcati "intercettati", che è salito da 91 del 2006 ai 1.548 del 2007 (crf. sopra, tabella 4).

L'arrivo dei migranti ha colto impreparate le autorità locali, che stanno fronteggiando l'emergenza con difficoltà. Una struttura interna all'aeroporto militare di Elmas, nei pressi di Cagliari, è stata trasformata in un CPA, centro di prima accoglienza. Secondo alcune interpretazioni⁸⁸, i migranti che sbarcano in Sardegna sono per lo più intenzionati a proseguire verso la Francia, passando attraverso la Corsica. Tuttavia l'accordo di riammissione firmato nel 2006 tra Algeria e Italia permette di rimpatriare gli algerini riconosciuti come tali dalle autorità italiane.

3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Lo studio sulle dinamiche degli sbarchi nell'Italia meridionale negli ultimi quattro anni ha rilevato l'esistenza di strutture organizzative molto flessibili, simili nella loro struttura a quelle riscontrate in altri studi sullo *smuggling* di persone⁸⁹. Le organizzazioni operano in un orizzonte temporale breve, facendo fronte a difficoltà sempre diverse, con flessibilità. Anche se diverse informazioni che riguardano soprattutto ciò che avviene in Libia non sono disponibili, l'analisi delle fonti qualitative e dei dati disponibili ha mostrato alcune dinamiche che hanno determinato gli spostamenti dei punti di partenza e di approdo sulle coste italiane. Innanzitutto, si è visto che negli ultimi anni il mutare delle aree di sbarco in Italia è solo in parte l'effetto di mutamenti nella composizione dei flussi di migranti. In assenza di emergenze migratorie, come quella albanese degli anni '90 e quella kosovara, si constata che per mare, verso l'Italia, si dirigono per lo più le migrazioni regionali, provenienti per lo più dall'area maghrebina, e quelle formate dai richiedenti asilo, che si attestano sulle 5.000 unità annue. Tra il 2005 e il 2007 la Libia si presentava come l'unico sbocco per le partenze via mare; recentemente lo scenario sta divenendo più complesso: nel 2007 e nel 2008 si sono registrate partenze organizzate direttamente dall'Algeria e dall'Egitto.

Abbiamo osservato che i mutamenti nell'assetto e nelle strategie delle organizzazioni dedite al traffico avvengono in parte come reazione a precise azioni istituzionali, di prevenzione e contrasto. In particolare si registra la progressiva e lenta fine degli ingressi attraverso il Canale di Malta, e la rapida repressione della rotta che si stava formando dall'Egitto, nel 2007: il rafforzamento della cooperazione con Malta e l'Egitto – anche a livello giudiziario - ha avuto l'effetto di accrescere i rischi, dunque i costi, per le organizzazioni che avevano basi in questi paesi. Sicuramente,

⁸⁵ Intervista n. 13.

⁸⁶ "Sardegna: la nuova terra promessa degli sbarchi", a cura di Eugenia Scifoni e Valentina Fabbri, 2007 in <http://www.programmaintegra.com/modules/smartsection/item.php?itemid=410el>.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ Costantino Cossu (2007), *Il Manifesto*, "Sardegna, nuova porta dei migranti africani", 23 agosto 2007. Le informazioni sono da confermare e incrociare: non sono state effettuate missioni di ricerca in Sardegna.

⁸⁹ Cfr. ad esempio IOM, 2006.

l'incontro tra la domanda, formata da chi vuole raggiungere l'Europa, e l'offerta, data dalla capacità dei gruppi di vendere i passaggi illegali, avviene in un contesto istituzionale mutevole che incide indirettamente sui costi e sulle tecniche adottate. In definitiva, si può affermare che il variare nell'intensità dei controlli nel paese di partenza e il variare della configurazione dei sistemi di controllo e di accoglienza del paese ricevente incidono sulle possibilità di successo dell'azione di *smuggling* e sui relativi prezzi.

