

Centro Studi di Politica Internazionale (CeSPI)

**L'ITALIA NEL SISTEMA INTERNAZIONALE
DEL TRAFFICO DI PERSONE**

**Risultanze investigative, ipotesi interpretative,
strategie di risposta**

*Rapporto elaborato su incarico della Commissione per le
Politiche di Integrazione degli Immigrati*

di Ferruccio Pastore, Pierpaolo Romani, Giuseppe Sciortino

(dicembre 1999)

PREMESSA

Questo Rapporto conclude una ricerca condotta nel corso del 1999, su incarico della Commissione per le politiche di integrazione degli immigrati, istituita presso il Dipartimento per gli Affari Sociali.

La ricerca ha per oggetto il fenomeno del traffico di persone, nelle sue molteplici manifestazioni, e il complesso delle politiche adottate ai vari livelli politico-istituzionali (da quello sub-nazionale a quello globale) per contrastarlo.

L'oggetto di questa ricerca è assai esteso e in rapido divenire. Non ci proponiamo, pertanto, di ricostruire nei dettagli il quadro dei traffici aventi ad oggetto persone che interessano attualmente l'Italia, né tantomeno di descrivere esaustivamente l'articolato scenario delle politiche anti-traffico.

L'obiettivo di questo Rapporto è più limitato e consiste nel fornire i riferimenti conoscitivi essenziali ed alcuni strumenti teorici, per orientarsi di fronte a un fenomeno multiforme e mutevole, a cui corrisponde un'elaborazione politica altrettanto complessa e dinamica.

Nella Prima parte ("Un'analisi dell'industria dell'ingresso clandestino in Italia"), il Rapporto analizza le condizioni strutturali dell'industria dell'ingresso clandestino e, sulla scorta della documentazione disponibile, ricostruisce la tipologia organizzativa e le forme di sviluppo dei singoli imprenditori, dei gruppi e delle organizzazioni che operano su tale mercato a scopo di lucro.

La Seconda parte ("Condizioni della persona trafficata e mercati di inserimento") analizza brevemente la condizione della persona trafficata in Italia, in quanto paese di destinazione. Tali condizioni vengono analizzate sia con riferimento al tipo di relazioni esistenti con i trafficanti o con chi altrimenti gestisca la fase dello sfruttamento, sia con riferimento ai diversi mercati illegali di inserimento.

La Terza parte ("L'azione internazionale per la lotta al traffico di persone: tendenze e problemi") ricostruisce, nelle sue linee essenziali, il quadro delle politiche antitraffico, concentrandosi sulle problematiche inerenti alla definizione del fenomeno a scopo regolativo e sulla nozione di "approccio integrato", che sovrintende a gran parte dell'azione internazionale in questo campo.

Le fonti utilizzate per questo lavoro sono diverse e comprendono: letteratura specializzata e divulgativa, pubblicazioni ufficiali, atti di polizia e giudiziari, testimonianze di esperti, operatori e osservatori privilegiati. Per ovvie ragioni di riservatezza, non si citeranno le fonti di alcuni dei casi descritti, che sono oggetto di inchieste tuttora in corso.

La ricerca è aggiornata al 30 novembre 1999.

La ricerca è stata coordinata da Ferruccio Pastore. Gli autori delle singole parti del Rapporto sono:

Giuseppe Sciortino (Prima parte);

Pierpaolo Romani (Seconda parte);

Ferruccio Pastore (Terza parte).

Gli autori intendono ringraziare le seguenti persone che, a diverso titolo, hanno fornito un aiuto sostanziale all'elaborazione del Rapporto: Magdi Allam (La Repubblica), Roraima Andriani (Europol), Rosalba Arcuri (Europol), Marzio Barbagli (Università di Bologna), Stella Bianchi, Giuliana Candia (Parsec), Francesco Carchedi (Parsec), Björn Clarberg (Europol), Carmine Corvo (Direzione centrale della Polizia Criminale, Ministero dell'interno), Massimiliano Di Bernardini (Questura di Roma), Michele Emiliano (Procura della Repubblica di Bari), Lourdes Fernandez (Europol), Federico Frezza (Procura della Repubblica di Trieste), Barbara Fridel (OIM), Maria Grazia Giammarinaro (Ministero per le pari opportunità), Monia Giovannetti (Istituto Cattaneo, Bologna), Emanuele Marotta (Europol), Isabella Menichini (Ministero degli affari esteri), Paola Monzini (UNICRI), Cataldo Motta (Procura della Repubblica di Lecce), Nicola Maria Pace (Procura della Repubblica di Trieste), Giovanni Pinto (Ministero dell'interno), Vittorio Rizzi (Questura di Venezia), Paolo Ruspini (Fondazione Cariplo-ISMU), Carlo Saladini (Questura di Roma), Gerardo Schiozzi (Polizia giudiziaria di Trieste), Roberto Sgalla (Ministero dell'interno), Laura Zanfrini (Fondazione Cariplo-ISMU).

1. UN'ANALISI DELL'INDUSTRIA DELL'INGRESSO CLANDESTINO IN ITALIA

1.1. Il contesto strutturale dell'industria dell'ingresso clandestino

Il differenziale di sviluppo tra i paesi sviluppati e i paesi esterni al centro del sistema-mondo contemporaneo perdura o si accresce. La distribuzione delle *chances* di vita – in termini d'accesso alle risorse economiche, sicurezza personale, qualità della vita – continua a privilegiare sistematicamente i residenti nel ristretto gruppo dei paesi sviluppati. I processi di trasformazione delle società “in via di sviluppo” – crescita della scolarità, diffusione dei mezzi di comunicazione, migrazioni interne campagna/città – producono una crescita delle aspettative di vita e di consumo che si accompagna, per un numero minoritario ma non esiguo della popolazione, alla profonda consapevolezza che queste non potranno mai essere soddisfatte *in loco*. Le barriere fisiche alla mobilità divengono meno vincolanti. Un certo numero di persone provenienti dagli stessi paesi risulta già insediato sul territorio dei paesi sviluppati. La loro stessa presenza dimostra che l'emigrazione è una possibilità concreta. La possibilità di un loro aiuto riduce fortemente le incertezze e i rischi associati ad un eventuale processo migratorio. Le reti transnazionali segnalano che - al di là dei desideri e dei proclami dei loro governi - i paesi sviluppati manifestano una domanda di lavoro dequalificato – proveniente dalle piccole imprese, dalle famiglie e dall'economia informale – che è disponibile ad accogliere nuovi immigrati stranieri, indipendentemente dal loro status giuridico. L'effetto cumulativo di tutti questi elementi sul potenziale migratorio dei paesi meno sviluppati è difficile da stimare con precisione. E' tuttavia ragionevole ipotizzare che tali paesi esprimano una domanda potenziale di ingressi nei paesi sviluppati di dimensioni significative, destinata a perdurare nel lungo periodo. Per quanto riguarda l'Europa, tale domanda potenziale risulta ulteriormente potenziata dalla recente scomparsa, meno di un decennio fa, dei vincoli all'uscita che erano precedentemente un elemento endemico tra i paesi ad economia pianificata.

Nei paesi sviluppati, gli ultimi 25 anni hanno visto il progressivo consolidarsi di una tendenza restrittiva verso l'ingresso di nuovi stranieri provenienti dall'esterno. Come ha notato recentemente Zolberg [1999:1276], “Per quanto le politiche migratorie (*degli stati sviluppati*) siano state storicamente molto variegate, esse tendono oggi ad essere simili in modo impressionante. Su un ipotetico continuum che va da confini aperti a confini chiusi, esse sono tutte raggruppate molto strettamente intorno al polo della chiusura”. Questa tendenza restrittiva, comune a tutti i paesi sviluppati, registra una particolare intensità negli stati europei occidentali. Questi hanno ridotto drasticamente, a partire dalla prima metà degli anni '70, l'offerta d'ingressi legali per motivi di lavoro. Negli anni successivi hanno introdotto riforme restrittive anche per il lavoro stagionale e hanno ridotto fortemente le pretese legittime all'ingresso derivanti, ove esistenti, dalle cittadinanze coloniali. A partire dagli inizi degli anni '90, hanno promosso, pur con occasionali ambiguità, riforme restrittive dei canali del ricongiungimento familiare e della richiesta di asilo. Nel complesso, gli stati europei occidentali hanno elaborato sistematicamente una visione negativa dei flussi migratori non garantiti alla quale hanno rapidamente aderito anche i paesi dell'Europa meridionale [Sciortino, 1999]. E' altamente probabile che questa tendenza restrittiva da parte dei paesi sviluppati sia destinata anch'essa a perdurare nel lungo periodo. Ed è probabile che i paesi dell'Europa occidentale continueranno a manifestarla con una particolare intensità [Brochmann, Hammar, 1999].

L'attuale sistema degli stati è quindi caratterizzato da uno squilibrio strutturale tra domanda e offerta di ingressi. Questo squilibrio costituisce il retroterra strutturale della nascita, sviluppo e struttura dell'industria dell'ingresso irregolare e clandestino. Essa consiste nel complesso di attività imprenditoriali volte a soddisfare la domanda di un bene – l'ingresso nei paesi sviluppati – la cui scarsità (e conseguente valore) sono funzione diretta delle restrizioni introdotte dagli stessi stati. I servizi offerti, le modalità della loro fruizione, il prezzo, il tipo di organizzazione imprenditoriale adottato, sono tutti aspetti di quest'industria che dipendono strettamente dalle politiche di controllo adottate dai governi e dalle strategie operative perseguite dai sistemi di controllo migratorio.

Questa interdipendenza tra traffico di persone e politiche regolative può essere vista con una certa nitidezza se si adotta una prospettiva diacronica, centrata sui cambiamenti nella struttura dell'immigrazione irregolare verso l'Europa a partire dal 1973/75. Nel periodo precedente il blocco del 1973/75¹, le politiche migratorie operavano prevalentemente attraverso controlli interni ai paesi d'arrivo, volti a regolare l'accesso degli stranieri al mercato del lavoro e, in alcuni casi, al mercato delle abitazioni. L'immigrazione irregolare era sovente una vera e propria *back door policy*, dove la regolarizzazione *ex-post* della propria posizione veniva routinariamente concessa quando si disponeva di un datore di lavoro interessato all'assunzione in regola del migrante. In alcuni paesi, come in Francia, la cosiddetta "immigrazione dall'interno" - tramite cioè la regolarizzazione *ex-post* - rappresentava il principale canale di reclutamento di lavoratori stranieri nell'economia [Marie, 1988; Hollifield, 1993]. L'irregolarità - persino la clandestinità - era considerata una fase transitoria, una sorta di peccato veniale, rispetto al quale gli stati intervenivano in termini repressivi soltanto episodicamente, in risposta a condizioni molto particolari. Anche in questa fase, relativamente aperta, si trova qualche traccia di organizzazioni e figure professionali che forniscono servizi irregolari ai potenziali immigrati. Si tratta di piccoli operatori che svolgono funzioni più o meno estese d'intermediazione della manodopera, di rimozione dei vincoli all'emigrazione, di disbrigo delle pratiche burocratiche. Alcune di queste figure operano talvolta nell'anticipo delle spese di viaggio e nella gestione delle rimesse. Si tratta di una realtà estesa ma polverizzata - più grigia che illegale - che opera principalmente attraverso contatti personali su scala locale.

L'introduzione delle politiche di blocco, nella prima metà degli anni '70 modifica sensibilmente il quadro della regolazione dei flussi migratori. L'adozione di politiche di blocco risente fortemente delle impostazioni e delle tradizioni nazionali per quanto riguarda la fonte delle decisioni, le procedure adottate e le caratteristiche dei flussi sul quale ci si proponeva di intervenire. Alcuni elementi sono tuttavia simili attraverso l'Europa [Hammar, 1985]. E, sotto molti aspetti, esse finiscono per produrre effetti simili. Da un lato, in presenza di politiche che vengono presentate come decisioni permanenti o comunque di lungo periodo, si registra un segmento di migranti che preferisce permanere irregolarmente - o introdursi irregolarmente sul territorio dei paesi d'arrivo - piuttosto che abbandonare il paese nell'attesa di una possibilità di ingresso legale. Dall'altro, l'adozione delle politiche di blocco comporta la progressiva e rapida chiusura dei canali disponibili per la regolarizzazione *ex post* delle situazioni irregolari: l'accesso al soggiorno e al mercato del lavoro ufficiale vengono resi strettamente dipendenti dall'aver effettuato un ingresso legale. Il risultato congiunto di questi due processi - l'interazione tra preferenze dei migranti e strategie di contenimento degli stati - è quello di "produrre" letteralmente un primo nucleo dell'immigrazione irregolare nella forma che conosciamo oggi. All'inizio, questo nucleo è relativamente limitato nelle sue dimensioni quantitative. E' principalmente composto da *overstayers* piuttosto che da clandestini e presenta una forte componente stagionale e ciclica. Per quanto sia difficile stimare quantitativamente la crescita di questo segmento nel corso degli anni, si può ipotizzare che esso sia andato crescendo lentamente negli anni tra la metà degli anni '70 e la fine degli anni '80. Questa crescita era legata a quattro processi:

1) lo sviluppo - in tutti i paesi europei - dell'economia informale, delle reti di subappalto e delle imprese di piccole dimensioni nel campo dei servizi. Queste trasformazioni rendono il

1 . Per quanto riguarda l'Italia, questo avviene nel 1982, con la decisione del Ministero del Lavoro di interrompere il rilascio delle autorizzazioni al lavoro per i cittadini stranieri.

controllo centralizzato del mercato del lavoro progressivamente più difficoltoso e allargano lo spazio d'inserimento degli immigrati irregolari [Cornelius, Martin, Hollifield, 1994];

2) la sedentarizzazione delle comunità straniere, per effetto sia delle dinamiche demografiche, sia delle stesse politiche di blocco – che incentivano chiunque sia “dentro” a restarvi. Gli stranieri presenti nei paesi europei modificano i propri progetti migratori in senso definitivo, e acquisiscono, pur tra mille ambiguità, nel tempo un controllo di risorse economiche e di titolarità – le cosiddette *denizenships* – tali da fargli acquisire una relativa autonomia dalle politiche di regolazione [Hollifield, 1996]. Questo implica anche una maggiore capacità di sopportare i costi dell'ingresso e della permanenza irregolare dei nuovi membri;

3) lo stesso perdurare delle politiche di blocco, che rende l'opzione dell'attesa in patria sempre meno ragionevole per i potenziali migranti, incrementando progressivamente il numero dei migranti disponibili all'opzione della permanenza irregolare;

4) la stessa crescita del segmento irregolare che possiede un carattere di moltiplicatore, dato che la sua stessa esistenza segnala che l'ingresso e la permanenza irregolare sono opzioni praticabili.

In questo periodo, il ricorso a servizi professionali per l'ingresso o la permanenza clandestina è ancora molto limitato, salvo – soprattutto in alcuni paesi d'origine – per ottenere il passaporto e per ottenere in forma anticipata la somma di denaro necessaria per dimostrare alle guardie di frontiera la “disponibilità di mezzi”. Il grosso della popolazione straniera irregolare è composto da persone che sono entrate regolarmente, generalmente per motivi turistici, e sono rimaste successivamente nei diversi paesi in condizione irregolare. Il vero e proprio trasporto clandestino è una realtà esigua ove operano - principalmente su base episodica - una serie di attori che arrotondano con la fornitura di servizi di trasporto il reddito prodotto con altre attività (a seconda dei casi: pesca, trasporto su gomma, piccolo contrabbando). Altri operatori vedono del resto nei migranti soltanto una quota marginale dei loro clienti e non necessariamente la più appetibile (falsificazione di documenti, ospitalità in abitazioni di bassa visibilità). In prevalenza, l'industria dell'immigrazione irregolare opera nei paesi d'arrivo, soprattutto nell'intermediazione abusiva di manodopera.

Un nuovo salto di qualità avviene a cavallo tra gli anni '80 e gli anni '90, quando i governi europei occidentali iniziano – sotto la spinta dei cambiamenti geopolitici alle frontiere orientali e dei successi del *Front National* in Francia – una ristrutturazione radicale dei propri sistemi di controllo. Questa ristrutturazione, ancora parzialmente in corso, è centrata soprattutto sul rafforzamento dei controlli esterni. Attraverso un complesso di strumenti - quali il rafforzamento dei controlli di frontiera, l'introduzione di sanzioni ai vettori di potenziali immigrati irregolari, la penalizzazione dei paesi di transito che non intervengono a sufficienza nel contrasto dei passaggi, l'introduzione dell'obbligo di visto verso i paesi “a rischio migratorio”, l'esternalizzazione dei controlli sul territorio di stati terzi, l'incremento delle sanzioni per i favoreggiatori dell'ingresso irregolare – le finalità del controllo si spostano radicalmente dai controlli interni ai controlli di frontiera [Brochmann, Hammar, 1999; Sciortino, 1998]. Questa ristrutturazione ha come obiettivo implicito la riduzione dei flussi di richiedenti asilo, facendo sì che sia sempre più difficile per le categorie di stranieri “problematiche” giungere sul territorio degli stati europei occidentali. Rispetto a questo obiettivo implicito, la strategia perseguita dagli stati europei sembra aver conseguito un certo grado di successo. Una conseguenza indiretta di questa scelta, tuttavia, è stata la trasformazione radicale del contesto decisionale per tutti i potenziali migranti irregolari. Con la ristrutturazione dei sistemi di controllo, infatti, riuscire ad entrare nel paese d'arrivo è divenuto molto più difficile che riuscire a permanere. Non è quindi sorprendente che la prima metà degli anni '90 abbia visto la crescita di una vera e propria industria del “traffico di persone”, che si andrà rinforzando e specializzando negli anni successivi. Come tutte le industrie, anche quella del traffico di persone conosce processi di specializzazione, diversificazione e segmentazione. Come tutte le industrie, il suo sviluppo capitalizza sulle competenze già presenti nei territori d'intervento, che si sono sviluppate sia nelle fasi precedenti dei flussi migratori, sia nel perseguimento d'altre attività

legali e illegali. Come tutte le industrie, infine, le strategie imprenditoriali perseguite dalle organizzazioni specializzate nell'ingresso irregolare interagiscono secondo una struttura a doppia contingenza con politiche di regolazione e di contrasto introdotte dagli stati.

1.2. L'industria dell'ingresso clandestino nel contesto del sistema migratorio irregolare

Da quando l'industria dell'ingresso clandestino ha conquistato le prime pagine, si è assistito a numerosi tentativi di descriverne le funzioni e indagarne il ruolo all'interno dei sistemi migratori. La bibliografia sull'industria dell'ingresso clandestino conta già diverse centinaia di titoli [Transcrime, 1997]. La discussione politica sulle strategie di contrasto di questa industria illegale è vivace e si moltiplicano i tentativi di coordinamento internazionale [IGC, 1995; OIM, 1998]. Un'analisi delle annate di due quotidiani nazionali italiani ha contato nel solo 1998 oltre 450 pezzi dove il tema dell'immigrazione è strettamente associato a quello dell'industria dell'ingresso clandestino. Si può quindi affermare con una certa sicurezza che l'interesse per questo mercato illegale sia notevole e in crescita.

Nelle descrizioni dell'industria dell'ingresso irregolare disponibili – sia nella letteratura scientifica sia in analisi più orientate alle *policy* – è riscontrabile una frequente tendenza ad identificare le organizzazioni presenti su tale mercato con la “causa” del fenomeno dell'ingresso irregolare. Si assume che l'industria dell'ingresso illegale canalizzi i migranti secondo i propri interessi, determinando conseguentemente la geografia dei flussi migratori [Salt, Stein, 1997]. Si sostiene che tali organizzazioni siano in grado di “indurre” gli individui a migrare in misura superiore a quanto farebbero spontaneamente [Caldwell, Galster, Steinzor, 1997; Kyle, Liang, 1998]. Allo stesso modo, si registra una frequente tendenza ad associare l'industria dell'ingresso irregolare con il possesso di conoscenze e mezzi raffinati ed arcani, detenuti in modo oligopolistico e tale da imporre *necessariamente* elevate asimmetrie tra fornitore del servizio e cliente. In generale, inoltre, si tende a presentare l'industria dell'ingresso clandestino come il mercato di riferimento di organizzazioni di notevoli dimensioni, capaci di agire contemporaneamente e in modo coordinato in decine di paesi, pianificando in modo approfondito le proprie operazioni nel lungo periodo. Queste vengono frequentemente associate come “divisioni” specializzate delle principali forme del crimine organizzato internazionale. Sotto il profilo organizzativo, ci si spinge sino ad ipotizzare l'esistenza di un gruppo centrale d'attori che gestirebbero i flussi informativi per l'intero mercato sulla base dell'accesso “a ben organizzati, e forse centralizzati, sistemi di comunicazione che usano la tecnologia più avanzata” [Salt, Stein, 1997].

Come spesso succede nelle prime fasi dell'attenzione pubblica verso un fenomeno – specialmente quando tale attenzione ha un ritmo piuttosto accelerato - queste ipotesi finiscono per conseguire un effetto di realtà tramite la loro continua ripetizione da parte di una pluralità di attori orientati da effetti diversi e costretti (in presenza di un fenomeno illegale e dove molte informazioni sono giocoforza riservate) a basare molte delle loro analisi sulla rassegna della letteratura. Prima di entrare nel vivo dell'analisi, quindi, è bene sottolineare che molti aspetti di questa visione dell'industria dell'ingresso irregolare poggiano su una base documentale piuttosto debole quando non del tutto assente. Allo stato delle conoscenze disponibili, l'industria del traffico sembra lungi dall'essere più di una parte dei sistemi migratori irregolari; essa risulta composta da una pluralità di forme organizzative che variano sensibilmente in termini di dimensioni, scopi, capacità operative e servizi forniti; appare caratterizzata da forme di coordinamento gerarchico ma anche da relazioni di conflitto, competizione e convivenza; vi si riscontrano, accanto a casi che fanno pensare a forti collegamenti con il crimine organizzato, numerosi casi nei quali il collegamento con il crimine organizzato è assente, se non addirittura conflittuale. Pur con tutti i limiti informativi e con la

necessità di approfondire le indagini, l'industria dell'ingresso irregolare sembra decisamente lontana dall'assumere come proprio modello lo "Spectre" combattuto da James Bond².

