

L'Italia promessa
Geopolitica e dinamiche organizzative
del traffico di migranti verso l'Italia

Paola Monzini, Ferruccio Pastore, Giuseppe Sciortino

Progetto di ricerca

The Human Smuggling and Trafficking in Migrants:
Types, Origins and Dynamics in a Comparative and Interdisciplinary Perspective
CNRC132DS

Indice

INTRODUZIONE, <i>Ferruccio Pastore</i>	2
1. Il traffico di migranti: in prima pagina, ma poco noto	2
2. Comporre il mosaico delle risultanze investigative e processuali	3
3. I processi di strutturazione delle reti di traffico	5
4. La geopolitica del traffico: un frenetico gioco a tre	7
L'INDUSTRIA DELL'INGRESSO IRREGOLARE AL CONFINE NORD-ORIENTALE, <i>Giuseppe Sciortino</i>	10
1. L'evoluzione dell'industria dell'ingresso clandestino lungo il confine nord-orientale	11
2. L'industria dell'ingresso clandestino: i flussi	17
3. L'industria dell'ingresso clandestino: i percorsi d'ingresso	24
4. L'industria dell'ingresso clandestino: l'organizzazione del servizio	26
5. Il prossimo declino del corridoio nord-orientale?	38
IL TRAFFICO DI MIGRANTI PER VIA MARITTIMA: IL CASO DELL'ITALIA, <i>Paola Monzini</i>	41
1. Premessa	41
2. Le rotte	45
3. I tragitti brevi: l'attraversamento del Canale d'Otranto	50
4. I tragitti di media percorrenza: l'attraversamento del Canale di Sicilia	58
5. Le rotte di lunga percorrenza: la traversata Turchia-Italia	62
6. Conclusioni	68
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI GENERALI	71
ATTI GIUDIZIARI CONSULTATI PER LA SEZIONE SU: L'INDUSTRIA DELL'INGRESSO IRREGOLARE AL CONFINE NORD-ORIENTALE	73
ATTI GIUDIZIARI CONSULTATI PER LA SEZIONE SU: IL TRAFFICO DI MIGRANTI PER VIA MARITTIMA. IL CASO DELL'ITALIA	75

INTRODUZIONE

Ferruccio Pastore

1. Il traffico di migranti: in prima pagina, ma poco noto

A intervalli regolari, solitamente più ravvicinati durante la bella stagione, giornali e telegiornali italiani (ma lo stesso accade in Spagna, in Grecia e, in misura crescente, anche sui *media* della riva sud del Mediterraneo) traboccano dei resoconti di viaggi per mare terminati in tragedia in vista delle nostre coste. Le vittime sono passeggeri paganti, affidatisi a trafficanti nel tentativo di accedere al territorio italiano, talvolta per stabilirvisi, altre volte come tappa verso altri paesi europei.

Questi resoconti giornalistici possono servire a mobilitare la coscienza collettiva, anche se questa mobilitazione va raramente al di là di un moto momentaneo di pietà. Quasi sempre, queste drammatiche narrazioni non servono invece che a rafforzare il senso di assedio che, al di là di ogni ragionevole fondamento, attanaglia una quota di italiani che alcuni sondaggi mostrano in diminuzione, ma che rimane cospicua.

Quel che è certo, in ogni caso, è che le cronache ricorrenti dei naufragi, delle collisioni, dei clandestini buttati a mare come zavorra umana, non ci aiutano a capire le dinamiche reali, le modalità ricorrenti e le tendenze evolutive del traffico di migranti e della immigrazione clandestina verso il nostro paese. Innanzitutto, perché gli attraversamenti non autorizzati delle frontiere marittime, amplificati dai mezzi di informazione per la loro, spesso macabra, spettacolarità, non rappresentano che una componente minoritaria dell'immigrazione irregolare verso il nostro paese. Come vedremo nelle prossime pagine, infatti, l'ingresso clandestino attraverso le frontiere *terrestri*, sia con i paesi appartenenti allo "spazio Schengen" sia con quelli ancora ad esso estranei, rimane il canale di accesso al territorio nazionale più praticabile e prevalente dal punto di vista statistico. Inoltre, come sembrano indicare anche i primi dati sui risultati della regolarizzazione avviata nell'autunno 2002, è *l'ingresso regolare seguito da permanenza irregolare dopo la scadenza del visto o del periodo di esenzione da esso a costituire con ogni probabilità il principale canale di formazione (e ri-formazione, dopo ogni sanatoria) della presenza irregolare nel nostro paese.*

Se si guarda alla nazionalità degli stranieri che sono stati regolarizzati con l'ultima sanatoria (2002-2003), per esempio, è impossibile non accorgersi di come essi provengano principalmente da paesi dell'Europa orientale, da cui è possibile accedere al territorio italiano e, dunque, comunitario senza obbligo di visto, o sulla base di regimi di visto semplificati, o tutt'al più attraversando semplicemente una frontiera terrestre. La distribuzione per nazionalità dei regolarizzati, inoltre, è decisamente diversa da quella che ci consegnano i resoconti giornalistici e le statistiche sugli intercettati nel corso di un attraversamento clandestino delle frontiere.

Ma l'inadeguatezza dei resoconti giornalistici relativi agli sbarchi clandestini come strumento di conoscenza del traffico di migranti verso il nostro paese dipende anche da una ragione più specifica, di ordine metodologico. La prospettiva sul mercato dell'immigrazione clandestina offerta dalla cronaca dei naufragi e dei salvataggi in alto mare effettuati dalle unità della Guardia di Finanza o della Guardia Costiera è indubbiamente rilevante e utile, ma è nel contempo inevitabilmente parziale e distorta; come osserva nella prima parte di questo studio Giuseppe Sciortino, assumere che dai resoconti dei migranti recuperati in mare o intercettati dopo lo sbarco si possa ricostruire l'organizzazione dell'intero sistema del traffico sarebbe "come cercare di ricostruire la struttura dell'industria agroalimentare partendo dai casi di intossicazione registrati dagli ospedali" (vd. *infra*, p. 27). Occorre quindi guardare al di là del fatto contingente, quale esso viene registrato sulle nostre coste o nelle nostre acque territoriali. Per comprendere le dinamiche del traffico, occorre emanciparsi dalla "notizia" e considerare il fenomeno nella sua interezza, nella sua complessità transnazionale e, per quanto possibile, nella sua mutevole quotidianità.

2. Comporre il mosaico delle risultanze investigative e processuali

Nel tentativo di superare i limiti insiti in un approccio episodico e sensazionalistico al fenomeno del favoreggiamento dell'ingresso clandestino, questo studio privilegia alcune fonti specifiche, rappresentate dalle statistiche di attività, dagli atti investigativi e da quelli giudiziari, prodotti dalle unità specializzate delle forze di polizia e dagli uffici giudiziari direttamente impegnati nelle attività di prevenzione e contrasto a questo filone di criminalità.

Come i due studi qui presentati dimostrano, l'immigrazione irregolare non è affatto una novità per il nostro paese. L'Italia si trova ormai da decenni esposta a tentativi sistematici e diffusi di ingresso clandestino, che sempre più spesso si avvalgono dell'assistenza di favoreggiatori, *passeurs* e trafficanti. Questa storia pluridecennale ha richiesto un'attenzione crescente da parte delle autorità di polizia e giudiziarie delle zone del paese più direttamente interessate. Presso un numero crescente di uffici, si è così venuto costituendo un ricco patrimonio di conoscenze e professionalità, che ha pochi eguali in altri paesi europei.

Il problema è che questo patrimonio di conoscenze operative sul fenomeno del traffico di migranti non è sufficientemente sfruttato e valorizzato. Nonostante gli utili sforzi di coordinamento operativo e di sintesi informativa compiuti, tra gli altri, dalla Direzione Nazionale Antimafia, la grande massa di informazioni investigative e giudiziarie scaturite dalle centinaia di inchieste (decine delle quali di altissimo livello ed elevata complessità) condotte in Italia a partire dai primi anni Novanta rimane dispersa e sotto-utilizzata. Questa insufficiente valorizzazione rappresenta una opportunità mancata dal punto di vista della efficacia complessiva dei nostri apparati di *law enforcement* e di promozione della legalità. Ma costituisce un limite anche dal punto di vista scientifico e civile, cioè in rapporto alla qualità delle nostre conoscenze specialistiche e al livello della consapevolezza collettiva su un fenomeno criminoso che incide profondamente sul presente e sul futuro dell'Italia.

L'obiettivo di questa ricerca - che si avvale del sostegno del Consiglio Nazionale delle Ricerche e si colloca nel quadro di un più vasto programma transnazionale di ricerca promosso dalla *European Science Foundation* , a cui partecipano tre istituti situati in altrettanti paesi europei¹ - è dunque quello di selezionare, analizzare congiuntamente e integrare in una visione unitaria le risultanze investigative e giudiziarie provenienti dalle principali inchieste in materia di traffico di migranti fornite da alcuni degli uffici italiani maggiormente impegnati su questo fronte².

La delimitazione della base documentaria su abbiamo operato è il frutto di una serie di fattori. Abbiamo operato "a monte" una selezione preliminare degli uffici di polizia e giudiziari che apparivano potenzialmente più "interessanti", a partire dalla (scarsa) letteratura esistente³, da alcune

¹ Oltre al CeSPI, sono partner del progetto i seguenti istituti: *European Forum for Migration Studies* (EFMS), Università di Bamberg, Germania; *Institute for Migration and Ethnic Studies* (IMES), Università di Amsterdam, Paesi Bassi; *International Centre for Migration Policy Development* (ICMPD), Vienna, Austria. Partecipano, inoltre, all'attività di ricerca, sebbene al di fuori del quadro istituzionale fornito dalla *European Science Foundation* , l' *Instituto Universitario de Estudios Sobre Migraciones* della Universidad Pontificia Comillas di Madrid (Spagna) e il *Swiss Forum for Migration Studies* , della Università di Neuchâtel (Svizzera).

² Un elenco dettagliato degli atti investigativi e giudiziari consultati ai fini di questa ricerca si trova in calce a ciascuna delle due parti che la compongono. Forse non è superfluo avvisare che tutti i documenti utilizzati sono stati elaborati in maniera rigorosamente anonima, secondo i criteri concordati con gli uffici competenti.

³ In particolare, un ruolo fondamentale nell'orientare il presente studio è stato svolto da una precedente ricerca condotta dal CeSPI (F. Pastore, P. Romani e G. Sciortino, *L'Italia nel sistema internazionale del traffico di persone. Risultanze investigative, ipotesi interpretative, strategie di risposta, Working Paper n° 5* , Commissione per le Politiche di Integrazione degli Immigrati, Dipartimento per gli Affari Sociali, Roma, 2000; lo studio è disponibile *on line* alla pagina web <http://www.cespi.it/PASTORE/Trafficking/traffic-indice.html>), da cui sono state mutate alcune categorie interpretative (come, per esempio, la distinzione tra "organizzazioni mono-prodotto" e "organizzazioni multi-tratta"), che qui vengono verificate, approfondite e affinate. Lo studio svolto nel 1999-2000 per conto della Commissione per le politiche di integrazione, inoltre, ha rappresentato un precedente prezioso dal punto di vista metodologico e pratico, per

approfondite interviste orientative a funzionari, magistrati e ad altri attori rilevanti del settore, e infine in base a una accurata "scrematura" di fonti giornalistiche selezionate⁴.

Effettuata questa prima cernita, abbiamo stabilito contatti con gli uffici e i singoli funzionari e magistrati scelti, illustrando le caratteristiche della ricerca e sollecitando la loro collaborazione, naturalmente in forma del tutto spontanea e riservata. La risposta è stata complessivamente molto positiva e ha consentito il passaggio alle fasi successive della ricerca (con la raccolta e la successiva analisi delle statistiche di attività, nonché degli atti investigativi e giudiziari).

Ci sembra che il metodo scelto abbia prodotto risultati interessanti. Sotto il profilo del *tipo* di informazioni raccolte, abbiamo avuto accesso a basi di dati statistici mai utilizzate finora a fini scientifici, fornite tra gli altri dalla Centrale operativa della Guardia di Finanza, dalla Guardia Costiera e da articolazioni territoriali investite di un ruolo decisivo, come la IV^a Zona della Polizia di Frontiera, responsabile per la sorveglianza della frontiera terrestre tra Italia e Slovenia. Dall'analisi di questi dati inediti, scaturiscono indicazioni di grande interesse in merito, per esempio, all'evoluzione delle tecniche utilizzate dai trafficanti lungo le frontiere terrestri e marittime del nostro paese. Un altro tipo di documento a cui abbiamo parziale, ma assai fruttuoso accesso sono i verbali degli interrogatori di polizia dei migranti intercettati al momento o subito dopo l'attraversamento del confine di terra tra l'Italia e la Slovenia. Pur con certi limiti strutturali⁵, questi verbali di interrogatorio - di cui abbiamo analizzato un vasto campione - rappresentano una fonte insostituibile di informazioni dettagliate sulle modalità del trasporto, sul rapporto tra migranti "trafficati" e favoreggiatori, sul sistema dei prezzi e su numerosi altri aspetti del fenomeno. Abbiamo infine utilizzato un numero notevole di procedimenti giudiziari (si veda l'elenco in appendice), la sola fonte disponibile dalla quale è possibile ricavare informazioni sistematiche e affidabili sull'organizzazione interna dei gruppi di favoreggiatori e sulle loro relazioni reciproche.

Come vedremo tra breve, la scelta metodologica effettuata ha aperto una serie di prospettive innovative, il cui interesse, anche comparativo, è emerso chiaramente in occasione dei seminari internazionali organizzati nel corso della ricerca, con la partecipazione dei *partner* coinvolti nel programma europeo di ricerca in cui questo studio si inserisce. Non bisogna tuttavia nascondere i limiti che lo strumento di indagine da noi privilegiato ha rivelato. È ovvio (ed era assolutamente prevedibile) che non tutti gli uffici di polizia e giudiziari interpellati abbiano reagito alla nostra sollecitazione con uguale disponibilità e puntualità. Ma, anche tra gli uffici - in particolare quelli giudiziari - che hanno raccolto il nostro invito, il livello delle informazioni e dei materiali raccolti è risultato diseguale, in alcuni (pochi) casi fino al punto di pregiudicare l'utilizzo a fini di comparazione e di interpretazione complessiva.

esempio ai fini dell'instaurazione dei contatti e della costruzione del necessario rapporto di fiducia con i funzionari di polizia e con i magistrati intervistati o altrimenti coinvolti nella presente ricerca.

⁴ Ai fini della presente ricerca, le fonti giornalistiche sono state utilizzate con finalità ausiliarie e orientative. Ci si è concentrati, in particolare, sull'analisi di alcuni quotidiani locali delle aree di frontiera maggiormente interessate dal fenomeno dell'immigrazione irregolare. Sono state quindi consultate sistematicamente le ultime annualità (a partire dal 1998) di cinque quotidiani (*Bari Sera; Il Giornale di Sicilia, Il Messaggero Veneto, Il Piccolo, La Gazzetta del Sud;*), selezionando le notizie relative a sbarchi, attraversamenti clandestini del confine terrestre, incidenti e reati compiuti a danno dei migranti durante l'attraversamento clandestino del confine, arresti significativi e operazioni di polizia, sviluppi processuali di rilievo, e altri eventi affini. Questa analisi è stata condotta principalmente al fine di "setacciare" le informazioni rilevanti circa le modalità del traffico, ma soprattutto per identificare le autorità di polizia e giudiziarie localmente più impegnate in specifiche attività di contrasto. Con le autorità così individuate, oltre che con altre con cui il CeSPI e i singoli ricercatori avevano già stabilito contatti in occasione di precedenti ricerche, sono poi stati instaurati rapporti al fine della realizzazione di interviste approfondite e della raccolta di documentazione e atti ufficiali.

⁵ Come sottolinea Sciortino, "Si tratta [...] di interrogatori [...] dove l'interrogante non segue un modello standardizzato e dove l'interrogato ha tutto l'interesse a omettere alcune informazioni cruciali, se queste possono in qualche modo danneggiare la sua posizione o favorire una rapida riammissione [nel paese di provenienza]" (*infra*, p. 21).

Come spiega bene Paola Monzini nel par. 1.2 della Parte II, questa disomogeneità dipende da una molteplicità di fattori, alcuni *strutturali* (per es. i significativi squilibri nella dotazione di organico e mezzi delle Procure italiane; il diverso grado di professionalizzazione e specializzazione degli uffici giudiziari su questa specifica tematica; la diversità delle priorità, delle modalità e dei criteri in base a cui viene esercitata l'azione penale da parte degli organi inquirenti nei diversi contesti territoriali; etc.) altri *occasional*. Questa disomogeneità nelle fonti utilizzate fa sì che il quadro che qui esponiamo non abbia lo stesso grado di approfondimento in tutte le sue parti. Ci sembra, tuttavia, che anche da questi squilibri si possano ricavare utili insegnamenti, sia a fini metodologici, per il proseguimento di questa ricerca e per altri studi futuri, sia ai fini di alcune scelte concrete di politica giudiziaria e criminale che si impongono all'Italia e all'Europa su questo terreno.

3. I processi di strutturazione delle reti di traffico

Da una lettura comprensiva e da uno sforzo di interpretazione unitaria delle risultanze investigative e giudiziarie prodotte in Italia sul fenomeno del traffico internazionale di migranti, emerge un quadro di grande interesse, che in parte conferma, ma in parte contraddice, il bagaglio di conoscenze, specialistiche e non, prodotto in ambito internazionale sugli stessi temi.

Innanzitutto, questa prima fase di indagine (che rappresenta l'avvio di un percorso di ricerca di durata triennale) fa risaltare come la strutturazione dei mercati dell'ingresso clandestino sia un *processo di lunga durata*, in cui il trascorrere del tempo incide fortemente sulle dinamiche organizzative ed economiche, sulla formazione di professionalità specifiche (sia sul versante delinquenziale, sia su quello del contrasto), sull'articolazione delle strategie di prevenzione e repressione, e sulla geopolitica del traffico nel suo complesso. Questa marcata *temporalità del fenomeno* – che viene generalmente messa in ombra dalla rappresentazione giornalistica dominante – rende assai opportuno, se non indispensabile, un approccio di ricerca (così come, d'altra parte, un approccio investigativo) dilatato su un arco temporale ampio.

L'incidenza del "fattore tempo" nello sviluppo delle reti di traffico non esclude affatto l'estremo dinamismo del fenomeno stesso; anzi, proprio rendersi conto dell'importanza decisiva della dimensione temporale nell'evoluzione dei mercati dell'ingresso clandestino e delle reti di traffico è condizione necessaria per comprendere i continui, e spesso rapidissimi, cambiamenti di ordine organizzativo, geografico ed economico che si producono in questo, come in pochi altri settori criminali. D'altra parte, prestare attenzione alla temporalità dello *smuggling* in quanto fenomeno sociale ed economico conduce a mettere in evidenza i profili di continuità e le permanenze che fanno sì che, allorché una "economia locale del traffico" si è strutturata, debellarla da un giorno all'altro sia illusorio. La *persistenza* delle reti di traffico è particolarmente evidente nella ricostruzione fatta da Sciortino della evoluzione più che trentennale del mercato degli attraversamenti clandestini della frontiera nord-orientale italiana.

Un esempio di particolare interesse della *prospettiva evolutiva* che questa ricerca intende aprire sul fenomeno studiato è fornito dall'articolata analisi, contenuta nelle pagine che seguono, della fase cruciale in cui si attiva una nuova rotta marittima o un nuovo percorso terrestre di migrazione clandestina. La ricerca svolta dimostra che lo *start up* del traffico non è quasi mai frutto della iniziativa isolata di un attore locale, ma perlopiù beneficia direttamente dell'apporto di attori esterni, già dotati di *expertise* specifica. Dinamiche di questo tipo si riscontrano, per esempio, sia alla radice dello *smuggling* attraverso il Canale di Otranto, dove l'apporto tecnico e finanziario di *partner* italiani (ai fini, per esempio, dell'acquisto e della manutenzione degli "scafi") fu inizialmente decisivo (cfr. Parte II, par. 3.2), sia nel caso del traffico professionale di migranti, perlopiù di nazionalità curda, tra la Turchia e l'Italia.

A questa fase di avviamento "assistito" del *business*, fa spesso seguito una fase di progressiva *acquisizione della piena autonomia operativa* da parte delle organizzazioni criminali locali dedite al trasporto clandestino. È esemplare, da questo punto di vista, la vicenda della rapida emancipazione -

nella prima metà degli anni Novanta - dei clan valonesi dagli originari "soci" italiani. Come osserva Monzini, "la centralità della loro posizione di broker per i traffici, raggiunta con lo sviluppo delle loro estese reti di relazioni, permetterà loro, in breve, di rendersi autonomi dai partner italiani" (p. 52). La conquista della autonomia operativa nelle operazioni di trasporto è seguita, in molti casi, dalla tessitura di reti di rapporti più o meno stabili con i soggetti organizzatori delle migrazioni clandestine, operanti nei paesi di origine o in paesi di transito più vicini a questi ultimi. Anche rispetto a questa fase, il consolidamento delle relazioni con organizzatori cinesi e turchi da parte dei gruppi di "scafisti" valonesi, nel corso degli anni Novanta, appare come una vicenda tipica.

L'inaugurazione di una nuova rotta corrisponde all'apertura di un nuovo segmento di mercato. Come accade in altri ambiti economici, illeciti e non, anche nel settore del favoreggiamento della migrazione clandestina la fase espansiva di un nuovo mercato territoriale è accompagnata da processi di *professionalizzazione degli attori*, di *accentuazione della competizione* e di *affermazione dei soggetti più competitivi, anche sulla base di alleanze operative ed eventuali fusioni tra essi*.

La documentazione analizzata ci ha consentito di fare luce su alcuni aspetti di questa dinamica cruciale, sia nel caso del traffico attraverso la frontiera terrestre nord-orientale, sia con riferimento al sistema dei trasporti illeciti nel Mediterraneo, in particolare attraverso l'Adriatico.

Il quadro che emerge, malgrado le profonde differenze tra il sistema dei traffici attraverso le frontiere "blu" (quelle marittime, nel gergo degli operatori) e quelle "verdi" (cioè terrestri), presenta alcune fondamentali comunanze. Su tutti i mercati territoriali analizzati, sembra esistere un regime di concorrenza più o meno accentuato: lungo il confine con la Slovenia, "Non vi sono [...] attualmente elementi che facciano pensare all'esistenza di veri e propri cartelli, dato che organizzazioni dello stesso tipo operano sulle stesse tratte in modo indipendente e spesso in competizione tra loro. Allo stesso modo, non si riscontra alcun elemento che faccia attualmente pensare ad un'aspirazione a controllare il territorio, oppure a porsi come contropotere rispetto agli Stati" (vd. *infra*, Sciortino, p. 38).

Sembra dunque che ci troviamo di fronte a un modello di economia criminale assai diverso da quello monopolistico e piramidale, o comunque rigidamente oligopolistico, con cui ha operato per decenni la maggior parte delle mafie nostrane e che viene spesso acriticamente riproposto anche a proposito delle nuove forme di crimine transnazionale (Salt e Stein, 1997). La natura intrinsecamente transnazionale del *business* e la necessità di reagire e sottrarsi a una pressione crescente da parte delle autorità e delle agenzie di law enforcement hanno favorito il sorgere di un modello *reticolare fluido* in cui - come osserva Monzini a proposito della rotta turca:

"piccole organizzazioni flessibili, senza strutture gerarchiche e rapporti durevoli, le reti dei trafficanti sembrano formarsi di volta in volta, a seconda delle convenienze. L'esistenza di figure diverse e intercambiabili e la scarsa gerarchizzazione danno forma a un mercato fortemente segmentato, che consente di eludere gli eventuali problemi dati dall'intercettazione e dalla conseguente interruzione di qualche passaggio" (*infra*, Monzini, p. 65).

In un contesto simile, le *risorse-chiave, che determinano il successo di un gruppo sugli altri, sono rappresentate dalla flessibilità operativa e dalla capacità relazionale*. La prima di queste due "qualità" squisitamente imprenditoriali risulta decisiva nell'adeguare le modalità di reclutamento e di trasporto alle *constraint* mutevoli generate dalle strategie di contrasto. Da questo punto di vista, l'analisi di come le organizzazioni dedite al trasporto clandestino di migranti verso le coste calabresi e sicule abbiano utilizzato e utilizzino, a seconda delle circostanze, *la tecnica degli sbarchi clandestini in senso stretto* (definiti come quelli che vengono effettuati abbandonando i migranti "su tratti di costa non presidiati dalla polizia di frontiera", *infra*, Monzini, p. 43) e quella degli *sbarchi aperti* (operati "solitamente abbandonando nelle acque territoriali italiane imbarcazioni che necessitano di soccorso nautico", Monzini, *ibidem*) appare particolarmente interessante e istruttiva.