Se osserviamo l'evoluzione generale del mercato nella sua complessità, facendo riferimento alle evoluzioni dell'ultimo ventennio (Monzini, 2004), notiamo che nel tempo tutti i principali canali di attraversamento sono stati sottoposti a più rigidi controlli. In tutti i casi, i flussi si sono notevolmente ridotti quando i paesi di provenienza hanno iniziato a intervenire bloccando le imbarcazioni in partenza e, probabilmente, riducendo le pratiche interne di corruzione (Albania, Turchia, Egitto, Tunisia). In generale, si è visto che dalla fine degli anni '90 gli arrivi dalle acque extra-mediterranee hanno conosciuto un drastico calo: le possibilità di passare attraverso il Canale di Suez e lo stretto dei Dardanelli per entrare nel mediterraneo e sbarcare in Sicilia oggi sembrano quasi nulle.

L'attuale specializzazione funzionale nel settore dei passaggi irregolari via mare della Libia è stata indotta da questi cambiamenti strutturali del mercato, che sono intervenuti a livello più ampio, su scala mediterranea. A causa della chiusura delle altre rotte di lunga percorrenza a cui abbiamo fatto riferimento, il bacino di raccolta dei migranti che confluiscono in Libia per arrivare in Sicilia si è notevolmente esteso. Il flusso che un tempo privilegiava l'arrivo attraverso il canale di Suez, oggi passa, almeno in parte, attraverso il Canale di Sicilia, mentre le accresciute difficoltà a passare attraverso lo Stretto di Gibilterra hanno rafforzato il flusso marocchino attraverso la Libia. L'adattamento costante degli spostamenti dei flussi migratori a seconda delle opportunità, in termini di "rotte percorribili", è evidente. Per questo, come si è visto, in Libia le competenze necessarie a organizzare le traversate via mare si sono sviluppate sotto la spinta iniziale di trafficanti internazionali che erano alla ricerca nuovi sbocchi commerciali. Come si rilevava nello studio precedente (Monzini 2004), l'articolarsi delle relazioni tra le organizzazioni che muovono i migranti su scala internazionale rende peraltro il caso della Libia assai peculiare. Il paese si è infatti inserito nel mercato solo come luogo di scalo e transito, non di origine: la componente di immigrati libici è infatti del tutto irrilevante – per non dire assente – nel flusso in partenza.

Come ha rilevato Coslovi (2007: 13), la pressione esercitata dai paesi europei (singolarmente o in sede europea) sui paesi nordafricani per il controllo dei movimenti irregolari ha contribuito a produrre il concentrarsi delle partenze (marocchini e egiziani) in Libia. Infatti la disponibilità dei governi dei paesi del Sud del Mediterraneo a rivedere le proprie politiche migratorie, e rafforzare i controlli delle coste, è generalmente legata, oltre che a fattori interni, a negoziazioni con i partner europei sulle migrazioni legali, che in particolare prevedono un aumento delle quote di immigrati legali accettati in Europa. In Libia questo non si verifica: non essendo un paese di emigrazione, l'incentivo specifico rappresentato da eventuali quote di ingressi legali non esercita alcun effetto sulle autorità di Tripoli.

Conseguentemente, negli ultimi anni le organizzazioni libiche si sono formate all'interno dei più importanti *network* di traffico della regione mediterranea. Le inchieste in Italia hanno dimostrato che singoli trafficanti libici sono ormai capaci di avere contatti in Marocco, Egitto, Sudan e Italia. Riprendendo le definizioni di Sciortino (2000), quelle libiche sembrano essere divenute vere e proprie organizzazioni "multitratta": abili nel corrompere i funzionari di polizia locali, hanno referenti nei paesi di provenienza dei migranti e su richiesta hanno i contatti con chi organizza servizi di accompagnamento personalizzato in paesi diversi. Alcune organizzazioni con base in Libia sono infatti capaci di muoversi su più rotte, terrestri, navali e aeree, e di pianificare tragitti "misti" che possono comprendere l'acquisto di documenti falsi per essere integrati in Italia, o per giungere in Svizzera, con combinazioni di aereo (dal Marocco), barca e treno in Italia. Abbiamo visto che i "pacchetti di viaggio" offerti da queste organizzazioni includono a volte l'assistenza in

Italia, all'uscita dei centri di accoglienza. Tuttavia, diversamente da come avviene in Turchia e in altri paesi, non sono azioni svolte sotto la copertura di agenzie di viaggio. Quello libico-transnazionale è un *network* informale, che non necessita di coperture commerciali legali, ed è incentrato sulla fiducia tra vari mediatori e con i clienti. Si è visto che il pagamento delle traversate semplici è richiesto in anticipo, mentre il pagamento di viaggi più complessi avviene in due *tranches*: metà in anticipo, metà tramite le agenzie "Western Union", a destinazione raggiunta.