Infatti, e in primo luogo, la grande maggioranza dei flussi migratori verso i paesi sviluppati avviene tra aree contigue geograficamente o all'interno di sistemi migratori consolidati. In questi casi, si registrano numeri elevati d'ingressi irregolari non assistiti oppure assistiti soltanto da operatori del trasporto illegale su tratte ben definite³. In secondo luogo, operazioni anche molto sofisticate di ingresso illegale possono essere attivate da reti che operano non a scopo di lucro, composte da parenti e di amici, sulla base di un sapere migratorio consolidato. Altre ancora, come la consulenza a un richiedente asilo *bona fide* sul come giungere sul territorio di un paese d'arrivo senza violare le regole che motiverebbero un rifiuto della sua domanda (es. transitare da un paese che il paese d'arrivo ritiene "sicuro") possono essere fornite sia da servizi specializzati legali, sia da organizzazioni umanitarie. In altre parole, l'utilizzo di reti di servizi professionali per l'ingresso irregolare forniti a scopo di lucro rappresenta soltanto *una* delle componenti dei flussi migratori irregolari. Il suo peso specifico, come si è visto, varia non tanto con le caratteristiche del mercato degli ingressi in quanto tale, quanto con la struttura e profondità operativa delle politiche di regolazione perseguite dagli stati sviluppati.

In secondo luogo, la struttura e la segmentazione dell'industria degli ingressi illegali sembra essere, come si vedrà nei prossimi paragrafi, molto più complessa e variegata di quanto non venga spesso assunto.

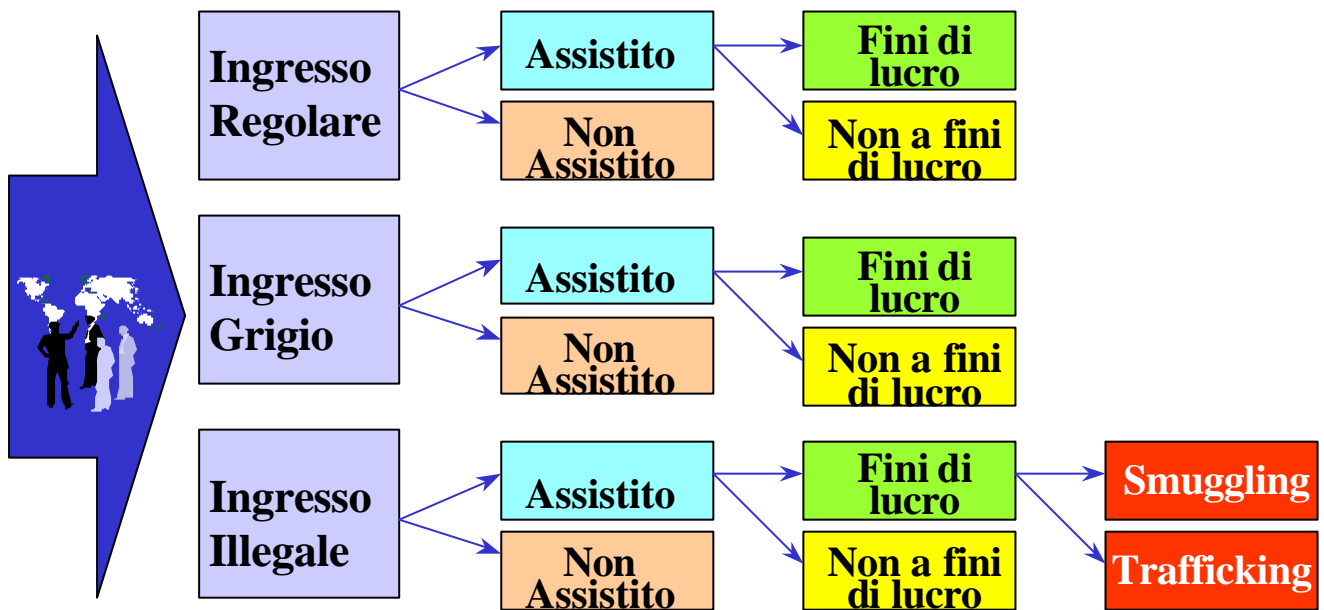
Prima di dedicarsi all'analisi degli operatori e organizzazioni specializzate nel fornire servizi volti all'ingresso irregolare a scopo di lucro, è quindi opportuno inserire tale segmento nel quadro complessivo del sistema migratorio, dove si registrano almeno tre tipi di flusso d'ingresso, ognuno dei quali può richiedere o meno l'attivazione di servizi specializzati. Tali servizi, inoltre, potranno essere forniti o meno a scopo di lucro. In questo quadro, sia il favoreggiamento dell'ingresso clandestino sia il traffico di persone si rintracciano esclusivamente come modalità d'intervento da parte di operatori specializzati nei casi dell'ingresso irregolare di migranti che attingono l'assistenza necessaria da operatori che la forniscono a scopo di lucro [vd. fig. 1, pag. seg.]. Questi sono parte di un sistema molto più complesso, che – come i seguenti casi esemplificano – si basa su una rete di legami migratori ben differenziata:

² E' rilevante a questo proposito notare che, come conclude una rassegna critica delle informazioni disponibili operata da due funzionari dell'Organizzazione mondiale delle migrazioni, "non vi sono molti indizi o molte prove del coinvolgimento effettivo [del crimine organizzato internazionale] nel traffico di migranti" e che, allo stato delle informazioni disponibili, ampia parte del traffico sembra essere gestito piuttosto da operatori locali o da consorzi tra operatori che tendono a sciogliersi al conseguimento dell'obiettivo [Heikkinen, Lohrmann, 1998].

³ Questo è del resto riconosciuto anche da organizzazioni ed attori che insistono molto sull'importanza strategica della repressione dell'industria dell'ingresso irregolare. Ad esempio, l'Icimpd [1999:14] riconosce che "le stime più attente della proporzione dell'immigrazione illegale che è organizzata da tali gruppi criminali varia notevolmente da percentuali limitate nell'ordine del 10-20% a stime del 50% tra le diverse aree geografiche e politiche così come tra i diversi paesi, anche appartenenti a una stessa regione".

Fig. 1

Fig. 1 - Il ruolo del traffico nel sistema migratorio irregolare



Sciortino 1999

Caso 1 - In un paese rurale opera una piccola agenzia di viaggio. Quando un numero significativo di abitanti comincia ad emigrare, il gestore dell'agenzia è chiamato a farsi carico dell'organizzazione del viaggio. Qualche mese dopo, comincia ad offrire agli emigranti la possibilità di trascorrere la notte intermedia del viaggio nella casa di un conoscente con un notevole risparmio rispetto alle pensioni precedentemente utilizzate. Successivamente, alcuni emigrati gli chiedono di anticipare il costo dei biglietti per alcuni compaesani – dei quali si rendono garanti – che salderanno successivamente. Il gestore non richiede un interesse esplicito, ma seleziona i biglietti sui quali ha un ricarico maggiore e si attende implicitamente che coloro che beneficiano di tale trattamento lo useranno successivamente come fornitore esclusivo. Negli anni successivi, l'agenzia passa progressivamente dal fornire i biglietti al fornire l'organizzazione dell'intero viaggio e a fare in modo che alcuni potenziali migranti – minori, mogli e persone che partono per la prima volta – viaggino insieme ad alcuni individui più esperti. Il gestore stabilisce anche contatti con un'agenzia di disbrigo di pratiche che opera nella capitale provinciale, che provvede a ottenere passaporti e altri documenti. Il gestore raccoglie le richieste, funge da tramite e riceve una provvigione per ogni pratica passata all'agenzia. Man mano che il flusso migratorio si consolida, il gestore inaugura un servizio informale di corriere "postale", del quale è considerato garante. Alcuni degli abitanti cominciano a chiedere al gestore di dargli una mano nel trovare un lavoro all'estero, cosa che lui fa spargendo la voce tra i diversi gruppi serviti dal corriere. Alcuni emigrati chiedono il suo aiuto per l'acquisto di terreni al paese d'origine, per i quali riceve una provvigione. Vigendo nel paese norme

contro l'esportazione dei capitali, l'agente di viaggi comincia a realizzare considerevoli profitti invitando parte dei compaesani emigrati a versare i loro risparmi su alcuni conti numerati nel paese dove lavorano, mentre il gestore provvede allo stesso tempo a riscuotere lo stesso ammontare da alcuni maggiorenti locali e versarli alle famiglie degli emigrati stessi.

Caso 2 – un legale di un paese sviluppato consegue nel corso delle sue attività notevoli competenze sulle politiche migratorie di diversi paesi, oltre che nel campo del diritto internazionale. Dopo qualche anno d'attività, viene reclutato da un'organizzazione con sedi in diversi paesi che fornisce servizi a migranti. Tra i servizi forniti con una certa regolarità – e a carattere confidenziale – vi è la consulenza per la scelta del canale più adatto per un ingresso sul territorio, l'assistenza legale per regolarizzare il proprio status (se *overstayer*), la consulenza volta a minimizzare gli investimenti necessari per ottenere un visto e un permesso di soggiorno come uomo d'affari. Un ulteriore servizio fornito dalla società è la pressione su politici e funzionari per ottenere esenzioni personalizzate alle normative vigenti in materia di ingresso e di residenza. A clienti particolari, la società offre anche servizi volti a conseguire un secondo passaporto o una seconda cittadinanza in un paese che lo consente.

Caso 3 - Due coniugi cittadini stranieri lavorano come assistenti geriatrici in una grande città del nord-ovest. Nel corso degli anni, segnalano più volte a loro compaesani delle opportunità di lavoro dei quali sono venuti a conoscenza. Dato che il paese d'arrivo richiede il visto ai provenienti dal loro paese d'origine, gli stessi segnalano a parenti e compaesani interessati a giungere la possibilità di viaggiare verso un paese europeo terzo, che non richiede il visto, per poi attraversare la frontiera con l'Italia attraverso i servizi di un *passseur*. Ove occorre, informano i compaesani sui *passseurs* da utilizzare e sul dove reperirli. In alcuni casi, i coniugi ospitano gli stranieri appena arrivati. In alcuni casi, anticipano le spese per il viaggio con un prestito che verrà saldato a rate una volta che lo straniero abbia trovato un lavoro nel paese d'arrivo. Per tali prestiti, viene riscosso un interesse sotto forma di rate addizionali.

Caso 4 - Un giovane lavora prevalentemente nel proprio paese, salvo periodi ripetuti di migrazione stagionale all'estero (in un paese che, sino a pochi anni prima, era parte dello stesso stato). La migrazione è irregolare, anche se ampiamente tollerata nel periodo di massimo bisogno di lavoro agricolo. Un anno, il giovane decide di fermarsi più a lungo, risiedendo con una famiglia che conosce bene dai viaggi precedenti. Dopo qualche mese, decide di unirsi ad uno dei figli di tale famiglia che si muove verso un paese terzo, nel quale ha già trascorso lunghi periodi. Il viaggio prevede l'attraversamento terrestre di una frontiera scarsamente sorvegliata, un percorso in treno, l'uso di un tassista per recarsi al confine e l'attraversamento di un valico non sorvegliato. Per quanto il tassista applichi una tariffa superiore al normale, il viaggio si basa principalmente sulle conoscenze dirette e acquisite sul campo dall'amico. Giunto in questo paese, il giovane si stacca dall'amico – col quale nel frattempo sono sorti dei dissapori – contatta la propria famiglia e ottiene il recapito di alcuni compaesani lì emigrati, che lo ospiteranno per un periodo e lo indirizzeranno verso un'azienda agricola che ha bisogno di personale.

Caso 5 – Un uomo lavora come tassista nella capitale di un paese confinante con un paese sviluppato. Gli capita sempre più sovente di ricevere richieste da parte di stranieri appena giunti di essere trasportati sino al confine tra il proprio paese e il paese sviluppato. Ad un certo punto, la frequenza di tali richieste diviene tale che, contando sulla collaborazione di un barista, raccoglie due o tre stranieri alla volta per un viaggio collettivo. La crescita del numero di richieste lo porta all'acquisto di un pulmino, che consente di trasportare congiuntamente 10-15 persone. L'attraversamento della frontiera terrestre non è sempre facile, ed un numero discreto degli stranieri da lui trasportati viene intercettato. Ad un certo punto entra in contatto con un *passseur* che conosce – per aver effettuato per anni attività di piccolo contrabbando – molto bene i sentieri che attraversano la frontiera. Il barista comincia quindi ad offrire ai suoi clienti un servizio congiunto che prevede sia il trasporto – effettuato dal tassista – sia l'attraversamento – sotto la guida del *passseur*. In molti casi i “clienti” di questo servizio giungono al bar individualmente; in alcuni casi, un certo numero di loro – spesso provenienti da paesi più lontani ed esotici - arriva insieme, sotto la guida di un responsabile che contratta collettivamente il prezzo e il servizio da fornire.

Caso 6 – Alcuni stranieri provenienti da una regione in conflitto di un paese medio-orientale si spostano singolarmente verso un paese contiguo alla ricerca di un modo di raggiungere un paese europeo dove vi è un'elevata presenza di connazionali. In quel paese stabiliscono accordi con un'organizzazione che si impegna a trasportarli a destinazione. Il viaggio prevede l'attraversamento per via terrestre delle frontiere di due paesi, una sosta di qualche giorno e l'attraversamento clandestino della frontiera di un paese Schengen a bordo di un camion appositamente modificato per nascondere la loro presenza. Una volta lì giunti, gli stranieri ricevono un biglietto ferroviario per un altro paese contiguo, dove incontreranno un emissario dell'organizzazione incaricato dell'ultimo attraversamento e dello smistamento nel paese di destinazione. Il pagamento per tale viaggio avviene in anticipo, anche se si registrano casi nei quali ulteriori somme vengono chieste ai parenti degli stranieri trasportati.

Caso 7 – Stranieri provenienti da diversi paesi balcanici (ma non solo) giungono – alcuni in modo assistito, altri no – in alcune città dove è noto l'insediamento di organizzazioni specializzate. Nel contatto con gli imprenditori illegali, agli stranieri vengono sottoposte due scelte, alle quali sono associati costi diversi. La prima, più cara, consiste nell'acquistare documenti falsi – o rilasciati irregolarmente – che qualificano il soggetto come avente diritto a protezione umanitaria nel paese d'arrivo; la seconda, più economica, consiste nell'ingresso illegale con l'aiuto di un *passeur*. A seconda della soluzione scelta, gli stranieri vengono “trasferiti” sotto il controllo di organizzazioni diverse

Caso 8 – Un camionista segnala via radio all'autista dell'auto-rimorchio che lo precede il fatto che l'assale posteriore si muove in modo strano. Fermatisi in una piazzola di sosta, il controllo rivela che tra i due assali del rimorchio sono state collocate delle assi di legno e un pezzo di lamiera in guisa di parabrezza. Una coperta e alcuni resti alimentari documentano che lo spazio così ricavato è stato abitato. L'autista era diretto in Germania, di ritorno da una città portuale del nord-ovest, dove aveva condotto alcuni rimorchi da imbarcare per un paese del nord Africa. Stava adesso trasportando dei rimorchi provenienti dallo stesso paese. La polizia esclude che il fatto abbia visto la complicità dell'autista.

I casi qui citati esemplificano la varietà di forme associative e di servizi che si riscontrano all'interno di un sistema migratorio. Solo alcuni dei casi menzionati prevedono la presenza di operatori illegali che offrono i propri servizi a scopo di lucro. Il primo caso, infatti, si riferisce all'emigrazione siciliana verso i paesi del nord Europa nel ventennio successivo alla Seconda guerra mondiale: i servizi offerti dal gestore erano legali ad eccezione della gestione delle rimesse (che sarebbe presumibilmente oggi legale anch'essa). Il secondo si riferisce ai servizi offerti da uno dei tanti studi legali statunitensi specializzati in leggi migratorie: si tratta di servizi forniti in modo legale e ampiamente pubblicizzati sulla stampa specializzata. Il terzo è tratto da una recente sentenza italiana nei confronti di una coppia di stranieri residenti. La sentenza ha concluso che, nel loro caso, “la finalità di lucro era secondaria rispetto al sostegno di solidarietà e prima accoglienza che i coniugi [...] fornivano ai connazionali”. Il quarto e il quinto, tratti rispettivamente da un'intervista e da una sintesi di rapporti investigativi, si riferiscono a casi d'ingresso assistito dove la gestione complessiva del tragitto migratorio è determinata ampiamente dal migrante, pur avvalendosi in alcuni snodi critici dei servizi d'operatori specializzati. Il sesto e settimo caso, tratti da risultanze investigative vedono invece il migrante concordare con l'organizzazione specializzata la destinazione finale, mentre la responsabilità sul viaggio è interamente affidata all'organizzazione. L'ultimo caso è tratto da un resoconto giornalistico, e documenta la capacità di singoli migranti di intraprendere viaggi anche molto lunghi senza ricorrere a servizi professionali.

Il percorso effettuato dai singoli migranti in questa varietà di situazioni, e la misura in cui si ricorre a servizi specializzati a fine di lucro, non sembra dipendere dall'organizzazione dell'industria quanto da una serie di elementi specifici, quali la chiarezza del progetto migratorio (particolarmente bassa, ad esempio, nel caso 4), la distanza e la complessità del viaggio (particolarmente alta nel caso 6), la disponibilità o meno di reti solidali (alta nel caso 3), la conformazione geografica della frontiera (fondamentale nel caso 5), l'esperienza migratoria dei migranti (alta nel caso dell'amico del caso 4) e soprattutto, la configurazione dei sistemi di controllo dei paesi sviluppati (che fa la differenza tra i casi 1 e 2 e gli altri, oltre a rivelarsi determinante nel caso 7).

1.3. L'industria dell'ingresso clandestino: definizione, servizi, competenze imprenditoriali

Come si è visto nei casi descritti nel paragrafo precedente, l'industria dell'ingresso illegale rappresenta solo un segmento dell'organizzazione del sistema delle migrazioni irregolari. Già dalla lettura dei primi otto casi, inoltre, si nota come alcuni dei servizi forniti dagli imprenditori dell'ingresso irregolare siano simili a quelli che vengono forniti da imprenditori che operano sul mercato legale (salvo naturalmente il diverso contesto nel quale vengono forniti). Altri sono simili a quelli forniti dalle reti transnazionali degli stessi migranti. Altri ancora, invece, sono tipici dei - e disponibili soltanto attraverso l'inserimento in - mercati illegali.

Le vaste aree di sovrapposizione con altri attori del sistema migratorio, e l'elevata varietà dei servizi offerti, suggeriscono per quanto possibile di non definire la specificità degli imprenditori dell'ingresso irregolare in riferimento ad una tipologia di specifici servizi che tale industria dovrebbe fornire in modo esclusivo. Gli imprenditori e le organizzazioni che operano nell'industria dell'ingresso irregolare possono piuttosto essere distinti da altri attori del servizio migratorio facendo riferimento ai seguenti elementi:

- a) *forniscono servizi* finalizzati a consentire a cittadini stranieri di entrare in un paese in violazione delle decisioni prese dal paese stesso (immigrazione clandestina vera e propria) oppure rendendo meno cogente il complesso di meccanismi messo in atto dal paese stesso per scoraggiarne l'arrivo (come nel caso dell'ingresso irregolare di richiedenti asilo o rifugiati);
- b) offrono tali servizi *a scopo di lucro*;
- c) *operano in due o più paesi (o a cavallo di questi)* mettendo in opera attività che sono considerate illegali o irregolari in almeno uno di questi;
- d) operano in modo *continuato*, anche se possono avvalersi in alcuni casi di attori che operano in modo episodico;

Secondo le informazioni disponibili, organizzazioni di questo tipo sono presenti in molti contesti e offrono servizi che variano sensibilmente a seconda dell'area nella quale si opera, del tipo di flusso sul quale si interviene, dalla presenza o meno di paesi di transito intermedi, delle politiche di controllo perseguite nei paesi di transito e nei paesi d'arrivo, del variare nell'intensità dei controlli, dal tipo di domanda espressa dai clienti, dalla loro disponibilità a pagare e del tipo di investimento richiesto per fornire il servizio. A fini esemplificativi, è possibile stilare un elenco di servizi dei quali è documentata l'offerta da parte di organizzazioni attualmente operanti nell'industria dell'ingresso irregolare:

- acquisizione del passaporto e di altri documenti necessari al viaggio nel paese d'origine;
- finanziamento dei costi del processo migratorio;
- stipulazione di "assicurazioni" informali relative al buon fine del processo migratorio;
- selezione della rotta dal paese d'origine al paese d'arrivo;
- consulenza sul paese d'arrivo preferibile;
- intermediazione di manodopera *ex ante*;
- organizzazione dell'emigrazione clandestina, ove questo sia necessario;
- corruzione di funzionari dello stato d'origine;
- trasporto all'esterno del paese d'origine;
- acquisizione di visti per i paesi di transito;
- protezione nel corso del viaggio;
- corruzione di funzionari dei paesi di transito;
- ospitalità in luoghi a scarsa visibilità nel paese di transito;
- ingresso irregolare o clandestino in uno o più paesi di transito;
- intermediazione con autorità locali dei paesi di transito o con altri attori rilevanti;
- acquisizione di documenti irregolari o contraffatti necessari per il passaggio dei paesi di transito;
- gestione delle contingenze nel corso del viaggio;

- consulenza sulla selezione degli operatori del traffico;
- predisposizione dei documenti contraffatti per attraversare la frontiera del paese d'arrivo;
- socializzazione alle regole e alle strutture interazionali del controllo di frontiera;
- trasporto clandestino attraverso la frontiera del paese d'arrivo;
- corruzione di funzionari del paese d'arrivo;
- trasporto dalla frontiera alla località di destinazione;
- assistenza logistica nel paese d'arrivo;
- fornitura di documenti contraffatti nel paese d'arrivo;
- intermediazione di manodopera *ex post*;
- rifinanziamento degli eventuali debiti accumulati nel processo;

Alcune organizzazioni forniscono uno solo di questi servizi. Altri mirano a fornirne diversi in modo combinato oppure rivolgendosi a diversi segmenti della clientela. La capacità di fornire uno o più di questi servizi traendone un profitto rappresenta il *core business* degli imprenditori che operano su questo mercato illegale. Per fornire tali servizi, l'imprenditore che opera nell'industria dell'ingresso irregolare deve fare ricorso ad una pluralità di competenze, la cui combinazione definisce il sapere imprenditoriale specifico.