La seconda qualità che determina il successo di una organizzazione determinata è indubbiamente costituita dalla capacità di instaurare rapporti di cooperazione efficiente e non conflittuale con organizzazioni dedite al reclutamento e alla *mise en route* dei migranti nei paesi di origine e in quelli di transito ad essi più vicini. Da questo punto di vista, l'analisi della carriera criminale di J. L., analizzata dettagliatamente da Sciortino nel suo contributo (Parte I, par. 4), assume una rilevanza assolutamente esemplare.

4. La geopolitica del traffico: un frenetico gioco a tre

La scelta programmatica di considerare, ai fini di questa ricerca, sia i traffici marittimi sia quelli terrestri, insieme alla fondamentale scelta metodologica di privilegiare una prospettiva evolutiva sul fenomeno dello *smuggling*, fondano una ambizione particolare. L'ambizione è quella di andare al di là di una *sociologia delle organizzazioni* dedite al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina verso l'Italia, nel tentativo di forgiare alcune chiavi interpretative della *geopolitica del traffico* di persone attraverso i nostri confini. Lo sforzo intrapreso è cioè quello di spiegare come i comportamenti di tre ordini di attori - schematicamente designabili come i *trafficcanti*, i *migranti* e i *controllori* (ossia le autorità pubbliche preposte alla prevenzione e al contrasto del fenomeno, a livello sia nazionale che internazionale) - interagiscano nel tempo, determinando continui e spesso macroscopici mutamenti nelle dinamiche della mobilità internazionale illecita delle persone.

Al termine di questa prima fase delle nostre ricerche, il panorama geopolitico che emerge è diversificato. In tutti gli ambiti territoriali indagati, si osserva una certa capacità degli apparati di controllo e di contrasto di incidere sulle dinamiche del traffico, costringendo le organizzazioni criminali a continui adeguamenti tecnici e strategici. Nel caso dei traffici terrestri, tuttavia, questa incisività dell'azione di contrasto appare meno evidente, probabilmente a causa della oggettiva maggior difficoltà tecnica di sottoporre a sorveglianza (fisica ed elettronica) una fascia confinaria terrestre rispetto a un braccio di mare, soprattutto se poco esteso. Questo porta Sciortino a problematizzare la tesi del "prossimo declino del corridoio nord-orientale" (Parte I, par. 5), pur riconoscendo l'importanza quantitativa e qualitativa dei risultati conseguiti sul terreno del contrasto dalle autorità italiane, anche grazie a una cooperazione sempre più intensa ed efficace con quelle slovene. La elevata concentrazione di interessi economici e di professionalità specifiche che, nell'arco di un trentennio si sono addensati lungo quel confine fanno sì che, almeno finché la Slovenia non verrà ammessa a far parte a pieno titolo dell'area di libera circolazione Schengen (finché cioè non verranno aboliti i controlli sistematici doganali e di polizia ai posti di frontiera), lo *smuggling* continuerà a rappresentare una concreta opportunità di arricchimento illecito e pertanto una minaccia viva e attuale.

Nel caso dei traffici marittimi, invece, l'impatto dell'azione di contrasto appare più netto e più facilmente misurabile, soprattutto quando l'azione repressiva sul territorio italiano viene affiancata da una corposa (e costosa) opera di collaborazione internazionale. Nel suo saggio, Monzini ricostruisce efficacemente l'ascesa e il declino della rotta transadriatica, resa ormai quasi inoperante dalla efficace azione di prevenzione (effettuata soprattutto mediante il divieto di costruzione e detenzione dei natanti veloci, e poi mediante il loro sequestro sistematico, effettuato già in territorio albanese), pattugliamento e rimpatrio svolta dalle autorità italiane, in stretta collaborazione con quelle albanesi. Queste forme di cooperazione internazionale, combinate a una attività investigativa e giudiziaria di alto livello svolta sul versante italiano (con alcune Procure, come quella di Lecce, in prima fila) e con la partecipazione crescente di alcune autorità giudiziarie albanesi, hanno avuto successo. Per i trafficanti, il rischio di arresti, sequestri e condanne è diventato sempre più concreto ed elevato. Ciò ha dapprima indotto un *innalzamento dei prezzi*, ma in un secondo tempo ha spinto le organizzazioni albanesi verso una sempre più decisa *diversificazione delle proprie attività illecite*. Le capillari e ormai consolidate connessioni criminose delle gang valonesi con altre organizzazioni della regione, e anche esterne ad essa, hanno consentito loro di abbandonare progressivamente un settore diventato eccessivamente "rischioso" e quindi insufficientemente

reddizio, per indirizzarsi sempre più verso altri ambiti di attività, leciti (investimenti in campo immobiliare, turistico, etc.) e illeciti. Tra questi ultimi, spiccano la tratta a fini di sfruttamento sessuale e il traffico di stupefacenti (in un primo tempo *marijuana* coltivata *in loco*, poi anche eroina e cocaina confluenti dall'America Latina e dall'Asia centrale in Albania, da dove infine accedere ai mercati europei). In entrambi questi settori, la solida base economica, relazionale e di competenze creatasi dai gruppi criminali albanesi nel campo dello *smuggling* ha consentito loro di acquisire rapidamente un ruolo di primissimo piano a livello continentale (cfr. *infra*, Monzini, p. 53 ss.).

Il tendenziale (ma certo non completo, né definitivo e irreversibile) esaurimento della rotta adriatica e la "riconversione" delle organizzazioni che operavano su di essa è alla radice di un "effetto domino" su scala molto ampia, le cui conseguenze si possono riscontrare nell'intero bacino mediterraneo. La contrazione dei flussi dall'Albania ha ampliato gli spazi di opportunità per attori illegali (o aspiranti tali), attivi in aree contigue, a partire dal "corridoio" marittimo che attraverso la Turchia, la Grecia, Cipro e Malta conduce alle coste calabresi e siciliane, su cui gli sbarchi hanno conosciuto una impennata a partire dal 2000. Nello stesso periodo, una serie di circostanze ancora insufficientemente note, ha permesso l'apertura di una ulteriore rotta, che ha unito per un breve periodo l'Asia meridionale (in particolare, Sri Lanka) al nostro paese, attraverso il Canale di Suez. Decise pressioni politico-diplomatiche italiane ed europee, effettuate sulla Turchia e sull'Egitto (nonché, in misura minore, sulla Siria e sul Libano, da cui erano giunti alcuni segnali preoccupanti) hanno determinato un'ulteriore ristrutturazione nel sistema dei traffici transmediterranei, reindirizzando i flussi verso il Nord Africa e contribuendo all'aggravamento del fenomeno - drammatico e ora in rapidissima espansione - delle migrazioni irregolari assistite attraverso il Sahara, per le quali la Libia si pone oggi come il principale collettore africano e il maggiore centro di imbarco verso le coste siciliane.

Nelle pagine di Paola Monzini, questo frenetico gioco a tre - tra Stati, trafficanti e migranti (che in ultima analisi decidono se il prezzo di una determinata tratta e di un determinato servizio è adeguato o eccessivo) - viene ricostruito in tutta la sua complessità, a partire dalle fonti attualmente disponibili. La prospettiva che ne scaturisce è vasta: "nel trasporto irregolare di migranti via mare, il Mediterraneo emerge come uno spazio integrato. Lo spazio delle migrazioni via mare è infatti dotato di una propria dimensione sistemica, plasmata da tre variabili interdipendenti: le politiche istituzionali, l'agire delle organizzazioni di trafficanti e le pressioni migratorie" (*infra*, p. 69).

Il risultato di questa esplorazione è istruttivo, affascinante e inquietante nel contempo. Da un lato, ne risulta chiaramente come l'azione di contrasto e di *law enforcement*, quando viene condotta su scala internazionale (con gli strumenti della diplomazia, della "alta politica" o della cooperazione giudiziaria e di polizia, a seconda dei contesti), può produrre risultati tangibili in tempi relativamente rapidi. D'altra parte, l'indagine svolta mostra anche, molto chiaramente, che i *network* del traffico godono di una notevole vitalità e di una forte capacità di rigenerazione. A fronte di una domanda globale di "accesso all'Occidente" che appare in continua crescita, i reticoli dello *smuggling* si propagano, aggirando gli ostacoli; si riformano dopo ogni amputazione. Spesso, dietro una rotta che si apre *ex novo*, sembra esserci - come nel caso libico - un piccolo nucleo di professionisti che "getta il seme", mediante accordi operativi con soggetti locali, su cui si innestano fenomeni di *skill transfer* e, se necessario, trasferimenti tecnologici e finanziari.

Il quadro, che abbiamo cominciato a tracciare in questo studio, del sistema dei traffici e della geopolitica del traffico di migranti attraverso le frontiere italiane è lungi dall'essere compiuto. Approfondimenti che prendessero più ampiamente in considerazione il punto di vista delle persone "trafficate" e degli stessi trafficanti sarebbero certamente preziosi; così come risulterebbero utili studi condotti direttamente nei paesi di origine e di transito, con l'obiettivo di gettare luce anche sulle fasi - indubbiamente cruciali, ma oggi pressoché sconosciute - del *marketing* dei servizi di favoreggiamento e del "reclutamento" dei singoli clienti. La realtà indagata, insomma, è troppo complessa e mutevole perché un singolo studio possa pretendere di andare oltre una sintesi

contingente e parziale. Tuttavia, grazie alle conoscenze solide e ramificate prodotte dall'attività investigativa e giudiziaria, oggi siamo in grado di individuare una serie di regolarità e di tendenze precise, all'interno di quello che sino a pochi anni fa pareva un "assedio" indistinto e incontrastabile. Su questa base, conoscere a fondo, e quindi prevenire, il traffico di migranti clandestini verso le frontiere italiane ed europee appare possibile. A condizione, però, che la immane spinta ad emigrare che è alla radice dei fenomeni indagati in questo studio, venga progressivamente mitigata e incanalata verso forme di mobilità legale.

L'INDUSTRIA DELL'INGRESSO IRREGOLARE AL CONFINE NORD-ORIENTALE

Giuseppe Sciortino (Università di Trento)*

Quando si parla di immigrazione irregolare in Italia, l'immagine più diffusa nell'opinione pubblica italiana ed estera è quella degli sbarchi lungo le coste meridionali del paese. L'arrivo di natanti in cattive condizioni, affollati da centinaia di individui, stremati da una navigazione difficile vissuta in condizioni disperate, è un'immagine di forte impatto, un'icona ormai codificata nella comunicazione pubblica. L'impressione che gli sbarchi lungo le coste meridionali siano il canale degli ingressi irregolari è ulteriormente confermata dal fatto che nel dibattito politico l'attenzione verso l'industria dell'ingresso clandestino è praticamente ristretta agli sbarchi e agli "scafisti". Quando si parla di immigrazione irregolare, è continuo il riferimento alle difficoltà che derivano dalle migliaia di chilometri di coste che fanno parte dei confini italiani. Lo stesso Ministero dell'interno italiano contribuisce a rafforzare questa percezione, dato che i comunicati stampa e le statistiche diffuse riguardano, quasi sempre, solo sbarchi – e le operazioni di contrasto – messi in atto nelle regioni meridionali.

L'attenzione per i confini marittimi non è in sé sorprendente. I confini terrestri della Repubblica italiana rappresentano solo il 20% dei confini complessivi dello Stato. I confini terrestri della Repubblica, inoltre, sono in ampia parte condivisi con paesi Schengen (918 km) o con la Confederazione elvetica (740 km.). Soltanto una porzione di meno di 300 km divide il territorio della Repubblica italiana dalla Slovenia, uno degli stati successori della Federazione jugoslava che rappresenta, almeno sino alla conclusione del processo d'allargamento, l'unico confine terrestre esterno dell'Italia.

Tuttavia, il riferimento continuo agli sbarchi ha un alto valore mediatico ma un scarso valore oggettivo. L'attraversamento irregolare delle frontiere terrestri è, nel caso italiano, un fenomeno di tutto rilievo sia per quanto riguarda i confini terrestri esterni sia gli stessi confini Schengen. L'Osservatorio regionale per l'integrazione e la multietnicità della Regione Lombardia conduce annualmente una ricerca su un campione piuttosto elevato di stranieri (N=8.000) presenti nella Regione e campionati in modo da garantirne la rappresentatività statistica⁶. La rilevazione del 2002 conteneva anche una domanda sulla regione d'ingresso attraverso la quale lo straniero intervistato era entrato in Italia. L'analisi delle risposte evidenzia l'esistenza di flussi significativi che attraversano sia i confini terrestri esterni sia gli stessi confini Schengen. È vero che tali dati, riferendosi soltanto agli stranieri presenti sul territorio della regione Lombardia, possono in qualche modo sopravvalutare coloro che sono giunti attraverso percorsi geografici più "settentrionali". Ma,

* Questo studio è stato prodotto nell'ambito di un progetto di ricerca pluriennale dal titolo "Il traffico internazionale di migranti: genesi, tipologia e dinamiche in una prospettiva comparativa e interdisciplinare", in corso di realizzazione da parte del Centro Studi di Politica Internazionale (CeSPI) con il coordinamento di Ferruccio Pastore, e sostenuto dal Consiglio Nazionale delle Ricerche nell'ambito dell'*European Collaborative Research Programme on the Social Sciences* promosso dalla *European Science Foundation*. Il presente studio si colloca all'interno di un più vasto progetto di ricerca transnazionale, a cui partecipano – oltre al Centro Studi di Politica Internazionale – l'Università di Amsterdam, l'*International Centre for Migration Policy Development* (di Vienna, l'Università di Neuchâtel e l'European Forum for Migration Studies (FMS) di Bamberg. La ricerca qui presentata si è avvalsa della collaborazione di Maura del Zotto, Claudia Finotelli e Bruno Maltoni. Si ringrazia inoltre per la disponibilità i responsabili e il personale dei quotidiani *Il piccolo* e *Messaggero Veneto*, dell'archivio di stato di Trieste, del personale dei tribunali di Tolmezzo e Trieste e della IV zona della polizia di frontiera. Si ringrazia inoltre Felicita Medved per l'aiuto e i consigli relativi alle fonti slovene.

⁶ Osservatorio regionale per l'integrazione, 2003.

in ogni caso, questi dati forniscono un esempio piuttosto evidente dell'importanza anche delle rotte terrestri nei sistemi migratori irregolari che coinvolgono l'Italia (tab. 1).

Tab. 1 - Regione d'ingresso in Italia per canale d'ingresso utilizzato

	Visto turistico	Visti lungo termine	Assenza di visto	Altro	V.A.
Puglia, Calabria, Sicilia	11,2	9,4	73,1	6,3	594
Frontiera Nord-Est	31,3	16,1	44,2	8,4	956
Frontiera Nord-Ovest	27,3	14,6	52,5	5,6	1.175
Lazio	48,6	31,4	13,8	6,2	1.041
Lombardia	37,2	41,5	16,0	5,3	217
Altre regioni	32,8	19,9	38,3	9,0	3.717
Totale intervistati	32,8	29,3	31,9	6,0	7.700

Fonte: Osservatorio regionale per l'integrazione e la multietnicità, Regione Lombardia, rilevazione 2002

La situazione lungo i due tipi di confine terrestre è tuttavia molto diversa. I confini nord-occidentali (con paesi Schengen e con la Svizzera) sono caratterizzati da una duplice circolarità migratoria irregolare. Per la posizione geografica e la politica dei visti particolarmente restrittiva, tali confini vedono la presenza di numerosi attraversamenti da parte di stranieri entrati clandestinamente in Italia ed interessati a raggiungere altrettanto clandestinamente gli altri paesi Schengen e il Regno Unito. In direzione contraria invece, si registra soprattutto l'ingresso di stranieri che, dopo essere entrati in un altro paese Schengen legalmente, si muovono verso l'Italia per permanervi oltre la scadenza del visto. Al momento dell'ingresso in Italia, quindi, i loro visti sono generalmente in regola e non ancora scaduti. Questa differenza nella strategia d'ingresso irregolare spiega perché il numero di riammissioni dall'Italia verso la Francia o la Svizzera sia sensibilmente più basso dell'inverso. Ma non indica necessariamente che i flussi irregolari in entrata siano trascurabili rispetto a quelli in uscita.

Il confine nord-orientale è invece oggetto prevalentemente di tentativi d'ingresso clandestino⁷. Qui giocano tre importanti elementi: il fatto che tale confine sia un confine esterno dell'area Schengen; la vicinanza ad alcune importanti aree d'origine; l'impatto del cambiamento geopolitico, che ha investito l'Europa orientale ed i Balcani negli ultimi quindici anni. Non è quindi sorprendente che il confine nord-orientale italiano giochi un ruolo importante nella geografia dei flussi migratori clandestini, e che tale area abbia visto la nascita e lo sviluppo nel corso degli anni di un vero e proprio "distretto industriale" di organizzazioni volte a favorire l'ingresso clandestino sul territorio italiano, visto sia come obiettivo finale del processo sia come paese di transito verso altri paesi europei. Questa industria dell'ingresso irregolare ha, come si vedrà, una lunga storia, che riflette in vario modo i cambiamenti tanto nella struttura dei flussi migratori irregolari come nella progettazione ed implementazione dei controlli e dei dispositivi di contrasto.

1. L'evoluzione dell'industria dell'ingresso clandestino lungo il confine nord-orientale

Il confine nord-orientale è caratterizzato da una storia complessa e controversa. Per l'intera storia dell'Italia come stato-nazione, il confine orientale è stato un luogo di conflitto acceso e continuo, con una frequente alterazione dei tracciati confinari e numerosi trasferimenti di popolazione, quasi

⁷ Lungo tale confine si registra anche un limitato ma non trascurabile flusso di espatri clandestini, attraverso i quali migranti già entrati irregolarmente nei diversi paesi europei cercano di rientrare in patria temporaneamente o definitivamente.

sempre forzati. Il risultato attuale, emerso dal secondo conflitto mondiale, è rappresentato da un confine terrestre che attraversa città, boschi, fattorie – persino cimiteri – e un confine marittimo navigabile con relativa facilità⁸. Questa configurazione rende la fascia confinaria piuttosto difficile da sorvegliare, tanto più che essa separa due regioni socialmente ed economicamente abbastanza integrate. Una parte significativa della popolazione su entrambi i lati del confine ha relazioni e interessi dall'altro lato; il mercato del lavoro vede un numero rilevante di lavoratori transfrontalieri e molti esercizi commerciali hanno una clientela bi-nazionale. Anche nei periodi politicamente più tesi, questo confine ha visto un volume molto elevato di scambi transconfinari, tale da rendere impossibile un controllo puntuale della mobilità in ingresso e in uscita⁹.

Allo stesso tempo, per ampia parte del periodo post-bellico questo confine è stato sia un confine tra Stati sia una frontiera, che separava il “mondo libero” dal blocco comunista, dato che la cortina di ferro cadeva a qualche centinaio di metri a est del porto di Trieste. La coincidenza di conflitto nazionale e di conflitto geopolitico ha reso l'area confinaria un'area ad elevata concentrazione militare e di operatori dell'intelligence, una delle aree più monitorate e sorvegliate d'Europa. Allo stesso tempo, e non è sorprendente, questa configurazione ha favorito l'emergere nell'area di una forte economia sotterranea, centrata sulla gestione del confine. Sin dal primo periodo post-bellico, la Venezia-Giulia ha visto l'esistenza di una pluralità di circuiti economici specializzati nel fornire servizi volti a evitare i controlli confinari. Il contrabbando di beni ha rappresentato storicamente una realtà corposa, e talvolta di massa. Operazioni illegali legate al traffico di armi, droghe e altri beni illegali sono state registrate con una certa continuità, dal periodo immediatamente post-bellico sino ai conflitti balcanici degli anni '90 del secolo scorso. La falsificazione di documenti – sia relativi all'identità personale sia relativi ai beni trasportati – ha rappresentato un'altra specialità dell'area, con organizzazioni particolarmente sofisticate già attive alla fine del conflitto mondiale, quando la città di Trieste era uno dei luoghi principali di smistamento di coloro che cercavano di allontanarsi dall'Europa. Lungo il confine, inoltre, erano localizzati i principali campi profughi italiani, creati originariamente per i profughi istriani e dalmati, ma utilizzati successivamente – ancora sino agli anni '80 – per i profughi dell'Europa orientale che fuggivano attraverso il confine jugoslavo e per altri flussi minori di rifugiati. Infine, dalla fine del conflitto bellico, l'area ha visto l'attività di *passseurs* capaci di offrire servizi di trasporto sia a persone che fuggivano dalla Federazione jugoslava o da altri paesi del blocco comunista, sia a militanti comunisti che cercavano, al contrario, di entrare in quei paesi senza lasciare tracce dell'espatrio. Il porto di Trieste, pur marginalizzato nel periodo post-bellico, è rimasto tuttavia uno snodo cruciale nel sistema logistico dell'Adriatico, mantenendo la caratteristica di punto di contatto per operatori economici – legali o meno – di tutta l'area.

La presenza di questa economia confinaria sotterranea – e delle competenze professionali accumulate nel corso dei decenni – costituisce un importante retroterra per lo sviluppo di flussi migratori irregolari, che si registrano sul territorio della Venezia-Giulia già a partire dagli anni '70. Ad esempio, nell'ottobre 1973, in Val Rosandra vengono trovati i corpi di tre cittadini del Mali e della Costa d'Avorio, morti per assideramento mentre cercavano di attraversare il confine lungo il tracciato di una linea ferroviaria in disuso. Due altri cittadini del Mali, che ammisero di aver fatto parte dello stesso gruppo di migranti irregolari, vennero fermati nelle ore successive in territorio italiano. Secondo le indagini, un'organizzazione specializzata, il cui basista venne successivamente arrestato proprio mentre cercava di rintracciare il gruppo delle vittime, “reclutava” cittadini dei due paesi interessati a lavorare in Francia e disponibili a sostenere nel proprio paese la spesa necessaria

⁸ Una dettagliata descrizione geografica e storica del confine nord-orientale italiano è fornita da Giorgio Valussi (1972).

⁹ Buratti, (1971); Sambri, (1970). Le basi della mobilità lungo la fascia confinaria italo-jugoslava vennero definitivamente fissate con l'accordo di Udine del 1955, che recepiva e sistematizzava quanto già convenuto con uno scambio di note nel settembre del 1949. Gli scambi si sono particolarmente intensificati nel periodo dal 1965 al 1969, portando in quell'anno al transito di quasi 16 milioni di stranieri attraverso il confine italo-jugoslavo, ai quali andavano aggiunti 5.516.000 transiti dei residenti nell'area confinaria.

per ottenere il passaporto. A questo punto l'organizzazione provvedeva al trasporto verso la Jugoslavia, sfruttando le più facili connessioni tra le principali capitali africane e lo stato leader del movimento dei paesi non allineati. Da lì, attraverso l'Italia, i migranti venivano condotti in Francia, dove avrebbero trovato lavoro in alcune aziende manifatturiere, una parte del salario essendo destinato a rimborsare l'organizzazione per le spese del viaggio¹⁰. L'incidente dell'ottobre del 1973 aveva sollevato un forte clamore per le sue conseguenze tragiche. Le indagini tuttavia rivelarono come gli attraversamenti clandestini della frontiera da parte di migranti rappresentassero già all'epoca eventi relativamente rari ma non sconosciuti, che si iscrivevano nell'operare preesistente di flussi migratori irregolari diretti verso paesi europei tradizionali importatori di manodopera, particolarmente Francia, Germania e Belgio. Questo tipo di flussi, che sfruttava la possibilità di giungere in modo relativamente semplice e legale sul territorio della Federazione Jugoslava, ha continuato a registrarsi per tutti gli anni successivi, crescendo in parallelo alle difficoltà di operare ingressi legali nei paesi dell'Europa occidentale derivanti dall'adozione, nella prima metà degli anni '70, di politiche restrittive. Le cronache locali dei quotidiani mostrano, a partire dalla seconda metà degli anni '70, il convergere lungo il confine di tipi diversi di flussi. All'ingresso irregolare "tradizionale" di rifugiati dai paesi dell'Europa orientale, che attraversano il confine clandestinamente soprattutto per evitare le guardie di frontiera jugoslave, e di lavoratori jugoslavi, che facevano lavori stagionali in Friuli-Venezia Giulia e in Veneto, si aggiungono nuovi flussi provenienti sia dall'Asia che dall'Africa diretti verso i paesi europei importatori di manodopera.