In questi ultimi anni abbiamo constatato che le evoluzioni politico-legislative e l'elaborazione di nuovi strumenti preventivi o repressivi giocano un ruolo determinante nella forma presa dalle rotte. E' divenuto chiaro che, più di prima, la geografia degli sbarchi è determinata in gran parte dagli sforzi messi in atto dalle organizzazioni illegali e dalle attività di contrasto contro di esse messe in opera.

In Italia le risposte istituzionali sono complesse: possiamo distinguere almeno quattro distinti livelli di risposta che influenzano l'evoluzione del fenomeno e che dovrebbero essere prese in esame con sistematicità per comprendere quali effetti di volta in volta le misure di contrasto producano sulle rotte in arrivo. Queste dimensioni sono formate da:

- a) gli **strumenti politico-diplomatici** – formano l'unica variabile capace di incidere sulla **dimensione** degli sbarchi: costituiscono il livello più efficace di intervento in quanto sono gli unici interventi che, indirettamente, intervengono sulle politiche locali di prevenzione delle partenze;
- b) gli **strumenti di protezione legale dei migranti** – dal variare degli strumenti di gestione dei flussi migratori, dalla organizzazione del soccorso in mare, alle politiche di assistenza e accoglienza (comprese le attività di ONG, associazioni di volontari, etc.), al rilascio di permessi di soggiorni per motivi umanitari o di asilo dipende il **rispetto dei diritti umani fondamentali** dei migranti;
- c) **strumenti repressivi e di polizia** - realizzazione o meno di arresti ed espulsioni, respingimenti e le difficoltà dell'applicazione della legge del mare, intensificazione dei controlli in mare, inseguimenti e intercettazione possono avere un effetto sulla tipologia di sbarco, con connessi effetti di crescita o decrescita del **pericolo in mare**, e incidere sul grado di garanzia dei diritti umani. La ricerca della clandestinità spinge le imbarcazioni a cercare approdi nascosti, piuttosto che soccorso in mare, e a scegliere rotte più complesse. Al tempo stesso la diminuzione dell'applicazione di strumenti repressivi, quali il respingimento, può portare a una crescita degli sbarchi "aperti" e a una intensificazione degli sbarchi (incide sull'intenzionalità di partire);
- d) **strumenti investigativi e giudiziari** – il variare delle attività investigative e di repressione giudiziaria può portare alla **riduzione/soppressione e successivo spostamento** di una rotta, influenzando la forma che essa prende, ma non la sua dimensione.

La ricognizione permessa da questo studio, che non pretende di essere esaustiva, rivela dunque la fondamentale importanza di queste quattro diverse variabili. Studi successivi, più puntuali, potranno mettere meglio in relazione queste variabili tra loro. E' necessario che siano presi in esame, dettagliatamente, i possibili effetti delle risposte istituzionali nella loro complessità, dato che – come si è visto - al chiudersi, o ridursi, di una rotta corrisponde sempre il rafforzamento di un'altra rotta. Per giungere a una matura conoscenza del fenomeno occorre analizzare l'intero sistema del Mediterraneo. Tutti i migranti – siano essi migranti marocchini, egiziani o algerini, migranti subsahariani o richiedenti asilo diretti in Spagna o in Italia, così come migranti curdi diretti in Grecia o in Italia, se decidono di partire clandestinamente per mare hanno due alternative. La prima è dirigersi autonomamente nelle più "rinomate" aree di partenza e cercare lì un passaggio; la seconda, più costosa, è affidarsi a mediatori locali, nei villaggi, che a loro volta li sanno dirigere là dove ci sono maggiori opportunità per raggiungere l'Europa. In entrambi i casi i migranti entrano in contatto con i rappresentanti di un *network* transnazionale di trafficanti specializzati, vicendevolmente interconnessi, una rete informale e ben organizzata che ormai è capace di mettere in contatto le diverse sponde del Mediterraneo offrendo un servizio a caro prezzo e mettendo a frutto, a fini di lucro, ogni rotta percorribile.