La prima di queste competenze è quella che può essere definita *sapere migratorio*. Si tratta del complesso di conoscenze che viene accumulato nel corso del processo migratorio e nelle interazioni reiterate tra coloro che partecipano, in modi diversi, ai sistemi migratori che collegano paesi d'origine e paesi d'arrivo. Vi ricadono informazioni relative ai componenti dei flussi migratori, al funzionamento dei sistemi di controllo, alle possibilità di sfruttarne le incoerenze, di evitarne le sanzioni, di ridurne la pericolosità (dal punto di vista del migrante). Vi ricadono sia informazioni relativamente stabili – quali i differenziali presenti nel trattamento dei richiedenti asilo e dei rifugiati nei diversi paesi europei- sia informazioni volatili, quali il grado di controllo effettivo dei diversi valichi di frontiera. Il sapere migratorio comprende inoltre informazioni specifiche sugli operatori dell'ingresso irregolare più affidabili, sui prezzi da pagare, sui luoghi dove contattarli, sulle aree d'insediamento dei connazionali, sui legali e le organizzazioni d'assistenza eventualmente da contattare nei paesi d'arrivo. I processi di acquisizione e di circolazione del sapere migratorio – e il suo grado di raffinatezza e complessità – costituiscono uno degli elementi cruciali, e frequentemente sottostimati, dell'interazione tra migranti e apparati di controllo⁴. La dipendenza da tale sapere può contribuire a spiegare perché molti degli imprenditori dell'ingresso illegale siano stati generalmente migranti essi stessi, e perché le loro attività siano spesso strettamente connesse a determinati flussi migratori trovando difficoltà ad operare al di fuori dei confini di determinati segmenti.

La seconda di queste competenze è costituito dalle *conoscenze necessarie ad operare nei confronti dei canali di approvvigionamento e di tutela che sono per definizione "illegali" e più spesso connessi ad attività criminali più tradizionali*. Molti dei servizi offerti dagli imprenditori dell'ingresso irregolare richiedono la capacità di operare *anche* su mercati illegali e di trattare l'accesso a bene regolati al di fuori dei canali del diritto. L'acquisto di documenti falsi o contraffatti, ad esempio, richiede non soltanto la capacità di identificare e contattare i potenziali fornitori ma anche l'insieme di conoscenze necessarie per valutare la qualità dei documenti offerti e la loro utilità effettiva per ottenere l'ingresso in determinati paesi durante determinate finestre temporali. Il processo di produzione dei documenti falsi o contraffatti non è ristretto all'industria dell'ingresso regolare, ma trova il suo mercato di riferimento nel complesso d'attività illegali che si basa nelle sue operazioni sulla disponibilità di documenti falsi. La stessa logica si applica alla gestione dei contatti e alle modalità di raccordo con il complesso di figure (informatori, basisti,

4 . E' questo il senso della provocatoria affermazione di D. Massey, "Dato che i migranti comprendono il processo migratorio molto meglio degli altri, sono generalmente in grado di superare le restrizioni introdotte dai demagoghi politici, dagli esperti accademici e dai bonzi delle policies, con tutti i loro focus group, conferenze postmoderne e istituti di ricerca" [Massey, 1996:3]

meccanici specializzati, *troubleshooters*) che non sono direttamente interne all'industria dell'ingresso irregolare ma operano presumibilmente in riferimento al complesso dei mercati illegali. In molti casi, il successo delle operazioni richiede il ricorso più o meno esteso a pratiche di corruzione a diversi livelli. La capacità di accedere e di approvvigionarsi su questi mercati costituisce sempre di più una necessità operativa per gli imprenditori dell'ingresso irregolare. Questo spiega sia la presenza tra gli imprenditori dell'ingresso irregolare d'individui che hanno precedentemente operato in altri generi di scambi illegali, sia la facilità con la quale attività di trasporto di migranti si estendono in un secondo momento "lateralmente" al trasporto di altre "merci" illegali.

La terza competenza è quella costituita dal *sapere imprenditoriale*, sostanzialmente simile a quello detenuto da qualunque imprenditore - legale o illegale - che opera nella fornitura di servizi. Gli imprenditori dell'ingresso illegale devono valutare costi, identificare opportunità, identificare e contattare i clienti, gestire i flussi finanziari, stabilire prezzi, riscuotere crediti, effettuare investimenti, comparare i propri prodotti a quelli offerti dalla concorrenza, sperimentare innovazioni e stipulare accordi e alleanze con imprenditori complementari e fornitori. Queste competenze assumono forme specifiche nel caso dei mercati illegali - si pensi alla diversa configurazione in questo caso delle relazioni con il sistema del diritto e col credito - ma non tali da stravolgerne completamente la logica [Ruggiero, 1996].

Come si vedrà nelle prossime pagine, l'integrazione tra queste tre fonti di competenze varia significativamente a seconda del tipo di organizzazione e del tipo di percorso migratorio sul quale l'organizzazione interviene.

1.4. Le organizzazioni operanti nell'industria dell'ingresso irregolare

La conoscenza delle forme organizzative che operano nell'industria dell'ingresso irregolare è ancora molto frammentaria. Questa conoscenza sconta, infatti, inevitabilmente i limiti conoscitivi propri dell'analisi delle organizzazioni illegali. A tali limiti, nel caso dell'industria dell'ingresso illegale, si aggiunge che le origini di tale industria sono più recenti di quanto non si riscontri per altri mercati illegali (su molte delle principali tratte non si arriva al decennio) e che l'intensità dell'attività di contrasto è cresciuta sensibilmente soltanto da pochi anni. I tentativi di sviluppare tipologie delle organizzazioni presenti in tale mercato da parte delle istituzioni internazionali si sono inoltre spesso ridotti a ricalcare le definizioni giuridico-amministrative presenti nei diversi ordinamenti degli stati sviluppati o le risultanze di specifiche attività investigative.

L'utilizzo a fini d'analisi di tipologie derivanti da elaborazioni giuridico-amministrative - o di tipo investigativo - comporta tuttavia numerosi limiti. Da un lato, tali elaborazioni rischiano di confondere forme organizzative molto diverse, dato che le stesse fattispecie di reato mirano a colpire il camionista che trasporta episodicamente uno o più migranti, il passeur specializzato e l'organizzatore di viaggi molto complessi attraverso un paio di continenti. Dall'altro, data l'importanza per la determinazione della sanzione della dimostrazione del carattere associativo dei reati commessi, le tipologie di questo tipo - così come le descrizioni delle risultanze investigative - tendono generalmente a sottolineare con particolare intensità il grado d'integrazione e di coordinamento gerarchico, trascurando le forme di integrazione flessibili, temporanee e contrattuali che sono caratterizzate invece l'operare delle organizzazioni specializzate nell'ingresso irregolare.

Il tentativo più coerente di definire una tipologia delle organizzazioni che operano nell'industria dell'ingresso clandestino è stato compiuto dall'organizzazione mondiale delle migrazioni [OIM, 1994], distinguendo tra:

- trasportatori occasionali (*amateur smugglers*) che operano su una sola tratta sporadicamente, e quasi sempre su base individuale, traendo da questa attività un reddito addizionale a quello prodotto con altre attività;

- organizzazioni specializzate (*well-organized criminals*) che operano in modo specializzato nel trasporto di migranti, usualmente provenienti dallo stesso paese, su uno specifico percorso;
- organizzazioni specializzate a vasto raggio (*international trafficking networks*), più complesse e strutturate di quelle precedenti, che sono in grado di operare su una molteplicità di rotte e di fornire una varietà di servizi illegali;

La tipologia elaborata ha sicuramente il merito di mettere in luce la diversità delle forme organizzative presenti, contribuendo implicitamente anche a demistificare l'associazione tra industria dell'ingresso irregolare e forme tentacolari, *Spectre-like*, di crimine organizzato. Il problema di tale tipologia, tuttavia, è l'incertezza sul criterio adottato per procedere a tale classificazione: la differenza principale tra le prime due e la terza sembra essere costituito dalla capacità di operare su diverse tratte (ma anche dalla capacità di fornire servizi molteplici); la differenza tra la prima e le altre due sembra essere invece basata sul carattere episodico o continuato di tale attività; la differenza tra la seconda e le altre sarebbe data anche dall'essere specializzata in determinate origini nazionali. Sotto il profilo analitico, in altre parole, la tipologia proposta dall'OIM non sembra soddisfacente dato che si basa su una pluralità di criteri utilizzati in modo non sistematico. Si è inoltre riscontrato che questa tipologia non è adeguata a classificare correttamente diversi casi - anche non periferici - che si riscontrano nella documentazione disponibile, quali ad esempio l'attività di professionisti dell'ingresso irregolare che agiscono in modo personalizzato utilizzando strumenti sofisticati. Sembra quindi preferibile in questa sede proporre una diversa tipologia, costruita ricorrendo a due caratteristiche comuni a tutti i servizi offerti dalle organizzazioni in questione:

- l'operare su una o più tratte;
- l'offrire un servizio standardizzato o personalizzato.

L'incrocio tra questi due criteri genera una suddivisione delle organizzazioni in quattro gruppi:

1) organizzazioni mono-tratta che offrono servizi standardizzati. Si tratta del complesso di organizzazioni e professionisti che offrono al migrante uno specifico servizio - o una combinazione di servizi finalizzati ad uno specifico ingresso dietro il pagamento, generalmente anticipato, di un prezzo predeterminato, per un servizio standardizzato, offerto sistematicamente a tutti gli interessati, quale ad esempio il trasporto attraverso una determinata frontiera - su basi sostanzialmente simili;

2) organizzazioni mono-tratta che offrono servizi personalizzati. Si tratta del complesso di organizzazioni e professionisti che operano su una specifica tratta offrendo un ventaglio di servizi - complementari o alternativi - la cui combinazione e prezzo viene stabilita di volta in volta sulla base di contrattazioni individuali o collettive con il fornitore del servizio;

3) organizzazioni multi-tratta a servizio standardizzato. Si tratta del complesso di organizzazioni e professionisti che operano lungo l'intero tragitto dal paese d'origine al paese d'arrivo, inclusi tutti i passaggi intermedi che si rendano necessari, facendosi carico di tutto il necessario. Si tratta di organizzazioni che offrono un servizio tendenzialmente standardizzato - nella misura in cui ciò è possibile su un mercato illegale - dietro corresponsione di un prezzo concordato in anticipo e valido per tutti i partecipanti nelle stesse condizioni;

4) organizzazioni multi-tratta che offrono un servizio personalizzato. Si tratta del complesso di organizzazioni e professionisti che operano lungo l'intero tragitto dal paese d'origine al paese d'arrivo, inclusi tutti i passaggi intermedi, in modo personalizzato, sulle basi delle esigenze di specifici gruppi di migranti. Queste organizzazioni possono operare direttamente e sin dall'inizio oppure intervenire quando, nel corso di un percorso migratorio progettato autonomamente, il migrante si trovi in condizioni tali da costringerlo a cambiare programmi.

I prossimi quattro paragrafi approfondiranno in dettaglio il contesto operativo e le dinamiche evolutive di questi quattro tipi di organizzazioni operanti nell'industria dell'ingresso clandestino.

Nell'analisi, si vedrà come tali organizzazioni operino spesso in modo indipendente, talvolta senza particolari interazioni reciproche. Il complesso delle analisi, infatti, suggerisce una certa cautela nell'assumere a priori che nell'industria dell'ingresso clandestino debbano operare necessariamente forme di coordinamento gerarchico molto stringenti da parte d'alcune organizzazioni nei confronti di altre. Questo non implica, tuttavia, il dover assumere che ogni tipo di organizzazione sia da considerarsi come un segmento separato e non comunicante. L'industria dell'ingresso irregolare, come ogni altra industria, ha una forma di radicamento sociale e territoriale propria – quella che si chiamerebbe tecnicamente una sua *embeddedness*. La rilevanza di questo radicamento, inoltre, è particolarmente significativa nel caso di organizzazioni operanti su mercati illegali, dove le divergenze interpretative e il rischio delle violazioni degli accordi non possono essere risolte attraverso il ricorso al diritto e dove la regolamentazione della competizione non può essere operata attraverso politiche pubbliche. In secondo luogo, come in tutte le industrie, la possibilità di esercitare efficacemente l'azione imprenditoriale è strettamente dipendente dall'inserimento dell'imprenditore in una rete di contatti, scambi e di accordi con fornitori, partner, clienti e concorrenti. Tra le organizzazioni descritte sembra vigere una fitta rete di scambi, attraverso modalità che vanno dall'acquisto ripetuto e consuetudinario di servizi, allo scambio di favori, all'articolazione di vere e proprie reti di subappalto.

1.5. Le organizzazioni che operano su una sola tratta

Un segmento rilevante dell'industria dell'ingresso clandestino è costituito da organizzazioni e professionisti che operano su una sola "tratta" (chiamata talvolta anche "linea" o "rotta"). Con questo termine si definiscono le organizzazioni che operano lungo un singolo tragitto predeterminato che include l'attraversamento di una specifica frontiera tra due stati⁵. Queste organizzazioni operano principalmente lungo i confini degli stati sviluppati ed hanno il loro principale retroterra nell'ultimo paese di transito che il migrante deve attraversare prima di giungervi. L'importanza di queste aree per l'industria dell'ingresso irregolare è duplice. In primo luogo, i paesi "esterni" contigui a quelli sviluppati sono generalmente inseriti in corposi sistemi migratori attraverso una miriade di flussi irregolari quotidiani, reiterati e talvolta bi-direzionali. Tra quei paesi, in altre parole, si sposta periodicamente una massa critica sufficiente a spingere alcuni imprenditori a specializzarsi nella fornitura di servizi ai migranti. In secondo luogo, le organizzazioni presenti in queste aree presidiano l'anello finale e più importante di qualunque progetto migratorio irregolare: l'ingresso nel paese di destinazione. Questo gruppo d'organizzazioni, quindi, gode di margini di profitto superiori e tende a divenire il referente operativo sull'area anche per il complesso di organizzazioni che curano i flussi migratori irregolari provenienti dai paesi più lontani.

Nei termini del servizio offerto, è possibile differenziare ulteriormente le organizzazioni mono-tratta guardando alle caratteristiche del servizio offerto. In questi termini, si può notare che alcune organizzazioni offrono un servizio standardizzato, aperto potenzialmente a chiunque sia disponibile a pagare un prezzo tendenzialmente unico e relativamente stabile, che spesso non si differenzia particolarmente tra le diverse organizzazioni che operano in una stessa area. Si tratta generalmente di organizzazioni che offrono un numero ristretto di prodotti e che accorpano nelle loro operazioni "clienti" provenienti da flussi diversi. Gli scafisti di Valona e i *passseurs* operanti sul confine italo-sloveno sono forse gli esempi più noti di questo tipo di attività.

Altre organizzazioni o professionisti, invece, offrono servizi personalizzati, basati sull'attivazione su richiesta di una pluralità di servizi e di metodi di attraversamento. I clienti di tali

5. In alcuni casi, una singola "tratta" può comprendere l'attraversamento di due frontiere contigue. Si veda ad esempio tratte quali Croazia-Slovenia-Italia, Ungheria-Slovenia-Italia, Macedonia-Albania-Italia. Si tratta di percorsi brevi tra aree fortemente interdipendenti che possono venir considerate, da un punto di vista organizzativo, come un percorso unico.

servizi sono individui o piccoli gruppi, che preesistono al trasporto. Gli esempi più noti di questa seconda categoria sono, nei segmenti inferiori del mercato, gli *amateur smugglers* che agiscono su base episodica al margine di altre attività connesse all'esistenza del confine e, nei segmenti superiori, le organizzazioni tecnicamente sofisticate basate sull'elusione dei controlli ai valichi di frontiera attraverso la fornitura di documenti falsi, illegalmente ottenuti o contraffatti.

In molti casi, i due tipi d'organizzazione mono-tratta operano in aree geografiche distinte o servono diversi tipi di flussi. E' il caso, ad esempio, del predominio degli *amateur smugglers* sulle tratte meno popolari. In altri casi, tuttavia, le organizzazioni insistono invece sulle stesse aree geografiche. Questo è probabilmente connesso al fatto che, ai confini dei paesi sviluppati, alcune aree hanno progressivamente acquisito una vera e propria specializzazione territoriale, e forme organizzative assimilabili a quelle dei "distretti industriali", nella fornitura di servizi per l'ingresso irregolare. Queste aree fungono da punto di raccolta per una pluralità di flussi – interessati a servizi differenziati e caratterizzati da diverse disponibilità a pagare - facendo sì che una presenza in quelle aree divenga fondamentale per gli imprenditori illegali di ogni tipo, come luogo d'incontro fra domanda e offerta.

1.5.1. Le organizzazioni monoprodotto a servizio standardizzato

L'Italia sembra inserita stabilmente in due sistemi d'immigrazione irregolare dove predominano organizzazioni monoprodotto specializzate nel fornire un servizio standardizzato di attraversamento delle frontiere.

Il primo, e maggiormente conosciuto, è costituito dal complesso d'organizzazioni che opera attraverso il canale d'Otranto. Il punto centrale di radicamento di queste organizzazioni sembra essere le città di Valona e – in misura minore – di Durazzo in Albania, mentre il principale punto d'arrivo è costituito dalla Puglia meridionale. Stimare i flussi complessivi lungo questo sistema migratorio è difficile, dato che le attività hanno un forte carattere stagionale. Le dimensioni dei flussi sembrano risentire di diversi fattori congiunturali, dalle variazioni nell'intensità delle attività di contrasto alle variazioni nella composizione della domanda. Sulla base delle stime più prudenti, si può assumere l'esistenza all'interno di questo sistema migratorio irregolare di almeno 25/35 gruppi specializzati nel trasporto di migranti via mare, finalizzato ad eludere del tutto i valichi di frontiera. Lungo la stessa direttrice si riscontrano inoltre casi di ingresso irregolare attraverso l'uso di documenti falsi o contraffatti, che potrebbero o meno risultare gestiti da alcune delle stesse organizzazioni. I flussi gestiti da questo sistema migratorio sono sicuramente di notevole rilevanza numerica: negli ultimi 7 mesi del 1998 sono stati intercettati in territorio pugliese 18.664 stranieri entrati clandestinamente. Secondo fonti giornalistiche, gli stranieri intercettati da gennaio a ottobre del 1999 sarebbero quasi 90.000 (dei quali circa un terzo aventi diritto all'ingresso per motivi di protezione umanitaria)⁶.

Il secondo, meno conosciuto ma storicamente molto più radicato, è costituito dall'insieme di organizzazioni che opera lungo il confine italo-sloveno. Si tratta di un settore d'attività che si è progressivamente innestato sul complesso di attività irregolari tipiche delle aree di confine, in primo luogo il contrabbando. Per quanto riguarda il confine italo-sloveno, i primi flussi migratori irregolari, e le connesse attività d'assistenza, sono già registrati alla fine degli anni '70 e alcuni operatori risultano agire su base professionale già negli anni '80. L'ingresso clandestino viene perseguito in quest'area con una varietà di metodi. Se il modo preponderante è sicuramente l'attraversamento illegale della frontiera terrestre, risultano anche casi di tentativi d'ingresso con documenti falsi o contraffatti, con l'uso di nascondigli in auto e altri mezzi di trasporto su gomma e sbarchi lungo la frontiera marittima. Non sono attualmente disponibili informazioni sistematiche sul

⁶ "Italy Daily", venerdì 15 ottobre, p.1.

numero di stranieri fermati durante le operazioni di contrasto lungo il confine italo-sloveno⁷. E' tuttavia indicativo della forza di tale sistema migratorio il fatto che, nella sola provincia di Trieste, la procura della Repubblica ha indagato nel 1998 ben 295 persone per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, effettuando 120 arresti in flagranza.

Il canale d'Otranto e la frontiera italo-slovena non sono naturalmente le uniche aree nelle quali si riscontra l'operare di organizzazioni volte a favorire l'ingresso irregolare di stranieri sul territorio italiano. Esse sono tuttavia sicuramente le aree dove è maggiormente riconoscibile l'operare di organizzazioni monoprodotta specializzate nel fornire servizi di trasporto con formule standardizzate.

Vi sono molte differenze nelle caratteristiche operative dell'ingresso clandestino attraverso le due aree.

Una differenza fondamentale è di tipo geografico. L'attraversamento irregolare di un confine marittimo, infatti, richiede per definizione l'uso di un natante e rende quindi praticamente indispensabile il ricorso ad un imprenditore dell'ingresso irregolare. Un confine terrestre, al contrario, vede la possibilità per il migrante di attraversarlo anche evitando di ricorrere ad un servizio specializzato. Il peso di questo fattore geografico cresce d'importanza col ripetersi degli eventi migratori irregolari. Nel caso dell'attraversamento di una frontiera marittima, il ripetere l'esperienza non dà luogo a significativi processi d'apprendimento: ogni successivo viaggio verso l'Italia richiede comunque di ricorrere nuovamente a un trasportatore. Nel caso dell'attraversamento di una frontiera terrestre, invece, ciò che si apprende nel corso del trasporto può anche essere utilizzato individualmente nei viaggi successivi⁸. Come conseguenza, le organizzazioni monoprodotta operanti nell'area di Valona possono contare, in un certo senso, su un mercato *captive* di discrete dimensioni, mentre le analoghe organizzazioni operanti al confine italo-sloveno sono strutturalmente a rischio che i loro clienti protestino, letteralmente, "con i piedi" tentando di fare a meno del loro servizio. Ed è presumibile che questa situazione vincoli sensibilmente l'autonomia delle organizzazioni nelle loro politiche di prezzo.