Già nella seconda metà degli anni '70, quindi, si comincia a registrare la presenza di un corposo flusso d'immigrazione irregolare che si dirige verso l'Italia come paese d'insediamento e non più di transito. Cittadini turchi e cinesi diretti in Germania e in Austria, ma anche in Italia, cominciano ad essere registrati nel corso dell'ingresso irregolare. Secondo le indagini dell'epoca, le organizzazioni si occupavano generalmente del trasporto dei migranti – reclutati in vario modo, frequentemente in bar o locali delle principali città jugoslave – sino a ridosso della fascia confinaria. Qui i migranti venivano indirizzati lungo un particolare sentiero, occasionalmente guidati da un *passeur*, mentre il conducente del mezzo di trasporto, generalmente un mezzo noleggiato, entrava nel paese legalmente per raccogliarli in un punto convenuto oltre confine e trasportarli verso la più vicina stazione ferroviaria. In alternativa, i migranti erano trasferiti per mare dalla costa istriana verso la costa italiana, dove venivano raccolti e trasportati ad una stazione ferroviaria da dove proseguivano il viaggio autonomamente. Il pagamento avveniva generalmente alla partenza o durante il transito, anche se si può presupporre che, almeno in alcuni casi, i migranti fossero presi in carico da ulteriori favoreggiatori.

La gestione di questi flussi è affidata ai tradizionali operatori sotterranei del confine, che vi operano in modo complementare al traffico di beni quali sigarette, da vendere sul mercato italiano, oppure di caffè, jeans e componenti elettronici da commerciare nei paesi del blocco comunista. Ad esempio, nel 1986 venivano fermati due triestini che trasportavano in barca dalle coste istriane all'Italia cittadini della Repubblica popolare cinese, dello Sri Lanka e della Turchia. Si trattava di due pregiudicati, attivi in diverso modo nell'economia confinaria illegale. Uno dei fermati era stato addirittura coinvolto nell'espatrio clandestino del presidente del Banco Ambrosiano, Calvi e, un anno dopo, sarà di nuovo arrestato in quanto coinvolto in un traffico di sigarette dalla costa dalmata a quella romagnola. In altri casi, l'organizzazione del viaggio comprendeva invece diverse tappe ed era affidata ad un connazionale, generalmente già residente legalmente nel paese d'arrivo che collaborava con uno o più abitanti lungo la fascia confinaria. Sempre nell'estate del 1986, un'inchiesta della polizia triestina conduce ad esempio all'arresto di due cittadini dello Sri Lanka, residenti legalmente rispettivamente in Italia e in Francia, responsabili del reclutamento di

¹⁰ L'organizzazione risultava attiva anche intorno ai campi profughi di Padriciano (Venezia-Giulia) e di Fara Sabina (Lazio), dove organizzava l'ingresso in Francia dei rifugiati provvisoriamente ospitati nei campi sempre in cambio di una percentuale sui futuri redditi.

connazionali in patria e del loro inserimento nei contesti d'arrivo. Anche in questo caso, tuttavia, la gestione dell'ingresso clandestino in senso stretto era affidata a cittadini italiani, anch'essi già conosciuti al sistema penale per una nutrita serie di attività illegali di vario genere attraverso il confine.

L'incremento degli ingressi irregolari non significa necessariamente un incremento degli ingressi assistiti da favoreggiatori. Le cronache del periodo registrano infatti anche un alto numero di attraversamenti clandestini svolti in modo apparentemente autonomo, così come numerosi ingressi dove l'assistenza è fornita da familiari o amici che avevano compiuto precedentemente questo percorso. In alcuni casi, sono gli stessi potenziali datori di lavoro connazionali, generalmente gestori di ristoranti, che si incaricano di prelevare i migranti selezionati nel paese d'origine, a Lubiana o Belgrado, e di condurli con sé in Italia, spesso utilizzando i propri passaporti per superare i controlli ai valichi. In altri casi, si registra la presenza di uscite irregolari di migranti clandestini in Europa che attraversano la frontiera per tornare nel loro paese, per un periodo di visite¹¹.

L'esistenza di questi flussi migratori irregolari non è ignota alle forze di polizia, che già a metà degli anni '80 rafforzano i controlli e predispongono servizi di pattugliamento lungo la fascia confinaria, preoccupati soprattutto dal possibile arrivo di terroristi mediorientali. In questo periodo i controlli vengono estesi anche alle stazioni ferroviarie più vicine alla fascia confinaria, dove vengono frequentemente rintracciati migranti che avevano con successo concluso l'attraversamento clandestino del confine. L'incremento delle attività di controllo delle stazioni comporta un rapido cambiamento nei servizi forniti dai favoreggiatori, che cominciano a fornire un trasporto sino a stazioni ferroviarie relativamente lontane dal confine – sino a Venezia Mestre o a Padova – e non più soltanto dalla fascia confinaria alla stazione più vicina. L'incremento delle attività di contrasto aumenta inoltre l'utilità di una conoscenza specializzata, sia per ridurre la probabilità di essere intercettati nel corso dei pattugliamenti della fascia confinaria, sia per evitare di dover sostare in aree sospette immediatamente a ridosso della fascia stessa.

La crescita di questi flussi clandestini permane, tuttavia, per molti anni, piuttosto limitata. L'Italia, che rappresenta già un importante paese d'insediamento, non richiede visti d'ingresso per i principali paesi d'origine e lo stesso vale per molti paesi europei, dove le politiche di visto sono, con poche eccezioni, assenti o deboli. Un buon numero di migranti può quindi entrare legalmente in modo autonomo. Sino alla fine degli anni '80, inoltre, i paesi dell'Europa orientale e balcanica applicano forti restrizioni della mobilità in uscita dei propri cittadini, riducendo fortemente il potenziale migratorio "naturale" del confine nord-orientale. La domanda di servizi è quindi relativamente debole e i profitti, che possono essere conseguiti nel soddisfarla, relativamente limitati. Il favoreggiamento dell'ingresso irregolare è di conseguenza solo un'attività tra altre, messa in campo quando si presenta l'occasione oppure quando altre operazioni più lucrose, come il traffico di sigarette, risentono di fluttuazioni negative della domanda.

La situazione tuttavia cambia rapidamente con la trasformazione geopolitica della regione alla fine degli anni Ottanta¹². In pochi anni, le restrizioni all'uscita messe in atto dai paesi comunisti vengono cancellate, gli Stati europei – inclusa lentamente l'Italia – adottano politiche dei visti visto molto restrittive (per ridurre il numero dei potenziali richiedenti asilo) e la Federazione jugoslava entra nel conflitto che la porterà alla definitiva frammentazione. In questo contesto, l'area jugoslava intensifica sensibilmente il tradizionale ruolo cruciale per i flussi migratori irregolari verso l'Europa occidentale. Si tratta di un ruolo che manterrà per tutto l'ultimo decennio del secolo scorso. In primo luogo, dall'Europa orientale e balcanica partono forti flussi sia di rifugiati sia di lavoratori

¹¹ Data la configurazione del sistema dei controlli vigente a quel tempo, il rientro clandestino non è tuttavia generalmente un modo di sottrarsi all'accertamento della previa permanenza irregolare in un paese europeo. Esso è piuttosto connesso al problema di introdurre nei paesi socialisti i propri risparmi evitando i controlli valutari.

¹² Cfr. Sciortino, 2000.

diretti nei paesi dell'Europa occidentale. In secondo luogo, la transizione geopolitica rende l'area un ottimo luogo di transito per i flussi irregolari inter-continentali: il controllo degli aeroporti è difficile, i sistemi di controllo dei confini da parte dei nuovi Stati decisamente rudimentali, le guerre civili creano spazi per l'intermediazione di numerosi traffici, la corruzione è sovente endemica¹³. I dati disponibili sulla prima metà degli anni '90 sono più incerti e più grossolani di quanto sarebbe necessario per approfondire adeguatamente i cambiamenti avvenuti nei sistemi migratori irregolari. I dati sulle espulsioni, uno dei pochi strumenti all'epoca a disposizione alle forze di polizia, mostrano tuttavia come si passi rapidamente dalle poche centinaia di espulsioni l'anno, durante gli anni '80, alle oltre 2,000 del 1992, alle 3,000 del 1993, alle oltre 4,000 del 1994 sino a sfiorare le 5,000 l'anno successivo (tab. 2). Si tratta di una crescita molto rapida, sensibilmente superiore alla media nazionale, che avviene in un periodo non contrassegnato da significativi incrementi delle forze di polizia lungo la frontiera. È quindi ipotizzabile che essa rifletta soprattutto un incremento della pressione migratoria irregolare nella regione.

Tab. 2 - Espulsioni emesse in Friuli-Venezia Giulia (1992-1998).

Anno	Espulsi (intimazione)	Espulsioni (coattive)
1992	1.594	738
1993	2.686	1.238
1994	3.222	1.601
1995	3.315	1.580
1996	2.385	803
1997	3.528	966
1998	2.841	792

Fonte: Ministero dell'interno.

Non si dovrebbe tuttavia assumere che questi cambiamenti geopolitici – e l'aumento della pressione migratoria irregolare – si traducano *sic et simpliciter* in opportunità commerciali per l'industria dell'ingresso irregolare lungo il confine nord-orientale. Al contrario, questi cambiamenti geopolitici hanno avuto in un primo momento un impatto negativo sulle singole organizzazioni e sugli operatori, dato che essi hanno prodotto un incremento dei volumi ma anche e soprattutto un incremento della concorrenza: i percorsi attraverso i quali è divenuto possibile, a partire sia dall'Europa orientale sia dai Balcani, entrare clandestinamente in Europa occidentale si sono moltiplicati. Alcuni dei flussi irregolari che avevano origine nell'Europa comunista – dove la Federazione jugoslava rappresentava il contesto più liberale in materia di controllo delle uscite – perdono rilevanza, dato che tale corridoio può essere sostituito da percorsi più semplici attraverso i confini terrestri della Germania e dell'Austria. I flussi migratori provenienti dai Balcani trovano allo stesso modo un corridoio egualmente percorribile, e a prezzi inferiori, attraverso il Mediterraneo. Inoltre, l'intensificarsi del conflitto jugoslavo rende possibile essere ammessi in Europa occidentale in quanto rifugiati già a partire dalla frontiera, con un conseguente decremento per alcuni segmenti dei flussi del bisogno di ricorrere a favoreggiatori.

Né va dimenticato che l'incremento della pressione migratoria implica anche l'ingresso sul mercato di nuovi operatori. Vecchi contrabbandieri, autisti, camionisti, residenti nell'area – persino pensionati e qualche casalinga – si affacciano sul mercato dell'ingresso clandestino sfruttando la loro conoscenza del confine. Questo anche perché le pene comminate per il favoreggiamento

¹³ Per una sintesi, si veda J. Widgren (1999).

dell'ingresso clandestino, fissate per l'Italia dalla legge 39/90, sono sostanzialmente miti e il reato è spesso difficile da provare.

Questa situazione di accresciuta concorrenza porta rapidamente alla riorganizzazione dell'industria dell'ingresso irregolare lungo il confine italo-sloveno con un'accentuata gerarchizzazione interna: da un lato, i tradizionali operatori, affiancati da ulteriori nuovi operatori, fanno fronte all'incremento della domanda attraverso forme più standardizzate di trasporto, capaci di accomodare maggiori volumi a prezzi più contenuti. I tradizionali "tassisti" si dotano di pulmini, e numerose organizzazioni offrono trasporti con minori garanzie ma a basso prezzo, con il servizio che si interrompe in prossimità del confine o subito dopo l'attraversamento. Come si è detto, non è infrequente che tali attività vengano messe in atto in modo episodico, quando e dove capita l'occasione. All'interno di questo segmento, tuttavia, il potere decisionale ed i maggiori profitti si spostano progressivamente dal trasportatore al reclutatore, cioè verso colui che è in grado di contattare i migranti interessati all'ingresso clandestino, fissare i prezzi e, successivamente, operare direttamente il trasporto oppure scegliere un trasportatore al quale affidare di volta in volta il tragitto. Secondo la stessa logica, altri operatori reagiscono alla perdita di redditività cercando di penetrare – o di espandersi – nel mercato dei viaggi "tutto compreso", che gestiscono il migrante dall'area di partenza sino al luogo di insediamento.

Oltre ai cambiamenti geopolitici, un fattore importante è costituito dai cambiamenti nelle politiche repressive. Come si è visto, la polizia italiana aveva sviluppato, già negli anni '80, strategie di contrasto dell'immigrazione clandestina basate sulla sorveglianza mobile della fascia confinaria e, soprattutto, sul controllo delle stazioni ferroviarie più vicine alla fascia confinaria. A ciò si aggiungevano controlli mirati sull'uso dei documenti falsi, operati in molteplici occasioni a partire dagli anni '70. Questo sistema di controlli si basava su due presupposti impliciti. Il primo era la ristretta mobilità dei cittadini dell'Europa orientale e dei Balcani; il secondo era la conseguente riconoscibilità "fisica" dei potenziali migranti clandestini che si muovevano attraverso il confine rispetto ai normali flussi transfrontalieri. I controlli erano quindi particolarmente accentuati nel caso dei migranti che potevano, per caratteristiche fisiche, venire facilmente distinti dagli abitanti della fascia confinaria¹⁴.

Ambedue questi presupposti impliciti crollano nei primi anni '90: i paesi dell'Europa orientale diventano paesi d'origine di forti flussi migratori, e i migranti irregolari provenienti da quei paesi non sono affatto distinguibili a prima vista dai normali flussi che attraversano quotidianamente il confine. A questo si aggiunge che, con la secessione della Slovenia, una parte considerevole dei flussi irregolari lungo il confine vede il paese confinante come paese di transito e non più d'origine. La possibilità di "restituire" i migranti intercettati diventa quindi più problematica ed incerta. Questi cambiamenti impongono una riorganizzazione del sistema dei controlli lungo il confine, con un intensificarsi dei controlli di frontiera e il tentativo di conseguire una forma di coordinamento con il paese confinante. Nel 1995, l'Italia introduce, in ritardo sugli altri *partner* Schengen, l'obbligo generalizzato di visto per tutti i paesi dell'area balcanica. Per controbilanciare l'aumento degli ingressi clandestini, nel settembre del 1997, l'Italia sigla inoltre un accordo di riammissione con la Slovenia, mirante a ridurre sensibilmente l'appetibilità della rotta nord-orientale¹⁵. Nel marzo del 1998, con l'approvazione della legge 40/98, l'Italia ha infine significativamente inasprito le pene per il favoreggiamento dell'ingresso irregolare – cominciando a rendere questa fattispecie penale

¹⁴ Va ricordato che le forze dell'ordine italiane non hanno di fatto particolari vincoli relativi alle possibilità di *racial profiling*. Il controllo dei documenti può essere eseguito continuamente e in modo sostanzialmente discrezionale.

¹⁵ Tale accordo di riammissione, tuttavia, si è dimostrato sovente di difficile applicazione, con un momento particolarmente critico nel 2000, quando solo 3.500 richieste di riammissione, su un totale di oltre 18.000 richieste avanzate, sono state accolte dalle autorità slovene. Questo scarto si giustificava proprio per l'elevato numero di cittadini di stati terzi intercettati in Friuli-Venezia Giulia, ai quali era spesso difficile imputare con sicurezza il transito attraverso il territorio sloveno. Una risposta organizzativa è stata la formazione di pattuglie congiunte italo-slovene lungo il confine, in modo da ridurre il potenziale di sfiducia implicito giocoforza nella richiesta di riammissione.

“attraente” dal punto di vista delle forze dell’ordine e dei procuratori. La legge 40/98 ha inoltre introdotto l’istituto del respingimento da parte dei questori, che permette di respingere, utilizzando quindi una procedura più celere, lo straniero intercettato in prossimità della frontiera o nel periodo immediatamente successivo a tale ingresso, anche se intercettato lontano dal confine geograficamente inteso. Questo istituto, che si presta particolarmente alle operazioni condotte sui confini terrestri, è stato utilizzato soprattutto in Friuli-Venezia Giulia, dove si registra un rapido incremento nel periodo immediatamente successivo all’approvazione della legge (tab. 3). Il contesto nel quale si muovono le organizzazioni studiate in queste pagine è quindi caratterizzato da una crescita marcata delle attività di contrasto.

2. L’industria dell’ingresso clandestino: i flussi

Data la natura del fenomeno, le informazioni disponibili non consentono di stimare in modo accurato l’entità dei flussi d’immigrazione irregolare e la percentuale degli ingressi illegali che si giova di qualche forma di sostegno professionale. Nella letteratura disponibile, e nei documenti prodotti dal Ministero degli interni, si riscontra una forte convergenza nell’assumere che tali flussi siano cresciuti significativamente nel corso degli anni ’90 del secolo scorso, e che la loro composizione sia andata modificandosi nel corso del tempo in direzione di una crescente eterogeneità per quanto riguarda sia la cittadinanza dei migranti irregolari sia il tipo di servizi utilizzati. Si tende inoltre ad assumere che la percentuale di ingressi “assistiti” sia andata crescendo nel corso del tempo. Se intese come ipotesi, queste affermazioni possono apparire ragionevoli. Come si vedrà, tuttavia, tali assunti scontano l’assenza sia di informazioni adeguate sul passato – che viene quasi sempre implicitamente semplificato nelle comparazioni – sia di conoscenze reali sulle dimensioni e caratteristiche attuali del fenomeno.

Le principali fonti disponibili sui flussi di immigrazione irregolare sono costituite dalle fonti di polizia, che sintetizzano le informazioni raccolte, nel corso delle operazioni di contrasto, dalle forze dell’ordine italiane e, negli ultimi anni, slovene. Queste fonti, oltre ad essere tra le poche disponibili, sono sicuramente utili come elementi di riferimento per avere un quadro generale del fenomeno, a patto di non dimenticare quanto esse siano segnate da forti limiti conoscitivi intrinseci. Per quanto riguarda la dimensione dei flussi, un incremento o un decremento dei migranti intercettati può essere causato da un incremento o un decremento dei flussi, ma anche dal rafforzarsi o dall’indebolirsi delle operazioni di contrasto. Le stesse variazioni, inoltre, sono influenzate dalle operazioni di contrasto anche sotto un secondo aspetto: man mano che una particolare modalità d’ingresso diventa popolare, essa attira l’interesse degli operatori di controllo, che sviluppano strategie apposite per contrastarne l’uso. Questo spinge sia i migranti sia i favoreggiatori a ricercare modalità diverse, spostandosi in altri territori o adottando modalità d’ingresso diverse, che possono godere di una maggiore efficacia proprio grazie al maggior addensarsi dei controlli sui canali maggiormente utilizzati in precedenza. L’identificazione di ogni canale d’ingresso da parte delle forze dell’ordine conduce in certi mesi a un rapido incremento dei migranti intercettati, seguito da un altrettanto rapido decremento nei mesi successivi, senza che da questo possa concludersi che tali variazioni riflettano l’andamento globale del fenomeno¹⁶.

I dati della polizia di frontiera, come si può vedere nella tabella 3, documentano come le diverse forme di contrasto dell’immigrazione irregolare seguano dinamiche piuttosto diverse¹⁷. I

¹⁶ Alternativamente, si può registrare un cambiamento nella composizione dei flussi di migranti intercettati. Sui canali sui quali si addensano i controlli si ritrovano percentuali sempre minori di migranti assistiti e percentuali sempre maggiori di movimenti autonomi.

¹⁷ Per quanto riguarda il confine nord-orientale, occorre sottolineare come si registrino nei dati disponibili notevoli discordanze anche in riferimento a procedure e tempi simili. Dato che i flussi irregolari lungo il confine terrestre ricevono un’attenzione decisamente minore di per quella riservata all’immigrazione clandestina lungo le frontiere marine, i dati sui risultati dell’attività di contrasto sono diffusi raramente e in forme spesso disomogenee. Il Ministero dell’interno, ad esempio, non fornisce centralmente dati dettagliati sugli stranieri intercettati nel corso di tentativi di

respingimenti alla frontiera sono una forma classica di rifiuto dell'ingresso a quegli stranieri che, presentatisi ai valichi di frontiera, sono risultati incapaci di soddisfare i requisiti fissati dallo Stato italiano per l'ingresso sul proprio territorio. I dati documentano come i respingimenti siano sensibilmente aumentati nel corso del periodo considerato, passando da poche centinaia a diverse migliaia. È interessante notare che solo una piccola percentuale dei respingimenti – tra lo 0,3 e l'1% – si deve ai tentativi di attraversare la frontiera con documenti o visti falsi¹⁸. La maggioranza dei respingimenti si deve all'assenza o carenza di documentazione, incluso la mancanza del visto, o all'incapacità di dimostrare l'esistenza di sufficienti disponibilità finanziarie per il soggiorno. Un'ulteriore motivo rilevante per il respingimento è l'esistenza di un precedente atto d'espulsione, da parte dello Stato italiano – tra il 2 e il 5% dei respingimenti nel periodo considerato – o da parte di un altro Stato Schengen – tra il 18% e il 23% dei respingimenti. In questo ultimo caso, si tratta presumibilmente di stranieri che, espulsi da uno Stato Schengen diverso dall'Italia, cercano di usare il territorio italiano come via di transito per farvi presumibilmente ritorno.

Tab. 3 - Respinti ed intercettati lungo il confine nord-orientale (1996-2003)

Anno	Respinti frontiera	Respinti Questori	Intercettati
1996	643		888
1997	544		1.306
1998	943	96	2.039
1999	2.888	357	4.416
2000	2.916	357	9.592
2001	2.861	817	4.902
2002	4.303	455	3.838
2003*	1.540	346	1.675

* I dati del 2003 si riferiscono ai primi sei mesi dell'anno

Fonte: IV zona Polizia di frontiera. Ufficio coordinamento e pianificazione.

La dinamica degli intercettati – degli stranieri rintracciati nel corso di un tentativo di ingresso clandestino – è quella di maggior interesse ai nostri fini. I dati disponibili sembrano, a prima vista, indicare una rapida crescita nel periodo 1996-2000, seguita da un altrettanto rapido decremento negli anni successivi. Occorre tuttavia considerare che il forte picco registrato nel 2000 è legato ad un flusso particolare: oltre il 70% di tale picco è dovuto al forte incremento nell'anno dei tentati ingressi clandestini da parte di cittadini iraniani. Si tratta di un flusso che – assai rilevante nel corso del 2000, non risulta tale né negli anni precedenti né negli anni successivi. Se non si considera tale flusso – legato presumibilmente alla possibilità per i cittadini iraniani di entrare facilmente in Bosnia Erzegovina – la dinamica dei rintracci sembra essere caratterizzata da un forte incremento

ingresso clandestino, salvo – per alcuni anni – che per il caso degli sbarchi sulle coste della Puglia, Calabria e Sicilia. In questa sede si è quindi deciso di richiedere i dati disponibili all'Ufficio di coordinamento e pianificazione della IV zona della Polizia di frontiera, che copre il Friuli-Venezia Giulia e il Veneto. I dati prodotti da questo ufficio, responsabile per i controlli lungo tutta la fascia confinaria, offrono le serie di dati più estese – per i respingimenti dal 1991 al 2003, per i rintracci e le riammissioni dal 1996 al giugno 2003 - e maggiormente dettagliate tra quelle disponibili.

¹⁸ L'unica eccezione a questa regola si è registrata nel 2002, quando il 18% dei respingimenti registrati è stato invece dovuto proprio al tentativo di utilizzare visti falsi. Il fatto che tali tentativi siano stati compiuti da cittadini di un numero ristretto di nazionalità, e che quasi tutti i tentativi registrati siano stati messi in atto ad un numero ristretto di valichi, fa propendere per l'esistenza di un processo organizzato. Nei primi sei mesi del 2003, il numero di respingimenti per documenti falsi ritorna allo 0,4% del totale.

nel periodo 1996-1999 seguito da una sostanziale stabilizzazione su livelli relativamente elevati di tentati ingressi clandestini negli anni successivi.

Le informazioni sin qui presentate si riferiscono al volume complessivo dei flussi irregolari lungo il confine italo-sloveno. Volumi simili possono tuttavia essere registrati anche in presenza di cambiamenti notevoli nella composizione interna degli stessi flussi. In particolare, è importante comprendere se gli stranieri rintracciati nel corso dei tentativi di ingresso irregolare facciano o meno parte di sistemi migratori distinti, e se, e in che misura, si registrino cambiamenti nell'importanza relativa di questi sistemi migratori. Un'informazione potenzialmente utile a questo riguardo è la nazionalità degli stranieri intercettati nel corso dei tentativi di ingresso irregolare, che viene presentata nella tabella 4.