BIBLIOGRAFIA

- Amnesty International (2005), "Italy, temporary stay-permanent rights: the treatment of foreign nationals detained in CPTAs", *Report*, 25 giugno, a: <http://www.amnesty.org/en/library/info/EUR30/004/2005>, accesso 25 giugno 2008
- Amnesty International (2005a), "Lampedusa, The island of Europe's forgotten promises", *Report*, 6 luglio, a: <http://asiapacific.amnesty.org/library/Index/ENGEUR300082005?open&of=ENG-ITA#top>, accesso 25 giugno 2008
- Antonopoulos, A.G., Winterdyk, J. (2006), "The Smuggling of Migrants in Greece", in *European Journal of Criminology*, Vol.3, (4): 439-461
- Andrijasevic, R. (2006), *How to balance rights and responsibilities on Asylum at the EU's Southern Border of Italy and Lybia*, Centre on Migration, Policy and Society, (COMPAS), Working Paper n. 27 (WP-06-27), University of Oxford
- Bolzoni, A., (2004), "Task Force italiana a Tripoli contro i mercanti di schiavi", *La Repubblica*, 22 luglio 2004
- Carling, Jorgen (2007), "Unauthorized Migration from Africa to Spain", in *International Migration*, vol. 35, Oct., pp. 3-37
- Commissione Europea (2007), *Study on the international law instruments in relations to illegal migration by sea*, Commision Staff Working Document, SEC (2007) 691, 15.5, Brussels
- Coslovi, L. (2007), Brevi note sull'immigrazione via mare in Italia e in Spagna, paper, gennaio: <http://www.cespi.it/PDF/mig-mare.pdf>
- Coslovi, L.. (2007a), "Biglietti diversi, destinazione comune. Indagine sul mercato dell'emigrazione irregolare dal Marocco centrale verso l'Italia e la Spagna", *Working paper CeSPI* n. 32, febbraio, Roma
- Cossu, C. (2007), "Sardegna, nuova porta dei migranti africani", *Il Manifesto*, 23 agosto
- Cutitta, P. (2004), "Il controllo dell'immigrazione sul Canale di Sicilia. Politica estera italiana e problemi etico-giuridici", paper, in <http://www.altrodiritto.unifi.it/frontier/storia/libia.htm>, accesso 18 giugno 2008
- De Francisci, I., 2006, Relazione presentata al convegno "L'immigrazione clandestina e le nuove frontiere del Mediterraneo", Siracusa, 1-2 dicembre 2006
- Del Grande, G. (2007), *Mamadou va a morire*, Infinito Edizioni, Roma
- European Commission (2004), *Technical mission to Lybia on illegal immigration 27 nov-6 dec 2004*, Report, doc.7753/05
- European Parliament (EP) (2006), Directorate General, External policies, Human Rights Unit, *Report on the visit of an ad hoc delegation to Tripoli, Lybia, on 4 to 6 decembe3r 2005*, 07.02.2007
- Fortress Europe (2007), *Fuga da Tripoli: Rapporto sulle condizioni dei migranti in transito in Libia*, www.fortresseurope.blogspot.com
- Fusani, C: (2006), "Immigrati, allarme Sisde: Centri in Libia disumani", *La Repubblica*, 3 febbraio
- Giacca, G. (2004), "Clandestini ou le problème de la politique migratoire en Italie", *UNHCR New Issues in Refugee Research, Working Paper* N°101, March 2004
- Hamood, S., (2006), *African transit migration through Lybia to Europe: the human cost*, paper for the American University in Cairo, Forced Migration and Refugees Studies, January, Il Cairo