Una seconda differenza cruciale riguarda il livello d'investimenti richiesto per svolgere l'attività. Nel caso del canale d'Otranto, l'investimento da effettuare è sicuramente rilevante: i natanti costano una cifra considerevole, alla quale devono essere aggiunti ulteriori investimenti per modificarli; i costi di manutenzione sono significativi; il ricorso ad attrezzature quali cellulari e radio capaci di captare le trasmissioni delle forze di polizia è frequente. Nel caso del confine italo-sloveno, l'investimento è invece molto limitato, dato che consiste principalmente nel controllo di uno o più mezzi di trasporto che possono essere adibiti ad altre funzioni quando non utilizzate per l'attività. La possibilità di conseguire profitti elevati si sposta in questo caso dal controllo della tecnologia necessaria all'attraversamento alla capacità di fornire servizi addizionali all'ingresso irregolare vero e proprio.

Queste differenze sembrano contare sensibilmente nell'evoluzione dei due sistemi migratori. Il diverso grado di necessità da parte del migrante di ricorrere ad un ingresso assistito ha conseguenze rilevanti sull'autonomia delle organizzazioni nello stabilire una politica di prezzo e nell'evitare il proliferare degli operatori. Il differenziale nel livello d'investimento richiesto per iniziare l'attività comporta significative differenze nel numero e nella struttura organizzativa dei fornitori di servizi. Allo stesso tempo, nelle due aree si riscontrano anche alcune similarità, soprattutto per quanto riguarda l'evoluzione territoriale dell'industria dell'ingresso irregolare e la specializzazione nelle attività di trasporto. In particolare, in ambedue le aree si assiste al consolidarsi di una sorta di tendenza dell'industria dell'ingresso irregolare in una "vocazione

7 Questo rende difficile stimare il peso relativo del sistema migratorio italo-sloveno sul complesso degli ingressi irregolari. Tra le informazioni raccolte, si nota che, nella sola provincia di Trieste, nel corso del 1998, si registrano 2.786 rintracci. A livello regionale, inoltre, dal gennaio al settembre 1999 si registrano 2.761 riammissioni in Slovenia.

8. Questo sembra essere vero anche per altri confini di terra, quale quello tra Messico e Stati Uniti d'America. Singer e Massey [] forniscono una notevole quantità di dati a favore della tesi che il ricorso ai passeurs (i coyotes) decresce sensibilmente con l'aumentare dell'esperienza sin quasi a scomparire.

territoriale” pubblicamente riconoscibile: Valona (e in misura minore Durazzo e Scutari) e Lubiana sono centri rilevanti non solo per la presenza di numerose organizzazioni, ma anche per l’essere divenute punti di transito riconosciuti e riconoscibili, dove i migranti interessati all’ingresso in Italia (o in altri paesi europei) sanno di potere facilmente contattare operatori specializzati nel loro trasporto oltre frontiera.

1.5.1.1. L’evoluzione dell’industria dell’ingresso illegale lungo il canale d’Otranto

Per quanto riguarda il canale d’Otranto, la nascita del sistema migratorio irregolare può essere collocata nel periodo immediatamente successivo al fallimento della strategia degli “sbarchi” di gruppi molto numerosi che giungono nei porti su natanti di grandi dimensioni. Il rimpatrio forzato degli albanesi giunti nel 1991 è probabilmente l’evento che segna il cambiamento di prospettiva da parte degli albanesi che desiderano introdursi in Italia [Pastore, 1998]. Nei mesi successivi, si registrano i primi viaggi con piccoli natanti. Questa prima generazione di viaggi è gestita prevalentemente da “imprenditori” italiani in grado di disporre dei capitali necessari per acquistare i natanti necessari e per gestirne la manutenzione. Si tratta, secondo le informazioni disponibili, di attori che hanno acquisito competenze in precedenti attività di contrabbando, generalmente nei ruoli più marginali ed operativi, o anche di soggetti che possiedono un motoscafo per motivi non legati inizialmente ad attività illegali. Alcuni di questi operano in modo episodico; altri intensificano progressivamente i viaggi sino a renderli la loro attività principale. Il contributo degli attori albanesi è in questa prima fase molto limitato, e generalmente ristretto alla collaborazione con i proprietari dei natanti per il reclutamento dei migranti e il loro trasporto al punto d’imbarco. Questa prima fase sembra inoltre avvenire in forme interstiziali, sfruttando gli spazi liberi dall’esercizio di altre attività. Sembrerebbe dimostrarlo sia l’elevata variabilità nei prezzi - tra le 500.000 lire e il milione - che sembra indicare una notevole indipendenza tra gli attori partecipanti, e il progressivo consolidarsi di un insieme di rotte laterali rispetto a quelle usate per il contrabbando di tabacchi lavorati, al fine di evitare ogni motivo di conflitto con le attività illegali maggiormente strutturate e a maggiore presenza del crimine organizzato. La situazione sembra cambiare intorno al 1994, quando alcuni degli attori che operano nella zona di Valona hanno concluso un primo ciclo di accumulazione primitiva dei capitali. La bilancia del potere si sposta da coloro che controllano i mezzi di trasporto, prevalentemente italiani, a coloro che controllano l’accesso ai clienti, prevalentemente albanesi. Le somme necessarie per disporre di natanti e per attrezzarli sono infatti adesso alla portata degli attori albanesi – che li affittano o li acquistano in Puglia – potendo a questo punto cumulare il reclutamento dei migranti con l’operazione di trasporto. Questo comporta un progressivo ribaltamento dei ruoli, dove gli albanesi conseguono il controllo delle operazioni e la pianificazione e gestione dei viaggi, collaborando con attori italiani per quanto riguarda, da un lato, l’acquisto, l’adattamento e la manutenzione dei natanti e, dall’altro, il trasporto degli immigrati stessi dalle rive alle stazioni ferroviarie (in alcuni casi, ai paesi di destinazione). A questo cambiamento corrisponde una progressiva standardizzazione del servizio offerto. I prezzi si stabilizzano e tendono a divenire omogenei, attestandosi sul milione di lire. Lo stesso accade anche per le modalità del trasporto, che giungono ad includere piuttosto sistematicamente la garanzia di un secondo tentativo gratuito nel caso del fallimento del primo. A questa standardizzazione segue una progressiva generalizzazione del ricorso a questo sistema migratorio: una percentuale crescente dei migranti trasportati vede nell’Albania un paese di transito piuttosto che d’origine e si cominciano a riscontrare casi nei quali il pagamento dello scafista è inglobato in un costo generale per l’intero tragitto versato alla fonte. Negli ultimi anni si registra una tendenza alla diversificazione delle rotte, sia per quanto riguarda il punto di partenza (con parte delle operazioni spostate nella zona di Scutari), sia – secondo alcuni – per quanto riguarda i punti d’arrivo, ricercati nell’Adriatico settentrionale, e particolarmente nelle Marche [Dia, 1999]. Una tendenza ancora più recente sia ad emanciparsi definitivamente dalla dipendenza tecnologica, con la predisposizione in Albania di officine adeguate all’adattamento e alla manutenzione degli scafi.

Negli ultimi anni, il sistema migratorio del canale d'Otranto sembra quindi aver sviluppato una vocazione territoriale specifica che consiste nel fornire servizi di trasporto di massa su una specifica tratta. Si tratta apparentemente di servizi che si basano sull'ammontare complessivo dei trasporti piuttosto che sulla probabilità che essi vadano a buon fine, come sembra essere confermato anche dal ricorso a forme di "assicurazione" sotto forma di ulteriori viaggi a titolo gratuito per coloro che vengono intercettati. I viaggi, infatti, sembrano corrispondere alla logica del moltiplicare i natanti che operano in una determinata finestra temporale – confidando quindi sul calcolo delle probabilità per quanto riguarda la possibilità di un rintraccio – piuttosto che non sulla gestione di un numero minore di trasporti maggiormente protetti. E' indubbio che tale attività tenda ad espandersi lateralmente, dato che le competenze relative al trasporto possono essere utilmente impiegate anche nel trasporto di altre merci illegali. Ma molti elementi fanno ritenere che tale espansione laterale resti comunque dipendente da un complesso di attività focalizzato principalmente sul trasporto, rispetto alla quale le altre fonti di reddito illegale sono presumibilmente benvenute ma strutturalmente addizionali. Non mancano infatti casi che, pur vedendo coinvolto il sistema migratorio del canale d'Otranto, sembrano indicare che il perseguimento di altre attività illegali non è *necessariamente* parte integrante dell'attività di trasporto.

Caso 9 – Un'organizzazione di cittadini stranieri, con la presenza anche di alcuni italiani, opera in Italia, principalmente nel settore dello sfruttamento della prostituzione. L'organizzazione opera principalmente con il reclutamento di ragazze – basato sull'esercizio sistematico della violenza e della minaccia – in Albania, la gestione del loro trasporto in Italia e il loro sfruttamento successivo nell'area del nord-est. L'organizzazione è incentrata su alcuni individui che – dopo aver sottoposto le vittime ad una nutrita serie di violenze su territorio albanese - le accompagnano nell'ingresso clandestino verso l'Italia e successivamente le gestiscono in proprio o le cedono ad altri sfruttatori dietro il pagamento di una somma contrattata. In alcuni casi, le vittime vengono fornite di un passaporto falso, che l'organizzazione si procura direttamente attraverso propri canali, indipendentemente da quelli legati al trasporto. L'attraversamento avviene ogni volta sulla base del pagamento del costo del viaggio – al quale partecipano anche migranti non vittime dell'organizzazione. Nessun scafista risulta associato stabilmente all'organizzazione criminale in questione.

Caso 10 – Un'organizzazione mista italo-albanese opera nel favoreggiamento dell'ingresso clandestino. Ad un certo punto, alcuni membri italiani dell'organizzazione cominciano a richiedere al partner albanese l'invio di determinati quantitativi di stupefacenti che vengono successivamente rivenduti in altre città ad altre organizzazioni specializzate. La droga, trasportata sui natanti dall'Albania, viene nascosta vicino al punto di sbarco e successivamente divisa, trasportata e venduta ad una pluralità di grossisti. L'attività nel campo degli stupefacenti acquista una crescente rilevanza man mano che i grossisti contattati cominciano a domandare in anticipo l'arrivo di determinate sostanze in determinati quantitativi. Nonostante l'importanza che tale attività conquista nel tempo, essa resta sotto il controllo d'alcuni membri dell'organizzazione, mentre altri continuano ad operare esclusivamente nel favoreggiamento dell'immigrazione irregolare. I profitti del traffico di stupefacenti, ad esempio, vengono ripartiti soltanto tra i membri dell'organizzazione che partecipano a tale seconda attività.

La predominanza di questa vocazione territoriale non esclude la presenza di forme di diversificazione legate soprattutto alla politica dei prezzi. Come si è detto, le risultanze investigative sembrano indicare una sostanziale stabilità, intorno al milione di lire, del prezzo dell'ingresso irregolare. Si registrano tuttavia anche forti possibilità di *sconto*, nel caso ad esempio che il migrante sia disponibile a partecipare al trasporto di altri beni illegali. Con la crescita del ruolo di Valona come punto di raccolta di una pluralità di flussi migratori, inoltre, si registrano casi dove il prezzo varia sensibilmente in funzione degli accordi con i gestori di flussi collettivi, che possono talvolta spuntare prezzi più bassi di quanto non possano fare i migranti singolarmente presi mentre altre volte sono costretti a subire prezzi più elevati a causa della necessità di un trasporto unitario.

Le organizzazioni che operano nell'ingresso illegale attraverso il canale d'Otranto hanno forme organizzative diverse. Nella loro forma più semplice vi è soggetto con funzioni di reclutatore

e pianificatore dei viaggi, solitamente colui che possiede l'imbarcazione utilizzata, e uno o più piloti dei natanti. Questo sodalizio è generalmente in collegamento con una o più persone in Italia incaricati di ricevere i migranti nel luogo di sbarco ed allontanarli il prima possibile dalla zona, ospitandoli in luoghi sicuri oppure trasportandoli alla stazione ferroviaria. Le relazioni che legano queste figure, almeno per quanto riguarda la componente albanese, sono ancora largamente sconosciute. In alcuni casi, gli scafisti veri e propri sono in qualche modo "dipendenti" dall'armatore/organizzatore. In molti altri, essi vengono chiamati e retribuiti di volta in volta dall'armatore a seconda della necessità. In altri casi ancora, scafista ed armatore coincidono, perché lo scafista possiede il natante oppure è in grado – in presenza di un numero di migranti sufficiente – di affittarlo da un proprietario, dietro il versamento di una somma concordata.

Il controllo dell'attività, tuttavia, sembra risiedere più nella capacità di raccogliere un numero sufficiente di migranti che non nel possesso del natante. Sembra infatti frequente che gli armatori, oltre a controllare direttamente uno o più natanti, possano ricorrere, nei momenti di elevato traffico, all'uso di ulteriori natanti appartenenti ad altre persone ed organizzazioni.

La conoscenza delle forme di relazione tra le organizzazioni operanti nell'attraversamento della frontiera marittima è anch'essa molto limitata. Alcuni elementi, quali la standardizzazione del prezzo e la rarità di conflitti per i punti d'approdo, farebbero pensare a forme di concertazione abbastanza stabili. La debolezza delle interdizioni nei confronti dei nuovi imprenditori desiderosi di entrare nel settore e delle sanzioni (a parte l'espulsione dall'organizzazione) contro i membri che intendono mettersi in proprio sembrerebbero tuttavia escludere la presenza di cartelli o di oligopoli.

Caso 11 – Un imprenditore illegale di un paese dell'ex-Jugoslavia opera da tempo nell'ingresso illegale attraverso la frontiera italo-slovena. A causa dell'arresto di un collaboratore, si trova costretto a sospendere questa attività per un certo periodo, che sostituisce con una serie di trasporti marittimi dall'Istria verso il Veneto. L'utilizzo di questo canale lo lascia tuttavia insoddisfatto, a causa degli alti compensi richiesti dagli scafisti impegnati nel trasporto lungo quella tratta. Decide quindi di inviare in Albania un collaboratore col compito di individuare un luogo d'imbarco adatto. Reperisce inoltre un'imbarcazione che, stazionata in Grecia, può essere chiamata in quel luogo quando necessario. Il luogo scelto per l'imbarco è apparentemente distinto da quelli utilizzati da altri operatori; il luogo d'arrivo, tuttavia, è lo stesso: la provincia di Lecce. L'attività viene avviata e funziona regolarmente per almeno un certo periodo.

Caso 12 – Un gruppo italo-albanese opera nell'industria dell'ingresso irregolare. Gli albanesi provvedono al reclutamento dei migranti e al loro trasporto sino alle coste italiane; gli italiani – che riscuotono un pagamento separato dagli stessi migranti – provvedono al trasporto degli stranieri dalla costa ad alcune stazioni ferroviarie. Il coordinamento tra il segmento albanese e quello italiano è operato da un cittadino albanese residente legalmente in Italia, che – oltre a gestire le attività di manutenzione degli scafi da svolgere in Italia – comunica agli operatori italiani i numeri, i luoghi e le date degli sbarchi e controlla che questi organizzino trasporti sufficienti. Alcuni dei collaboratori di questo gruppo cominciano nel tempo a sviluppare un'attività parallela di trasporto, entrando in contatto con il coordinatore albanese di un secondo gruppo di trasportatori. Questa seconda attività viene tenuta per un certo periodo nascosta e i partecipanti non interrompono la fornitura di servizi di trasporto per i flussi migratori gestiti dai primi. Anche in un periodo successivo, quando la seconda organizzazione opera prevalentemente sui propri flussi, si registrano casi nei quali i primi chiedano l'intervento dei secondi per la gestione dei picchi del trasporto.

Alla luce delle informazioni disponibili, l'ipotesi preferibile a questo riguardo sembra essere quella di una popolazione d'organizzazioni di piccole dimensioni, differenziate più in termini segmentari che non funzionali. Queste organizzazioni sarebbero collegate fra loro in alcuni casi da forme di dipendenza operativa più o meno permanente, in altre dalla frequenza dei contatti, dalla condivisione dei fornitori e dal ricorso reciproco ai servizi gli uni degli altri per la gestione delle punte di massimo afflusso.

L'assenza di indizi convincenti sull'operare di coordinamento gerarchico non esclude naturalmente che le organizzazioni che operano nell'ingresso illegale lungo il canale d'Otranto siano anche in contatto con il crimine organizzato vero e proprio. Secondo molte fonti, ad esempio,

non si può escludere che membri di organizzazioni criminali italiane siano fortemente coinvolti nell'organizzazione imprenditoriale dell'ingresso clandestino, soprattutto per quanto riguarda la fase successiva allo sbarco (Ministero dell'Interno, 1999; Presidenza del Consiglio dei Ministri, 1999). Nel 1997, il "Rapporto sul fenomeno della criminalità organizzata" (p. 378) redatto dal Ministero dell'Interno sottolineava inoltre una partecipazione diretta della nuova sacra corona unita nell'organizzazione delle operazioni di trasporto "mettendo a disposizione i natanti e la conoscenza delle rotte, già utilizzate per il contrabbando di tabacchi lavorati esteri, nei traffici di armi e droga". Allo stesso modo, è stata ripetutamente segnalata l'esistenza di connessioni tra le organizzazioni albanesi degli scafisti e uno o più sodalizi criminali della stessa area [Dia, 1999]. Non vi è dubbio che esistano notevoli elementi che facciano pensare all'esistenza di contatti e di accordi tra almeno parte degli imprenditori dell'ingresso clandestino e le forme di crimine organizzato presenti nel paese di partenza e nel paese d'arrivo. Allo stesso tempo, tuttavia, non si può assumere che tali accordi siano di un'entità tale da configurare l'industria dell'ingresso illegale come una "divisione" operativa del crimine organizzato. Non a caso, si registrano nella documentazione disponibile anche situazioni che sembrano indicare, da parte della criminalità organizzata locale nei confronti dell'industria dell'ingresso clandestino, un atteggiamento parassitario basato sul taglieggiamento, e quindi non molto diverso da quello riservato dal crimine organizzato a diversi settori economici legali.

Caso 13 – Un'organizzazione che opera nell'ingresso irregolare di migranti⁹ si trova fatta oggetto d'atti d'intimidazione da parte di un'associazione di stampo mafioso. Nel corso di un incontro con due organizzatori, esponenti dell'associazione richiedono infatti l'introduzione di un contributo di 200.000 lire a viaggio, sotto forma di partecipazione alle spese di mantenimento dei carcerati e delle loro famiglie. L'incontro fa seguito ad un'ondata di perlustrazioni delle spiagge da parte di un numero discreto di affiliati, che avevano sequestrato gli stranieri sbarcati e minacciato fisicamente i membri dell'organizzazione che si erano recati a raccoglierci. Le parti convengono sul versamento di una somma per ogni viaggio effettuato dall'organizzazione.

Caso 14 – In un giorno d'estate, si verifica nel centro di Valona una sparatoria nella quale risultano coinvolti diversi soggetti. La prima interpretazione data dell'evento è quella di un regolamento di conti tra bande criminali. Successivamente, le attività di *intelligence* italiane avanzano un'ipotesi che appare più calzante: la sparatoria si inquadra in un conflitto tra un sodalizio mafioso e alcune organizzazioni di scafisti, legata al rifiuto di questi ultimi di continuare a pagare ai primi una percentuale degli incassi conseguiti col traffico di clandestini in cambio di una protezione.

L'evento descritto nel caso 13 non era probabilmente mirato espressamente a quell'organizzazione, bensì ad un complesso di organizzazioni operanti in quel campo in modo autonomo. Non si spiegherebbe altrimenti l'esigenza, da parte del sodalizio mafioso, di perlustrare le spiagge – prova che non conoscevano in anticipo i luoghi designati per gli sbarchi - e di introdurre una forma di tassazione dall'esterno attraverso l'intimidazione. Si può anche notare che l'imposizione di questo prelievo non ha impedito all'organizzazione taglieggiata di entrare autonomamente nel traffico di stupefacenti in una fase successiva. Il conflitto ipotizzato nel caso 14 mostra come una stessa dinamica parassitaria potrebbe essere attiva dall'altro lato dell'Adriatico.

1.5.1.2. L'evoluzione dell'industria dell'ingresso illegale al confine italo-sloveno

Come in tutte le aree di frontiera terrestre, l'esistenza stessa del confine produce un complesso d'attività e competenze specifiche finalizzate ad una pluralità d'attività irregolari. Questo è particolarmente vero del confine italo-sloveno, che ha avuto per anni – oltre a una storia fortemente controversa – il ruolo di confine non soltanto tra stati ma anche tra sistemi economici e politici. A ciò si aggiunge che il confine italo-sloveno, dividendo aree contigue altamente

9. Si tratta della stessa descritta nel caso 12.

interdipendenti, è oggetto quotidianamente di un elevato traffico transfrontaliero, attraverso una pluralità di valichi di diversa categoria ma anche attraverso un complesso di sentieri e vie di comunicazione che variano da brevi tratti percorribili agevolmente in pochi minuti a percorsi di una certa lunghezza e complessità. L'entità degli scambi transfrontalieri, che rendono impossibile un controllo puntuale, e l'esistenza di numerosi reticoli transnazionali specializzati in attività irregolari costituisce il terreno sul quale si è innescato negli ultimi decenni lo sviluppo dell'industria dell'ingresso irregolare nell'area.