L'analisi delle cittadinanze degli stranieri rintracciati nel periodo 1996-2003 mostra sicuramente come il confine nord-orientale italiano veda la compresenza di molti e differenziati flussi migratori irregolari. Ai flussi che hanno la propria origine in territori sostanzialmente contigui si accompagnano flussi originati in territori decisamente distanti. Come si è visto nel paragrafo precedente, questa compresenza non è in sé una novità, dato che si registrava già nei primi anni '70. È tuttavia vero che, nel corso degli anni '90, si rileva una notevole crescita nell'eterogeneità dei flussi migratori irregolari attraverso il confine. Il territorio dell'ex Federazione jugoslava diventa un corridoio nel quale confluiscono una molteplicità di percorsi migratori, spesso ognuno di ridotte dimensioni, che hanno origine in molte aree del pianeta. In termini percentuali, questo comporta una significativa redistribuzione interna: l'area balcanica, che copriva a metà degli anni '90 tra il 72% e l'82% dei migranti intercettati, perde numerose posizioni negli anni successivi, mentre il Medio Oriente e l'Asia divengono una presenza corposa e – in qualche anno – persino maggioritaria. Sarebbe tuttavia errato interpretare questi dati come il segnale di una discontinuità radicale, di una tendenziale sostituzione del sistema migratorio radicato nelle regioni contigue con un sistema migratorio a lunga distanza che usa invece tali territori solo come transito¹⁹. Si tratta di due modelli che convivono da lungo tempo nell'area, talvolta utilizzando servizi comuni, altre volte ignorandosi del tutto. Appare più corretto, a questo proposito, vedere in questi flussi irregolari la presenza di un "basso continuo" costituito dagli attraversamenti "tradizionali" che hanno origine nei diversi paesi dell'Europa sud-orientale e dei Balcani. Questi flussi mostrano una significativa continuità e stabilità nel tempo, risultando presenti ogni anno, pur con variazioni, in numeri rilevanti. A tali sistemi migratori si sommano, rispondendo a fattori molto specifici (dalle condizioni nei paesi d'origine alle opportunità di inserimento veicolate dalle reti transnazionali), altri flussi che hanno origine in zone diverse del pianeta e usano la regione come luogo di transito. Si tratta di flussi che possono anche raggiungere volumi elevati in determinati periodi, ma che risultano anche maggiormente instabili, reagendo di volta in volta sia alle politiche di contrasto sia alle alternative che si aprono lungo altri corridoi. Come si vede nella tabella 4, i flussi di questo tipo possono dominare la classifica in alcuni periodi, ma raramente mantengono una continuità nel tempo²⁰.

¹⁹ Né si deve dimenticare che le variazioni percentuali risentono delle differenze considerevoli nel numero complessivo degli intercettati nei vari anni: nel 2000, anno nel quale apparentemente l'immigrazione irregolare dai Balcani era al suo minimo storico (in termini di presenza percentuale), i migranti provenienti da quella regione erano comunque – in valori assoluti – quasi il doppio di quanti ne venivano intercettati nel 1997, anno in cui tale regione dominava le statistiche.

²⁰ Si veda il caso dell'Iran, molto rilevante tra il 1999 e il 2001 ma quasi trascurabile negli anni precedenti e successivi. Oppure quello dell'Egitto, rilevante nel 1996 ma praticamente scomparso negli anni successivi.

Tab. 4 - Principali nazionalità degli intercettati lungo il confine nord-orientale.

	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003*	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Afghanistan	0	0,0	0	0,0	6	0,3	6	0,1	339	3,5	221	4,5	154	4,0	22	1,3
Albania	59	6,6	20	1,5	43	2,1	24	0,5	58	0,6	17	0,3	32	0,8	16	1,0
Bangladesh	9	1,0	3	0,2	73	3,6	221	4,9	460	4,8	128	2,6	70	1,8	51	3,0
Bosnia- Erzegovina	6	0,7	11	0,8	15	0,7	100	2,2	147	1,5	58	1,2	44	1,1	6	0,4
Bulgaria	35	3,9	106	8,1	35	1,7	35	0,8	30	0,3	24	0,5	76	2,0	62	3,7
Cina popolare	0	0,0	1	0,1	34	1,7	68	1,5	74	0,8	42	0,9	75	2,0	68	4,1
Egitto	38	4,3	14	1,1	6	0,3	38	0,8	42	0,4	10	0,2	8	0,2	2	0,1
India	3	0,3	0	0,0	14	0,7	38	0,8	131	1,4	144	2,9	148	3,9	61	3,6
Iran	7	0,8	8	0,6	14	0,7	252	5,6	4064	42,2	275	5,6	37	1,0	9	0,5
Iraq	5	0,6	29	2,2	95	4,7	141	3,1	411	4,3	740	15,1	416	10,8	66	3,9
Jugoslavia	81	9,1	121	9,2	608	29,8	1.436	32,0	321	3,3	554	11,3	515	13,4	151	9,0
Liberia	19	2,1	24	1,8	1	0,0	5	0,1	1	0,0	0	0,0	2	0,1	0	0,0
Macedonia	99	11,1	194	14,8	268	13,1	309	6,9	213	2,2	316	6,4	190	5,0	24	1,4
Marocco	6	0,7	10	0,8	2	0,1	10	0,2	10	0,1	37	0,8	10	0,3	3	0,2
Moldavia	6	0,7	5	0,4	10	0,5	70	1,6	371	3,8	157	3,2	141	3,7	95	5,7
Pakistan	0	0,0	6	0,5	85	4,2	78	1,7	103	1,1	67	1,4	60	1,6	29	1,7
Palestina	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	0,2	37	0,8	46	1,2	10	0,6
Romania	404	45,5	631	48,0	508	24,9	1.044	23,3	1171	12,2	763	15,6	714	18,6	634	37,9
Russia	3	0,3	11	0,8	3	0,1	20	0,4	42	0,4	27	0,6	41	1,1	17	1,0
Sri Lanka	5	0,6	4	0,3	19	0,9	15	0,3	18	0,2	2	0,0	3	0,1	3	0,2
Turchia	57	6,4	35	2,7	109	5,3	355	7,9	1178	12,2	975	19,9	679	17,7	41	2,4
Ucraina	4	0,5	18	1,4	32	1,6	32	0,7	110	1,1	35	0,7	83	2,2	142	8,5
Altre	42	4,7	64	4,9	63	3,1	187	4,2	327	3,4	273	5,6	294	7,7	163	9,7
Totale	888	100,0	1.315	100,0	2043	100,0	4.484	100,0	9637	100,0	4.902	100,0	3.838	100,0	1.675	100,0

Dati al 30 giugno 2003.

Fonte: elaborazione su dati Ufficio coordinamento e pianificazione, IV zona Polizia di frontiera

Le statistiche che derivano dalle operazioni di contrasto forniscono praticamente soltanto informazioni sulla nazionalità dei clandestini rintracciati mentre tentavano di entrare nel territorio dello Stato italiano. La nazionalità, tuttavia, fornisce solo una delle informazioni utili per analizzare le dinamiche dell'immigrazione irregolare²¹. Né i dati sui rintracciati possono essere utilizzati *sic et simpliciter* per stimare le dimensioni dell'industria dell'ingresso irregolare. Come si vedrà nei prossimi paragrafi, esistono buoni motivi per rifiutare l'ipotesi frequentemente avanzata che sia possibile stimare il volume complessivo dei flussi irregolari a partire dal numero dei clandestini rintracciati. Se anche si accettasse tale ipotesi, il semplice numero dei clandestini rintracciati, o la loro distribuzione per nazionalità, non sarebbe, tuttavia, in ogni caso sufficiente a formulare neanche un'ipotesi a spanne relativamente alla percentuale di migranti che fanno ricorso a servizi specializzati. Ogni confine terrestre vede un certo numero di attraversamenti operati individualmente, sulla base di istruzioni ricevute o di esperienze precedenti. Altri migranti attraversano il confine guidati da parenti o altri conoscenti che hanno già fatto lo stesso percorso

²¹ Né va dimenticato che molti dei flussi che appaiono come "nazionali" nelle statistiche sono in realtà la semplice somma di sistemi migratori distinti e non comunicanti, che legano specifiche località nei paesi d'origine con specifici territori d'insediamento nei paesi di destinazione.

senza che essi traggano alcun utile da tale attività²². Per indagare il ricorso a servizi professionali è necessario disporre di informazioni più dettagliate a livello individuale.

Per acquisire maggiori informazioni sulla percentuale di migranti che fanno ricorso a servizi specializzati, si è quindi deciso di analizzare un campione di verbali di interrogatorio dei clandestini intercettati, nel periodo dal giugno 2001 al marzo 2003, lungo il confine della provincia di Trieste. Si tratta di un campione di 610 verbali, frutto dei primi interrogatori degli stranieri fermati da parte delle forze di polizia in quella provincia²³.

Dagli interrogatori è possibile estrarre numerose informazioni sul viaggio svolto, anche se la loro analisi deve tenere presente il contesto nel quale tali informazioni sono state fornite. Si tratta infatti di interrogatori di polizia, dove l'interrogante non segue un modello standardizzato e dove l'interrogato ha tutto l'interesse ad omettere alcune informazioni cruciali, se queste possono in qualche modo danneggiare la sua posizione o favorire una rapida riammissione²⁴.

Occorre infine tenere presente che l'85% di questi interrogatori ha richiesto la presenza di un interprete, aggiungendo quindi un ulteriore strato di attività interpretativa tra l'esperienza e il resoconto.

Come si può vedere nella tabella 5, l'ampia maggioranza dei clandestini interrogati ammette di aver fatto uso, nel corso del viaggio, dei servizi di uno o più favoreggiatori. Non tutti i sistemi migratori irregolari, tuttavia, sembrano fare uso dei servizi professionali in eguale misura. I migranti provenienti da paesi più lontani presentano una probabilità molto maggiore di aver fatto ricorso ai servizi di favoreggiatori nel corso del viaggio. In particolare, il ricorso a favoreggiatori è particolarmente diffuso tra coloro che provengono da aree dalle quali è (o era) difficile uscire, o nei casi in cui i flussi migratori vengono scoraggiati o contrastati anche dai paesi di partenza o di immediato transito. Per coloro che provengono da tali contesti, il ricorso a favoreggiatori è fondamentale non solo per entrare in Europa occidentale, ma soprattutto per uscire dal proprio paese. Al contrario, i sistemi migratori dove il ricorso a favoreggiatori sembra essere meno diffuso sono quelli maggiormente corposi e stabilizzati, dove i flussi migratori sono meno selettivi e il sapere migratorio irregolare è ormai sufficientemente diffuso da rendere maggiormente possibile l'auto-organizzazione dell'attraversamento.

²² Si può addirittura assumere che, sui confini terrestri, il processo naturale – al netto cioè dei cambiamenti nelle politiche di contrasto – vedrebbe decrescere l'importanza dei favoreggiatori, man mano che un numero sufficiente di migranti acquisisce direttamente le competenze necessarie per attraversare il confine. Si vedano, per il confine Messico-Stati Uniti, le analisi presentate da Singer e Massey (1998).

²³ La scelta della provincia di Trieste è dovuta a due fattori. Il primo è l'importanza dei flussi migratori irregolari lungo la sezione del confine di pertinenza di quella provincia. La seconda è la costituzione, presso la Procura della Repubblica di quella provincia di un gruppo di lavoro specializzato sui reati relativi al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Tale gruppo, già nel novembre del 1997, ha richiesto a tutti i corpi di polizia di interrogare gli intercettati "in ordine alle circostanze del loro ingresso, al luogo e al paese di destinazione, ai soggetti che li abbiano favoriti nell'espatrio (in tutte le relative fasi), all'entità e alle modalità del compenso, alle persone (o gruppi) eventualmente incaricati di prenderli in carico una volta giunti sul territorio dello Stato"

²⁴ Ad esempio, raramente in tali interrogatori il clandestino fornisce informazioni sulla propria rete sociale, sui parenti o amici che lo attendono nel paese di destinazione, sui datori di lavoro dai quali si attende un impiego e così via. Allo stesso tempo, le informazioni sui percorsi compiuti e sui servizi utilizzati vengono generalmente forniti in modo relativamente attendibile, dato che essi non prefigurano alcun reato da parte dell'interrogato e delle sua rete sociale.

Tab. 5 - Ricorso a favoreggiatori per paesi e aree

	Non dichiara ricorso a favoreggiatori	Combina operatori diversi	Servizio all'Italia da parte di un operatore unico	V.A:
Afghanistan	11,1	44,4	44,4	27
Albania	37,5	0,0	62,5	24
Africa e resto Medio Oriente	18,8	43,8	37,5	16
Cina, India, Bangladesh	26,7	33,3	40,0	15
Bosnia, Croazia e Macedonia	16,7	36,7	46,7	60
Romania	48,7	14,5	36,8	76
Bulgaria, Moldavia e resto Europa orientale	54,5	13,6	31,8	22
Turchia	23,8	2,4	73,8	42
Turchia - Curdi	13,0	11,1	75,9	54
Iraq	11,9	50,0	38,1	42
Iraq - Curdi	8,8	43,9	47,4	57
Serbia e Montenegro	16,3	41,9	41,9	43
Kosovo	7,1	31,0	61,9	126
Totale	20,0	28,1	51,8	604

Fonte: elaborazione su un campione di 610 dichiarazioni di clandestini intercettati in provincia di Trieste (giugno 2001-marzo 2003).

Il ricorso a favoreggiatori tuttavia può avere parecchie forme, molte delle quali del tutto indipendenti fra loro. Si può ricorrere a favoreggiatori professionali per acquisire una notevole varietà di servizi, che vanno dall'organizzazione del viaggio alla fornitura di documenti, dall'assistenza ed ospitalità nei paesi di transito sino alla guida nell'attraversamento fisico del confine, per non menzionare casi particolari, quali la fornitura di recapiti ai quali rivolgersi o il prestito della somma necessaria al viaggio. Molti di questi servizi possono essere combinati (o sostituiti) con servizi forniti da operatori legali – come ad esempio il trasporto all'interno di un paese di transito – o da membri delle reti sociali del soggetto, quali parenti, amici o compaesani. Appare quindi utile distinguere qui tra due tipi diversi di favoreggiatori, quelli che forniscono un singolo servizio – ad esempio, l'attraversamento di uno specifico confine o la fornitura di un alloggio protetto per qualche notte – e quelli che gestiscono il viaggio del migrante irregolare nella sua interezza. Alcune categorie di migranti possono, per motivi geografici o d'esperienza, provvedere da soli alla migrazione irregolare. Altri segmenti dei flussi migratori irregolari procedono per passaggi successivi, rivolgendosi a favoreggiatori per acquistare servizi specifici che si rendono di volta in volta necessari. Altri ancora partono dal proprio paese d'origine autonomamente, oppure utilizzando favoreggiatori locali, per recarsi in alcune città del Mediterraneo o dei Balcani che fungono da centri di raccolta, dove contatteranno organizzazioni specializzate che provvederanno al resto del viaggio. Altri, infine, partono dal paese d'origine sotto la guida di un favoreggiatore che provvede all'intero percorso. Queste diverse relazioni con i favoreggiatori si riflettono in diverse modalità di pagamento per i loro servizi: chi richiede un servizio completo sino all'Italia paga per tale servizio in anticipo nel paese d'origine oppure, in

misura minore, nel paese d'arrivo²⁵. Invece coloro che combinano i servizi di favoreggiatori diversi pagano per i loro servizi di volta in volta, generalmente immediatamente dopo averne fruito²⁶.

Diversi elementi fanno pensare che, data la possibilità, il ricorso ad un'unica organizzazione sia preferibile dal punto di vista del migrante. In primo luogo, un'organizzazione unica garantisce una maggiore sicurezza del buon fine dell'operazione d'ingresso, perché riduce i tempi morti tra i vari spostamenti ed elimina la necessità di ricercare di volta in volta i contatti necessari. Almeno in alcuni casi, questa sicurezza si estende sino alla possibilità di usufruire – se intercettati – di un secondo tentativo senza maggiorazioni del prezzo²⁷. Così, ad esempio, un gruppo di 15 migranti clandestini rumeni intercettati dalle autorità italiane nella zona di Tarvisio – e riammessi in Austria e successivamente nella Repubblica Ceca – risultano aver rapidamente ricontattato l'organizzatore del viaggio per ottenere il rimborso della somma pagata, ricevendo invece l'offerta di usufruire di un secondo trasporto clandestino verso la stessa destinazione. Questo secondo passaggio, effettivamente avvenuto qualche giorno dopo (interrotto però anch'esso da un intercettamento da parte della polizia italiana) è stato effettuato senza la richiesta di esborsi ulteriori per lo stesso identico gruppo di migranti che avevano compiuto il primo tentativo.

In secondo luogo, il ricorso ad un'unica organizzazione sembra essere in grado di contenere i costi della migrazione irregolare. Anche se il proprio percorso non richiede l'uso di molti favoreggiatori specializzati, l'attraversare dei territori clandestinamente comporta comunque dei costi rilevanti, difficili da comprimere. Il costo di una migrazione irregolare, inoltre, risente della complessità del percorso, del numero di confini da attraversare, dei mezzi utilizzati e dalla maggiore o minore difficoltà di attraversare certi paesi. Secondo quanto hanno dichiarato i clandestini interrogati, il costo complessivo di un viaggio irregolare varia dai 250-400 euro di un percorso prevalentemente terrestre da paesi quali la Romania o la Moldavia, ai 4.000 euro richiesti in media ai migranti dall'Asia. Queste medie nascondono tuttavia differenze rilevanti a seconda del processo migratorio realizzato. In linea generale, coloro che sono in grado di organizzare autonomamente il proprio percorso possono sicuramente risparmiare ovunque una somma significativa, ed infatti dichiarano spese spesso pari a un quarto di quanto dichiarato dagli altri migranti provenienti dallo stesso paese. Tuttavia, contrariamente a quanto si può pensare, chi stabilisce un accordo complessivo con un unico favoreggiatore sembra essere in grado di spendere una somma considerevolmente inferiore rispetto a chi procede in modo semi-autonomo, per accordi successivi con favoreggiatori di volta in volta diversi. Nel caso dei migranti provenienti dai paesi della ex Jugoslavia, ad esempio, coloro che utilizzano un solo favoreggiatore per l'intero percorso dichiarano una spesa media pari al 70% di quanto dichiarato dai migranti provenienti dalle stesse aree che hanno agito in modo semi-autonomo. Allo stesso modo, per quanto riguarda i migranti provenienti dai paesi del Medio Oriente, dal Golfo Persico e dall'Asia centro-meridionale, i costi dichiarati per uscire dal proprio paese e giungere ad Istanbul – il luogo dove tradizionalmente essi stabiliscono accordi complessivi per il viaggio successivo verso l'Europa occidentale – sono spesso considerevoli, anche rispetto a quanto viene pagato per il percorso successivo. L'uso di un favoreggiatore unico, quindi, non è funzione soltanto di una maggiore sicurezza del percorso ma anche di una maggiore economicità, in modo non molto diverso da quanto un tour operator legale promette ai turisti suoi clienti. Se a ciò si aggiunge che il ricorso ad un'unica organizzazione “generalista” comporta una sensibile riduzione nel tempo di viaggio, è possibile concludere che il ricorso a favoreggiatori diversi secondo accordi

²⁵ Nel caso di migranti il cui viaggio è finanziato da terzi, è frequente che sia il finanziatore a scegliere il favoreggiatore a cui il migrante deve rivolgersi.

²⁶ Questa è la soluzione più semplice per ridurre i rischi di inganno da parte di operatori giocoforza poco conosciuti. Generalmente, al migrante è richiesto di dare prova della disponibilità della somma pattuita immediatamente prima di godere del servizio, e di pagare immediatamente dopo.

²⁷ Le stesse condizioni sono state identificate tra le organizzazioni che forniscono servizi analoghi attraverso il Canale d'Otranto.

sviluppati uno dopo l'altro non esprime una maggiore autonomia e potere contrattuale, quanto una maggiore difficoltà a stabilire un accordo soddisfacente con un'organizzazione specializzata.

Un'ultima informazione che può essere estratta dagli interrogatori riguarda la destinazione finale dei clandestini intercettati. Il confine nord-orientale viene infatti attraversato sia da flussi diretti in Italia sia da flussi che intendono attraversare l'Italia per giungere in altri paesi europei. Purtroppo, delle 610 dichiarazioni analizzate, solo 310 contengono informazioni sulla destinazione finale del viaggio. In queste, il 54% dichiara di stare cercando di giungere in un altro paese europeo, principalmente la Germania e la Francia, mentre il 40% dichiara invece come propria destinazione l'Italia, volendosi dirigere principalmente verso Milano o Roma²⁸. La coesistenza di flussi d'insediamento e di transito è un ulteriore elemento da tenere presente nell'analisi dei servizi offerti dai favoreggiatori nell'area. Mentre il ricorso a favoreggiatori si interrompe spesso subito dopo il passaggio del confine nel caso di migranti diretti verso l'Italia – quantomeno se il pagamento del viaggio è già avvenuto precedentemente – questo non vale per i migranti diretti a un paese terzo, che utilizzano sovente la stessa organizzazione per i percorsi successivi.

3. L'industria dell'ingresso clandestino: i percorsi d'ingresso

Gli interrogatori dei clandestini intercettati confermano che due diversi tipi di sistemi migratori intersecano il confine nord-orientale italiano. Un primo tipo è costituito dai flussi che hanno origine nell'area dell'Europa sud-orientale – spesso nei territori controllati oggi dagli Stati successori dell'ex Jugoslavia – e che procedono via terra verso l'Italia e verso altri paesi dell'Europa occidentale. Un secondo tipo è costituito invece da flussi intercontinentali che, dopo aver spesso trovato un primo punto di raccolta in Turchia o nell'Europa nord-orientale, utilizzano l'area dell'ex Jugoslavia come punto d'ingresso – attraverso l'Italia o l'Austria – per il complesso dei paesi dell'Europa occidentale.

Nel primo caso, i migranti irregolari partono dal proprio territorio seguendo un percorso e una tempistica abbastanza prevedibile. Tale percorso viene generalmente seguito in compagnia di un gruppo già conosciuto di connazionali, con pochi e limitati cambiamenti nel corso del viaggio. Solo in alcuni casi si registra la presenza di diversi punti di biforcazione, dove alcuni dei migranti iniziali seguono direzioni diverse mentre il gruppo è integrato con altri o, al contrario, suddiviso in gruppi più piccoli.

Nel secondo caso, i percorsi sono maggiormente eterogenei. Alcuni vengono imbarcati su camion che – dalla Turchia o dalla Grecia – vengono sbarcati nel porto di Trieste. Altri giungono negli stati successori dell'ex Jugoslavia per via aerea. Altri ancora attraversano l'Europa sud-orientale per via terrestre. Altri ancora giungono nell'area da paesi dell'Europa orientale o dalla Russia. Infine, un certo numero giunge nell'area balcanica seguendo i percorsi più diversi e, una volta giunto in Bosnia, Serbia o in Croazia si mette alla ricerca di un'organizzazione capace di trasportarli oltre il confine Schengen. Qui la differenza principale, come si vedrà nei prossimi paragrafi, è proprio tra migranti che si servono di un'organizzazione che li segue dall'inizio – per i quali l'area è solamente una zona di transito – e migranti che invece possono trovarsi a trascorrere nell'area un discreto periodo di tempo prima di trovare una modalità d'ingresso.

La notevole eterogeneità di questi flussi – e il tipo di domanda che esprimono - spiega perché nell'area si dia una popolazione di favoreggiatori – singoli ed associati – molto diversificata in termini di servizi offerti, qualità degli stessi, strategie adottate e prezzi praticati. Ciò che unifica tuttavia tali situazioni è il problema che questi flussi si trovano ad affrontare: l'ingresso clandestino in senso stretto, la possibilità di attraversare il confine ed entrare nell'area Schengen senza essere intercettati dal sistema dei controlli di frontiera italiano.

²⁸ Il restante 6% è costituito da migranti rintracciati nel corso di un rientro irregolare nel proprio paese, al termine di un periodo più o meno lungo in Italia o in altri paesi dell'Europa occidentale.

Questo passaggio cruciale può avvenire in diversi modi. La diversificazione logistica dei servizi offerti lungo il confine italo-sloveno è, infatti, una caratteristica peculiare della locale industria dell'ingresso irregolare. L'ingresso clandestino di migranti viene operato in una pluralità di modi a seconda delle contingenze e della disponibilità a pagare dei migranti stessi. Negli ultimi anni, l'attraversamento irregolare risulta essere stato operato:

- attraverso il confine terrestre con l'uso di documenti falsi;
- attraverso il confine terrestre a piedi;
- attraverso il confine terrestre in treno o in macchina, dopo essere entrati clandestinamente in Austria;
- attraverso il confine terrestre celati nei doppi fondi di autobus o camion;
- attraverso il confine terrestre nascosti nel cofano delle macchine;
- attraverso il confine marittimo su pescherecci o piccoli battelli;
- attraverso il confine marittimo su camion o auto trasportate dai traghetti nel porto di Trieste.

Questa pluralità di canali d'ingresso riflette in parte la diversa disponibilità a pagare dei migranti irregolari. Acquisire un documento falso, ad esempio, è generalmente più costoso che rivolgersi a un *passseur* per operare un ingresso irregolare a piedi attraverso il confine terrestre; attraversare un confine marittimo su un battello il cui pilota conosce itinerari ben collaudati è più costoso dell'attraversare lo stesso confine nascosto nel cofano di una macchina. Il costo riflette in parte la sicurezza del viaggio – in termini sia di rischi personali sia di probabilità di essere intercettati – in parte il rischio che assume il favoreggiatore: un *passseur* che si muove a piedi attraverso i sentieri che tagliano il confine terrestre è generalmente in grado di scomparire – o di invocare numerose attenuanti – nel caso venga colto in flagranza, mentre l'autista di una macchina o di un camion avrà maggiori difficoltà, quantomeno a negare l'atto compiuto²⁹. Il pilota del battello nella stessa occasione sarà esposto a rischi repressivi molto maggiori.