- Human Rights Watch (2006), *Stemming the Flow: Abuses against Migrants, Asylum Seekers and Refugees*, Sept., Vol. 18, No. 5(E), a: <http://www.hrw.org/reports/2006/libya0906/>, accesso 25 giugno 2008
- Koser, K. (2008), "Why Migrant Smuggling Pays", in *International Migration*, Vol. 46, No. 2
- ICMPD (2004), "Irregular transit migration in the Mediterranean: some facts, figures and insights", *Dialogue on Mediterranean transit Migration (MTM)*, meeting in Vienna, 5-6 february
- IOM (International Organization for Migration) (2000), *Migrant trafficking and human smuggling*, Geneve
- Liberti, S. (2006), *L'esodo a ritroso dei clandestini del Sahel*, Centro Studi di Politica Internazionale (CeSPI) e Society for International Development (SID), <http://www.sidint.org/migration/html/publications.html>
- Liberti, S. (2008), *A Sud di Lampedusa. Cinque anni di viaggi sulle rotte dei migranti*, Roma
- Lutterbeck, D. (2006), "Policing Migration in the Mediterranean", in *Mediterranean Politics*, Vol. 11, No. 1, 59-82, March
- Médecins du Monde (2007), *Acces to health care and human rights for asylum seekers in Malta. Experiences, results and recommendations*, Report, Malta
- Ministero dell'Interno, (2007), *Rapporto sulla Criminalità in Italia. Analisi, Prevenzione, Contrasto*, Roma, 18 giugno
- Ministero dell'Interno, (2007a), *Primo Rapporto sugli immigrati in Italia* (a cura di Barbagli, M.), in particolare il capitolo XIII: "Gli immigrati irregolari", pp. 323-338, Roma, dicembre 2007
- Monzini, P. (2004), "Il traffico di migranti per via marittima: il caso dell'Italia", in Pastore, Monzini, Sciortino, *L'Italia promessa. Geopolitica e dinamiche organizzative del traffico di migranti verso l'Italia* (<http://www.cespi.it/WP/Wp9-cnr.pdf>), 41-70
- Monzini, P. (2007), "Sea-Border Crossing: the Organization of Irregular Migration to Italy", in *Mediterranean Politics*, Vol. 12, No.2, 163-184
- Monzini, P., Pastore, F., Sciortino, G. (2004), "Il traffico di migranti via mare", in *L'Italia promessa. Geopolitica e dinamiche organizzative del traffico di migranti verso l'Italia*, CeSPI, Working paper n. 9
- Pastore, F., Romani, P., Sciortino, G. (2000), *L'Italia nel sistema internazionale del traffico di persone. Risultanze investigative, ipotesi interpretative, strategie di risposta*, Working Paper n° 5, Commissione per le Politiche di Integrazione degli Immigrati, Dipartimento per gli Affari Sociali, Roma
- Pastore, F., Monzini, P., Sciortino, G. (2006), "Shenghen's Soft Underbelly? Irregular Migration and Human Smuggling Across land and Sea Borders in Italy", in *International Migration*, vol. 44 (4)
- Pastore, F. (2008a) - forthcoming, "Lybia's entry into the Migration Great Game", in Guiraudon, V. (ed), *The external dimension of Immigration and Aylum Policies in Europe*, Berg Publishers, Oxford
- Pastore, F. (2008b), "Migrazioni e relazioni italo-libiche. Come uscire da questa impasse", Policy Brief CeSPI, 25 giugno, http://www.cespi.it/PDF/Pastore-Tripoli%2018-6-08_.pdf.
- Presidenza del Consiglio dei Ministri, (2007), *Documento programmatico relativo alla politica di immigrazione e degli stranieri nel territorio dello Stato per il triennio 2007-2009*, prot. 6503/07/2.17.4.1/CU, 13 dicembre, Roma
- Pugh, Michael (2000), "Europe's Boat People: Maritime Cooperation in the Mediterranean", EU-ISS *Chaillot Paper* n. 41, July
- Ruotolo, G. (2006), L'Europa si è fermata a Kufra, in *Specchio*, supplemento di *La Stampa*, 25 novembre