Si può tuttavia ritenere che il trasporto di stranieri attraverso il confine italo-sloveno fosse una realtà, per quanto limitata, già alla fine degli anni '70. Questi primi flussi, principalmente di cittadini jugoslavi, erano diretti verso l'Austria, la Germania occidentale e, in misura minore, la Svizzera. Soltanto numeri molto limitati dei componenti di questi primi flussi irregolari si fermavano in Italia, principalmente nella stessa regione Friuli-Venezia Giulia. Negli anni '80, la Federazione Jugoslava ha cominciato a svolgere funzioni di transito per flussi migratori provenienti sia dai paesi medio orientali sia dai paesi asiatici. I flussi irregolari attraverso il confine terrestre italo-jugoslavo sono andati conseguentemente crescendo in volume, potendo contare anche sul passaggio di un numero rilevante di migranti privi di conoscenza del territorio. E' presumibilmente in questo periodo che si assiste alla progressiva saldatura organizzativa di una serie di attività precedentemente svolte separatamente e su basi individuali – quali il trasporto sino al confine o la guida lungo i sentieri nei boschi. Già alla fine degli anni '80, infatti, alcuni operatori risultano avere abbandonato l'attività operativa su basi individuali per dare vita ad organizzazioni con ruoli differenziati e con un livello minimo di gerarchia. In particolare, alcuni trasportatori cominciano a dedicarsi progressivamente al reclutamento dei migranti e alla pianificazione del viaggio delegando il trasferimento e l'attraversamento del confine a collaboratori retribuiti a prestazione. Nei primi anni '90, la scomparsa delle restrizioni all'uscita vigenti nei paesi a democrazia popolare si dissolvono o si attenuano fortemente. In questo contesto, l'area Slovenia/Croazia/Friuli V.G. riacquista il ruolo di "Marca di confine" che aveva svolto precedentemente per secoli. Sull'area gravitano flussi migratori provenienti dall'insieme dei paesi dell'Europa orientale, attraverso il corridoio ungherese; flussi migratori balcanici e medio-orientali, attraverso la Bulgaria e la Macedonia; flussi migratori dall'Asia, sia attraverso la rotta C.S.I-Ucraina-Ungheria sia attraverso il percorso medio-orientale. L'instabilità politica dell'area incrementa inoltre sia il potenziale migratorio locale, sia le possibilità di passare su quei territori sfuggendo ai controlli. La crescita della domanda d'ingressi costituisce un forte fattore di evoluzione verso forme professionali di servizio: una pluralità di operatori episodici fa del favoreggiamento dell'immigrazione clandestina un'attività a tempo pieno. Negli stessi anni, inoltre, si registra un rafforzamento, anche se moderato, dei controlli di frontiera italiani e sloveni. L'effetto congiunto di un innalzamento della percentuale di stranieri che non conoscono il territorio e del rafforzamento dei controlli è quello di rendere sempre più strategico il ruolo dei passeurs e, soprattutto, degli "autisti" incaricati di trasportare i migranti il più rapidamente possibile lontano dall'area di confine. I transiti terrestri assistiti diventano più frequenti e il numero di persone guidate in ogni singola operazione aumenta. In quest'ultima fase, le organizzazioni includono nelle loro operazioni un numero crescente d'autisti, sia italiani sia stranieri, che operano come collaboratori sistematici, mentre la riserva di operatori disponibili ad attivarsi in modo episodico viene utilizzata in presenza di contingenze impreviste o di punte alte di traffico. Questo processo di trasformazione si osserva bene nel caso seguente:

Caso 15 – Nei primi anni '90, un *passeur* viene contattato da un'imprenditore illegale che opera già da anni nel favoreggiamento dell'immigrazione irregolare. Gli viene offerta la possibilità di aprire una nuova "linea" di transito tra la Slovenia e l'Italia, operando in un'area da lui già ben conosciuta. I due si accordano su un compenso per migrante trasportato, e gli viene chiesto di effettuare un trasporto di prova. Questo trasporto non viene giudicato di sufficiente qualità e la collaborazione si ferma. Dopo qualche mese, viene ricontattato da alcuni collaboratori dell'organizzazione che gli offrono di collaborare partecipando tuttavia in condizioni contrattuali diverse dalle precedenti: il *passeur* deve consegnare i migranti trasportati a degli "autisti" sloveni che lo aspettano sul territorio italiano, venendo compensato con una percentuale di quanto

L'organizzazione versa forfettariamente per l'intero servizio di attraversamento e trasporto a destinazione. La frequenza dei viaggi cresce sino a divenire settimanale. Il pagamento avviene alla conclusione di ogni viaggio, in occasione del ritorno degli autisti ad operazione conclusa. Il passeur riceve per ogni migrante trasportato una somma ben inferiore, circa il 50%, di quanto non avesse convenuto nel corso della fase precedente, anche se gli introiti globali sono presumibilmente superiori data la maggiore frequenza. Circa un anno dopo, il *passeur* viene ricontattato dall'imprenditore illegale che sta riorganizzando il servizio a causa della secessione di alcuni collaboratori (inclusi quelli a più stretto contatto con il *passeur*). Gli viene offerto di svolgere personalmente sia l'attraversamento del confine, sia il trasporto dei migranti alla stazione di Mestre. Il pagamento convenuto è superiore di circa un quarto a quello ricevuto precedentemente (ma ancora ben inferiore a quanto stipulato nel primo accordo) e viene saldato di volta in volta ma soltanto nei casi di buon fine dell'operazione. Nel corso dei mesi, al *passeur* vengono inoltre chiesti interventi episodici per reagire a circostanze contingenti, quali la consegna di documenti a legali incaricati di ottenere lo sblocco di autovetture sequestrate dalle forze di polizia. La collaborazione si interrompe a causa dell'arresto del *passeur* nel corso di un trasporto. Dopo qualche mese, la collaborazione riprende, a condizioni ancora una volta cambiate: i gruppi di migranti da trasportare sono grandi il doppio di quanto precedentemente convenuto (8 invece di 4), il trasporto deve avvenire sino ad una città più interna, e il *passeur* deve farsi carico di coinvolgere personalmente i collaboratori da utilizzare come autisti. L'organizzazione concorda una cifra capitaria con il *passeur*, che a sua volta concorda una cifra capitaria con uno dei collaboratori che potrà poi decidere autonomamente come ripartirla tra i suoi eventuali collaboratori. Anche le modalità di pagamento cambiano, passando da un versamento per ogni trasporto a un versamento globale per diversi trasporti. Al *passeur* viene inoltre richiesto di tanto in tanto di trasportare indietro, in Slovenia, le somme che i migranti, o le organizzazioni che li hanno chiamati, versano alla consegna.

Il caso 15 mostra con una certa chiarezza come nel corso degli anni le attività di favoreggiamento dell'ingresso clandestino abbiano subito un complesso di cambiamenti in funzione delle attività di contrasto, del crescere della domanda di ingressi e del progressivo strutturarsi dell'industria degli ingressi. Questo tuttavia non implica la scomparsa degli operatori indipendenti, la cui attività viene segnalata in molti punti del confine. L'evoluzione degli ultimi anni sembra piuttosto spiegabile nei termini di un processo di *segmentazione*. Da un lato, gli operatori indipendenti operano direttamente l'intero ciclo reclutamento-trasporto-attraversamento (e talvolta il trasporto successivo) per i segmenti di migranti, prevalentemente balcanici, che non dispongono di capitali sufficienti a finanziare un ingresso costoso. Le organizzazioni maggiormente strutturate, invece, si concentrano sugli stranieri provenienti da paesi più lontani, sul trasporto su commessa di organizzazioni transnazionali e sui segmenti di migranti, come le donne avviate alla prostituzione, per le quali esiste la disponibilità ad un investimento maggiore. Nel caso dei segmenti inferiori, si assiste ad un costo minore a fronte di rischi di rintraccio maggiori; nel caso dei segmenti superiori, si assiste a costi maggiori a fronte di minori rischi di rintraccio, dato che i questi migranti possono contare su un rapido allontanamento dalla fascia confinaria dopo l'attraversamento. Nel caso dei segmenti inferiori, il prezzo del trasporto viene spesso saldato in anticipo; nel caso dei segmenti superiori, il prezzo del trasporto viene sovente saldato al momento dell'arrivo nella città italiana di destinazione, quindi a buon fine.

Nel caso delle organizzazioni più strutturate, l'organigramma interno sembra consistere soprattutto da sodalizi tra almeno quattro figure professionali:

- a) il "reclutatore/organizzatore", che identifica i migranti interessati al servizio (o contratta il costo del sub-appalto di altre organizzazioni transnazionali) e ne organizza il viaggio;
- b) uno o più trasportatori in Slovenia, che provvedono al trasferimento dalla città, generalmente Lubiana, alla prossimità del confine;
- c) uno o più *passeurs*, che scelgono i sentieri e guidano i migranti nell'attraversamento dei boschi;
- d) uno o più "autisti" in Italia, incaricati di allontanare rapidamente i migranti dalle zone di confine accompagnandoli nelle stazioni meno sorvegliate o in città relativamente lontane dal punto d'accesso;
- e) (non sempre) "staffette", incaricate di precedere le autovetture contenenti i migranti e di assicurare l'assenza di posti di blocco;

In alcuni casi, tali ruoli sono ben distinti ed affidati a persone diverse. In altri, una persona può svolgere più di un ruolo, come il passeur descritto nel caso 15 che accetta di compiere congiuntamente attività di attraversamento e di trasporto. Nelle organizzazioni più strutturate, inoltre, appaiono figure dirigenziali (i “collaboratori”) che supervisionano per conto dell’organizzatore l’operare delle diverse linee e ai quali viene affidato il compito di riscuotere alla consegna dei migranti le cifre pattuite, pagare gli operativi e riportare in Slovenia le somme raccolte, oltre a farsi carico di una serie di esigenze contingenti, dai contatti coi legali italiani alla selezione degli operativi *free lance* da attivare. La documentazione disponibile rivela sicuramente l’esistenza di forme di gerarchia organizzativa. Questa gerarchia, tuttavia, è lungi dal richiedere un controllo puntuale. Al contrario sembrerebbe che, tra uno strato e l’altro vi sono ampie zone grigie e che molte delle relazioni contrattuali vigenti siano frequentemente e rapidamente rinegoziabili.

Caso 16¹⁰ - Un *passeur* viene giudicato, dopo un viaggio di prova, inaffidabile dall’imprenditore illegale che lo aveva contattato. Ha infatti effettuato l’attraversamento con notevole ritardo e senza avvertire. Il *passeur* cerca successivamente diverse volte di ricontattare l’organizzazione, facendo notare che l’attraversamento, comunque, è andato a buon fine. Dopo qualche mese ricomincia a collaborare, sulla base d’accordi presi con alcuni collaboratori dell’imprenditore, che tengono tuttavia riservata la sua partecipazione alle attività (in cambio presumibilmente della minore retribuzione). Soltanto dopo qualche mese di attività il *passeur* riceve segnali che l’imprenditore è giunto a conoscenza della cosa e che l’approva.

Caso 17 – Un trasportatore ha il compito di recarsi in una località e raccogliere i gruppi di migranti lì convenuti per trasportarli al confine e, successivamente, dalla zona di frontiera alla stazione di Mestre. Dopo alcuni viaggi, riceve l’ordine dal *leader* operativo di contare accuratamente il numero dei clandestini trasportati. Da controlli, infatti, sembrerebbe risultare che l’organizzatore cerchi abitualmente di inviare uno o due migranti più di quanto concordato.

Le organizzazioni, in altre parole, sembrano consistere principalmente in consorzi tra “lavoratori autonomi” tenuti insieme stabilmente da reti d’accordi e di ricorso reiterato ai servizi dell’altro. E’ significativo a questo proposito che raramente le diverse figure professionali coinvolte operano secondo rapporti d’esclusiva. Si riscontra piuttosto l’esistenza di una serie d’accordi seriali, volti a definire un prezzo e, talvolta, un livello minimo di fornitura. Ciò che esula da tali accordi viene svolto sulla base d’accordi addizionali o integrato nel corso delle frequenti rinegoziazioni degli accordi stessi.

Caso 18 – Un imprenditore illegale contatta un *passeur* per l’apertura di una nuova linea. Nel corso del colloquio, indica chiaramente che egli agisce attraverso una pluralità di linee indipendenti e che preferisce lavorare con più soggetti di sua fiducia che non si conoscano a vicenda, in modo da trovarsi mai costretto ad interrompere il servizio. Allo stesso modo, il *passeur* potrà sia lavorare per altri imprenditori, sia stabilire collaborazione con altri *passeurs*, al prezzo che preferisce o che riesce a spuntare. L’imprenditore e il *passeur* concordano un prezzo per migrante affidato e una modalità di contatto.

Caso 19 – Un imprenditore illegale intende far transitare attraverso un confine sloveno un certo numero di stranieri. In un primo periodo, provvede ad acquistare degli autobus, all’interno dei quali viene ricavata un’intercapedine al di sotto del pianale. Questo sistema presenta degli svantaggi e viene successivamente abbandonato. A questo punto, l’imprenditore sperimenta con i camion frigoriferi. Stabilisce degli accordi con i proprietari e gli autisti dei mezzi. Questi ultimi modificano i camion, creando un’intercapedine capace d’ospitare sino a 25 clandestini. Le spese per tale trasformazione vengono sostenute dai proprietari di camion, e vengono ammortizzate col compenso dei viaggi. Più viaggi compiono, più guadagnano e più rapidamente ammortizzano i costi.

10. Si riferisce allo stesso individuo del caso 15.

Questa organizzazione a rete sembra abbia un grado elevato di efficienza, dato che presenta un livello molto limitato di spese fisse mantenendo al contempo la capacità di gestire volumi di servizio che cambiano continuamente. Questo consente inoltre di limitare notevolmente i potenziali danni derivanti dall'arresto di un membro dell'organizzazione.

E' tuttavia molto probabile che questa autonomia dei ruoli all'interno dell'organizzazione trovi un forte contrappeso nella dipendenza sostanziale di tutti i ruoli operativi dall'imprenditore/reclutatore. Come si era già osservato a proposito del Canale d'Otranto, l'operare di un sistema migratorio con basse barriere all'entrata finisce per privilegiare coloro che controllano l'accesso ai potenziali clienti del servizio rispetto a coloro che controllano i mezzi di trasporto. I primi, infatti, non sono fungibili; i secondi - in presenza di competenze diffuse e di bassi costi d'investimento - sì. Coloro che controllano l'accesso ai clienti, infatti, possono sia ricontrattare le condizioni pattuite nei momenti di minor traffico, sia sperimentare parallelamente nuovi fornitori, sia allocare il rischio in modo tale da risultare sistematicamente privilegiati rispetto ai fornitori. Questa dipendenza non sembra legata tanto alla chiusura del mercato, quanto alla difficoltà di entrare in contatto diretto con i segmenti del mercato maggiormente remunerativi. La creazione di una nuova rete, quindi, include spesso il riposizionarsi, quantomeno inizialmente, sui segmenti meno appetibili.

Caso 20 – Due individui collaborano con un imprenditore illegale con funzioni miste di supervisione e di trasporto. Nel corso delle attività, provano a scavalcare l'imprenditore agendo di propria iniziativa. Questo richiede che vengano contattati direttamente i migranti potenzialmente interessati al trasporto e all'attraversamento. I collaboratori decidono di reclutare attivamente i potenziali clienti per le vie di Lubiana e nei luoghi pubblici da questi frequentati, nonostante questo comporti maggiori rischi di essere notati. L'esclusione dalla prima organizzazione è causata, più che dall'aver intrapreso attività autonome, dal fatto di essere divenuti noti alle forze di polizia.

1.5.2. Le organizzazioni che offrono servizi personalizzati su una sola tratta

Sia lungo il Canale d'Otranto, sia lungo il confine italo-sloveno, le organizzazioni sin qui analizzate sembrano orientate a fornire, per quanto possibile in un mercato illegale, un servizio standardizzato, accessibile a chiunque sia disponibile a pagare il prezzo stabilito. Tipicamente, essi forniscono un servizio di trasporto lungo una traiettoria specifica che si rivolge sia a gruppi preesistenti al trasporto, sia ad estranei racimolati in modo diverso. A fianco di questo tipo d'organizzazioni, tuttavia, si registra anche l'operare di altri imprenditori specializzati che mirano piuttosto a fornire servizi personalizzati, mirati ad esigenze specifiche dei migranti. Il loro segmento di riferimento è costituito dai migranti che si trovano in paesi di transito lontani dalle principali rotte dell'ingresso illegale e dai migranti che hanno già operato in modo non assistito parte del proprio tragitto. Ricadono in questa categoria due gruppi d'operatori molto diversi:

1) coloro che operano, generalmente in modo episodico, su tratte scarsamente consolidate. Si tratta di operatori che vedono nel favoreggiamento dell'immigrazione irregolare un'attività temporanea o marginale e che "adattano" l'attività di favoreggiamento al contesto normale della propria attività. Questo avviene principalmente sulla base di patti con specifici migranti o con piccoli gruppi e sono raramente generalizzati. Gli operatori di questo tipo non sono generalmente particolarmente inseriti nei mercati illegali oppure mirano a costruirsi un'attività indipendente di piccole dimensioni;

2) coloro che operano, su richiesta, trasporti personalizzati, attraverso la fornitura di documenti falsi o la costruzione di specifici metodi di attraversamento basati generalmente sull'ingresso clandestino attraverso i valichi di frontiera. Si tratta di operatori specializzati che detengono un know-how difficilmente accessibile. I loro servizi sono rivolti a segmenti di migranti in possesso di capitale proprio o che possono contare in Italia su reti disponibili a sopportare i costi

del loro viaggio. Gli operatori di questo tipo sono frequentemente inseriti in, o hanno contatti con, diversi tipi di mercati illegali che offrono servizi utilizzabili per una pluralità di scopi.

Caso 21 – Un'organizzazione opera nel favoreggiamento dell'ingresso irregolare di cittadini di un paese asiatico. Il contatto con i migranti avviene nel paese di transito, dove gli stranieri sono giunti individualmente oppure attraverso un'organizzazione apparentemente separata. Gli operatori dell'organizzazione discutono individualmente le esigenze dei migranti e pianificano diversi percorsi. Alcuni vengono indirizzati ad altre organizzazioni specializzate nel favoreggiamento dell'ingresso clandestino su diversi punti del confine. Altri ricevono indicazioni sul come richiedere asilo politico, ricevono un apposito addestramento e vengono accompagnati in prossimità di alcuni valichi di frontiera in finestre temporali specifiche. Altri ancora ricevono un passaporto valido, dove la fotografia del migrante viene sostituita a quella del proprietario legittimo. Altri ancora ricevono un passaporto valido, acquisito presumibilmente con la corruzione di uno o più funzionari, di un territorio asiatico amministrato da un paese europeo. La differenza tra il metodo più economico e il metodo più costoso supera il 25%.

Caso 22 – Un abitante di un paese medio orientale cerca di raggiungere autonomamente l'Italia, dove ha dei parenti che non è tuttavia in grado di contattare. Ad un certo punto si trova in un paese di transito, con il capitale iniziale molto assottigliato. Incontra un camionista che si reca settimanalmente in Italia e accetta di introdursi sul suo camion, diretto verso l'Italia. L'accordo è che il migrante si introdurrà, ad un segnale convenuto, sul camion prima che della fine delle operazioni di carico, consentendo in caso di controlli di affermare che stava viaggiando all'insaputa del conducente. Trascorre numerose ore al buio, in uno spazio molto ristretto, prima di essere lasciato nelle vicinanze di un casello autostradale di una città.

Caso 23 – Un'organizzazione opera principalmente nell'intermediazione, sulla base delle richieste dei migranti, di insiemi di documenti - contraffatti o ottenuti fraudolentemente - che possano sostenersi a vicenda. La strategia è infatti quella di utilizzare documenti di un paese europeo per entrare e risiedere in un altro. I documenti forniti variano dai certificati di nascita rilasciati da ex-colonie alle patenti, dai permessi di soggiorno a certificati di residenza. Il tesoro dell'organizzazione è costituito da un certo numero di passaporti falsi, che derivano dal furto di un considerevole stock di passaporti in bianco commesso da ignoti qualche anno prima in un paese terzo. Tra il momento della richiesta e il momento della consegna dei documenti non passano più di due settimane. La differenza tra il metodo più economico e il metodo più costoso supera il 35%.

Caso 24 – Uno straniero viene introdotto clandestinamente da un marinaio su un natante che trasporta carichi commerciali verso l'Italia. E' costretto a trascorrere diversi giorni al buio e in isolamento, in quanto il marinaio dichiara di trasportarlo all'insaputa dei colleghi e degli ufficiali. Il suo sbarco viene ritardato una prima volta in quanto non si registrano condizioni adatte. La seconda volta, gli viene intimato di allontanarsi da solo e di cercare autonomamente un modo di uscire dal porto senza essere notato. Viene minacciato affinché non indichi in caso di rintraccio il natante dal quale proviene. L'unico aiuto che riceve – e che sembra indicare che il marinaio abbia una certa esperienza – è il consiglio di distruggere i documenti d'identità prima di tentare di uscire dal porto.

Come si vede nei casi da 21 a 24, forme di favoreggiamento dell'immigrazione irregolare basate su servizi personalizzati si ritrovano ai due estremi dello spettro del mercato dell'ingresso irregolare.

In alcuni casi, essi si rivolgono ai settori più marginali e precari della clientela dell'industria dell'ingresso clandestino. Si tratta di canali d'ingresso poco costosi ma al tempo stesso fragili, poco efficaci e non di rado pericolosi per l'incolumità dei migranti. In queste forme, lo straniero è costretto sostanzialmente a fidarsi ciecamente del favoreggiatore e dispone nei suoi confronti di un potenziale contrattuale molto ridotto. In esse, inoltre, è frequente che all'insorgere di difficoltà impreviste il migrante venga abbandonato a sé stesso, generalmente senza alcun rimborso delle spese anticipate.

In altri, il servizio personalizzato è invece rivolto ai segmenti di domanda più sofisticati e disponibili a pagare presenti nel mercato dell'ingresso irregolare. Qui la personalizzazione del

servizio rappresenta un modo di incrementare la sicurezza delle operazioni e quindi il suo valore. Non di rado, queste organizzazioni offrono un ingresso irregolare che non pregiudica il successivo periodo di permanenza. L'intero settore dell'ingresso con documenti falsi, ad esempio, sembra basarsi sul principio che solo piccoli numeri di documenti falsi o contraffatti simili possono essere attivi contemporaneamente. Un paio di passaporti portoghesi rilasciati a cittadini asiatici residenti a Macao sollevano forse qualche curiosità al momento dei controlli di frontiera italiani. Essi tuttavia giustificano difficilmente i controlli accurati che sarebbero necessari per accorgersi che sono contraffatti. La situazione naturalmente cambia se il numero di detentori di tali documenti cresce sensibilmente sino ad ingenerare sospetti.