La pluralità dei canali ha un'importante origine endogena. Come si è visto nel paragrafo 1, l'industria dell'ingresso irregolare lungo il confine nord-orientale si è sviluppata originariamente a margine di tutta una serie di attività di gestione del confine. Il favoreggiamento dell'ingresso irregolare si è radicato su esperienze pregresse, sfruttando le competenze professionali e i vantaggi locali propri di attività già sviluppate, e sovente legali. I pescatori conoscono quali luoghi lungo la costa siano meno controllati e più facilmente deserti in determinati periodi e fasce orarie, nonché sanno generalmente valutare con una certa ragionevolezza il rischio di essere intercettati in mare. Molti abitanti della fascia confinaria conoscono i sentieri che consentono di eludere i valichi di frontiera, hanno una conoscenza approfondita delle modalità del pattugliamento e contatti personali di vario tipo lungo i due lati del confine. Camionisti, tassisti e molti pendolari conoscono le modalità di controllo ai valichi di frontiera e stimano in modo ragionevolmente accurato i rischi che possono correre nel trasportare un migrante clandestinamente da un lato all'altro del confine. Agenzie di viaggio e operatori del trasporto trattano giornalmente con problemi legati al transito e alle visite attraverso quel confine. Tutti gli abitanti, in un modo o nell'altro, sanno se e con che frequenza una stazione sia sorvegliata o quali strade vedano più frequentemente controlli di polizia. Questa conoscenza "naturale" è una componente indispensabile, e in buona parte data per scontata, della cultura delle zone di confine. In presenza di una domanda d'ingressi irregolari, alcuni individui utilizzeranno tali conoscenze per favorire l'attraversamento del confine da parte di uno o più migranti, spesso come una forma tra altre per arrotondare le entrate derivanti dalle attività già in

²⁹ Il valore del mezzo utilizzato è un altro fattore sul quale occorre mantenere l'attenzione. Nonostante molti *passseur* possano sperare in un trattamento penalmente mite, soprattutto se incensurati e se risulta difficile dimostrare le circostanze aggravanti, il sequestro del mezzo è invece piuttosto certo.

essere. Questi percorsi iniziali nell'industria dell'ingresso clandestino esercitano un effetto di lungo periodo sullo sviluppo dell'industria dell'ingresso irregolare. Gli interrogatori dei clandestini intercettati in provincia di Trieste mettono in luce come l'attraversamento a piedi della fascia confinaria sia la modalità di gran lunga più rilevante di ingresso irregolare in Italia lungo tale confine (tab. 6). Si può tuttavia notare che anche l'ingresso celati in camion o autovetture, sfruttando l'impossibilità pratica di un controllo puntuale del traffico confinario, e l'ingresso attraverso la frontiera marittima rappresentano modalità rilevanti. E non è infrequente neanche il caso dell'ingresso in Italia compiuto con mezzi legali, generalmente dopo essere entrati clandestinamente in Austria.

Tab. 6 - Modalità dichiarata di attraversamento del confine nord-orientale

	V.A.	%
Attraversamento a piedi	238	39,0
Nascosto su un camion in un traghetto	106	17,4
Nascosto in un camion	70	11,5
Attraversamento marittimo	46	7,5
Nascosto in macchina privata	40	6,6
Attraverso valichi non sorvegliati	27	4,4
Nascosto dentro corriere o autobus	13	2,1
Su corriere turistiche ufficialmente in transito	38	6,2
Non dichiara la modalità d'attraversamento	32	5,2
Totale	610	100,0

Fonte: elaborazione su un campione di 610 dichiarazioni di clandestini intercettati in provincia di Trieste

Le diverse modalità d'ingresso clandestino vengono operate in modo indipendente, spesso da favoreggiatori differenti e che non si conoscono fra loro. Molti di questi favoreggiatori sono infatti specializzati in un solo canale dove operano con una certa frequenza oppure in modo del tutto saltuario. In molti casi, infatti, la guida di uno o più migranti attraverso il confine viene effettuata soltanto quando si presenta l'occasione, e spesso non viene ripetuta per lunghi periodi. Come si vedrà, tuttavia, le informazioni disponibili evidenziano anche l'esistenza di intermediari specializzati che sono in grado di attivare, secondo necessità, alcuni operatori presenti in ognuno di questi canali, così come di figure imprenditoriali che operano su più canali allo stesso tempo. L'industria dell'ingresso clandestino o irregolare lungo il confine nord-orientale può quindi essere vista come un insieme di reti indipendenti ma potenzialmente interconnesse, dove gli operatori, reagendo alle opportunità del mercato e alle strategie di contrasto messe in atto dagli Stati, sviluppano alleanze più o meno stabili e relazioni più o meno asimmetriche.

4. L'industria dell'ingresso clandestino: l'organizzazione del servizio

Come operano le organizzazioni e i professionisti che forniscono ai migranti i servizi necessari per attraversare il confine? Come vengono gestite le operazioni d'ingresso clandestino? Quali sono le forme organizzative che si sono sviluppate lungo la fascia confinaria? Come si modificano tali forme con l'intensificarsi delle operazioni di contrasto? Quali sono le relazioni tra i diversi ruoli che partecipano a tali attività? Si tratta di organizzazioni centralizzate e fortemente gerarchiche o piuttosto di reti di organizzazioni indipendenti collegate da accordi contrattuali di volta in volta rinnovati? Questo tipo di interrogativi è naturalmente centrale in ogni indagine sull'industria dell'ingresso irregolare. Questi interrogativi, tuttavia, non possono trovare risposta sulla base dei dati sin qui presentati, relativi ai clandestini intercettati. Tali dati, infatti, sono del tutto inadeguati per approfondire la struttura organizzativa dell'industria dell'ingresso irregolare. Se anche i limiti

empirici discussi precedentemente fossero superabili, tali fonti resterebbero comunque inadatte per almeno due motivi. In primo luogo, non si può dimenticare che le informazioni fornite dai clandestini intercettati hanno origine in tentativi di ingresso falliti, dato che esse derivano proprio da migranti che sono stati intercettati dalle forze dell'ordine. Assumere che da questi casi si possa ricostruire l'industria che li produce sarebbe come cercare di ricostruire la struttura dell'industria agroalimentare partendo dai casi di intossicazione registrati dagli ospedali. Inoltre, se anche le attività di contrasto fossero effettivamente capaci di fornire un campione rappresentativo dei migranti irregolari – cosa che ragionevolmente non è - resterebbe aperto un secondo problema egualmente importante: la conoscenza disponibile ai singoli clandestini è quella dei clienti di un servizio, che per di più utilizzano una volta sola o comunque molto raramente. Dell'organizzazione effettiva che fornisce loro il servizio, il clandestino – esattamente come ogni altro cliente di un servizio – conosce esclusivamente i ruoli a contatto col pubblico, più, in certi casi, quello che l'organizzazione ha scelto di raccontare di sé ai propri clienti potenziali, presumibilmente con finalità commerciali. Cercare di ricostruire da tale fonte l'organizzazione dell'industria sarebbe come ricostruire l'organizzazione di un supermercato basandosi sui racconti dei clienti e su qualche fascicolo promozionale. Ciò che occorre sono invece fonti che consentano di ricostruire l'organizzazione di tali servizi focalizzandosi sul sistema di relazioni interne e sulle strategie perseguite dall'organizzazione nel suo complesso. Le informazioni necessarie, inoltre, dovrebbero consentire di studiare la struttura non soltanto delle organizzazioni che vengono più di frequente a contatto con le operazioni di contrasto, ma anche di quelle che riescono con un certo successo a sfuggire ai pattugliamenti e alle operazioni di identificazione.

Questo tipo di fonti, trattandosi di organizzazioni illegali, si restringono principalmente alle indagini giudiziarie, soprattutto se e quando esse si basano su metodologie investigative volte a ricostruire l'aspetto associativo del reato di favoreggiamento dell'ingresso clandestino³⁰. Come fonti, gli atti giudiziari sono una risorsa preziosa, dato che le procedure del processo impongono all'accusa di dimostrare la colpevolezza degli imputati fornendo una notevole mole di conoscenza dettagliata sulle modalità con le quali il reato per il quale si chiede la condanna è stato commesso. Sono stati quindi raccolti, nelle Procure di Trieste e Tolmezzo – due Procure particolarmente attive, dove si registrano centinaia di procedimenti aperti negli ultimi anni – 62 atti processuali relativi a procedimenti per favoreggiamento dell'ingresso illegale. Nella selezione, si è cercato il più possibile di rispecchiare i diversi tipi di procedimenti, dedicando tuttavia una particolare attenzione a quei processi dove ricorrevano le circostanze aggravanti e dove i contenuti dell'accusa erano il risultato di indagini piuttosto che la conseguenza di arresti in flagranza nel corso delle operazioni di contrasto³¹. Sono così stati analizzati i fascicoli dei processi già passati in giudicato e le sentenze pronunciate dal giudice per le indagini preliminari nel caso dei patteggiamenti. Dove possibile, sono state inoltre selezionate le ordinanze di custodia cautelare per i processi in corso.

Prima di procedere alla presentazione dei risultati, è utile sottolineare due problemi specifici di questo tipo di fonti. In primo luogo, l'attuale organizzazione degli archivi giudiziari varia fortemente da un tribunale all'altro e l'accesso a tali archivi è disciplinato in modo radicalmente diverso. Inoltre, non esiste un sistema uniforme di catalogazione dei procedimenti. Alcuni fascicoli sono difficili da consultare o, talvolta, persino di difficile localizzazione. Ne consegue che le ricerche condotte nei diversi tribunali hanno dovuto seguire procedure diverse e, solo parzialmente, comparabili. Per motivi di accesso agli archivi, si è ristretto il campo di rilevazione solo ad indagini svolte a partire dal 1999. A prescindere dai problemi archivistici, l'uso degli atti giudiziari deve tenere conto che i criteri di priorità nelle indagini sono anch'essi fortemente locali, risentendo sia

³⁰ Per le specifiche caratteristiche tecniche di questo tipo d'indagini, si veda F. Spiezia, F. Frezza e N.M. Pace, 2002, soprattutto pp. 77-124 e pp. 139-158.

³¹ In particolare, sono stati presi in considerazione i processi relativi al reato di cui all'art. 12, comma 3 del testo unico (d. lgs. 25 luglio 1998, n. 286). Dovunque possibile, si è presa visione dell'incartamento, basando l'analisi sulle sentenze oppure, nel caso di procedimenti ancora pendenti, sulle richieste di custodia cautelare.

delle risorse umane disponibili, sia della competizione tra diverse esigenze investigative nelle singole Procure. In alcuni casi, le indagini tendono sostanzialmente a “reagire” alle notizie di reato che giungono alla procura dalle forze dell’ordine, in altri, le Procure attivano indagini mirate che orientano anche l’attività investigativa delle forze dell’ordine. In alcuni casi, le notizie di reato relative al favoreggiamento dell’ingresso illegale vengono distribuite in modo più o meno casuale tra i sostituti procuratori, in altri secondo un criterio sistematico. In alcuni casi, l’interesse investigativo nella ricostruzione del processo di favoreggiamento cessa di fatto immediatamente prima dell’attraversamento del confine italiano, in altri l’indagine viene estesa all’intero percorso migratorio irregolare. Queste differenze di pratica giudiziaria hanno effetti cospicui sulla stessa capacità di “vedere” il fenomeno e, di conseguenza, sulla possibilità o meno di riconoscere un carattere organizzato alle attività di cui si viene a conoscenza. In altre parole, allo stato, le fonti giudiziarie consentono di approfondire le tipologie organizzative con un buon grado di dettaglio. Ma non consentono di valutare la distribuzione di tali forme. E questo in riferimento non solo alla popolazione complessiva delle organizzazioni operanti – dove il problema è del resto simile a quanto menzionato prima per i dati di polizia – ma anche allo stesso insieme delle organizzazioni oggetto d’indagine³².

La figura di base che emerge da tutti gli atti analizzati, e non potrebbe essere altrimenti, è quella del *passeur* , cioè di colui che concretamente guida i clandestini lungo il sentiero che attraversa il confine oppure che guida la macchina o la barca che li trasporta. Si tratta, infatti, del ruolo più esposto, che viene maggiormente a contatto con i migranti clandestini e quello più facilmente identificato dalle indagini, dato che è spesso colto in flagranza. I *passeurs* individuati negli atti giudiziari sono generalmente italiani, con una buona conoscenza della fascia confinaria, oppure stranieri residenti in un paese dell’Europa occidentale che hanno già precedentemente operato ingressi irregolari.

Nel primo caso, si tratta di soggetti che per motivi vari – generalmente connessi al tipo di attività lavorativa espletata – o per reputazione conseguita in occasioni precedenti, possono entrare facilmente in contatto con migranti clandestini interessati ad entrare in Italia. I migranti, in altre parole, si autoreclutano, concordando di volta in volta il prezzo da pagarsi per il servizio. Le circostanze occasionali nelle quali viene concluso l’accordo comportano specifici problemi per quanto riguarda il pagamento del servizio reso. Dal punto di vista legale, se gli inquirenti possono provare l’avvenuto pagamento, la situazione del *passeur* peggiora sensibilmente. Sarebbe quindi nell’interesse del *passeur* che i pagamenti avvenissero separatamente dal viaggio, in modo tale da non potere essere ricostruiti in caso di intercettazione. Questo, tuttavia, è difficile nel caso di un incontro spot, destinato a non ripetersi e dove i clandestini incontrerebbero pochi ostacoli nel millantare una disponibilità finanziaria inesistente. D’altra parte, i migranti non possono essere interessati a effettuare tale pagamento in anticipo rispetto al viaggio, sulla base della semplice promessa del *passeur* , dato che questo consentirebbe facili inganni³³. Le indagini mostrano a questo

³² Alla luce dell’indagine svolta, una riforma e standardizzazione dei sistemi di catalogazione dei procedimenti giudiziari sarebbe senz’altro necessaria. E ciò non soltanto per consentire monitoraggi sistematici, ma anche semplicemente per evitare – come pur succede – che la posizione di individui il cui nominativo ricorre in numerose indagini di una procura non venga nemmeno approfondita quando lo stesso nominativo riappare in altre indagini di altre procure (es. Spiezia, Frezza, Pace, 2002, p. 81).

³³ Non si tratta del resto di ipotesi di scuola. L’inganno in queste condizioni è invero frequentemente praticato. Questo è ad esempio il caso di S.N., intercettato in una città italiana nel 2002, mentre si aggirava nei dintorni della stazione ferroviaria. Secondo il suo racconto, dopo aver abbandonato il centro di Sangatte, in Francia, aveva stretto un accordo con un favoreggiatore per giungere nel Regno Unito, dove mirava a ricongiungersi con alcuni parenti. Dopo aver effettuato un sostanzioso pagamento, era stato introdotto in un camion insieme con altri migranti che non parlavano la sua lingua. Qualche ora dopo, gli era stato intimato di scendere rapidamente in quanto arrivato e il camion era ripartito prima che S.N. potesse scoprire di essere in Italia invece che nel Regno Unito. Un altro tipo di inganno si ritrova nella storia di G.P., che aveva contattato un favoreggiatore in un bar slovacco per ottenere un trasporto verso l’Italia. Dopo aver pagato il costo convenuto al favoreggiatore, il trasporto avviene in una macchina guidata da un secondo

proposito l'esistenza di una procedura di pagamento appositamente mirata a ridurre i rischi per ambedue le parti. Il *porteur*, in fase di stipulazione degli accordi, chiede di avere prova dell'esistenza effettiva del denaro in contanti necessario. Ottiene inoltre un acconto subito dopo la partenza – quando migranti e *porteur* sono già insieme – e un saldo dopo il passaggio della frontiera ma prima della conclusione del tragitto. Questa modalità è relativamente frequente in questo tipo di attraversamenti, come dimostra la frequenza con la quale somme ingenti vengono sequestrate ad alcuni *porteurs* colti in flagranza.

Diverso è il caso dei *porteurs* stranieri, che utilizzano per le proprie operazioni lo spazio transnazionale che li mantiene in contatto col paese d'origine. In questo caso, il *porteur* è spesso in realtà una “organizzazione individuale”, dove lo stesso soggetto opera una pluralità di ruoli, dal reclutamento al trasporto, dall'ospitalità alla riscossione del compenso. Questo è ad esempio il caso di N.C., un cittadino rumeno residente in un paese dell'Europa occidentale, arrestato dalla polizia mentre era alla guida di un'auto dove si trovavano alcuni cittadini rumeni, originari della stessa regione. Le indagini hanno successivamente rivelato come N.C. tornasse frequentemente nel paese d'origine, veicolando in diverse occasioni informazioni sulle opportunità nel luogo di residenza all'estero. Nel caso specifico, N.C. aveva stretto, in occasione di una di tali visite, un accordo con i migranti clandestini trasportati. Aveva poi condotto personalmente i migranti stessi in Ungheria, guidandoli in Austria attraverso un sentiero da lui già conosciuto. Era poi ritornato da solo in Ungheria per prendere la propria macchina e, dopo aver attraversato legalmente il confine, aveva ripreso a bordo i migranti con l'intenzione di trasportarli sino a una città veneta. N.C. aveva ricevuto dai migranti un forte acconto, pari a circa la metà del totale pattuito – che tuttavia non portava con sé – e aveva concordato la consegna del saldo al momento dell'arrivo a destinazione. È presumibile che la garanzia di tale accordo, che consentiva un relativo elemento di fiducia reciproca, fosse costituita dalla condivisione nel paese d'origine di numerose relazioni in comune, nonché dal fatto che una buona reputazione era essenziale per mantenere aperta la possibilità di N.C. di operare ulteriori favoreggiamenti.

Tab. 7 - Denunciati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina in Friuli Venezia Giulia

	2000	2002
Italia	32	118
Albania	23	13
Repubblica popolare cinese	14	13
Ignota	0	50
Marocco	0	20
Romania	33	46
Ucraina	9	22
Jugoslavia	8	28
Slovenia	30	15
Altre	49	93
Totale	198	418

Fonte: Ministero dell'interno

favoreggiatore, che dopo aver attraversato l'Austria, ma prima di giungere in Italia, modifica unilateralmente le condizioni pattuite asserendo che il denaro versato al primo favoreggiatore era soltanto per la frontiera austriaca, e che un proseguimento del viaggio richiedeva un secondo esborso.

Tali operazioni individuali funzionano tuttavia solo se e in quanto domanda ed offerta si incontrano in modo relativamente semplice, quasi casuale. Questo tipo di ingressi clandestini, inoltre, è largamente basato sulla fortuna. Lo stesso successo del viaggio, infatti, dipende interamente da un rudimentale calcolo delle probabilità, dal fatto, cioè, che solo una piccola parte dei sentieri e dei veicoli può essere controllato allo stesso tempo. Tale attività è quindi appetibile solo nella misura in cui le conseguenze – in termini di sanzione penale per il *porteur* e di perdita di beni e denaro per il sequestro – siano decisamente inferiori al profitto atteso. Quest'ultima condizione è funzione delle politiche di contrasto, che hanno portato negli ultimi anni ad incrementare le pene e, come si vede nella tabella 7, a dedicare una maggiore energia a identificare e punire i *porteurs*³⁴.

All'incremento dei rischi per i *porteurs* si accompagna un aumento dei rischi per i clandestini stessi, dato che l'intercettazione produce sempre più spesso, come si è visto nell'analisi dei dati sui respingimenti, l'inserimento del clandestino in banche dati che pregiudicano la possibilità di un ingresso legale nel futuro. Esiste quindi una pressione evolutiva verso forme più sofisticate d'organizzazione delle attività, capaci di diminuire significativamente la probabilità di essere intercettati. Una strategia relativamente semplice è quella di operare il trasporto utilizzando anche una staffetta che provveda a controllare il percorso e a riferire, attraverso una serie di telefonate, la presenza o meno di problemi lungo il tragitto. Se l'attraversamento avviene in macchina, il complice si trova generalmente su una macchina che precede quella che trasporta i clandestini; se l'attraversamento avviene a piedi il complice sorveglia l'altro lato del confine; se il percorso è marittimo il complice sorveglia la spiaggia scelta e segnala la presenza di eventuali fonti di disturbo. Già l'adozione di questa semplice precauzione richiede tuttavia una forma associativa, con notevoli problemi di coordinamento. Una seconda precauzione, anch'essa relativamente semplice, è quella di disporre di uno o più luoghi relativamente protetti dove "stoccare" i migranti clandestini in attesa del momento più propizio per l'attraversamento o per consentire di dividere i gruppi in insiemi più piccoli. Anche questa forma richiede la collaborazione di complici, dato che l'uso di tale luogo richiede di distinguere il ruolo di *porteur* da quello di guardiano.

Già a questi livelli si ritrova quindi un passaggio dal favoreggiamento individuale – esercitato in modo più o meno sporadico – allo sviluppo di forme associative, per quanto elementari. Stabilire tali collaborazioni richiede, infatti, di rinunciare ad una parte dei proventi delle attività. I conflitti sul come debba essere distribuito il profitto del favoreggiamento è un problema endemico di questo tipo di operazioni, come dimostra la frequenza con la quale le intercettazioni telefoniche nel corso d'indagini registrano l'esigenza, in presenza di qualunque evento imprevisto, di negoziazioni ulteriori tra i soggetti coinvolti. Lo stabilire tali relazioni di collaborazione – selezionando quelle con un sufficiente grado di affidabilità – si giustifica soltanto se tale attività ha un minimo di continuità sia nel tempo sia nel volume del flusso. Esiste quindi una pressione alla specializzazione, che premia coloro che riescono a stabilire uno o più rapporti collaudati che vengono successivamente rinforzati attraverso l'aumento nella frequenza delle collaborazioni.

Rispondere a questa pressione alla specializzazione comporta anche un cambiamento nelle relazioni tra i partecipanti alle attività di favoreggiamento. La specializzazione premia, infatti, solo coloro che sono in grado di stabilire relazioni continuative con i soggetti che possono più facilmente entrare in contatto con i potenziali clienti ed indirizzarli a specifici favoreggiatori. Si tratta di un'ampia fenomenologia di figure – inizialmente gestori di locali pubblici o figure della piccola criminalità nelle città di transito, successivamente individui conosciuti con reputazioni e tariffe differenziate – che operano come punto di riferimento per i migranti in transito che cercano un modo di entrare in Europa. Così, ad esempio, B.C., dopo aver lasciato il Kurdistan iracheno con mezzi propri, si reca ad Istanbul presso una pensione che gli è stata indicata da connazionali già

³⁴ Queste sanzioni sono ancora, nel caso più semplice del favoreggiatore individuale o sporadico, relativamente basse. Se il favoreggiatore riesce ad evitare tutte le aggravanti, le conseguenze penali sono ancora limitate per molti soggetti che, se incensurati, riescono ad evitare l'arresto e concludono rapidamente il processo con il patteggiamento.

all'estero. Qui, trascorso un certo tempo, presumibilmente necessario per controllarne le "credenziali", gli viene fornito il recapito di un camionista disponibile a caricarlo sul proprio camion in un porto greco e il nominativo di qualcuno che può farlo arrivare in tale porto il giorno convenuto. B.C. retribuisce il gestore della pensione per tali informazioni e per l'organizzazione del viaggio, mentre provvede, secondo prezzi comunicatigli in anticipo e concordati dal gestore della pensione, a saldare separatamente i conti con i favoreggiatori, di nazionalità diverse, che operano sulle due tratte successive da lui utilizzate. Alla professionalizzazione dei *passeeurs* corrisponde quella degli organizzatori, che controllano la clientela e traggono un profitto dall'organizzare a loro nome il viaggio.

Tra coloro che svolgono ruoli operativi nell'attraversamento e gli organizzatori esistono processi di mutuo rafforzamento. I volumi garantiti dai secondi favoriscono la professionalizzazione dei primi, mentre la crescente capacità dei primi di evitare i controlli accresce direttamente la reputazione dei secondi presso la clientela. Questo rafforzamento reciproco non è tuttavia neutrale, bensì rappresenta un fattore di polarizzazione. Dato che forme anche rudimentali di organizzazione richiedono una certa continuità temporale e un certo volume di flusso, coloro che possono mettere in contatto clandestini e *passeeurs* acquisiscono un sempre maggior potere contrattuale nei confronti di coloro che sono impegnati soltanto nella pratica dell'attraversamento. Gli organizzatori hanno, infatti, la possibilità di scegliere tra diversi *passeeurs* e possono usare tale possibilità per metterli in competizione, al fine di spuntare tariffe più basse o di trattenere una percentuale maggiore del costo complessivo della traversata. L'organizzatore, inoltre, corre rischi molto minori: a fronte di una sanzione penale teoricamente pari o maggiore di quella del *passeeur*, le possibilità reali di essere individuato sono molto minori, soprattutto sin quando la sanzione penale sia sostanzialmente la conseguenza dell'arresto in flagranza. L'organizzatore ha tutto l'interesse a mantenere il controllo della gestione dei clandestini, affidando al *passeeur* solo i ruoli esecutivi: così, ad esempio, l'organizzatore mantiene direttamente i rapporti con coloro che sono incaricati di "ritirare" i clandestini dopo l'attraversamento della frontiera – siano essi i committenti finali del viaggio o altri organizzatori – in modo indipendente e separato dai propri rapporti coi *passeeurs* coinvolti.