- Ruggiero, V. (1997), "Trafficking in human beings: slaves in contemporary Europe", in *International Journal of the Sociology of Law*, n. 25
- Salt, J., Stein, F. (1998), "Migration as a business: the case of trafficking", *International Migration*, vol. 35
- Scifoni E, Fabbri, V. (2007), "Sardegna: la nuova terra promessa degli sbarchi", in <http://www.programmaintegra.com/modules/smartsection/item.php?itemid=410e1>, accesso 25 giugno 2008
- Sciortino, G., (2000), "Un'analisi dell'industria dell'ingresso clandestino in Italia", in *L'Italia nel sistema internazionale del traffico di persone*, Commissione per l'integrazione, Working Paper n. 5
- Sciurba, A., (2007), "Malta, movimenti migratori e contesto internazionale. Tra campi e dispositivi di controllo della mobilità", in *Immigrazione, diritto e cittadinanza*, Vol. II
- Spiezia, F., Frezza F., Pace, N.M. (2003), *Il traffico e lo sfruttamento di esseri umani*, Giuffrè editore, Milano
- Vassallo Paleologo, F., (2007), *Contrasto delle migrazioni irregolari via mare e diritti fondamentali dei migranti*, in <http://www.meltingpot.org/articolo9292.html>, accesso 13 giugno 2008
- Vassallo Paleologo, F., (2008), *La frontiera mediterraneo: migranti irregolari e salvaguardia dei diritti umani*, in:
http://74.125.39.104/search?q=cache:wg0AM5fH8NgJ:www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/libe_intervention_prof_vassallo_/libe_intervention_prof_vassallo_it.pdf, accesso 13 giugno 2008

Documenti giudiziari citati

Procura di Catanzaro (2006a)

Proc. Pen. Nr. 2369/2005 R.G.N.R., Fermo di indiziati di delitto, 23 gennaio

Procura di Catanzaro (2006b)

Proc. Pen. Nr. 1914/2006 R.G.N.R., Fermo di indiziati di delitto, 16 aprile

Procura di Catanzaro (2006c)

Proc. Pen. Nr. 1914/2006 R.G.N.R., Fermo di indiziati di delitto, 2 dicembre

Procura di Catanzaro (2007)

Proc. Pen. Nr. 1914/2006 R.G.N.R., Fermo di indiziati di delitto, 31 maggio

Lista delle interviste

1. Colonnello e Comandante ROAN, Guardia di Finanza, Palermo, 25 2 2008
2. Questore di Agrigento, 25 2 2008
3. Sostituto Procuratore Agrigento 26 2 2008
4. Sostituto Procuratore, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 26 2 2008
5. Sostituto Procuratore, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 26 2 2008
6. Sostituto Procuratore, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 27 2 2008
7. Procuratore Capo, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 27 2 2008
8. Avvocato penalista, Agrigento, 27 2 2008
9. Comandante Luogotenente della sezione operativa navale della Guardia di Finanza, Pozzallo (Mo), 27 2 2008
10. Maresciallo Guardia di Finanza, Gruppo Interforze Contrasto Immigrazione Clandestina, Siracusa, 17 3 2008
11. Procuratore Aggiunto, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Siracusa, 17 3 2008
12. Sostituto Commissario Polizia di Stato, Gruppo Interforze Contrasto Immigrazione Clandestina, Siracusa 18 3 2008
13. Comandante Luogotenente della sezione operativa navale della Guardia di Finanza, Pozzallo (Modica), 27 2 2008
14. Ufficiale Polizia municipale, Gruppo Interforze Contrasto Immigrazione Clandestina, Siracusa 18 3 2008
15. Procuratore Capo, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ragusa, 21 7 2003
16. Sostituto Procuratore, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 20 7 2003