E' possibile che un altro canale di servizi personalizzati, forniti da organizzazioni che operano lungo una specifica tratta, sia costituito dalla documentazione necessaria per qualificarsi, nel paese d'arrivo, come meritevole di protezione umanitaria o come non passibile d'espulsione o respingimento. Questo è frequente soprattutto nei casi nei quali tale condizione di *non refoulement* è legata alla possibilità di dimostrare la propria appartenenza a territori dove le strutture statali sono crollate: in questi casi, infatti, non è difficile per un imprenditore illegale accedere a stock di documenti e a ex-funzionari o funzionari in possesso delle capacità necessarie, mentre allo stesso tempo risulta difficile – quando non impossibile - per le autorità dei paesi d'arrivo controllare la veridicità della documentazione presentata.

Caso 25 – Un conflitto in un paese balcanico produce un numero considerevole di rifugiati. Per evitare l'arrivo di grandi numeri di rifugiati sul proprio territorio, gli stati europei occidentali danno priorità a un sistema di campi nei paesi confinanti e a regimi rigidamente temporanei d'accoglienza per coloro che riescono nonostante questo a giungere sul loro territorio. Dopo qualche giorno, si comincia ad assistere all'arrivo di cittadini stranieri che, pur provenendo dall'area di conflitto, presentano dei passaporti autentici di un paese confinante (dove si parla la stessa lingua e dove il sistema dei cognomi è molto simile) ai quali è stato aggiunto un permesso di soggiorno falso del paese d'arrivo. I prezzi per ottenere tali documenti appaiono particolarmente alti, circa il doppio di un ingresso clandestino lungo la stessa direttrice. Il possesso di tali documenti, tuttavia, consente ai rifugiati la possibilità di tentare un ingresso legale o, nel caso di scoperta, l'inserimento in campi provvisori in un paese occidentale dove le condizioni di vita, e soprattutto di sicurezza personale, sono incomparabilmente superiori a quelle che vigono nei campi dove sono stati precedentemente accolti.

Caso 26 – Durante un conflitto balcanico tra stati precedentemente parti della stessa federazione, era possibile ricevere con sicurezza un permesso di soggiorno per motivi umanitari in un paese sviluppato se si era giovani maschi in età di leva. Dopo un certo periodo, le autorità di controllo cominciano a chiedere di mostrare fisicamente la cartolina di chiamata alle armi. Nel periodo successivo, si rileva l'esistenza in circolazione di cartoline precetto contraffatte. Nel corso di perquisizioni, viene inoltre trovato un certo numero di cartoline precetto in bianco, ma già recanti il timbro delle autorità militari. In altri casi, risulta che alcuni ufficiali degli stati secessionisti mettano in vendita i passaporti della precedente federazione per conferire a migranti di altri paesi – e in alcuni casi di altri continenti – un'identità che faciliti l'ingresso o ne renda più difficile l'espulsione.

La distinzione tra servizi personalizzati e servizi standardizzati è naturalmente da intendersi come riferita ad un *continuum* di modalità di prestazione del servizio, piuttosto che come riferimento all'esistenza di due "serbatoi" di operatori rigidamente separati. Anche alcune organizzazioni che operano in modo standardizzato, infatti, sembrano essere disponibili a prevedere servizi diversi per alcune categorie di migranti sui quali esistono probabilmente margini di profitto più alti. Vi sono ad esempio molti indizi che l'ingresso delle donne da avviare al mercato della prostituzione venga gestito –quantomeno in alcuni casi - lungo il confine italo-sloveno (la principale porta d'entrata per la prostituzione dall'Europa orientale) in modo parzialmente diverso da quanto non avvenga per altre categorie di migranti.

Caso 27 – Un “autista” viene fermato dalle forze di polizia durante un trasporto misto di una famiglia di migranti medio-orientali e di una ragazza ucraina avviata al mercato della prostituzione. Nel corso degli interrogatori, ammette di avere frequentemente partecipato nel passato trasporti sia di migranti “generici” sia di ragazze. Esisteva un’espressione cifrata che veniva utilizzata nelle telefonate per avvertirlo del tipo di migranti da attendere nel luogo convenuto. Nel caso di migranti generici, il suo compito era quello di accompagnarli alla stazione ferroviaria di Mestre; nel caso delle ragazze, doveva accompagnarle al parcheggio di alcuni autogrill lungo l’autostrada ed attendere l’arrivo delle persone che le avrebbero prese in consegna. In quest’ultimo caso, riceveva spesso il numero di un cellulare da contattare in caso di ritardi. L’autista dichiara che i numeri di telefono erano sempre diversi e che lui aveva sempre consegnato le ragazze a persone diverse.

I fornitori di servizi standardizzati possono quindi anche sperimentare lateralmente dei percorsi alternativi mirati a piccoli numeri o a segmenti particolari. Allo stesso modo, come si è visto nel caso 5, alcuni fornitori di servizi personalizzati possono progressivamente standardizzarli ed offrirli a tutti i potenziali clienti. Il rapporto tra servizi personalizzati e servizi standardizzati cambia inoltre con il tempo: i servizi personalizzati, infatti, hanno anche la capacità di produrre innovazione, che successivamente – in caso di successo – può venire stabilizzata e offerta in modo generalizzato a tutti coloro che sono disponibili a pagare.

1.6. Le organizzazioni che operano su una pluralità di tratte

Nell’industria dell’ingresso irregolare si registrano frequentemente casi di flussi migratori irregolari capaci d’attraversare, in modo più o meno periglioso, numerose frontiere, e di permanere temporaneamente in una varietà di stati, prima di giungere a destinazione. Alcuni flussi sono in grado, letteralmente, di circumnavigare il globo con viaggi che attraversano decine di paesi e durano diversi mesi e, in qualche caso, anni. Gruppi di cittadini afgani si presentano agli uffici per l’asilo in Germania, dopo essere transitati per l’Italia. Cittadini di remoti paesi asiatici vengono intercettati sulle coste calabresi. Cittadini di paesi dell’Africa sub-sahariana sono intercettati sul confine italo-francese. Passaporti in bianco rubati in una regione dell’Italia meridionale vengono utilizzati per la concessione di permessi di residenza in paesi del nord-Europa. Cittadini di stati dell’America Latina e del Senegal entrano in Italia attraverso il confine italo-sloveno. In termini di razionalità geografica, alcuni flussi migratori irregolari sembrano spesso incomprensibili¹¹.

Una parte di questi flussi è il risultato di processi migratori *individuali*, spesso al limite del picaresco. Il tragitto complessivo seguito risulta essere il risultato di una pluralità di fattori – dagli incontri effettuati a cambiamenti contingenti nei sistemi di controllo – e segue spesso una logica di prova ed errore. Ciò che appare a prima vista una rotta si rivela piuttosto un susseguirsi di tratti e di progetti migratori parziali spesso diretti verso un “gruppo” di paesi – o di condizioni socio-economiche - piuttosto che non verso un luogo specifico. In questi casi, il ricorso all’industria dell’ingresso clandestino è – se presente – quasi sempre una successione di servizi acquistati separatamente e spesso distanziati in termini sia spaziali sia temporali.

Caso 28 – Una cittadina cinese viene fermata in Germania su un treno diretto in Italia. Ha lasciato la Cina popolare circa 2 anni prima, trasferendosi – con l’aiuto di un’organizzazione specializzata – in un paese precedentemente parte dell’Unione Sovietica. Da lì, dopo qualche mese, si è diretta con mezzi propri a Mosca, dove ha abitato per diversi mesi con dei familiari lì insediati. Ha contattato una seconda organizzazione, indipendente dalla prima, che le ha assicurato il trasporto a Praga, dove ha trascorso quasi un anno con altri parenti. Questi ultimi hanno successivamente contattato un ramo di familiari insediati in una città del nord-ovest italiano e hanno attivato una terza organizzazione specializzata che l’ha fornita di un passaporto falsificato – sul quale era stato precedentemente apposto un visto Schengen regolare – per farla

11 . Nei primi sei mesi del 1999, le forze di polizia della Lituania hanno fermato 169 stranieri entrati irregolarmente nel paese, presumibilmente diretti verso l’Europa occidentale. Le origini di tali stranieri sono (per ordine di importanza numerica): Afghanistan, Bangladesh, Pakistan, Angola, Congo, India, Marocco, Iraq e Vietnam.

entrare in Germania e un biglietto del treno per l'Italia. L'intenzione dichiarata della ragazza era di lavorare in Italia sino al pagamento del debito accumulato per il trasporto prima di tentare di raggiungere gli Stati Uniti d'America.

In molti altri casi, tuttavia, questi flussi migratori irregolari hanno una direzionalità precisa e rispondono a progetti migratori definiti e opportunità d'inserimento specifiche. La complessità del viaggio dal punto di partenza al punto d'arrivo, inoltre, è per molti tale da scoraggiare qualunque pianificazione indipendente del viaggio. La probabilità di essere intercettati nel corso complesso dei numerosi attraversamenti di frontiera da compiere, l'eterogeneità dei contesti da attraversare, i rischi da correre, e i costi associati ad un eventuale fallimento, sono tali da rendere ampiamente giustificato remunerare una specifica attività professionale d'organizzazione e d'intermediazione di tale viaggio¹². Quello che viene richiesto agli imprenditori illegali in questi casi non è una capacità specifica di trasporto attraverso una determinata frontiera quanto la capacità di gestire globalmente il viaggio attraverso una pluralità di frontiere e di territori, assicurare la logistica complessiva, attivare gli opportuni contatti con gli operatori necessari e gestire le contingenze impreviste che possono presentarsi nel corso del viaggio irregolare. In molti casi – dato il costo del viaggio – viene richiesta anche, e forse soprattutto, la capacità di anticipare parte dei costi gestendo quindi circuiti informali di credito.

L'importanza dei servizi offerti dalle organizzazioni specializzate può essere del resto facilmente intravista nella ricostruzione di molti dei viaggi d'ingresso dei cittadini provenienti dagli stati più lontani e meno interconnessi. Una parte rilevante degli stranieri rintracciati provenienti da quelle aree hanno convenuto il prezzo del trasporto – e le modalità di pagamento – in buon anticipo rispetto alla partenza. Tali accordi, per quanto generalmente orali, hanno previsto spesso forme di pagamento diversificate e scaglionate nel tempo e contengono clausole di salvaguardia. Hanno attraversato una pluralità di paesi, utilizzando un ampio spettro di metodi di transito irregolare. Hanno spesso potuto contare sulla connivenza di alcune autorità. Hanno trovato negli snodi critici persone incaricate di accoglierli ed informarli e sono stati spesso accompagnati lungo i tragitti più complessi da operatori specializzati. Sono stati alloggiati in case sicure nei paesi di transito per periodi anche abbastanza lunghi. Sono stati guidati nelle diverse fasi del percorso da un'ampia varietà di figure (che possono giungere sino a una ventina) di molteplici nazionalità e con diverse funzioni. E' quindi più che ragionevole assumere l'esistenza di organizzazioni capaci di fornire un servizio globale di trasporto e di ingresso irregolare molto sofisticato, capace di assicurare la disponibilità e la combinazione di una pluralità di servizi. Dalla documentazione disponibile, è inoltre possibile concludere con una certa sicurezza che il funzionamento di queste organizzazioni è reso possibile da una circolazione rapida ed efficiente tra aree lontane di informazioni - sui documenti falsi, sulle nuove tecniche di trasporto disponibili, sui punti deboli dei sistemi di controllo nazionali degli stati sviluppati – di scambi monetari e di accordi. Almeno alcune di queste organizzazioni, sembrano essere capaci di gestire un numero elevato di contingenze impreviste. Nella storia di alcuni dei flussi conosciuti, ad esempio, si registra il fatto che essi hanno cambiato del tutto direzione, nel giro di poche ore, a seguito di contingenze impreviste. L'esistenza di una elevata capacità di pianificazione è confermata anche da altri indizi.

Caso 29 – Nel corso di un controllo di frontiera in un paese dell'Europa del nord, viene fermato un gruppo di una decina di cittadini di uno stato asiatico, due dei quali successivamente identificati come "guide" facenti parte di un'organizzazione specializzata nel favoreggiamento dell'immigrazione irregolare.

12 . Questa situazione, del resto, non è riservata esclusivamente al settore della mobilità irregolare. Ampia parte dei flussi migratori regolari e temporanei provenienti da quelle aree preferisce, presumibilmente per gli stessi motivi, basarsi su package tours e viaggi organizzati e lo stesso si riscontra nei flussi di occidentali che si recano in quei paesi. Pur in presenza di flussi legali e talvolta – come quelli turistici – facilitati, le differenze culturali, l'investimento richiesto per il viaggio e le difficoltà linguistiche inducono molti a preferire viaggi organizzati – con meno libertà e a costi maggiori – rispetto ad una pianificazione autonoma del viaggio. Le organizzazioni multi-tratta specializzate nell'ingresso irregolare spingono questa logica alle estreme conseguenze.

Tutti gli stranieri fermati hanno presentato il passaporto di un paese sviluppato del sud-est asiatico con le fotografie sostituite. Le indagini mostrano che gli stranieri hanno viaggiato in treno dalla Cina a Mosca e successivamente, via Praga, si sono diretti verso l'Italia. L'analisi dei documenti contraffatti mostra che sono stati sistematicamente modificati, al fine di assicurare la coerenza delle informazioni contenute. Alcuni passaporti mostrano timbri e sigilli che, per quanto non esistenti nell'apparato burocratico del paese che avrebbe rilasciato il passaporto, possono sembrare tali all'apparato dei controlli di un paese europeo. Tra i beni delle due guide vengono individuate somme significative nelle seguenti valute: dollari statunitensi, riel cambogiani, franchi francesi, corone ceche, talleri sloveni, rubli della CSI e fiorini olandesi. Tale disponibilità di valute così diverse fa ipotizzare che gli organizzatori si tenessero pronti a cambiare rotta con un preavviso minimo.

Caso 30 – Alcuni abitanti di un paese del Corno d'Africa si spostano in un paese confinante, dove si accordano con un'organizzazione specializzata per un trasporto aereo verso l'Italia attraverso un paese di transito medio-orientale. Giunti all'aeroporto del paese di transito, l'accompagnatore richiede la consegna dei passaporti e dei biglietti già consegnati e li sostituisce dopo qualche ora con altri che prevedono un percorso molto diverso.

Anche nel caso delle organizzazioni che operano su una molteplicità di tratte, è possibile distinguere tra reti organizzative che offrono un prodotto standardizzato e potenzialmente aperto a chiunque sia disponibile a sostenere il pagamento richiesto, esemplificato dalla facoltà dell'imprenditore di decidere autonomamente la composizione del gruppo trasportato, ed organizzazioni che attivano servizi personalizzati - e talvolta non ripetibili - volti a fornire un servizio adattato alle richieste di individui o di gruppi sulla base di accordi negoziati di volta in volta.

1.6.1. L'evoluzione storica delle organizzazioni multi-tratta

La complessità operativa, nel caso delle organizzazioni multi-tratta, è decisamente superiore a quella che si registra nei segmenti dell'industria dell'ingresso irregolare specializzate sull'attraversamento di una singola tratta. Le competenze necessarie per svolgere efficacemente questa attività sono molto meno diffuse, gli investimenti iniziali più alti e la buona riuscita richiede una maggiore capacità di combinare sistematicamente l'attività logistica con possibilità di corruzione di funzionari e con l'accesso a forniture disponibili soltanto su mercati illegali. Se si ritorna alle competenze professionali identificate nel capitolo 1.3., si può dire che nel caso delle organizzazioni multi-tratta è comparativamente maggiore il peso delle competenze "illegali" e più tradizionalmente "criminali", che costituiscono spesso il principale elemento di vantaggio competitivo delle organizzazioni a fini di lucro rispetto alle altre realtà del sistema migratorio impegnate nell'ingresso irregolare sugli stessi percorsi.

Dal maggior peso delle competenze "illegali" discende che lo sviluppo delle organizzazioni multi-tratta è maggiormente vincolato in termini territoriali a determinate aree o a determinati corridoi. E' vero che anche l'operare di sistemi mono-tratta richiede sicuramente che le autorità dei paesi confinanti con i paesi sviluppati non siano in grado di attuare un efficace controllo del proprio territorio oppure non identifichino nella repressione dell'industria dell'ingresso irregolare una loro priorità. Ma, nel loro caso, la possibilità di sviluppo non sembra richiedere altro che questo *benign neglect*. Al contrario, l'operare delle organizzazioni multi-tratta dipende molto più strettamente dall'esistenza d'attività illegali consolidate e di competenze la cui esistenza è di per sé una sfida al sistema degli stati, anche di quelli d'origine. Questo tipo di organizzazioni tende quindi a svilupparsi in modo fortemente selettivo, prevalentemente lungo le direttrici geografiche dove si registra la pre-esistenza di un complesso di attività illegali consolidate, capace di fungere da brodo di coltura per lo sviluppo dell'imprenditoria in questo nuovo settore¹³.

13. Esistono naturalmente anche processi di diffusione. Ma questi sembrano essere limitati ad aree geografiche dove si è assistito ad una vera e propria implosione delle strutture statali. E, anche in questo caso, lo sviluppo di un'industria

Questa logica evolutiva si ritrova esemplificata con particolare chiarezza dalle principali organizzazioni multi-tratta specializzate nell'ingresso nei paesi sviluppati di lavoratori stranieri provenienti dalla Cina popolare. L'evoluzione di questo specifico flusso è relativamente ben conosciuta. Secondo molti autori, questo tipo di organizzazioni insediate nell'Estremo Oriente sono "figlie illegittime" della guerra fredda. Le radici di tali organizzazioni sarebbero infatti da rintracciarsi nell'insediamento dei resti dell'esercito nazionalista cinese nell'isola di Formosa e nelle regioni confinarie della Birmania, della Thailandia e parzialmente del Laos. Queste ultime aree, formalmente sottoposte all'autorità dei tre stati, operano sostanzialmente da allora come terre franche. La protezione internazionale di Formosa, e il controllo informale delle aree confinarie era la contropartita garantita da alcuni paesi occidentali per la disponibilità di queste stesse forze ad operare all'interno del territorio cinese (con funzioni sia d'*intelligence* sia di gestione di reti clandestine) e di stabilire reti di contatti, informazioni e propaganda in tutte le aree del globo toccate dalla diaspora cinese [Meyers, 1997]. Parte dei resti dell'esercito nazionalista hanno quindi continuato ad operare per decenni sul piano internazionale, sviluppando competenze approfondite, entrando in contatto con una varietà di mercati illegali e ricevendo dai protettori internazionali formazione e assistenza nello svolgimento di operazioni coperte internazionali [Kwong, 1997; Kyle, Liang, 1998]. A queste attività "geopolitiche" si è accompagnata nel tempo la gestione autonoma di numerose attività illegali, particolarmente l'esportazione dei capitali e il contrabbando, legate al controllo da parte di queste organizzazioni di segmenti dei flussi di scambio che legano gli abitanti della Cina continentale e le aree d'insediamento della diaspora asiatica. Questa capacità di controllo era legata sia alla capacità di essere presenti irregolarmente sul territorio della stessa Repubblica popolare cinese, sia nella capacità di garantire contatti e scambi con l'esterno alle comunità della diaspora cinese, sovente pesantemente represses dai governi post-coloniali del sud-est asiatico.

Il salto di qualità di queste reti internazionali avviene con l'inizio del secondo conflitto indocinese: l'unione del controllo sostanziale delle aree di tradizionale produzione dell'oppio con la disponibilità di reti internazionali e di competenze accumulate produce vantaggi competitivi notevoli nel campo del traffico di stupefacenti. I primi corridoi aperti legano il nord della Thailandia al Vietnam del sud attraverso la Cambogia e il Laos. A questi seguono nel tempo i corridoi necessari per globalizzare il traffico su scala mondiale. Il consolidarsi del traffico di stupefacenti su scala internazionale produce due effetti. In primo luogo, la disponibilità dei proventi che derivano dal traffico di stupefacenti pongono fine alla dipendenza di tali reti dai protettori internazionali, consentendo alle organizzazioni operanti in queste aree una notevole autonomia. Dall'altro, pone le condizioni per il costituirsi di due corridoi geografici, interni al territorio della Cina popolare, che partendo dall'area del triangolo d'oro procedono attraverso la provincia del Fujian verso Formosa e attraverso la provincia dello Yunnan verso il mar meridionale della Cina. Date le caratteristiche del traffico di stupefacenti, l'esistenza di tali corridoi comporta il consolidarsi dell'esistenza di diverse figure professionali, il saldarsi dei loro contatti attraverso interazioni reiterate e il diffondersi ad ampio raggio di competenze sul trasporto illegale, l'acquisizione di documenti contraffatti e le modalità operative necessarie per sottrarsi o eludere i controlli.

Per un lungo periodo, le reti illegali così sviluppate non sembrano essere state particolarmente attive nel favoreggiamento dell'emigrazione clandestina. Nonostante le trasformazioni politiche della Cina popolare abbiano presumibilmente rappresentato più volte fattori di spinta decisamente potenti, non si conoscono infatti per molti anni processi d'emigrazione numericamente molto rilevanti. Le competenze illegali accumulate cominciano ad essere applicate al favoreggiamento di flussi migratori irregolari a partire dagli spostamenti di popolazione che hanno seguito la conclusione del conflitto indocinese (e che riguardavano per una buona percentuale membri della diaspora cinese). Le prime sezioni delle reti illegali ad essere attivate a

dell'ingresso illegale tende a seguire, piuttosto che precedere, il consolidamento di un'infrastruttura criminale "classica", basata sul contrabbando e il traffico di stupefacenti.

questo scopo, infatti, sembrano essere state quelle operanti nei paesi nei quali si è registrato, dopo il 1975, una maggiore espulsione di residenti stranieri d'origine cinese (Vietnam, Cambogia e Laos). Si tratta di stranieri presenti in quei paesi da diverse generazioni, inseriti in posizioni socio-economiche medio-alte e che non erano presumibilmente particolarmente attratti dalla prospettiva di tornare in un paese d'origine che spesso non avevano mai visto e che in quegli anni versava in una situazione di conflitto civile endemico. E' presumibile che un numero rilevante di questi abbia preferito avvalersi dei contatti con le reti illegali presenti nelle loro comunità per trasferirsi nei paesi sviluppati.