È vero che alcuni *passeeurs* sembrano aver cercato di evitare tale polarizzazione, attivando canali autonomi di contatto con i migranti potenzialmente interessati ai servizi offerti. Così, ad esempio, nel corso delle indagini su un'organizzazione attiva lungo il confine si viene a conoscenza delle lamentele, da parte di un organizzatore sloveno, nei confronti di due *passeeurs* da lui utilizzati che, insoddisfatti delle condizioni praticate, hanno cercato – in modo piuttosto grossolano e tale da attirare l'attenzione – di contattare direttamente i potenziali migranti nelle strade di Lubiana, saltando la mediazione dell'organizzatore stesso. Tali tentativi, tuttavia, sono raramente coronati dal successo. La progressiva stabilizzazione dell'area balcanica, infatti, ha come conseguenza la crescente difficoltà di avvicinare direttamente i migranti interessati in modo sicuro, o quantomeno di riuscire a farlo in misura tale da garantirsi un volume adeguato di clienti senza attirare al tempo stesso l'attenzione della polizia. Esiste ancora, come si è visto, un certo numero di migranti che giungono nell'area balcanica o est-europea in cerca di servizi di questo tipo. Si tratta tuttavia di un numero relativamente contenuto, che è difficile contattare senza una reputazione specifica e un luogo fisico relativamente protetto.

Anche qualora questo tentativo riuscisse, è probabile che il *passeeur* finirebbe per seguirne la logica evolutiva, spostandosi progressivamente dalla fornitura del servizio all'organizzazione dello stesso, delegando progressivamente i compiti più rischiosi ad altri. Così, ad esempio, J. L., cittadino croato destinato a diventare una delle figure più eminenti dell'industria dell'ingresso irregolare degli interi Balcani, inizia la sua carriera di favoreggiatore come tassista nei primi anni '80, portando piccoli gruppi di clandestini da Lubiana al confine. Il successo delle prime operazioni lo conduce ad allargare il volume dei passeggeri trasportati, prima acquistando un pulmino e, poi, operando brevemente anche come *passeeur* in proprio, attraverso lo stesso confine. Con l'intensificarsi delle operazioni di contrasto, J.L. comincia a fornire un servizio maggiormente integrato, offrendo in

un'unica soluzione trasporto sino al confine ed attraversamento dello stesso sotto la guida di un *passeur* . Stabilisce, a questo fine, accordi con diversi *passeurs* attivi nella zona, che vengono pagati successivamente all'attraversamento e soltanto se questo è andato a buon fine. Nel giro di poco tempo, J.L. non opera più direttamente, né attraversa mai il confine: si limita a determinare dei lotti di migranti e a stabilire accordi di volta in volta specifici con uno o l'altro dei *passeurs* da lui conosciuti, che consegneranno i migranti – una volta giunti sul territorio italiano – ad un altro suo complice da questi indipendente. Con la crescita delle operazioni, l'intero ciclo del servizio – incluso il trasporto, l'ospitalità nei luoghi di transito e lo smistamento in territorio italiano verso le zone di destinazione – vengono gestite da J.L. attraverso rapporti di subappalto, ai quali si aggiunge un allargamento delle possibili vie d'ingresso e una rete di rapporti con favoreggiatori operativi che copre l'intera area dall'Albania settentrionale all'Ungheria.

Qualora il *passeur* non possa compiere la transizione verso il ruolo di organizzatore, l'unica alternativa di crescita è costituita dallo specializzarsi in un ruolo di gestione dell'attraversamento. Questo comporta lo sviluppo di una rete di *passeurs* attivabili secondo le esigenze, che operano secondo le direttive di un *passeur* principale, che non svolge ruoli operativi o li svolge solo in caso d'emergenza. Il controllo di un gruppo di “autisti” consente al *passeur* di sviluppare accordi con una pluralità di organizzatori, realizzando profitti maggiori attraverso la possibilità di riunire gruppi di clandestini composti di migranti gestiti da diversi organizzatori. Sembra essere questo il caso di A.I., un cittadino macedone residente nella fascia confinaria, che controlla alcuni altri operatori che svolgono azioni – di volta in volta concordate da A.I. con gli organizzatori – sia di attraversamento del confine sia di trasporto dei clandestini che hanno già superato il confine lontano dalla fascia confinaria³⁵. Il grosso dell'attività, tuttavia, è principalmente esecutivo – rispetto alla pianificazione di altri organizzatori – e il suo punto di forza risiede nella capacità di attivare secondo necessità il numero richiesto di operatori dell'attraversamento nonché di gestire le numerose contingenze che possono verificarsi nel corso delle operazioni. A.I. lavora per una varietà di organizzatori – durante una telefonata intercettata rivendica con orgoglio di essere conosciuto da tutti gli organizzatori attivi nell'area – generalmente sulla base di preavvisi piuttosto brevi. I servizi della sua organizzazione vengono inoltre pagati in varie forme, spesso concordate di volta in volta, a seconda del tipo di lavoro e dei rapporti di potere tra i contraenti.

Nelle ricostruzioni giornalistiche – ed anche in molte delle analisi sia di intelligence sia accademiche – i rapporti tra organizzatori, *passeurs* ed esecutori vengono frequentemente descritti come vere e proprie organizzazioni formalizzate, con precise gerarchie e catene di comando. Dalle analisi dei materiali giudiziari, tuttavia, emerge come i ruoli qui menzionati – l'organizzatore, il gestore del luogo di transito, il *passeur* e i suoi eventuali complici (ognuno di essi potendo essere composto da un individuo o da un'organizzazione) – siano piuttosto legati da una rete di contratti e di aspettative piuttosto flessibile. A favore di questa seconda visione militano tre elementi che ricorrono frequentemente nelle indagini. Il primo è che le relazioni tra tali ruoli sono raramente monopolistiche: gli stessi *passeurs* possono lavorare per organizzatori diversi, mentre gli stessi organizzatori possono ritrovarsi, in diverse indagini, coinvolti ora con l'uno ora con l'altro gruppo, certe volte in determinati ruoli, certe volte in altri. Un secondo elemento è l'assenza di accordi di lungo periodo: nonostante la collaborazione sia sovente reiterata, non si registrano in tali accordi “minimi garantiti” o versamenti stipendiali: i flussi finanziari riproducono con notevole esattezza le prestazioni concordate. Il terzo è la possibilità da parte di ognuno di tali ruoli di rifiutare o accettare una certa proposta di collaborazione senza dover fornire particolari giustificazioni. La stessa frequenza della collaborazione è, a quanto traspare da alcune indagini, spesso una semplice regolarità statistica: un *passeur* perde rapidamente di vista un organizzatore quando questo riduce la fornitura di un adeguato ammontare di lavoro, mentre un organizzatore smette gradualmente di

³⁵ In certi casi, A. I. svolge anche, con risultati piuttosto modesti da quanto si apprende dalle intercettazioni, funzioni di organizzatore per il viaggio di parenti o conoscenti di persone con le quali è in contatto.

utilizzare un certo *porteur* se questi rifiuta un numero eccessivo di proposte oppure se alcuni trasporti da lui curati vengono intercettati³⁶.

La difficoltà di concepire tali ruoli come afferenti ad una singola organizzazione rigidamente controllata da un centro unitario è del resto evidente nelle stesse modalità organizzative. In primo luogo, la frequenza di conflitti nel corso dei processi d'attraversamento è piuttosto alta. Le indagini rivelano un mondo dove il conflitto è endemico e i tentativi d'inganno frequenti. Organizzatori che hanno concordato un viaggio particolarmente curato per alcuni dei migranti da loro gestiti scoprono che questi sono stati intruppati in un gruppo decisamente numeroso e trasportati con modalità molto rischiose; alcuni *porteurs* vedono i propri pagamenti dilazionati ben oltre quanto convenuto, trovandosi ad attendere che l'organizzatore recuperi prima il pagamento dei committenti; i complici incaricati di ricevere i clandestini sul versante italiano del confine possono trattenere abusivamente parte del compenso pattuito dagli organizzatori con i *porteurs* o tagliare i clandestini stessi. Si registrano inoltre molti casi nei quali gli accordi precedenti – sul prezzo, sulle modalità di pagamento, sul soggetto al quale attribuire la somma – vengono rinegoziati ex post sfruttando gli ambiti di ambiguità nei patti verbali sottoscritti. Queste continue fonti di conflitto sono, in una certa misura, tenute a bada dal ricorso alla reputazione e da una buona dose di minacce di volta in volta esercitate contro i partner devianti. Ma è difficile immaginare che tale frequenza avvenga all'interno di un'organizzazione unitaria, tanto più che solo molto raramente si registra nelle intercettazioni la minaccia di un ricorso ad un'autorità superiore.

Considerazioni analoghe valgono per le modalità operative. Una delle caratteristiche fondamentali di questa struttura di relazioni è infatti l'esercizio costante della discrezione: l'informazione fluisce tra i diversi ruoli in modo molto ristretto, limitandosi allo stretto necessario. Questo non sembra derivare dal timore delle operazioni di contrasto quanto al conflitto di interessi tra i vari attori coinvolti. L'organizzatore non ha alcun interesse a fornire al *porteur* informazioni che possono incrinare il proprio controllo sulla clientela e – date le maggiori probabilità di questo di essere intercettato – di metterlo in condizioni di conoscere i passaggi successivi del processo. È preferibile, dal suo punto di vista, trattare l'attraversamento come una scatola nera, della quale occorre conoscere solo il punto d'ingresso e il punto d'uscita. Il *porteur*, allo stesso modo, non ha alcun interesse a mettere l'organizzatore a conoscenza dei propri punti di vulnerabilità o a permettere che la propria staffetta sviluppi una relazione diretta con l'organizzatore. Il mantenimento di questo elevato livello di discrezione rende tuttavia necessaria una intensa attività comunicativa nel corso delle operazioni: secondo le indagini della procura di Trieste, ogni singolo attraversamento comporta in media 60-80 telefonate, la maggioranza delle quali tra il *porteur* e la staffetta, ma numerose anche tra questi e gli organizzatori, ad esempio per definire – all'ultimo minuto utile – il luogo della consegna e la persona che riceverà i migranti trasportati.

Lo sviluppo del ruolo di organizzatore avviene generalmente in due direzioni. Sotto il profilo operativo, alcuni organizzatori incrementano la propria attività consolidando il controllo di alcuni luoghi di transito – dove i migranti possono essere ospitati in attesa di raggiungere un numero sufficiente oppure condizioni propizie – e stabilendo un nucleo ristretto di complici che opera come *troubleshooter* nel corso delle operazioni. La prima operazione è fondamentale per gestire flussi complessi che possono, in certi casi, richiedere un periodo di transito piuttosto lungo, nonché per ridurre i rischi. Il controllo dei luoghi di transito – in alcuni casi gestiti direttamente, in altri attraverso appositi accordi – è infatti essenziale per mantenere il proprio potere contrattuale nei confronti dei committenti, dato che i migranti possono esservi trattenuti sino all'arrivo delle garanzie convenute, e degli stessi *porteurs* – dato che tale controllo consente di negoziare senza una fretta eccessiva.

³⁶ Al contrario, un *porteur* può, in determinati periodi, diventare sostanzialmente un monomandatario, se l'organizzatore fornisce un adeguato volume di traffico, oppure crescere sino a diventare lui stesso un organizzatore.

Un'importante dimensione di sviluppo, tuttavia, riguarda l'ambito territoriale sul quale l'organizzatore può influire. Nel corso del tempo, lo stesso organizzatore, ad esempio, può stabilire contatti simili con *passeeurs* sia in ingresso – ad esempio dalla Repubblica Ceca alla Slovenia – sia in uscita – ad esempio dalla Slovenia all'Italia. Ma può anche stabilire collaborazioni con un altro organizzatore di un paese contiguo, che a sua volta è collegato ad altri *passeeurs*³⁷. Si vengono così a creare coalizioni tra organizzatori, volti a gestire un corridoio più complesso. Le indagini, ad esempio, hanno documentato l'esistenza di coalizioni di questo tipo che hanno gestito per lunghi periodi sia un corridoio dall'Europa orientale alla Slovenia e da qui all'Italia (collegandosi a precedenti coalizioni che collegavano l'Ungheria alla Cina, alla Russia e all'Ucraina) sia un corridoio balcanico, che dalla Turchia portava verso i paesi dell'ex Jugoslavia e da lì verso l'Italia o l'Austria (collegandosi a precedenti coalizioni che collegavano la Turchia ai paesi del medio Oriente, del Golfo Persico e dell'Asia centrale). In ambedue i casi, la natura dell'attività diviene molto più complessa. Si tratta qui di gestire non solamente l'attraversamento di un confine, ma un complesso di attraversamenti collegati, nonché i luoghi dove – lungo tale tragitto – i migranti possono attendere il momento buono senza essere intercettati dai controlli sul territorio dei diversi Stati. Questo tipo di servizio offre prospettive di profitto molto più elevate, ma richiede una riorganizzazione degli operatori: non si tratta più di attendere che un certo numero di migranti interessati si faccia vivo in uno o più luoghi noti per la presenza di favoreggiatori capaci di offrire i servizi necessari al loro trasporto attraverso la frontiera. Occorre, al contrario, integrare verticalmente tale servizio, risalendo il più possibile l'intera catena del viaggio clandestino. Questo richiede forme organizzative più sofisticate, che si giustificano, di nuovo, solo contando su una certa continuità nell'attività, dato che solo il carattere continuativo giustifica i costi organizzativi maggiori e produce una reputazione spendibile con i committenti internazionali. La forma più semplice di queste coalizioni è costituita da una catena di accordi contrattuali, dove ogni organizzatore coinvolge quelli successivi mentre viene coinvolto da uno di quelli precedenti. Tale catena è in linea di principio altamente flessibile: ogni organizzatore che è entrato in contatto con dei potenziali clienti è libero di stipulare con gli altri organizzatori del corridoio un proprio itinerario, negoziando di volta in volta il ricorso ai loro servizi. Ognuno di questi, a sua volta, sarà responsabile nei confronti dell'organizzatore-committente per la tratta di sua competenza, provvedendo a ricevere il migrante indicato, ospitarlo sul suo territorio e trasferirlo all'operatore successivo indicato dal committente. Questa struttura organizzativa spiega perché, nel viaggio di molti migranti irregolari, si registrino talvolta lunghi periodi di attesa in determinati luoghi: essi sono l'effetto dei problemi organizzativi, o del trasferimento dei pagamenti, inevitabilmente frequenti in un'organizzazione di questo tipo. Un uso frequente degli stessi organizzatori è sotto molti aspetti consigliabile. Il primo organizzatore, infatti, ha già concordato col committente – in patria o nel paese d'insediamento – il costo complessivo del viaggio, ed è quindi particolarmente vulnerabile sia agli incidenti di percorso, sia alle richieste di rinegoziare gli accordi degli organizzatori che hanno di volta in volta il controllo del migrante trasportato. L'uso frequente degli stessi "colleghi" diminuisce la probabilità di tali eventi, dato che la prospettiva delle future collaborazioni rende meno appetibile la violazione degli accordi presi. L'esigenza di reiterare gli accordi può portare a gradi diversi di stabilità delle varie coalizioni, così come alcuni organizzatori ad acquisire un ruolo centrale su alcune tratte. La ricostruzione operata dalla procura di Trieste, nel 2002, dei flussi di immigrazione clandestina curda riscontra la presenza di una pluralità di coalizioni sovrapposte lungo il tragitto salvo che lungo una tratta, dove tutte le coalizioni apparentemente facevano ricorso allo stesso organizzatore. Queste coalizioni sono tuttavia

³⁷ Questo elemento costituisce un ulteriore elemento di asimmetria tra organizzatore e *passeeur*: quest'ultimo – proprio perché la sua risorsa principale è di tipo locale – può raramente operare su una pluralità di tratte. L'organizzatore, al contrario, può progressivamente divenire il nodo di una rete che si estende su molti territori attraversando molti confini, anche se il suo ruolo complessivo in tale rete dipenderà dall'importanza della tratta sulla quale può garantire.

relativamente lasche: viaggi simili promossi dallo stesso organizzatore possono vedere coinvolti organizzatori diversi da quelli della volta precedente.

La presenza di queste coalizioni tra organizzatori non significa tuttavia che tutti gli organizzatori siano uguali. Al contrario, si può dire che il potere contrattuale di un attore all'interno della coalizione cresce al crescere della sua vicinanza alla sorgente dei clienti potenziali. Gli organizzatori che si trovano più vicini ai migranti interessati ad usufruire del servizio che può essere fornito dalla coalizione acquisiscono un crescente potere all'interno della coalizione stessa, dato che possono privilegiare alcuni operatori e trascurarne altri. Da ciò possono derivare una serie di vantaggi – prezzi più bassi, servizi più veloci, maggiore qualità del servizio – che garantiscono a loro volta ulteriori vantaggi in termini di reputazione e quindi di contatti con nuovi potenziali clienti.

La vicinanza ai potenziali clienti può derivare da una varietà di fattori. In primo luogo, può essere un fattore geografico: gli operatori che si collocano nelle aree che fungono da punto di raccolta per una pluralità di flussi godono di un vantaggio competitivo nei confronti degli operatori nei paesi di mero transito, dove un numero considerevole dei migranti che attraversano quel territorio è già controllato da altri organizzatori. Può essere, inoltre, un fattore legato all'esperienza: chi opera da più tempo ha generalmente maggiori contatti e partecipa a un numero più elevato di coalizioni, potendo in questo modo ridurre la dipendenza da ogni specifico collega. Un fattore cruciale, tuttavia, è la capacità di stabilire accordi con le organizzazioni e gli operatori che possono reclutare i migranti già nei paesi di origine o che possono gestire la richiesta di nuovi ingressi proveniente dai paesi d'insediamento. Le coalizioni tra organizzatori, infatti, operano solo sui flussi che possono permettersi di pagare un costo relativamente elevato per l'ingresso clandestino; i loro servizi si attestano infatti su livelli di prezzo che possono solo raramente essere sostenuti dal migrante stesso. Si tratta, quindi, di flussi che richiedono o la disponibilità di finanziatori nel paese d'origine – disposti ad anticipare la somma necessaria al viaggio come investimento sui ritorni dell'emigrazione – oppure la presenza di finanziatori nel paese d'insediamento, siano essi membri delle reti sociali del migrante oppure potenziali finanziatori per profitto (o ambedue le cose allo stesso tempo). In ambedue i casi, la potenziale domanda deve essere organizzata e appositi meccanismi devono essere attivati per garantire sia il finanziatore – sul buon esito del viaggio – sia il favoreggiatore – sull'effettiva capacità dei committenti di pagare le cifre convenute.

Questi compiti vengono svolti, secondo le risultanze investigative disponibili, da ulteriori organizzazioni transnazionali, specializzate proprio nell'organizzazione della domanda in particolari contesti. Alcune di queste organizzazioni funzionano apparentemente in modo simile ad una società finanziaria interessata ad investire su un progetto. I migranti contattano tali organizzazioni proponendo di investire sulla propria emigrazione, e l'organizzazione valuta se tale progetto può realisticamente portare alla restituzione delle somme anticipate più gli interessi convenuti nel tempo necessario. Se assume tali rischi, l'organizzazione acquisisce anche il diritto di scegliere l'operatore che provvederà al trasporto del migrante irregolare. Altre organizzazioni sembrano invece operare secondo una logica diversa. I loro clienti sono stranieri, già residenti nel paese d'insediamento, interessati ad ottenere l'ingresso di un determinato individuo ancora residente nel paese d'origine. L'organizzazione, in questo caso, stabilisce per tale ingresso un prezzo che copre sia i costi del viaggio sia l'attività d'intermediazione dell'associazione stessa. Tale prezzo – stabilito per l'intero percorso migratorio, dall'espatrio dal paese d'origine alla permanenza nei diversi paesi di transito, dall'attraversamento della frontiera sino alla riscossione dell'ammontare pattuito – viene garantito dal committente all'organizzazione, che provvede a selezionare l'operatore – o la combinazione di operatori – al quale affidare il viaggio. Il committente si impegna a versare la somma concordata salvo buon fine, anche se in diverse occasioni vengono registrati versamenti di acconti.

Il problema principale di questo tipo di attività è naturalmente il rischio di anticipare somme rilevanti senza potere poi riscuotere il prezzo pattuito dal committente. Non solo le risorse

finanziarie del committente possono essere inferiori a quanto sostenuto, ma tutta una serie di contingenze può rendere il committente incapace o non particolarmente interessato a pagare il prezzo pattuito. Questo spiega perché generalmente tali organizzazioni siano strettamente incorporate in uno specifico sistema migratorio e operino attraverso connessioni sia nel paese d'origine sia nel paese d'arrivo. Tuttavia, per quanto forte sia tale radicamento, il rischio di un mancato pagamento è sempre presente. Una strategia di gestione di questo problema è stata tradizionalmente quella di “trattenere” il clandestino trasportato sotto il proprio controllo, dopo averlo preso in consegna a ridosso dell'ultimo confine attraversato, usandolo come un ostaggio sino al versamento della somma concordata. Possiamo presumere che questa strategia sia molto efficace, dato che, in caso di ritardo prolungato, l'organizzazione può attivare minacce decisamente credibili. Tale strategia, tuttavia, ha un tallone d'Achille non trascurabile, dato che per tutto il periodo nel quale i clandestini vengono trattenuti – con un grado maggiore o minore di coazione fisica – l'organizzazione è assai vulnerabile e i rischi per i carcerieri sono elevati. Col crescere dell'attenzione verso il fenomeno nei paesi d'insediamento, si è quindi sviluppata una seconda strategia. Nel corso di un'indagine su alcuni flussi provenienti dall'Asia centrale, si è scoperto che il committente interessato all'ingresso di un connazionale provvedeva – in un momento successivo all'accordo con l'organizzazione responsabile, quasi sempre appartenente allo stesso gruppo linguistico – a versare la somma pattuita ad un attore terzo, generalmente l'esercente di un negozio, che tratteneva la somma in deposito sino all'arrivo del migrante per poi consegnare il denaro all'organizzazione oppure, al fallimento del viaggio stesso, a restituire la somma al committente.

Le organizzazioni responsabili dell'organizzazione della domanda di ingressi clandestini rappresentano la chiave d'accesso ai flussi più complessi e quindi portatori di maggiori profitti³⁸. Tali organizzazioni possono muovere volumi relativamente elevati in modo compatto. Esse sono, inoltre, interessate a stabilire rapporti continuativi – ancorché non esclusivi – con le coalizioni di organizzatori che possono curare il processo migratorio irregolare. Solo avendo rapporti continuativi, infatti, diventa possibile prevedere realisticamente i costi e stabilire quindi accordi vantaggiosi con i committenti. In particolare, le coalizioni in grado di garantire percorsi meno visibili e meno rischiosi – e una maggiore capacità di gestione delle contingenze – vengono sistematicamente preferite, proprio in quanto il rischio dell'intercettazione è, almeno in parte, a carico dell'organizzazione committente.