ALLEGATO

Dichiarazioni di un migrante eritreo alla Polizia Giudiziaria, Siracusa, 2007

“Sono figlio di madre Eritrea e di padre Etiopese. Mio padre era un colonnello dell'Esercito Governativo Etiopese e quando l'Eritrea ha ottenuto l'indipendenza mio padre è stato arrestato e noi siamo fuggiti in Etiopia. Io, mia mamma, le mie due sorelle e mio fratello. Nel 1993 mia mamma si è risposata con un Eritreo, ed hanno avuto un'altra figlia. Del mio primo padre non abbiamo saputo più niente dal 1991. Nel periodo dal 1998 al 2000 nascono nuovi conflitti tra Etiopia ed Eritrea. La polizia etiopese di notte nell'agosto del 2000 ci prende ci chiude la casa e ci dice di andare in Eritrea ma la mia famiglia si rifiuta e per questo viene arrestata. Dopo una settimana ci hanno fatto uscire e siamo ritornati a casa ad eccezione del mio patrigno che è ritornato in Eritrea. Dopo sei giorni la polizia ritorna a prenderci e ci riporta in prigione per circa 14 –15 giorni. Quando ci fa uscire si trattiene tutti i documenti anche quelli di scuola e ci consiglia di andare alla croce rossa per farci espatriare in Eritrea.. Siamo tornati a casa e dopo tre giorni la polizia è ritornata ci hanno chiesto se avevamo firmato la richiesta alla croce rossa ma non avendolo fatto ci hanno presi e arrestati nuovamente. Dopo sette giorni ci hanno rimesso in libertà ritornando a casa. La casa veniva controllata giornalmente dalla Polizia in borghese. Stanchi di questa situazione la mia famiglia ha deciso di fuggire insieme a famiglie di altri amici. Mio fratello grande è andato via da solo, una mia sorella è andata in un altro villaggio con una famiglia mica, invece io, due mie sorelle, mia mamma ed una sua amica siamo andati in un altro villaggio vicino. Nel dicembre del 2000 sono partito per il Sudan.

Nel dicembre del 2000 sono partito per il Sudan.

Superato il confine ho preso il pullman per Kartoum. Qui ho vissuto per due anni facendo il cameriere. Dopo questi due anni sono partito per andare in Libia pagando 1000 dollari in totale a diverse persone che mi hanno portato con le loro auto. Sono arrivato in Libia nel 2003. Appena sceso dalla vettura è arrivata la polizia Libica che mi ha portato in prigione presso la località di KUFRA. In prigione sono stato per tre mesi. Un giorno un ragazzo Sudanese è venuto in prigione ed ha pagato i poliziotti per far uscire un gruppo di persone. Io sono uscito insieme a loro e siamo andati a casa di questa persona sita in Kufra. In tale casa ho dimorato quattro giorni pagando trecento dollari. Il quarto giorno sono partito a bordo di un furgone che trasportava pomodori. Nel furgone eravamo in cinque. Il viaggio era compreso nei trecento dollari da me pagati. Durante il viaggio la polizia ha fermato il furgone e ci ha arrestati portandoci a EGLAVAY e dopo due mesi sono stato portato nuovamente nella prigione di KUFRA. Lì sono rimasto per un mese e nuovamente sono stato fatto uscire dallo stesso sudanese che mi aveva fatto uscire la prima volta. Sono rimasto due settimane nella casa del Sudanese e quando ho finito i soldi mi ha buttato fuori. Sono stato per tre settimane in mezzo alla strada senza soldi e lavoro. Con altri connazionali nelle mie stesse condizioni si divideva quello che si riusciva a trovare. Alla terza settimana ho trovato lavoro di manovale. Questo lavoro l'ho fatto per cinque mesi guadagnando 10 dinari al giorno e ho abitato in un grosso capannone abbandonato. Periodicamente veniva a trovarci un sudanese (xxx) il quale chiedeva se qualcuno voleva andare a Tripoli egli era in grado di organizzargli il viaggio per trecento dollari. Dopo aver raccolto un po' di soldi sono partito per Tripoli pagando trecento dollari a (xxx). Il viaggio si è svolto attraverso il deserto e cambiando più volte macchina. A Tripoli sono arrivato nel quartiere di (xxx)... a maggio del 2004 dove ho conosciuto altri Etiopi e sono andato con loro. In questa casa vivevamo in 40 persone. All'inizio non avevo soldi e non pagavo dopo quando ho iniziato a lavorare ho cominciato a pagare. Lì ho vissuto circa un anno e mezzo. Dopo insieme ad altre quattro persone siamo andati a contattare una persona sudanese per organizzarci il viaggio per l'Italia. Gli ho dato 1000 dollari e lui mi ha indirizzato in una casa dove c'erano altre 90 persone in attesa di partire per l'Italia. Lì ho vissuto per cinque giorni e dopo è arrivata la polizia che ci ha arrestati e portati a EGLAVAY. In questa prigione sono rimasto per due mesi dopo mi