L'industria dell'ingresso irregolare sembra estendersi successivamente, lungo le rotte precedentemente utilizzate per il traffico di stupefacenti e per il contrabbando, alla Thailandia e alla Malesia. Il peso di questa prima generazione di migranti irregolari è probabilmente il fattore che spiega il ruolo che tuttora giocano i paesi della penisola indocinese nella gestione complessiva dei flussi migratori irregolari provenienti dall'Asia continentale. A questi fa seguito l'estensione dell'industria dell'ingresso irregolare anche all'interno della Cina, lungo le aree (Yunnan, Guanzi, Guandong e Fujian) dove il funzionamento decennale delle reti illegali ha creato un tessuto di competenze già consolidato e fortemente connesso ad attività transnazionali.

La descrizione storica precedente mostra come le organizzazioni multi-tratta possano svilupparsi "lateralmente" a partire da un corridoio consolidato d'attività illegali d'altro genere. Questa modalità si basa su una logica di sviluppo economico territoriale ben nota per altri settori economici, legali o illegali. All'ombra di grandi organizzazioni operanti su mercati consolidati si sviluppano piccole organizzazioni che sono in grado di sfruttare le esternalità territoriali prodotte dalle grandi imprese per fornire servizi innovativi. In alcuni casi, queste possono essere spin-off delle organizzazioni dominanti; in altri casi, si tratta di organizzazioni indipendenti che acquisiscono i servizi dagli stessi fornitori delle organizzazioni dominanti, ma in modo distinto.

Questa logica non è tuttavia l'unica che si riscontra nell'industria dell'ingresso clandestino. In tale settore, infatti, si assiste anche a un processo inverso, dove alcune organizzazioni mono-tratta vengono positivamente selezionate dal mercato ed innescano processi di sviluppo che li portano progressivamente ad avviare nuove attività e ad acquisire il controllo delle fasi precedenti e successive l'attraversamento del confine, sino ad integrare verticalmente l'intera filiera produttiva. Questo processo si riscontra anche in alcune delle aree già descritte, dove operano prevalentemente organizzazioni mono-tratta.

Caso 31¹⁴ - Un imprenditore ha fondato un'organizzazione mono-tratta che opera sul confine terrestre italo-sloveno. Al reclutamento e alla gestione dei flussi lungo il confine aggiunge la gestione di un servizio di autonoleggio legale - il che gli consente di abbattere i costi e di recuperare le vetture in caso di sequestro - e l'attivazione di linee di trasporto anche lungo i confini italo-austriaci. In alcuni anni, opera, in accordo con dei committenti di quelle aree, dei trasporti di "prova" di piccoli gruppi di stranieri provenienti da paesi extra-balcanici, sia dell'Asia sia del Medio Oriente. E' presumibile che, a questo punto, l'imprenditore abbia già operato una scelta strategica a favore dei migranti che giungono già "organizzati" da altri imprenditori operanti nei paesi d'arrivo rispetto al reclutamento in loco. L'organizzazione assume successivamente il controllo anche della tratta immediatamente precedente, sperimentando diversi modi - e diverse forme di accordo con collaboratori di quei paesi - per gestire l'ingresso sul territorio sloveno dall'Ungheria e dalla Croazia, che si avviavano all'epoca a divenire importanti paesi di transito. Nei primi anni '90, sperimenta anche alcune linee di trasporto marittimo su un itinerario non convenzionale, prima di aprire una linea abbastanza stabile lungo il Canale d'Otranto. Il matrimonio con una cittadina cinese consente apparentemente di fare un ulteriore salto di qualità. L'organizzazione infatti comincia ad operare anche sul territorio italiano, dove un fratello della moglie mantiene una casa sicura, dove i migranti trasportati possono essere ospitati prima dello smistamento oppure trattenuti sino al pagamento del saldo da parte dei committenti in Italia. L'organizzazione inoltre, sembra essere entrata in un'alleanza strategica con un'analogha organizzazione del sud-est asiatico. Questa cura l'arrivo dei migranti dai paesi d'origine sino all'area balcanica o europeo-

14 Si tratta della continuazione del caso 5.

orientale. L'imprenditore è invece responsabile del trasporto dai luoghi di transito sino alla destinazione finale. Al momento del suo apogeo, l'imprenditore ha assunto anche il controllo di alcune agenzie di viaggio in diversi paesi balcanici e di una compagnia aerea privata.

Il caso 31 mostra come alcuni imprenditori operanti nell'industria dell'ingresso irregolare possano "crescere" anche notevolmente sia in termini di diversificazione dei servizi offerti, sia in termini di integrazione verticale del processo produttivo. Non è naturalmente possibile sapere con certezza se il caso 31 riguardi un individuo con straordinarie capacità imprenditoriali o un sentiero di sviluppo comune a diversi imprenditori. Si può tuttavia notare che la crescita imprenditoriale descritta nel caso 31 è relativa ad anni nei quali l'area balcanica – nel quale l'imprenditore opera – ha conosciuto cambiamenti violenti, che hanno pesantemente ridotto in tutta l'area la capacità di controllo degli stati sui propri territori. E' infatti presumibile che, senza queste condizioni strutturali, lo sviluppo imprenditoriale descritto nel caso 31 sarebbe stato pesantemente limitato dall'attività di contrasto.

1.6.2.1. Le organizzazioni multi-tratta a servizio standardizzato: la clientela

Alla luce della documentazione disponibile, le organizzazioni multi-tratta possono essere distinte a seconda del loro riferimento alla clientela ricercata. Alcune organizzazioni mirano a fornire servizi prevalentemente a stranieri provenienti dallo stesso paese, mentre altre operano in riferimento ad una pluralità di origini nazionali. Nel primo caso, è frequente che i gruppi di migranti viaggino sostanzialmente nella stessa formazione dall'inizio alla fine del viaggio. In altri casi, le organizzazioni multi-tratta sembrano invece gestire flussi che provengono da diversi paesi, predisponendo a questo fine alcuni luoghi di raccolta in specifici paesi di transito dove convergono e si fondono una pluralità di flussi.

Caso 32 – Un cittadino cinese desidera emigrare in Italia. Contatta un organizzatore, che è noto nell'area per aver curato l'espatrio irregolare di altri abitanti del paese. L'organizzazione contatta alcuni parenti del giovane già emigrati in Italia e conviene con questi il costo dell'operazione e la modalità di pagamento. Il migrante viene accompagnato personalmente al confine sino-vietnamita, dove l'organizzatore provvede al suo espatrio irregolare insieme ad altri soggetti sconosciuti al primo. Dal Vietnam, i migranti vengono accompagnati da un altro membro dell'organizzazione in Cambogia, e dalla Cambogia in Thailandia. Trascorrono in Thailandia diverse settimane, prima che alcuni di questi siano imbarcati, con documenti falsi, su un volo diretto verso un paese precedentemente parte della Federazione jugoslava. Accolti all'aeroporto da un altro collaboratore dell'organizzazione, il migrante viene trasportato, in un'intercapedine, su un camion in Slovenia. Qui viene affidato ad un'organizzazione che gli fa attraversare a piedi il confine italo-sloveno e lo trasporta in una città del nord-est, dove viene accolto da un cittadino cinese che intrattiene apparentemente rapporti diretti con l'organizzatore in patria. Il migrante viene tenuto praticamente sequestrato in quell'abitazione per alcune settimane, sin quando i parenti saldano una seconda quota del costo del viaggio. La parte finale viene raccolta direttamente dall'organizzazione presso il futuro datore di lavoro del giovane.

Caso 33 – Migranti di almeno 4 paesi asiatici contattano un'organizzazione specializzata nell'ingresso irregolare, al fine di entrare in Italia. L'organizzazione, che opera attraverso una serie d'agenzie di viaggio presenti nei diversi paesi, offre un trasporto sino all'Italia per una cifra di 7.500 dollari statunitensi, da saldarsi in anticipo. Ai migranti viene inizialmente rilasciato un biglietto aereo che li conduce nelle città portuali di diversi paesi medio-orientali, e documenti che li presentano come marinai in attesa di imbarco su natanti che battono bandiere diverse. Per questa prima tratta, l'organizzazione suddivide i migranti reclutati in almeno 15 gruppi che viaggiano separatamente. Dopo qualche giorno di attesa nella città di transito, i migranti vengono trasferiti - presumibilmente con la complicità di alcuni funzionari delle autorità portuali - su una serie di battelli. I migranti vengono successivamente trasferiti in alto mare su una nave cargo, che raccoglie flussi di diverse provenienze. La nave resta al largo per diversi giorni. Alcuni migranti che, a causa delle condizioni di vita sulla nave, si sono ammalati vengono sbarcati in prossimità delle coste greche. La nave attraversa successivamente le acque maltesi, dove attende la notte di natale -

presumibilmente contando su un allentamento dei controlli durante il periodo delle feste natalizie - con un carico di circa 450 persone. Qui i migranti vengono trasferiti su una battello di piccole dimensioni in pessime condizioni, destinato a sbarcarli sulle coste siciliane¹⁵.

Caso 34 – Due ragazze provenienti da un paese dell'Europa orientale stanno per entrare in Italia. In un paese di transito vengono trasportate in un casa appartata, dove trascorreranno diverse ore in attesa di effettuare l'attraversamento del confine nelle ore notturne. La casa è stracolma di stranieri di diverse nazionalità, ospitati in diverse stanze apparentemente a seconda dell'area d'origine.

Le ragioni di queste differenze nelle strategie di marketing tra le organizzazioni operanti nel favoreggiamento dell'ingresso irregolare non sono molto chiare. Un'ipotesi potrebbe essere che, anche nel favoreggiamento dell'immigrazione irregolare, agisca in alcuni imprenditori illegali una preferenza per il simile. Un'altra ipotesi potrebbe invece essere che molti imprenditori illegali si basano per le proprie operazioni su un sapere migratorio che è altamente segmentato in termini di origine nazionale ed è difficilmente trasferibile fuori dai confini del proprio gruppo. Una terza ipotesi riguarda invece le caratteristiche di alcune organizzazioni multi-tratta, che richiedono un grado notevole di *embeddedness* in reti fiduciarie e norme di regolazione proprie di particolari insediamenti di stranieri [Becucci, 1999]. Questo può essere visto concentrandosi sulle modalità di pagamento del prezzo, decisamente elevato, del ricorso ad un'organizzazione di questo tipo. Nel caso 32, ad esempio, il pagamento di una parte significativa del viaggio era destinato ad essere saldato successivamente, lungo un periodo di 3-4 anni. Nel caso 33, invece, il pagamento era anticipato. E' evidente che l'organizzazione menzionata nel caso 32 deve poter contare su una presenza ramificata e solida tra gli immigrati provenienti da quell'area già inseriti nella società d'arrivo, mentre questo è molto meno necessario nel caso 33. Non si deve infine dimenticare che i flussi migratori provenienti da alcuni paesi sono nel complesso numericamente sufficienti a "saturare" alcune organizzazioni, favorendo un processo non intenzionale di specializzazione "etnica".

1.6.2.2. Le organizzazioni multi-tratta a servizio standardizzato: la struttura interna

Il trasporto irregolare di migranti attraverso una pluralità di confini richiede il coordinamento di numerose attività in una pluralità di territori. Non è quindi sorprendente che le organizzazioni multi-tratta presentino un maggior grado di strutturazione e rapporti gerarchici più evidenti rispetto alle organizzazioni che operano su una sola tratta. Allo stesso tempo, tuttavia, non vi è traccia nella documentazione disponibile dell'esistenza di vere e proprie "multinazionali" dell'ingresso irregolare, intendendo con questo termine l'esistenza di organizzazioni unitarie articolate in "unità locali" gerarchicamente controllate da un centro di controllo unico. Ancora meno si riscontrano tracce d'organizzazioni autosufficienti, in grado di svolgere l'intera attività di trasporto con personale e mezzi propri. Anche le organizzazioni multi-tratta, in altre parole, si basano su competenze e servizi strettamente intrecciate a contesti locali. E' presumibile che nell'industria dell'ingresso irregolare, come in buona parte dei mercati illegali, l'alternativa tra produrre direttamente un servizio o acquisirlo dall'esterno (il *make or buy*) non si ponga nemmeno. I costi e le rigidità delle forme di coordinamento gerarchico necessarie per la gestione diretta d'operazioni su diversi continenti, i rischi associati alla possibilità che l'attività di contrasto faccia cedere "un anello" in grado di svelare agli investigatori l'intero organigramma, l'elevata variabilità dei flussi e delle condizioni operative sono tutti elementi che consigliano forme di coordinamento flessibili e reticolari.

Non è quindi un caso se, alla luce delle informazioni disponibili, le organizzazioni multi-tratta sembrano operare prevalentemente come "integratori di sistema", in modo non molto diverso

¹⁵ La conclusione di questo caso è tragica. Nel corso del trasbordo, infatti, le due navi entrano in collisione, provocando la morte per annegamento di almeno 180 migranti. Nessuno dei responsabili, per quanto essi siano in larga maggioranza identificati, sta scontando attualmente pene detentive.

da quanto fanno normalmente molti operatori economici, quali ad esempio i produttori di viaggi organizzati. Questi ultimi, infatti, stabiliscono accordi con una pluralità di soggetti locali, specializzati nelle attività che compongono il viaggio vero e proprio: prenotano posti su voli gestiti dalle compagnie aeree, assumono guide, selezionano alberghi e villaggi turistici, scelgono le rotte più convenienti e contrattano certi prezzi e certi standard di prestazione. I servizi così acquisiti vengono integrati in un pacchetto che li vincola l'uno all'altro e che promette di farsi carico di tutte le incombenze pratiche di un determinato viaggio. Su un altro versante, gli stessi operatori diffondono l'informazione relativa all'esistenza di tale "pacchetto" presso le agenzie di viaggio, affidandogli il compito di reclutare i clienti in cambio di una percentuale sulle somme da questi versate. Il profitto delle organizzazioni di questo genere è dato dalla differenza tra le somme anticipate o promesse ai diversi fornitori di servizi (alle quali vanno aggiunti i costi sopportati dall'organizzazione per reperirli ed integrarli) e le somme versate dai clienti per acquistare il "pacchetto" complessivo.

Le organizzazioni multi-tratta specializzate nell'ingresso irregolare sembrano agire sostanzialmente allo stesso modo. L'organizzazione vera e propria è composta da un nucleo ristretto di "organizzatori" puri, in alcuni casi affiancato da alcuni fiduciari attivi nelle aree più cruciali o di maggior transito. Il nucleo degli organizzatori agisce prevalentemente attraverso la gestione di una rete di contatti, che comprende:

- i) alcune persone nelle comunità d'origine (e d'arrivo) che fungono da "agenzia di viaggio", diffondendo l'informazione sull'esistenza di questa opportunità e indirizzando i clienti potenziali verso l'organizzazione. Esattamente come le agenzie di viaggio legali, queste persone hanno anche il compito di richiedere un versamento a titolo d'acconto al fine di ridurre l'esposizione dell'organizzazione e rendere più difficili i ripensamenti dei clienti;
- ii) organizzazioni locali specializzate nelle diverse tratte che fungono da "fornitori" dei servizi da integrare. In alcuni casi, si tratta di una pluralità di organizzazioni autonome che insistono sulla stessa area ma sono specializzate in attività distinte (trasporto, accoglienza, etc.). In altri casi, si tratta di organizzazioni che sono a loro volta "integratori di sistema" su scala minore. Nel primo caso, non è infrequente che nell'area operi un fiduciario dell'organizzazione cui è affidato il compito di integrare localmente i vari servizi. Nel secondo, l'organizzazione multi-tratta interviene soltanto nell'area di passaggio da una tratta all'altra;
- iii) fiduciari *troubleshooters*, incaricati di controllare il passaggio dei migranti da un fornitore di servizi ad un altro, intervenire in caso di problemi e saldare i conti con i fornitori dei servizi;
- iv) alcune persone nella comunità d'arrivo, incaricate di "certificare" il buon esito del viaggio e riscuotere le somme ancora spettanti;

Gestire la rete dei contatti con i fornitori è la prima e fondamentale competenza dell'organizzazione multi-tratta. A questa, in molti casi, si aggiunge la capacità di gestire un sistema di "credito all'immigrazione", attraverso la capacità di intervenire su diversi soggetti interessati al viaggio: il migrante stesso, le sue reti nel paese d'origine, eventuali reti familiari nel paese di destinazione, datori di lavoro disponibili a saldare le spese del viaggio all'organizzazione in cambio dell'impegno del migrante a lavorare a salario ridotto o in condizioni analoghe alla schiavitù¹⁶.

La produzione del servizio, se osservato dall'esterno, appare come una lunga catena di sub-appalti. Ogni attivazione di questa catena – ogni trasporto – è accompagnata dalla negoziazione

16 . Per quanto è possibile sapere, sembrano rari i casi nei quali lo sfruttamento del migrante nel paese d'arrivo è esercitato direttamente dall'organizzazione che ne ha curato l'ingresso. Come osserva Beccucci [1998:41] a proposito della comunità cinese, "le informazioni disponibili [...] non sono ben chiare. Sembra difficile poter sostenere, mediante i dati di tipo giudiziario in nostro possesso, l'esistenza di un collegamento organico tra trafficanti e imprenditori cinesi". Quello che sembra avvenire è piuttosto un rapporto di scambio, dove l'organizzazione "cede" il migrante trafficato ad un imprenditore in cambio di una determinata somma. Quest'ultimo, successivamente, si rifarà sul migrante per tale investimento.

delle condizioni e dei costi con una serie di organizzazioni indipendenti. Dal punto di vista dell'organizzazione multi-tratta, una condizione di successo è la disponibilità di una lista ridondante di fornitori, che possono essere attivati di volta in volta. Questo consente una negoziazione al ribasso dei prezzi e garantisce di non trovarsi costretti ad interrompere le attività nel caso in cui una o più organizzazioni fornitrici vengano ad essere identificate dalle forze di polizia. Si ritrova qui – su un livello superiore – la stessa strategia che era stata osservata nel caso 18 a proposito delle relazioni tra organizzazione mono-tratta e *passeurs*: il coordinamento “a rete” tra attori indipendenti che non sono legati da vincoli d'esclusiva. E, come nel caso delle relazioni tra organizzazioni mono-tratta e *passeurs*, la forza dell'organizzazione multi-tratta consiste nell'accesso ai clienti e nella conoscenza dei committenti chiamati a “ritirare” i migranti alla consegna. Questo spiega perché in molti casi gli “integratori di sistema” gestiscano direttamente soltanto i primi passi del percorso migratorio e gli ultimi, cioè la raccolta a destinazione dei migranti giunti e il loro smistamento verso i committenti. Si tratta infatti delle due fasi che – oltre a dar luogo ai principali versamenti monetari – costituiscono il “segreto” imprenditoriale che si vuole tenere meno accessibile ai fornitori di servizi.

Per tutte le tratte che ricadono tra l'inizio e la fine del viaggio, le organizzazioni pluri-tratta preferiscono invece un decentramento organizzativo per quanto riguarda la combinazione dei servizi necessari sulle singole tratte. Questa combinazione locale è infatti troppo complessa per essere operata direttamente dal centro. I costi sarebbero inevitabilmente alti ed ogni inconveniente con un fornitore finirebbe per bloccare la fornitura degli altri servizi. Si preferisce quindi ricorrere o ad un'organizzazione specializzata su quella tratta disponibile a “integrare” il complesso dei servizi necessari per un costo unitario concordato con l'organizzazione centrale oppure all'attivazione di un fiduciario “regionale” che coordina in loco l'acquisizione e l'integrazione dei diversi servizi. Anche nel caso di questa seconda opzione, si riscontra che il fiduciario “regionale” è a sua volta un imprenditore autonomo dell'industria dell'ingresso irregolare, disponibile a farsi carico del complesso dei flussi gestiti da un'organizzazione in cambio della garanzia di un monopolio (rispetto a quella sorgente) e, in qualche caso, di un minimo garantito di attività.

Caso 35 – Un'organizzazione opera prevalentemente nel trasporto di stranieri dall'Ungheria alla Slovenia. L'organizzazione agisce principalmente su commessa di fiduciari di organizzazioni multi-tratta che operano a Budapest. Il servizio originario è quello di prelevare gruppi di migranti in Ungheria, nasconderli in alcuni camion che vengono sigillati prima della partenza evitando i controlli doganali e portarli in Slovenia. Lì giunti, i migranti vengono trasferiti su diverse auto dirette verso l'area di Lubiana. Sempre più frequentemente, le organizzazioni committenti richiedono anche i seguenti servizi: il reperimento di case sicure alla periferia delle città; il trasporto alla frontiera italo-slovena; l'attraversamento; il trasporto in Italia dalla fascia confinaria alle città di destinazione (in nord e centro Italia). I collaboratori per questi servizi vengono scelti dall'organizzazione slovena che li retribuisce direttamente secondo quanto è stato negoziato. Questa a sua volta riceve un pagamento capitaro dai fiduciari operanti a Budapest.