Lo stabilirsi di rapporti continuativi tra un'organizzazione committente e una specifica coalizione di organizzatori avviene principalmente attraverso la mediazione di uno degli organizzatori che fanno parte della rete. L'organizzatore che controlla tale collegamento acquisisce così un notevole potere nei confronti degli altri membri, che si trovano a dipendere da lui per una buona parte dei volumi di traffico. Il potere contrattuale dell'organizzatore si fonda quindi essenzialmente sulla capacità di soddisfare un ventaglio di esigenze delle organizzazioni committenti – mantenendo i fallimenti entro limiti accettabili – in modo da acquisire un ruolo cruciale per tali organizzazioni e diminuire la loro tendenza a gestire contemporaneamente affari con diverse coalizioni. Così, il già citato J.L. risulta essere riuscito, nel corso degli anni '90, a stabilire rapporti molto stretti con alcune organizzazioni committenti di flussi irregolari – soprattutto d'origine asiatica – giungendo a gestire

³⁸ Sono tuttavia anche le organizzazioni meno conosciute, dato che le loro modalità di funzionamento sono quelle indagabili con maggiore difficoltà. Nelle pubblicazioni dei Ministeri dell'interno dei diversi paesi europei, così come in molta letteratura accademica, si tende a dare per scontato che tali organizzazioni siano a tutti gli effetti divisioni delle esotiche “mafie” etniche di volta in volta di moda. In realtà, vi è un certo ammontare di evidenza sul frequente ricorso a forme, anche piuttosto feroci, di risoluzione dei conflitti, sia rispetto ai migranti trafficati, sia all'interno delle stesse organizzazioni. A parte questo, tuttavia, non risultano attualmente evidenze giudiziarie tali da far propendere per un'automatica iscrizione di tali organizzazioni a forme mafiose di organizzazione delle attività criminali. Mancano ad esempio prove dell'aspirazione di tali organizzazioni a controllare il territorio o ad instaurare un monopolio di tali attività. Risposte definitive, o anche soltanto ragionevolmente basate sull'evidenza empirica, potranno essere date soltanto da ricerche ulteriori condotte nei paesi d'origine. Per un primo esempio di questo tipo di ricerche. cfr. A. Icdygu, S. Toktas (2002).

alla fine del decennio una percentuale rilevante delle loro esigenze di servizi. All'apice del suo successo professionale, J.L. era in grado di organizzare – a seconda delle opportunità – canali d'ingresso lungo tutta l'area che si estende dall'Albania all'Austria, utilizzando una pluralità di mezzi e mobilitando in modo integrato tutti i servizi necessari per un ingresso clandestino³⁹. I forti legami con questi committenti hanno rafforzato notevolmente la sua posizione rispetto ad altri operatori dell'area, nei confronti dei quali J.L. aveva assunto un ruolo di notevole preminenza. È indicativo dell'importanza di tale connessione il fatto che nelle operazioni da lui gestite, le possibilità di contatto tra i committenti e le altre organizzazioni coinvolte venissero tenute sempre al minimo, utilizzando, ad esempio, attori direttamente dipendenti da J.L. come *buffer* tra una tratta e l'altra, variando sistematicamente le organizzazioni coinvolte lungo le diverse tratte e segnalando solo all'ultimo minuto alle organizzazioni coinvolte le persone – generalmente non conosciute – ai quali consegnare i migranti trasportati. Questo ha consentito a J.L. di rafforzare la propria posizione nei confronti di molti operatori dell'area e di sviluppare costantemente il ventaglio di servizi che era in grado di mediare per conto di tali organizzazioni. Tali stretti legami, tuttavia, non hanno implicato né una fusione dei diversi tipi d'organizzazione – che peraltro si basano su interessi e competenze molto diverse - né l'introduzione di un rapporto esclusivo di servizio. Le organizzazioni committenti si rivolgevano infatti a J.L. solo per una lunga tratta del percorso, curando direttamente – o attraverso altri organizzatori – l'espatrio dai paesi d'origine e il trasporto sino al punto di consegna alle organizzazioni coordinate da J.L. Dalle indagini, non risulta che J.L. avesse alcun ruolo dopo l'ingresso dei clandestini sul territorio italiano, e i suoi servizi venivano pagati, secondo le modalità convenute in precedenza, per il semplice fatto di aver tenuto fede ai propri impegni contrattuali. Le organizzazioni committenti, inoltre, contrattavano di volta in volta i servizi offerti da J.L., che a sua volta provvedeva a contrattare i servizi degli altri organizzatori e delle organizzazioni esecutive, per quanto la reiterazione dei contratti avesse condotto nel tempo ad una relativa stabilizzazione dei prezzi praticati e alla concessione reciproca di favori in casi particolari. Infine, dalle conversazioni intercettate si può dedurre che J.L. avesse un'ampia libertà d'azione per quanto riguardava l'organizzazione del trasporto, e che potesse, a seconda delle opportunità, integrare in un unico trasporto migranti il cui viaggio era promosso da diverse organizzazioni committenti.

In conclusione, la gestione di un percorso migratorio irregolare complesso attraverso il confine nord-orientale è resa possibile dall'interazione di una pluralità di organizzazioni specializzate. Le differenze tra tali organizzazioni sono di tipo sia funzionale sia territoriale e l'intera rete appare regolata da accordi frequentemente rinegoziati. Questa struttura decentrata non è tuttavia priva di rapporti asimmetrici. Nel corso dell'evoluzione dell'industria dell'ingresso irregolare lungo il confine nord-orientale, i cambiamenti nei sistemi migratori e l'incremento dell'attività di contrasto hanno prodotto una crescente differenziazione tra le organizzazioni specializzate in compiti esecutivi ed quelle capaci di attirare i clienti e pianificarne il viaggio. Queste ultime si sono a loro volta progressivamente differenziate, con una crescita d'importanza di quegli organizzatori che potevano stabilire rapporti diretti con i committenti dei flussi migratori irregolari più complessi e quindi commercialmente più attraenti. Questa evoluzione ha prodotto la nascita di alcuni operatori capaci di mediare – traendone notevoli vantaggi – il coordinamento di coalizioni di organizzazioni operanti in diversi stati e capaci di fornire servizi diversificati. Ed ha contribuito a ridurre – in presenza di incrementi delle sanzioni e di rafforzamento delle attività di contrasto – la vulnerabilità della coalizione complessiva, dato che i favoreggiatori arrestati nel corso delle operazioni di

³⁹ Dalle indagini risulta che J.L. fosse in grado di organizzare trasporti via terra a piedi attraverso la fascia confinaria, trasporti con camion appositamente modificati, trasporti via mare dalla Croazia verso le coste friulane e venete, trasporti via mare verso la costa pugliese, ma anche di procurare documenti falsi, alloggi di transito sia in Slovenia sia in Italia ed ulteriori attraversamenti dei confini italiani verso altri stati dell'Europa occidentale. Ognuno di questi servizi, inoltre, poteva essere adattato alla bisogna in caso di trasporti particolari. J.L. risulta inoltre avere acquisito nel tempo il controllo di agenzie di viaggi, di autonoleggi – fondamentali per ottenere la restituzione dei mezzi sequestrati – e di una compagnia aerea.

contrasto sono sempre meno connessi con i gestori complessivi delle operazioni. La crescita della stratificazione organizzativa dell'industria dell'ingresso clandestino lungo il confine nord-orientale non implica tuttavia la nascita di veri e propri cartelli, né autorizza ad operare facili analogie con le forme di crimine organizzato di tipo mafioso. Non vi sono, infatti, attualmente elementi che facciano pensare all'esistenza di veri e propri cartelli, dato che organizzazioni dello stesso tipo operano sulle stesse tratte in modo indipendente e spesso in competizione fra loro. Allo stesso modo, non si riscontra alcun elemento che faccia per ora pensare ad un'aspirazione a controllare il territorio, oppure a porsi come contropotere rispetto agli Stati⁴⁰.

5. Il prossimo declino del corridoio nord-orientale?

Uno dei motivi, che conduce spesso a sottovalutare l'importanza dei flussi migratori lungo i confini terrestri, è costituito dall'idea che tali flussi siano in qualche modo un fenomeno con le ore contate. La crisi jugoslava, che ha costituito il retroterra diretto e indiretto del mercato sviluppo del corridoio nord-orientale, si sta stabilizzando, o quantomeno ha superato la sua fase più cruenta. Molti degli Stati di transito per tali flussi migratori sono paesi candidati all'ingresso nell'Unione, dovendo per questo rafforzare i propri controlli e prestare maggiore attenzione ai transiti nel loro territorio. In particolare, la Slovenia ha introdotto, a partire dalla fine degli anni '90, un insieme di misure per contrastare l'immigrazione illegale attraverso il suo territorio, incluso la formazione di pattuglie miste italo-slovene, la creazione nel 2002 di un'unità specializzata e l'adeguamento dei propri controlli di frontiera ai requisiti previsti per il prossimo ingresso nel sistema Schengen⁴¹. Come si vede dalla tabella 8, il risultato è stato un elevato incremento sia dei respingimenti sia del numero di stranieri intercettati per diversi anni, prima di registrare un marcato decremento nel corso del 2002.

Tab. 8 - Respinti ed intercettati dalle autorità slovene (1995-2002)

Anno	Respinti alla frontiera	Intercettati
1995		4.175
1996		3.877
1997	43.791	7.093
1998	38.642	13.740
1999	39.740	18.696
2000	44.908	35.892
2001	59.917	20.871
2002	51.339	6.926
2003*		872

*I dati 2003 coprono il periodo gennaio-marzo.

Fonte: Ministero dell'interno sloveno, Ufficio del direttore generale della polizia.

Gli Stati successori della ex Jugoslavia e gli altri paesi dell'area balcanica sono attualmente inseriti in programmi di cooperazione che hanno finalità esplicite di controllo dei flussi migratori irregolari. Alcuni dei paesi d'origine di forti flussi migratori – come la Romania e la Bulgaria e, per ragioni indirette, legate alle rispettive leggi sulla cittadinanza, la Moldavia – godono, dal dicembre del

⁴⁰ Le indagini hanno provato che J.L. aveva perseguito attivamente il progetto di fare uccidere il procuratore che aveva condotto le indagini che portarono alla sua condanna. Questo atteggiamento è probabilmente connesso, tuttavia, proprio alla sua posizione particolare. Nei fatti, le indagini non documentano particolari pressioni nei confronti delle forze dell'ordine né tentativi sistematici di intimidazione. Quando, e se, relazioni tra favoreggiatori e forze dell'ordine risultano registrate, esse si riferiscono ad atti di corruzione.

⁴¹ Republic of Slovenia, Ministry of Interior, 2003.

2001, dell'esenzione dall'obbligo di visto, con una prevedibile transizione dei loro sistemi migratori irregolari: da flussi di clandestini a flussi di *overstayers* o di migrazioni temporanee. Tale transizione ridurrà fortemente la domanda di ingressi clandestini proveniente da quelle aree.

Infine, negli ultimi anni, a partire dal 1998, sono stati rafforzati i dispositivi di contrasto ed è stato accresciuto il coordinamento tra i diversi corpi di polizia che operano lungo la fascia confinaria. Questo complesso di iniziative sembra aver avuto un certo successo, dato che il Ministero dell'Interno considera la pressione illegale al confine italo-sloveno "in netta flessione"⁴². Come si può vedere dalla tabella 4, è indubbio che negli ultimi anni si sia registrato un certo decremento nel numero degli intercettati. Se lo si osserva in chiave comparativa, tuttavia, non appare affatto sicuro che tale decremento sia la prova di una contrazione dell'importanza di tale canale d'ingresso. L'andamento degli intercettamenti lungo il confine italo-sloveno sembra essere largamente scollegato dall'andamento degli intercettamenti lungo i confini sloveni, che pure i migranti devono aver attraversato prima di giungere in Italia. Il numero degli intercettati nei due paesi è infatti cresciuto in misura significativa in alcuni anni, mentre il forte decremento successivo registrato in Slovenia ha avuto solo pallidi riflessi sull'andamento italiano. Se la Slovenia andasse progressivamente configurandosi come un *buffer state* capace di ridurre la pressione migratoria irregolare sui confini successivi, l'andamento degli intercettamenti lungo i due confini dovrebbe mostrare una correlazione negativa, cosa che non appare affatto nei dati.

A ciò si aggiunge che il numero dei migranti clandestini intercettati sul territorio austriaco – che rappresenta a tutti gli effetti un equivalente funzionale di quello italiano – ha conosciuto tra il 2000 e il 2002 un marcato incremento. La variazione nel numero dei clandestini intercettati, oltre a mostrare solo in minima parte la marcata flessione annunciata⁴³, non consente quindi da sola di stabilire se tale decremento sia dovuto proprio all'incremento dei controlli – che fa intercettare una proporzione maggiore di clandestini – alla crescita dei volumi trasportati lungo il sistema migratorio irregolare considerato oppure ad un decremento complessivo del volume del flusso.

Considerazioni simili valgono per quanto riguarda le organizzazioni che operano nel favoreggiamento dell'ingresso irregolare. Anche in questo caso, è indubbio che l'attività di contrasto di tipo investigativo abbia avuto uno sviluppo particolarmente significativo. Nella sola provincia di Trieste, le misure di custodia cautelare nei confronti di *passeeurs* sono ad esempio passate da meno di 30 nel 1997 ad oltre 200 l'anno nel periodo 1999-2001. Numerosi processi, inoltre, hanno alzato in misura notevole l'attività di contrasto non soltanto verso le organizzazioni operative – specializzate nell'attraversamento in senso stretto del confine – ma anche verso gli organizzatori operanti nell'area. La collaborazione investigativa e di polizia ha reso più complesso e rischioso l'operare anche di coloro che fornivano servizi tradizionalmente a basso rischio, come la gestione dei luoghi di transito. Dove si è registrato, il passaggio ad un approccio investigativo ha inoltre reso maggiormente difficili le operazioni, dato che esse dipendono, come si è visto, da una fitta rete di comunicazioni telefoniche che possono essere intercettate. Questo complesso di interventi ha sicuramente reso più difficili le modalità operative tradizionali, come si può vedere dall'innalzamento dei prezzi praticati dai *passeeurs* e dallo spostamento dei flussi verso le aree meno sorvegliate del confine.

Ogni annuncio dell'estinzione di questo tipo di organizzazioni è tuttavia, con ogni probabilità, prematuro. Lungo tale corridoio si è infatti addensato per decenni un notevole patrimonio di

⁴² Ministero dell'interno, 2003, p. 143.

⁴³ Se a ciò si aggiunge che tale decremento si registra negli stessi anni nei quali una parte significativa dei potenziali migranti irregolari comincia a godere delle esenzioni dagli obblighi di visto concesse ai loro paesi, si può concludere che sarebbe stato lecito attendersi una contrazione ben più marcata del numero dei clandestini rintracciati lungo il confine italo-sloveno. Tanto più che proprio tali flussi vedevano un'elevata proporzione di migranti non assistiti e di migranti assistiti dalle organizzazioni più rudimentali. È quindi probabile che proprio tali sistemi migratori fossero sovrarappresentati nelle statistiche sui clandestini intercettati.

conoscenze professionali e di relazioni transnazionali che può essere utilmente impiegato in nuove direzioni. Le coalizioni di organizzazioni che gestiscono l'ingresso clandestino sono caratterizzate, come si è visto, da una notevole flessibilità e da una particolare capacità adattiva: per ogni tipo di servizio offerto, esiste un'offerta ridondante, costituita da una pluralità di operatori che offrono lo stesso servizio. Ogni organizzazione sgominata può quindi essere rapidamente sostituita da altre.

IL TRAFFICO DI MIGRANTI PER VIA MARITTIMA: IL CASO DELL'ITALIA

Paola Monzini*

1. Premessa

1.1 Caratteri del traffico e tipologia di migranti trasportati

È stato stimato che nel decennio 1990-2000 più di 180.000 mila persone siano arrivate in Europa, in modo irregolare, attraversando il Mediterraneo⁴⁴. Gli arrivi irregolari per via marittima nell'area sud-europea sono enormemente accresciuti nel corso del decennio scorso, tanto che il bacino mediterraneo è stato identificato come la principale porta d'ingresso clandestino allo spazio comunitario⁴⁵IOM. I flussi trans-mediterranei hanno origine sulle sponde meridionali e orientali del bacino del Mediterraneo, ma raccolgono migrazioni provenienti da più continenti. Le principali aree di provenienza, nell'ultimo decennio, sono state la regione balcanica, l'Africa (Maghreb e paesi sub-sahariani), le aree mediorientali (anatolica, mesopotamica), l'Afghanistan e il sub-continente indiano (in particolare Sri Lanka e Pakistan). Il più delle volte, il viaggio per mare non è che un segmento di lunghi e accidentati percorsi. Le rotte sono infatti parte del più ampio flusso di migrazione irregolare che, al fine di raggiungere l'Europa occidentale, con frequente destinazione in Germania, Inghilterra, Francia o Olanda, attraversa più frontiere, per via marittima, terrestre e con il ricorso a passaggi aerei. In particolare la traversata via mare è finalizzata a compiere l'attraversamento della frontiera più protetta, quella dell'area Schengen⁴⁶, e ha trasformato molti paesi di entrambe le sponde del Mediterraneo in importanti paesi di transito. I movimenti dei migranti privi di documenti non rispettano criteri di razionalità geografica: come vedremo, lunghi percorsi terrestri o aerei che hanno termine sulle sponde dalle quali partono i viaggi irregolari per

* Un particolare ringraziamento alle persone che, in qualità di esperti, hanno contribuito alla realizzazione di questo studio: Giovanni Maria Bellu, giornalista; Stefano Becucci, ricercatore, Università di Firenze; Andrea Boraschi, ricercatore, Associazione "A buon diritto"; Paolo Borgna, Sostituto Procuratore, Direzione Distrettuale Antimafia di Torino; Francesco Camerino, Tribunale di Agrigento, Cancelliere, Responsabile ufficio rilevazioni statistiche; Roberto Campisi, Procuratore, Tribunale di Siracusa; Ignazio De Francisci, Procuratore, Tribunale di Agrigento; Pino De Lucia, e Fabio, Associazione Agorà, Crotone; Agostino Fera, Procuratore, Tribunale di Ragusa; Comandante Gallinaro, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto; Massimo Gambino, Dirigente Questura di Lecce; Maurizio Gatto, direttore ufficio protezione civile, Prefettura di Siracusa; Filippo Dispenza, Primo Dirigente della Polizia di Stato; Antonino Iraso, Comandante Reparto Operativo Aeronavale di Palermo, Guardia di Finanza; Francesco Mandoi, Sostituto Procuratore, Direzione Nazionale Antimafia; Alberto Maritati, Senatore; Giovanni Melillo, Sostituto Procuratore, Direzione Nazionale Antimafia; Manuela Melloni, Sostituto Procuratore, Tribunale di Agrigento; Salvatore Montemagno, dirigente Squadra Mobile di Agrigento, Polizia di Stato; Giovanni Monterosso, Colonnello, Comando della Guardia di Finanza di Siracusa; Cataldo Motta, Procuratore Aggiunto, Direzione Distrettuale Antimafia, Lecce; Robert Nash, Dirigente II Divisione, I Reparto, Direzione Investigativa Antimafia; Salvatore Paglino, Tenente Colonnello, Comando della Guardia di Finanza, Crotone; Paola Perrone, Giudice della Corte di Appello, Torino; Domenico Platania, Procuratore, Tribunale di Modica; Italo Radocchia, Sostituto Procuratore, Tribunale di Crotone; Luigi Rinella, Direzione centrale Polizia Criminale, Servizio Centrale Operativo, Polizia di Stato; Federico Romoli, Sostituto procuratore, Tribunale di Agrigento; Emilio Russo, Caposettore, I Reparto, Direzione Investigativa Antimafia; Vincenzo Saito, Giudice per le Indagini preliminari, Tribunale di Ragusa; Gennaro Semeraro, dirigente Squadra mobile di Siracusa, Polizia di Stato; Colonnello Sironi, Capo di Stato Maggiore, Comando Interregionale Guardia di Finanza, Palermo; Nicola Tricoli, Procuratore, Tribunale di Crotone; Antonino Spampinato, Centrale Operativa, Comando Generale, Guardia di Finanza.

⁴⁴ Cfr. Pugh, 2000, p. 27, in cui si presenta un'analisi del fenomeno nei paesi del Mediterraneo.

⁴⁵ IOM, 2000.

⁴⁶ Su questo punto cfr. Sciortino, 2000, p. 17-18.

mare sono orientati dall'esistenza di vere e proprie strutture di intermediazione illegali che permettono di compiere la traversata⁴⁷.

Tenendo conto delle complesse modificazioni dei flussi migratori indotte da eventi che hanno luogo nei paesi di origine e di transito dei migranti, e dalle politiche di contenimento delle migrazioni, in queste pagine i migranti sono visti principalmente come i clienti del mercato dell'immigrazione irregolare. Essi, qualunque provenienza abbiano, creano e sostengono la domanda di questo mercato: pagano per avere un servizio, sottoponendosi a trattamenti spesso rudi, e ad alti rischi per la propria incolumità personale⁴⁸. Il punto di vista dei migranti, con le loro aspettative e la loro autonoma progettualità, non è centrale in questa ricerca, che è invece imperniata sulla prospettiva delle forze dell'ordine e degli apparati giudiziari, le cui testimonianze e i cui atti ufficiali rappresentano la principale fonte utilizzata. Tuttavia, a titolo di premessa, occorre fare almeno due considerazioni sulla tipologia di migranti che sceglie la traversata via mare.

Innanzitutto, a scegliere questo canale di ingresso sono, per lo più, migranti che non possono permettersi i costi di un'immigrazione irregolare con falsi documenti, ovvero non hanno il denaro per pagare i costi diretti della corruzione o per pagare viaggi più sicuri. Molto spesso la mediazione dei trafficanti che gestiscono la traversata via mare è la via più economica per raggiungere l'"altro mondo". È stato calcolato ad esempio che sul mercato dell'immigrazione irregolare, raggiungere un aeroporto europeo da uno scalo africano, con documenti di identità falsificati può costare all'incirca 7.000 dollari. Lo stesso viaggio, compiuto con mezzi di terra e il traghettamento finale attraverso il Canale di Sicilia, si può invece realizzare in un lasso di tempo molto più lungo, che può durare mesi o anni, con diverse soste e tappe, ma ad un costo complessivamente inferiore ai 3.000 dollari.

In secondo luogo, occorre premettere che una componente importante degli sbarchi via mare è alimentata dai flussi migratori che hanno origine in aree colpite da gravi crisi politico-sociali, o è composta da gruppi etnici perseguitati. La possibilità di ricorrere al passaggio via mare è fortemente condizionata dallo status del migrante. Il modificarsi delle politiche di accoglienza e la loro concreta applicazione giocano un ruolo determinante nella scelta del passaggio per mare. Ad esempio, le persone provenienti da paesi che hanno firmato accordi di riammissione con l'Italia, che possono essere rimpatriate non appena sbarcate, tendono a fare il proprio ingresso in Italia con sbarchi clandestini. Viceversa, i migranti che hanno possibilità concrete di ottenere accoglienza arrivano mediante sbarchi "aperti" (senza tentativi da parte dei trafficanti di sottrarsi all'intercettazione, che può essere addirittura cercata al fine di ottenere soccorso in mare), con le cosiddette carrette del mare⁴⁹.

Il traffico di migranti via mare ha conosciuto in definitiva uno sviluppo rapido, e a tratti impetuoso, per due principali motivi: costituisce la fascia più economica del mercato dell'immigrazione clandestina e soddisfa la domanda proveniente dalle pressioni migratorie più urgenti.

1.2 Il campo di ricerca e le fonti utilizzate

Le organizzazioni che gestiscono l'ingresso irregolare via mare in Italia operano con tre principali modalità:

⁴⁷ Soprattutto per le provenienze più lontane, in particolare dall'Asia, con scali aerei a Mosca o in città dell'area balcanica, ma anche in paesi africani: nel 2002, migranti indiani hanno ad esempio pagato 10.000 dollari per un viaggio combinato che comprende il volo dall'India fino alla Guinea, e la traversata dalle coste della Guinea fino a quelle della Sicilia meridionale. cfr. Procedimento 1119/02 RGNR, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, fascicolo contro ignoti.

⁴⁸ Secondo i risultati di una recente ricerca, in Italia nel 2002 sarebbero morti 195 migranti, dei quali 82 dispersi. Fino al 20 ottobre del 2003, invece, 227, con 76 dispersi, con una media di 1 morto o 1 disperso per ogni 47 migranti sbarcati (e di 1 ogni 91 nel 2002). cfr. Manconi e Boraschi, 2003. Si stima che almeno 1.000 persone sarebbero morte, dal 1996, nel tentativo di arrivare in Italia per via marittima.

⁴⁹ Sulla distinzione tra i diversi tipi di sbarco, vedi paragrafo seguente.

- eludendo i controlli ai valichi di frontiera delle zone portuali,
- con sbarchi *clandestini*, che lasciano i migranti su tratti di costa non presidiati dalla polizia di frontiera;
- con *sbarchi aperti*, solitamente abbandonando nelle acque territoriali italiane imbarcazioni che necessitano di soccorso nautico.

Nel 2000, almeno 4500 migranti irregolari, nascosti in autoarticolati, sono stati intercettati mentre tentavano l'ingresso nel territorio nazionale ai valichi della frontiera marittima tra Grecia e l'Italia. Altre centinaia di migranti sono stati intercettati nei principali porti italiani negli anni recenti⁵⁰. La modalità di elusione dei controlli ai valichi ha una dimensione importante, tuttavia questa ricerca si focalizza esclusivamente sull'organizzarsi dell'attraversamento illegale delle frontiere per mezzo di sbarchi appositamente organizzati per i migranti (modalità 2 e 3), tecnica che richiede una serie di competenze specifiche, tra cui innanzitutto competenze nautiche⁵¹.