hanno portato nella prigione di KUFRA ove sono rimasto per tre mesi. E' intervenuto nuovamente HASAN a tirarmi fuori. Ho vissuto nuovamente nella sua casa per circa cinque giorni e sono ripartito per Tripoli. Sono ritornato a vivere nella casa con i miei connazionali. Ho svolto lavori saltuari di meccanico raccogliendo i soldi per il viaggio. Nel zona di ... sono stato contattato in una caffetteria dalla signora etiope (jjj) che mi ha chiesto se volevo andare in Italia. Io conosco la strada buona per andare in Italia. Ella mi ha inoltre detto vieni a casa mia che ti aiuto a partire. A casa mia non viene la polizia. Non sono andato con lei e la sera sono ritornato nella mia dimora. La notte è arrivata la polizia ma io ed un altro siamo riusciti a fuggire e sono andato subito a casa di (jjj). In questa casa ho conosciuto il padrone di origine sudanese che è il marito di (jjj).

In questa casa ho vissuto per due mesi pagando 25 dinari al mese per dormire. Il giorno lavoravo a Tripoli come fabbro e guadagnavo 400 dinari al mese.

In casa abitavamo dalle venticinque alle trenta persone a secondo il periodo in cui partivano a gruppi di due tre o quattro persone, per Lampedusa o per l'Italia.

Quando ho raccolto i soldi, circa un mese prima della partenza ho pagato..

Il giorno 2 di agosto alle sette di pomeriggio è venuto una persona libica che mi ha detto di prepararci per le tre di notte per andare via in Italia.

Alle ore 21.00 circa un libico è venuto a prenderci con una automobile bianca. Siamo andati in una fattoria dopo aver fatto un'ora e mezzo di viaggio a forte velocità. Siamo entrati in una stalla. Nella stalla siamo stati circa quattro ore dopo ci hanno dato i salvagenti e a 18 o 20 persone hanno dato ad ognuno dei serbatoi di carburante, ad altri hanno dato da portare acqua e mangiare. Abbiamo camminato per circa cinque dieci minuti sino a raggiungere la costa. Dopo averci fatto posare i il tutto e ci hanno fatto ritornare nella fattoria a prendere e trainare la barca. Il carburante l'abbiamo preso nella fattoria ma prima è stato portato da una automobile di vecchi modello con fari spenti che l'aveva prelevato da un magazzino vicino alla fattoria. Tre libici e due o nigeriani hanno trasportato il motore e la bussola.

Le persone dell'organizzazione erano cinque, tutte libiche, tre di età fra i 25 e i 27 anni e due ragazzini pastori di circa 13-15 anni.

I libici ci hanno fatto salire sulla barca e ci hanno assegnato i posti per bilanciarla mettendoci nove da una parte, nove dall'altra, due vicini al motore ed io sulla punta della barca e la rimanenza seduti all'interno dello stessa. Alla partenza sono saliti anche due libici che si sono messi vicino al motore, siamo partiti, ci hanno spiegato come funzionava il motore e la direzione da seguire, 005, dopo 15 minuti si sono buttati in acqua lasciando la guida a due egiziani. Durante il viaggio sono stati sostituiti per riposarsi da altre persone. Dalla località di AL KHUMS siamo partiti alle tre di notte circa. Dopo cinque giorni di viaggio siamo arrivati in Italia mentre era ancora notte. Siamo scesi tutti dalla barca e ci siamo avviati a gruppi nei giardini circostanti alla ricerca di cibo e acqua in quanto quello del viaggio non è stato sufficiente. E ci siamo nascosti pensando che la polizia italiana fosse cattiva come quella esistente in Africa. Nella stessa notte dopo circa un 'ora che giravamo la polizia ci ha scoperti ci ha perquisiti e ha prelevato una agendina telefonica, due biglietti con numeri telefonici, tre foto mie con amici ed un telefonino. Dopo ciò siamo stati visitati da un medico e siamo stati portati al centro di Cassibile.