Caso 36 – Un gruppo di cittadini cinesi è diretto verso l'Italia. Sono partiti tutti insieme e, nei diversi aeroporti che hanno attraversato, hanno trovato una persona che forniva loro indicazioni sulla tratta successiva. Ad un certo punto, si registra un cambiamento nei piani. Il gruppo viene suddiviso su più voli per destinazioni diverse (tutte dell'area balcanica) Ad un'organizzazione operante in un paese balcanico viene chiesto di reperire rapidamente qualcuno che possa recarsi all'aeroporto di un paese confinante ed una casa sicura dove i migranti possano attendere il resto del gruppo che arriverà in treno da un terzo paese. La stessa organizzazione riceve inoltre il compito di curare il loro trasferimento in Italia e di consegnarli ad un fiduciario dell'organizzazione in un punto convenuto.

Caso 37 – Un imprenditore illegale riceve una telefonata dalla Cambogia nella quale vengono chieste spiegazioni sulla sorte di un gruppo che è arrivato con meno persone di quanto previsto. Nel corso della conversazione, il chiamante chiede quale prezzo l'imprenditore intenda praticare per prelevare in un paese balcanico alcuni migranti e portarli in Italia. Segue una contrattazione sulla durata del trasporto. Non viene

fatta alcuna menzione del metodo da scegliere e sulle persone da coinvolgere. Dal contenuto della telefonata è presumibile che i due abbiano lavorato frequentemente insieme nel passato.

Caso 38 – Le indagini condotte in un paese europeo relativamente ad un'organizzazione specializzata nell'ingresso irregolare di cittadini di uno stato della penisola indocinese si concentrano su un individuo. Le intercettazioni telefoniche rivelano che lui si presenta spesso agli interlocutori come il responsabile per il paese X ed afferma che risolverà i conflitti di competenze in occasione del prossimo incontro “dei responsabili nazionali” che si terrà nel paese d'origine.

I casi precedenti documentano le modalità di funzionamento del rapporto tra organizzazioni multi-tratta ed organizzazioni specializzate nel trasporto lungo specifiche direttrici. Queste relazioni sono improntate ad una larga autonomia, e consentono alle organizzazioni multi-tratta di mantenere un profilo gerarchico molto appiattito e una notevole flessibilità operativa. Esse, inoltre, consentono di ridurre al minimo i rischi di essere scoperti dalle forze di polizia, dato che tali rischi sono sopportati in modo sproporzionato dalle organizzazioni operative nelle singole tratte.

Le stesse relazioni, tuttavia, presentano problemi organizzativi notevoli. Il primo è costituito dalla difficoltà di assicurare collegamenti efficienti tra una tratta e l'altra. Non solo le singole organizzazioni mono-tratta vengono generalmente avvertite con preavvisi minimi, ma è possibile che queste – dato che operano senza vincoli d'esclusiva - siano indisponibili in certi giorni o già impegnate in altri. Questa difficoltà di coordinamento inter-tratta è presumibilmente alla base dei periodi protratti di immobilità che molti migranti irregolari descrivono nei resoconti delle loro esperienze. Si può infatti notare che tali periodi si registrano soprattutto tra una tratta e l'altra, mentre le soste interne ad ogni tratta sono poche e strettamente funzionali alle caratteristiche dell'attraversamento (si riducono generalmente ad aspettare le ore notturne). Una seconda difficoltà si ritrova nella gestione del flusso finanziario, in presenza di un numero elevato di potenziali fornitori che vengono attivati con breve anticipo, presumibilmente in quanto selezionati a viaggio già iniziato. Questa situazione, che scoraggia pagamenti anticipati o regolari, è presumibilmente alla base delle condizioni di pagamento stipulate con molti migranti, che appaiono estremamente parcellizzate.

Caso 39 – Alcuni stranieri di un paese medio-orientale stipulano un accordo con un'organizzazione al fine di entrare irregolarmente in Italia. L'accordo prevede, dietro il pagamento anticipato di una certa somma, il trasporto attraverso le frontiere dei primi due paesi di transito. Questa prima tratta, che si conclude in una città portuale, implica un secondo pagamento verso un'organizzazione specializzata nell'attraversamento della frontiera marittima italiana. Una volta sbarcati, gli stranieri vengono convogliati in un unico punto di raccolta, dove viene offerto loro, dietro il pagamento di un'ulteriore somma, l'accompagnamento in altri paesi europei.

Facendo effettuare al migrante stesso pagamenti diversi per le diverse tratte del viaggio, l'organizzazione multi-tratta si cautela contro i rischi di variazioni nei prezzi sulle tratte non direttamente controllate dall'organizzazione o caratterizzate da prezzi maggiormente volatili. Inoltre, decentra il rischio del trasporto del denaro, dato che questo viene ad essere sostenuto dal migrante stesso.

Le relazioni tra le organizzazioni coinvolte, tuttavia, sono fortemente problematiche anche, e forse soprattutto, sotto un altro aspetto. In questo tipo di relazioni, infatti, si rivela in modo particolarmente intenso il problema generale delle relazioni tra mandante e mandatario in un'organizzazione economica: la possibilità che il primo defezioni dagli accordi presi per inseguire la propria convenienza e che il secondo converta gli spazi di autonomia operativa in opportunità per la gestione opportunistica dei beni affidatigli. E, in effetti, la documentazione disponibile sembra offrire notevoli indizi sull'esistenza di conflitti endemici tra organizzazioni multi-tratta e fornitori.

Caso 40 – Un imprenditore illegale assicura ripetutamente servizi di trasporto e accompagnamento per gruppi di migranti reclutati da un imprenditore illegale pluri-tratta. Ad un certo punto, riceve la richiesta

di provvedere all'invio di 3 macchine in un paese confinante per il trasporto di 16 persone. Lì giunto, tuttavia, scopre che l'organizzazione pluri-tratta è entrata nel frattempo in contatto con un'organizzazione concorrente che lavora a prezzi più bassi e ha affidato ad essa il carico annullando senza avvertire l'accordo precedente. Al colmo della rabbia, l'imprenditore afferma con un collaboratore che questo evento è solo l'ultimo di una serie. L'organizzazione pluri-tratta sembra affidare infatti sistematicamente i servizi al miglior offerente anche se questo viene reperito dopo aver già sottoscritto un accordo con lui. Dato che tale organizzazione fornisce comunque alla sua una notevole mole di lavoro, l'imprenditore mono-tratta si trova costretto a fare buon viso a cattivo gioco.

Caso 41 – Un passeur che lavora per un'organizzazione mono-tratta riceve la telefonata di un committente, piuttosto adirato, che gli chiede notizia di alcune donne da lui trasportate. Il passeur ribatte che non è stato contattato da nessuna organizzazione e che non sa nulla delle donne in questione. Ne segue un diverbio. Il chiamante sta apparentemente telefonando metodicamente a tutte le figure operative che operano nell'ingresso clandestino (che conosce e che può raggiungere) cercando di localizzare il *passeur* al quale sono state consegnate le donne. Sospetta infatti che l'organizzazione mono-tratta si sia fatto gioco di lui e abbia intenzione di consegnare le donne a persone diverse da quelle stabilite dal committente. In cambio di un'eventuale collaborazione, fa intravedere la possibilità di stabilire direttamente rapporti con lui per i futuri ingressi.

Caso 42 – Un gruppo di migranti viene ospitato per settimane in una casa sicura. La donna che la gestisce nutre i migranti solo una volta al giorno, e con razioni insufficienti. All'arrivo del responsabile del prossimo attraversamento, i migranti protestano in modo veemente. Il responsabile si mostra perplesso, in quanto è sicuro che l'organizzazione aveva contrattato, e pagato in anticipo la donna, per la fornitura di tre pasti al giorno.

Caso 43 – Ad un nuovo autista, l'imprenditore illegale che lo assume vieta esplicitamente di richiedere ai committenti che si presentano a ritirare i migranti qualsiasi pagamento. Gli impone di non accettare nulla di più di una ragionevole mancia. Si presume che tali avvertenze siano da ricondurre al verificarsi in fasi precedenti, di casi spiacevoli dove gli autisti avevano sostanzialmente rifiutato con vari pretesti la consegna in assenza di pagamenti addizionali non concordati.

Caso 44 – Stranieri provenienti da diversi paesi vengono imbarcati in alcuni natanti destinati a trasferirli nel corso della notte su una nave cargo unica. Nel periodo che trascorrono sui natanti, alcuni gruppi vengono sistematicamente derubati dall'equipaggio di alcuni di questi. Altri gruppi, imbarcati su altri natanti, vengono invece trasportati senza ricevere alcuna violenza.

Queste difficoltà sono naturalmente molto minori se e quando l'organizzazione multi-tratta opera con regolarità e su volumi tali da rendere poco razionale per i fornitori privilegiare il ritorno a breve. Questa situazione opera, in un certo senso, come un antidoto alla tendenza delle organizzazioni multi-tratta di operare attraverso reti ridondanti di operatori. L'affidabilità del servizio prestato dai fornitori, infatti, sembra essere strettamente dipendente dalla minaccia da parte dell'organizzazione multi-tratta di sospendere gli ordinativi. Tale minaccia, tuttavia, è realistica solo e soltanto se l'organizzazione mono-tratta nutre aspettative, basate sull'esperienza passata, di flussi futuri di notevole volume. Nel caso di relazioni episodiche, la tentazione di violare gli accordi e conseguire un beneficio di breve periodo notevole è naturalmente maggiore. Nelle relazioni tra integratori di sistema e fornitori di servizi sembra quindi operare una delicata bilancia tra tendenze alla ridondanza e incentivi al consolidamento dei rapporti con un numero ristretto di fornitori fidati. Ciononostante, questa bilancia è difficilmente in equilibrio. Si può quindi ipotizzare che è proprio in quest'area che potrebbe inserirsi più facilmente il crimine organizzato internazionale. Sembrano esistere, infatti, ampi spazi per presentarsi come un apparato di sanzione - in ultima istanza - delle violazioni dei patti sottoscritti dal mandante o dal mandatario accompagnato da una certa credibilità sulla possibilità di somministrare la sanzione.

1.6.3. Le organizzazioni multi-tratta che offrono servizi personalizzati

Le organizzazioni analizzate nei paragrafi precedenti operano principalmente nella fornitura di servizi d'ingresso standardizzati (per quanto ciò sia possibile su un mercato illegale). Prevedono viaggi simili su certe rotte, con una certa uniformità di dimensioni dei gruppi trasportati, prezzi praticati e servizi resi. Mirano a svolgere tali viaggi con una certa regolarità e con modalità piuttosto simili. In un certo senso, le organizzazioni multi-tratta analizzate sinora non mutuano soltanto la logica operativa degli "integratori di sistema" dagli organizzatori di *package tours* turistici; ne mutuano anche parzialmente la finalità, offrendo ai migranti servizi di trasporto che si presentano come "di massa", *all inclusive*, verso un numero di mete ristretto. A fianco di questi, operano altre forme di organizzazione, volte invece ad offrire servizi d'ingresso personalizzati, volti a rispondere a specifiche esigenze dei migranti o a capitalizzare opportunità d'ingresso la cui disponibilità è limitata. Si rivolgono a categorie di migranti particolari (come i minori, alcune categorie di richiedenti asilo o coloro che sono già stati oggetto precedentemente d'espulsione) o a segmenti interessati non solo all'ingresso ma anche alla fabbricazione di condizioni di permanenza semi-legali. Tendono ad operare su gruppi di grandezza variabile pre-esistenti al trasporto, non di rado progettando di volta in volta metodi d'ingresso diversi. Per quanto riguarda i metodi adottati, si riscontra nel caso di queste organizzazioni multi-tratta lo stesso fenomeno identificato nel mondo delle organizzazioni mono-tratta: la preferenza, tra coloro che offrono servizi personalizzati, verso il ricorso all'uso di documenti falsi o contraffatti rispetto all'ingresso clandestino vero e proprio. Alcuni casi possono dare l'idea della varietà dei sistemi adottati.

Caso 45 – Un'organizzazione promuove l'ingresso irregolare di alcuni cittadini di paesi asiatici che mostrino una certa età e che siano di sesso maschile. L'organizzazione dispone infatti di un certo numero di "pacchetti" di documenti capaci di far ottenere al soggetto la cittadinanza di un paese dell'Europa comunitaria a patto che sia nato prima di una certa data. La maggioranza dei documenti sono rilasciati legalmente, a partire da un falso estratto dei registri parrocchiali rilasciato da un prete cattolico del luogo. Un collaboratore dell'organizzazione, conosciuto dalle autorità preposte al rilascio delle naturalizzazioni per una lunga precedente attività umanitaria agisce da "interprete" per i detentori di tali documenti.

Caso 46 – Alcuni migranti provenienti da un paese asiatico vengono trasferiti sotto falso nome in un paese del Mediterraneo. Qui vengono imbarcati su una nave cargo, e forniti di documenti che li qualificano come membri dell'equipaggio. La nave ferma successivamente in un porto italiano, dove gli stessi vengono messi in licenza. Permangono legalmente qualche giorno nella città portuale, sin quando l'organizzazione procura loro dei permessi di soggiorno di un altro paese europeo, con le foto sostituite. Con questi documenti viaggiano verso la destinazione finale.

Caso 47 – Alcuni minori di un paese caucasico vengono trasferiti da un'organizzazione in un paese precedentemente parte dell'Urss. Qui le loro foto vengono applicate sul passaporto di alcune cittadine di quel paese in procinto di partire per un paese dell'Europa occidentale. Le donne li consegnano successivamente ai parenti che avevano commissionato il viaggio.

Caso 48 – Alcuni funzionari di un'ambasciata sono in buoni rapporti con un imprenditore illegale di un paese centro-africano. L'imprenditore presenta la documentazione necessaria per chiedere il rilascio del visto per diverse donne, che verranno successivamente avviate alla prostituzione nel paese d'arrivo. La documentazione è analizzata superficialmente, ed i visti spesso concessi.

Caso 49 – Alcuni cittadini stranieri richiedono ad un'ambasciata di un paese europeo occidentale il rilascio di un visto turistico. I visti vengono richiesti a nome di altri cittadini dello stesso paese, presumibilmente complici, che risultano aver già viaggiato diverse volte. Le foto dei veri richiedenti sono celate sotto le foto, leggermente più grandi, dei prestanome. Dopo il rilascio del visto – che avviene senza troppi problemi dato i precedenti dei richiedenti – le foto dei prestanome vengono rimosse. Si può sospettare che uno o più funzionari dell'ambasciata fossero al corrente della pratica.

Caso 50 – Un cittadino straniero residente in un paese occidentale chiede un visto di re-ingresso per poter tornare al paese d'origine. Il passaporto, con regolare visto, viene utilizzato per l'ingresso di un altro cittadino di quel paese, mentre presumibilmente il detentore del passaporto ha fatto un ritorno definitivo in patria.

Come si è visto nei casi da 45 a 50, le organizzazioni specializzate nel fornire servizi personalizzati per l'ingresso irregolare si basano strutturalmente su metodi che derivano la loro efficacia dal fatto di essere utilizzati raramente e per piccoli gruppi. Si tratta infatti di metodi che, se utilizzati sistematicamente e per gruppi numerosi, finirebbero inevitabilmente per attirare l'attenzione dei sistemi di controllo. Inoltre, in molti casi, l'uso di tali metodi richiede la connivenza di uno o più membri del sistema dei controlli, che condizionano la loro collaborazione a una dimensione limitata dello scambio illecito, al fine di non ingenerare sospetti eccessivi. Il loro contributo, cioè, è limitato a volumi d'affari che siano compatibili con spiegazioni che non mettano in dubbio la buona fede dei funzionari stessi. D'altra parte, l'uso di questi metodi conferisce ai migranti non soltanto la possibilità di entrare irregolarmente nel paese, ma anche di essere relativamente protetti (sino ad un massimo che si registra nel caso 45) nel corso della successiva permanenza. Il valore di tali servizi, quindi, è sicuramente superiore a quello attribuito alle organizzazioni che offrono servizi standardizzati, principalmente incentrati sull'ingresso clandestino.

L'esigenza di operare su piccoli gruppi e con metodi poco permanenti ha chiare conseguenze sotto il profilo organizzativo. Nel campo dei servizi personalizzati, infatti, si riscontrano soprattutto reticoli di relazioni personali, che vengono attivati di volta in volta sulla base dello specifico progetto migratorio o sulla disponibilità dei materiali necessari. Gli operatori, frequentemente migranti essi stessi, utilizzano le competenze acquisite nel corso del proprio ingresso o diffuse nel sapere migratorio della propria comunità. In generale, questi "consorzi" tra operatori dell'ingresso irregolare personalizzato ruotano su 3 figure, che possono tuttavia sovente sovrapporsi parzialmente:

- a) un organizzatore, che ha contatti sufficienti nella comunità d'arrivo da identificare i committenti, stabilire un piano ed acquisire dove necessario i documenti da contraffare. In alcuni casi – si pensi all'interprete del caso 45 – può consistere in una persona che abbia un accesso diretto e consuetudinario ai sistemi di controllo;
- b) un esperto, generalmente un *insider* dei sistemi di controllo, disponibile a fornire documenti irregolari o, più frequentemente, compiere controlli solo superficiali dei documenti presentati;
- c) una o più guide incaricate di seguire i migranti durante il trasporto, gestirne alcuni punti critici e, soprattutto, segnalare rapidamente la presenza di difficoltà;

Le relazioni tra queste tre figure – soprattutto nel caso delle prime 2 – possono variare molto in termini di potere reciproco. La guida di oggi può essere l'organizzatore di domani. Del resto, non è infrequente che tali collaborazioni durino soltanto per un periodo delimitato, oppure siano una parte marginale di circuiti di scambi prevalentemente specializzati in altro.

Nella grande maggioranza, si può ipotizzare che si tratti di operatori i quali sfruttano un canale d'ingresso di cui hanno esperienza - sin quando questo è disponibile - o che sono stati in grado di generalizzare su base professionale quanto è stato scoperto ed utilizzato prevalentemente su base gratuita da reti familiari ed amicali. Ad esempio, l'utilizzo dei passaporti degli stranieri residenti per far entrare nuovi membri con caratteristiche somatiche simili è una pratica consolidata di diverse comunità straniere. Soltanto negli ultimi anni questo strumento sembra essere applicato anche a migranti privi di contatti personali nel paese d'arrivo, sulla base di documenti forniti dagli stranieri residenti in cambio di un compenso. Solo in casi molto specifici si registra, nella documentazione disponibile, il passaggio di queste figure ad un ruolo di *broker* vero e proprio, capace di operare in modo continuato nella fornitura di servizi personalizzati per l'immigrazione irregolare attraverso l'accesso ad una varietà di canali.

Caso 51 – Alcuni migranti intercettati in diversi punti di un confine sono transitati per la stessa città dell'Europa orientale. Alcuni di questi, appartenenti a gruppi diversi, menzionano un incontro con un cittadino medio-orientale residente in quella città al quale si rivolgono abitualmente una pluralità di migranti interessati a giungere in alcuni paesi europei. Questa persona sembra in grado di offrire diversi servizi. Può vendere direttamente passaporti contraffatti di alcune nazionalità; può indicare chi può fornirne di altre; può mettere in contatto con organizzazioni specializzate nell'attraversamento clandestino del confine; può far ottenere visti per alcuni paesi. I migranti versano il prezzo concordato a questa persona, che provvede a farli prendere in carico alle diverse organizzazioni.

Caso 52 – Un cittadino di un paese asiatico è residente legalmente in un paese europeo. Molti stranieri provenienti dallo stesso paese si rivolgono a lui per consulenze e consigli su un ampio spettro di temi: come far entrare clandestinamente dei familiari o degli amici; come reperire dei lavoratori per determinate attività; come frodare la sicurezza sociale e le tasse; come risolvere determinati conflitti interni alla comunità. Lo stesso svolge un ruolo propositivo, stipulando accordi con alcuni concittadini che prevedono il “prestito” del proprio passaporto in cambio di un pagamento mensile. Alla riconsegna, il soggetto provvede a mettere il passaporto in lavatrice, riducendolo in condizioni tali da poter chiedere plausibilmente il rilascio di un passaporto nuovo.

Queste figure sembrano agire sostanzialmente da sensori e *relais*, identificando – da un lato – le opportunità d'ingresso illegale presenti e – dall'altro – indirizzando la domanda verso i fornitori di servizi personalizzati di volta in volta disponibili. E' difficile comprendere se tali attività vengano svolte come fiduciari di un'organizzazione e non piuttosto sulla base di un certo numero di accordi di provvigione.

1.7. Conclusioni

Nelle pagine precedenti si è tentato di offrire un'analisi sistematica dell'industria dell'ingresso irregolare, in particolare di quella che coinvolge l'Italia. Basandosi prevalentemente su documentazione istituzionale, atti giudiziari ed inchieste giornalistiche, si è cercato di offrire un quadro sistematico utile a chiarire l'evoluzione passata e le prospettive di sviluppo di quest'industria illegale. Dopo aver definito il contesto strutturale di quest'industria e il ruolo che gioca all'interno del sistema migratorio irregolare, è stata offerta una definizione dell'industria e una rassegna dei servizi offerti e delle competenze impiegate. Su questa base è stata elaborata una tipologia di forme organizzative che utilizza la distinzione tra organizzazioni mono- e multi-tratta e tra l'offerta di servizi standardizzati o personalizzati. Successivamente, la documentazione disponibile è stata sintetizzata e rielaborata al fine di cogliere, per quanto possibile, la storia dei diversi segmenti e l'articolazione interna delle organizzazioni che operano in modo continuato nel favoreggiamento dell'immigrazione irregolare. Dove possibile, si è cercato di focalizzare l'attenzione anche sulle reti inter-organizzative che collegano i diversi segmenti e che strutturano determinati corridoi territoriali.

Le analisi svolte risentono naturalmente di tutti i limiti che derivano dalle lacune nella conoscenza di organizzazioni illegali. Inoltre, si è ancora lungi dal disporre di un quadro interpretativo sufficientemente sofisticato, cosa che risulta particolarmente evidente nell'analisi dei fornitori di servizi personalizzati. Già in questa fase, tuttavia, si può concludere che il mercato dell'ingresso clandestino appare molto più complesso di quanto non venga veicolato in molte analisi del fenomeno e che il peso in esso di “cartelli” e organizzazioni oligopolistiche è presumibilmente alquanto sovrastimato.