L'Italia, penisola che ha una frontiera marittima di circa 7400 miglia, è divenuta a partire dai primi anni novanta meta privilegiata per organizzazioni criminali di matrice prevalentemente extraeuropea, specializzate negli sbarchi clandestini. Gli approdi, sia clandestini sia aperti, si sono susseguiti in diverse aree. Innanzitutto lungo il litorale orientale, con sbarchi clandestini al Lido di Venezia⁵², sulla costa triestina e romagnola, e nelle regioni adriatiche centrali. La grande maggioranza degli sbarchi, tuttavia, è avvenuta nelle regioni meridionali. Nel decennio 1991-2001 le punte di massima incidenza del fenomeno sono state registrate sulle coste pugliesi; negli anni più recenti, invece, le coste meridionali e orientali della Sicilia sono divenute le aree privilegiate di sbarco. Nel triennio 1999-2001, come vedremo, anche le coste ioniche della Calabria sono divenute meta di numerosi sbarchi, clandestini e aperti.

Questa breve ricerca si propone di dare un primo, orientativo, quadro di riferimento per comprendere l'evoluzione di questo fenomeno illegale al quale è stata finora data grande attenzione mediatica ma scarsa attenzione analitica, e sul quale le informazioni disponibili sono tuttora molto lacunose. La nostra attenzione si è centrata sullo sviluppo delle rotte e sulle strutture illegali che gestiscono il trasporto di migranti nelle regioni italiane più colpite dal fenomeno: Sicilia, Calabria e Puglia. Nelle tre regioni considerate, che sono tutte aree contraddistinte da una forte presenza di organizzazioni indigene di tipo mafioso, le complesse evoluzioni delle rotte dei viaggi e nella provenienza dei migranti, così come le modificazioni del tipo di imbarcazioni utilizzate e dei modi di gestione dei viaggi, hanno dato forma a una variegata e mutevole industria dell'immigrazione irregolare via mare. L'obiettivo di questo lavoro è individuare, per quanto possibile, le dinamiche di questo particolare mercato dell'immigrazione irregolare cogliendolo nel suo farsi: focalizzando l'attenzione sull'organizzarsi degli attori illegali che lo gestiscono.

È importante premettere che l'orizzonte entro cui operano le organizzazioni illegali è fortemente condizionato da fattori diversi: le specificità geografiche e le oggettive difficoltà di navigazione, la consistenza dei flussi migratori, i cambiamenti strutturali di altri mercati illeciti, ma anche, e soprattutto, dall'agire istituzionale. In particolare, le politiche di regolazione delle migrazioni e dell'accoglienza, il grado di applicazione delle norme, le attività di contrasto e pattugliamento, così come le misure politiche, diplomatiche, di intelligence e le tecniche investigative messe in atto in Italia e nei paesi di partenza dei viaggi, hanno avuto una forte incidenza sulle forme prese dai traffici.

⁵⁰ Cfr. Camera dei deputati-Senato della Repubblica, 2003, p.4.

⁵¹ Sulle competenze specifiche delle organizzazioni che favoriscono gli ingressi irregolari cfr. Sciortino, 2000, pp. 13-15.

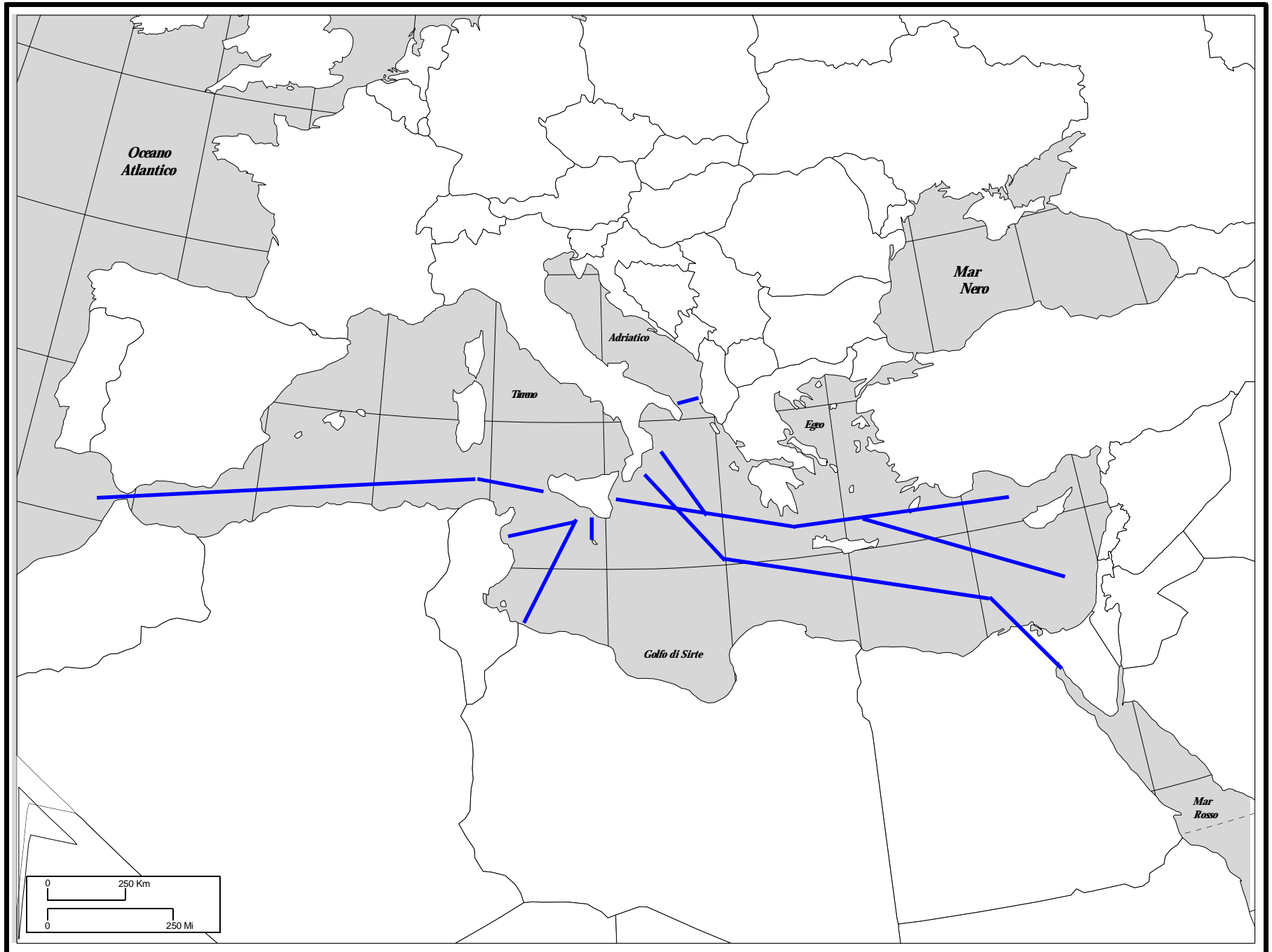
⁵² Dove, fino al luglio 1999, sono stati registrati 10 sbarchi: cfr. Frezza, 2001, p. 29.

La centralità dell'agire istituzionale emerge anche sul piano metodologico, in quanto il materiale raccolto proviene principalmente dalle istituzioni preposte al controllo dell'immigrazione clandestina. In particolare, ai fini della ricerca, sono stati raccolti sia documenti giudiziari (di organi inquirenti e giudicanti), a partire dal 1993, sia dati di polizia, in prevalenza prodotti dalla Guardia di Finanza e dalle Capitanerie di Porto, e dalle Questure, a partire dal 1998. La letteratura specifica sulle organizzazioni di trafficanti e sulla criminalità organizzata ha permesso di meglio inquadrare le coordinate generali del fenomeno. Informazioni di supporto di carattere generale sono state invece collezionate attraverso una selezione di articoli di giornali, soprattutto quotidiani locali, a partire dal 1998. Si precisa che la lettura di documenti, rapporti e relazioni istituzionali ha potuto ridurre solo in parte la lacuna nella conoscenza di alcune rotte: molte informazioni tendono infatti a rimanere riservate.

Per quanto riguarda le fonti giudiziarie, una parte considerevole del materiale è stata reperita durante missioni in alcune delle località maggiormente interessate dal fenomeno degli sbarchi: Lecce, Crotone, Siracusa, Modica, Ragusa e Agrigento. La documentazione raccolta è stata utilizzata, per quanto possibile, tenendo conto che questa riflette il punto di vista delle istituzioni che la hanno prodotta, e considerando dunque i fini e le condizioni concrete in cui è stata realizzata. In particolare, nel corso della ricerca è emersa una forte disparità nel tipo di materiale messo a disposizione dalle diverse Procure. Solo in alcune Procure si sono potuti consultare fascicoli relativi a casi complessi, nei quali sono raccolte importanti testimonianze date da intercettazioni telefoniche, verbali di interrogatorio, dichiarazioni di collaboranti, e dei migranti. Altre Procure non hanno concesso la lettura, né inviato i materiali richiesti. In altre Procure ancora, la maggior parte dei procedimenti consultati risulta aperta contro ignoti, e la documentazione è spesso priva di informazioni dettagliate. In questi casi, la scarsità dei dati raccolti è il risultato della completa assenza di collaborazione da parte delle persone indagate, accompagnata dalla difficoltà di raccogliere indizi (ad esempio, data la mancanza di telefoni cellulari di coloro che hanno condotto le barche, o l'impossibilità di riscontrare la provenienza e la proprietà delle imbarcazioni, o di sequestrare i documenti stessi delle imbarcazioni) che permettano di ricostruire le fasi di preparazione del viaggio.

Più in generale, la disparità dei dati raccolti riflette in parte un diverso grado di apertura verso l'esterno delle singole istituzioni e di volontà di singoli funzionari di mettere a disposizione i risultati conseguiti dai propri uffici ai fini della ricerca. In parte riflette la diversa tipologia delle strategie di risposta messe in atto di fronte alle distinte manifestazioni del problema, e la varietà delle prassi amministrative e burocratiche adottate a livello locale – pratiche che sono molto onerose in caso di grandi numeri. Il diverso grado di sviluppo delle attività di investigazione riscontrato è da mettere in relazione a più fattori spesso interdipendenti: le tecniche utilizzate dalle organizzazioni per eludere i controlli; il grado di maturità delle rotte; il progressivo specializzarsi di alcuni funzionari in tecniche di indagine ad hoc; l'emergere del problema come priorità a livello nazionale, e locale; il grado di collaborazione giudiziaria con le autorità dei paesi di origine dei viaggi. Si è riscontrato, ad esempio, che la mancanza di cooperazione giudiziaria con i paesi di provenienza delle imbarcazioni rende quasi sempre problematica l'impostazione, o il proseguimento, di indagini complesse. Inoltre, si è notato che i diversi piani di intervento istituzionale non si sviluppano in modo coordinato. Le iniziative diplomatiche e quelle giudiziarie si svolgono spesso su piani paralleli, in assenza di una strategia unitaria: le iniziative prese a livello governativo, diplomatico, per negoziare azioni preventive con i paesi di origine dei viaggi, in alcuni casi, non sembrano coinvolgere – nemmeno a livello consultivo - le Procure locali. Infine, occorre sottolineare un ultimo aspetto: le aree maggiormente interessate dal fenomeno degli sbarchi, nell'Italia meridionale, sono al tempo stesso le aree maggiormente interessate da fenomenologie autoctone di criminalità organizzata di tipo mafioso. L'attività di monitoraggio e contrasto di queste tipologie di criminalità assorbe una grande quantità di lavoro da parte degli organi investigativi e giudiziari, che sono spesso caratterizzati da croniche carenze di organico.

MAPPA DEL MEDITERRANEO CON INDICAZIONE DELLE 6 PRINCIPALI ROTTE DEI TRAFFICI



2. Le rotte

2.1 Tragitti e tipo di imbarcazioni

Le principali rotte che si sono sviluppate a partire dal 1991 fino ad oggi sono sei, e possono essere suddivise a seconda dell'area di provenienza o di imbarco:

1. dall'area balcanica, con approdo sulle coste pugliesi, e in misura minore sulle altre coste adriatiche, a mezzo di motobarche e gommoni;
2. dall'area orientale del Mediterraneo, particolarmente dalla Turchia, Libano e Siria, con approdo sulle coste meridionali della Puglia (a sud di Otranto), sulla costiera ionica della Calabria e in Sicilia orientale, a mezzo di motonavi e motobarche;
3. dal sub-continente indiano, principalmente dalle coste dello Sri Lanka, con arrivo sulle coste ioniche della Calabria e della Sicilia orientale, attraverso il canale di Suez, a mezzo di motonavi;
4. dall'Africa occidentale, attraverso lo Stretto di Gibilterra, con motonavi;
5. dall'arcipelago maltese, che funge da collettore di percorsi che hanno origine sulle sponde del Mediterraneo orientale e del Nord Africa, con motopescherecci, gommoni o scafi veloci;
6. dalle coste nordafricane, in particolare da Tunisia e Libia, con approdo sulle coste sud-occidentali della Sicilia, nelle isole Egadi, a Pantelleria e a Lampedusa, con motopescherecci e motobarche.

Ciascuna di queste rotte marine ha il suo naturale sfogo su uno specifico tratto della costa italiana, a seconda della sua area di partenza. L'ampiezza del tratto di approdo è proporzionale alla lunghezza della rotta: è ad esempio breve per il tragitto che traversa il Canale d'Otranto, molto più ampia per le traversate di lunga durata: tanto che le rotte centro-mediterranee hanno una zona di sbarco che comprende aree di Puglia, Calabria e Sicilia. Osservando la mappa, è possibile fare una prima distinzione tra lunghe traversate, tragitti medi e tragitti brevi.

Tragitti brevi: hanno approdo solo in alcune aree della Puglia e della Sicilia. La traversata del Canale d'Otranto, nel suo punto più stretto (Valona-costa leccese), è lunga 40 miglia e, con potenti gommoni, può essere percorsa in un paio di ore. Dall'arcipelago maltese, con circa due ore di traversata, gommoni oceanici o potenti motoscafi possono percorrere le 54 miglia che li separano dalle coste del ragusano.

Tragitti di media percorrenza: collegano le coste nordafricane alle coste siciliane (Canale di Sicilia) e richiedono anche due giorni di navigazione, su imbarcazioni lente; il tragitto più breve verso l'Italia arriva a Lampedusa e a Pantelleria: con motopescherecci richiede una traversata di almeno 10 ore.

Traversate di lunga percorrenza: hanno il loro approdo su diversi tratti delle coste di Sicilia, Calabria e Puglia e necessitano di diversi giorni di navigazione e di imbarcazioni resistenti. La rotta che parte dalla Turchia, ad esempio, e attraversa le acque territoriali greche, può raggiungere le coste calabresi in 4-7 giorni, di navigazione, senza tappe intermedie, secondo il tipo di imbarcazione utilizzata. È più lungo il viaggio che compiono le motonavi in arrivo dai mari interni, il Mar Caspio e il Mar Nero, che accedono al Mediterraneo attraverso lo stretto dei Dardanelli. Ancora più impegnativi sono i tragitti delle navi che, dai porti asiatici o africani, entrano nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Suez o il Canale di Gibilterra. Alcune rotte richiedono tappe di rifornimento, e settimane di navigazione⁵³. I prezzi variano secondo le rotte, l'organizzazione del viaggio, il tipo di imbarcazione utilizzata.

⁵³ In Puglia il 7 novembre 1998 sono ad esempio approdati 50 migranti africani che, dopo essere salpati su un'imbarcazione da Conakry, in Guinea, sono stati trasbordati su una nave, la Zeynep, già carica di 180 migranti, per lo più curdi, al largo delle coste turche. Intervista, Procura di Lecce, 4 novembre 2003.

2.2 Dimensioni degli sbarchi e tendenze a livello regionale

Le reali dimensioni del fenomeno degli sbarchi sono difficili da stimare: non è infatti possibile conoscere il numero di migranti che passano senza essere intercettati dalle autorità. I dati su base regionale, relativi all'individuazione di immigrati irregolari al momento dello sbarco o comunque in prossimità delle frontiere marittime⁵⁴, e i dati relativi ai sequestri delle imbarcazioni, qui di seguito riportati, riflettono innanzitutto il lavoro delle autorità, e al tempo stesso ci forniscono un'indicazione di massima sulle tendenze del fenomeno e sulla sua distribuzione territoriale. Se il numero di persone fermate alla frontiera è un indicatore molto approssimativo, il sequestro di natanti è invece un indice abbastanza rappresentativo soprattutto per i traffici eseguiti attraverso sbarchi aperti, che terminano con il sequestro del mezzo⁵⁵.

Tab. 1 - Immigrati irregolari rintracciati alle frontiere: Puglia, Sicilia, Calabria, 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002
Puglia	39.065	46.481*	18.990	8.546	3.372
Sicilia	8.828	1.973	2.782	5.504	18.225
Calabria	848	1.545	5.045	6.093	2.122

* Di cui 22.418 di etnia kosovara, e 7.448 Rom.

Fonte: Ministero dell'Interno. Servizio Immigrazione e Polizia di Frontiera presso il dipartimento della Pubblica Sicurezza.

I dati mostrano innanzitutto ampie oscillazioni del fenomeno nelle tre regioni considerate, che tuttavia si mantiene complessivamente a livelli ragguardevoli, con un numero totale di persone fermate superiore a 20.000 anche nell'anno di minore afflusso, il 2001. Le linee di tendenza sono discordanti nelle tre regioni prese in esame (cfr. tab. 1). La Puglia, nel 2002, perde il suo primato per numero di sbarchi registrati, con 3.372 immigrati rintracciati, pari al 14,2 % del totale. Questa regione mostra un progressivo, drastico calo degli ingressi registrati a partire dal 1999, un anno di eccezionale crescita del fenomeno in seguito alla guerra nel Kosovo. Nel 1998 la percentuale della Puglia sul totale delle tre regioni considerate era stata del 74,6%, nel 1999 del 93%, e nel 2000 del 70,8%⁵⁶. Anche in Calabria si è recentemente registrata una diminuzione del numero degli sbarchi, che avevano avuto una rapida impennata nel corso del 2000 e 2001: nel 2002 sono state 2.122 le persone sbarcate in questa regione, e registrate dalle autorità, una cifra pari all'8,9% del totale, inferiore a quella dei due anni precedenti, ma superiore a quella registrata nel 1999. In Sicilia il trend è invece opposto. Al calo registrato nel 1999 è seguita una tendenza costante alla crescita, con una punta eccezionale nel 2002 di 18.225 persone rintracciate, che pone la regione al primo posto, con il 76,8% sul totale delle tre regioni. I dati della Guardia di Finanza⁵⁷, aggiornati al 30 settembre 2003, confermano il recente acutizzarsi di queste tendenze: un drastico calo in Puglia e in Calabria, e il persistere di una tendenza di aumento, seppur meno impetuoso, in Sicilia (cfr. tab. 2).

⁵⁴ Gli immigrati sono registrati, e poi identificati, in seguito ai controlli delle diverse autorità di polizia, che agiscono sul territorio e/o sul mare.

⁵⁵ È bene specificare che i dati della Guardia di Finanza sono parziali: azioni di sequestro sono effettuate anche da altri corpi di polizia.

⁵⁶ Le percentuali sono state calcolate in base ai dati forniti in Caritas, 2003, p. 144.

⁵⁷ Come rilevato sopra, i dati della Guardia di Finanza sono parziali. Dal confronto tra la tabella 1 e 2 si desume per gli anni 2000-2002 la proporzione dell'attività svolta dalla Guardia di Finanza sull'intero insieme delle forze di polizia.

Tab. 2 - Persone individuate e arrestate in Puglia, Calabria e Sicilia - 1998-2003

Anno	Puglia	di cui arrestati	Calabria	di cui arrestati	Sicilia	di cui arrestati
1998	11.385	130	261	7	2.261	64
1999	17.605	236	278	5	533	11
2000	6.556	244	2.898	30	489	11
2001	4.460	125	2.633	32	897	16
2002	2.855	80	1.563	50	4.153	100
2003*	926	33	204	4	4.159	37

* Alla data del 30 settembre 2003.

Fonte: Guardia di Finanza, Centrale Operativa.

In tutte e tre le regioni, l'andamento del numero di persone individuate segue un trend analogo a quello relativo al numero di imbarcazioni sequestrate (cfr. tab. 3): in particolare si nota la recente inversione della curva in Calabria, la netta crescita in Sicilia, la chiara decrescita in Puglia.

Tab. 3 - Sequestri di natanti in Puglia, Calabria e Sicilia, 1998-2003

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

* Alla data del 30 settembre 2003. N.B. I sequestri nel resto d'Italia sono di scarso rilievo numerico: da 1 a 3 casi registrati ogni anno.

Fonte: Guardia di Finanza, Centrale operativa.

In Sicilia, nel corso del 2002 e del 2003, cresce notevolmente il numero di imbarcazioni sequestrate: è anche da notare che in Italia tutte le 34 motobarche sequestrate (su un totale di 68 natanti di vario tipo) nei primi 9 mesi del 2003 sono state sequestrate in Sicilia. Secondo i dati acquisiti, sull'isola si sono verificati, contemporaneamente, anche sbarchi di minore entità: i sequestri di imbarcazioni comprendono infatti 2 pescherecci, 12 gommoni, 1 motoscafo e altri 10 piccoli natanti non meglio definiti, probabilmente imbarcazioni di fortuna. In Sicilia, in generale, resta consistente sia il numero di motobarche e motopescherecci sequestrati, sia quello di piccole imbarcazioni (classificate sotto la voce "altri"), che sembrerebbero indice di viaggi scarsamente organizzati o forse anche auto-organizzati dagli stessi migranti. In Puglia, sul lungo periodo, i natanti sequestrati sono invece prevalentemente gommoni (7 mezzi su 8 nel 2003, mentre nel 2000 erano 71 gommoni su un totale di 82 scafi sequestrati) e motonavi provenienti dai porti del Mediterraneo orientale. La maggiore varietà di imbarcazioni sequestrate in Puglia nel 1999 riflette il massiccio arrivo di motonavi e motobarche cariche di profughi kosovari e montenegrini. In Calabria, viceversa, le imbarcazioni sequestrate sono nella quasi totalità motonavi, motopescherecci e motobarche: in gran parte sono le cosiddette carrette del mare, utilizzate dai trafficanti per trasportare profughi curdi e migranti cingalesi.

I dati, nell'insieme, mostrano un progressivo spostamento dei punti di approdo verso ovest, dalle coste della Puglia a quelle della Calabria, e poi della Sicilia, e una tendenza alla crescita della stazza delle imbarcazioni deputate a trasportare i migranti.

Per quanto riguarda invece la composizione dei flussi migratori, considerando le quattro grandi aree di provenienza già sopra elencate, ovvero la regione balcanica, l'Africa, le aree mediorientali, e il sub-continente indiano, possiamo osservare (cfr. tab. 4) che il flusso africano (Corno d'Africa+Maghreb), e quello balcanico (Albania+Kosovo), si sono articolati per lo più attraverso i tragitti che abbiamo definito brevi, o di medio percorso: il Canale d'Otranto e il Canale di Sicilia. La tendenza recente, che riflette una tendenza migratoria più ampia, è di drastico calo per gli arrivi balcanici in Puglia, e di crescita esponenziale per gli arrivi dall'Africa in Sicilia. Questi ultimi flussi provengono principalmente da tre macro-aree: dal Maghreb; da paesi in gravi difficoltà politiche del Corno d'Africa, soprattutto dalla Somalia e dai paesi dell'Africa occidentale (soprattutto Liberia e Sierra Leone).

Per quanto riguarda il flusso in arrivo dal Medio Oriente, nella tabella 4 si possono cogliere due distinte tendenze. Innanzitutto si osserva un calo nell'arrivo di migranti di etnia curda: insieme a quelli provenienti da Afghanistan, Iraq e Turchia, sono stati 727 nei primi nove mesi del 2003 (di cui 550 in Puglia⁵⁸ e 177 in Calabria): nel 2002 erano stati 1.763, e nel 2001 erano stati 2.765. In questi stessi anni i flussi con origine in Medio Oriente sono invece praticamente assenti in Sicilia. Recentemente si è tuttavia riscontrata una maggiore mobilità dei profughi iracheni, che, oltre a continuare il flusso di sbarco in Puglia, approdano anche in Sicilia. È da notare, inoltre, la crescita nell'isola del numero di sbarchi di Palestinesi, già presenti in misura minore in Puglia e Calabria.

Infine, per gli arrivi dal sub-continente indiano, si nota che l'arrivo di migranti cingalesi sulle coste siciliane e calabresi, e in misura minore pugliesi, si è completamente concluso nel 2002, dopo la chiusura del canale di Suez al traffico di migranti, che segue agli accordi raggiunti tra le autorità italiane e quelle egiziane⁵⁹. La rotta proveniente dallo Sri Lanka aveva conosciuto una notevole espansione tra il 2000 e il 2002: la Guardia Costiera tra il 2001 e il 2002 ha registrato l'arrivo in Calabria di 890 cingalesi, distribuiti su 12 motobarche, mentre in Sicilia, tra il 1998 e il 2001, secondo la stessa fonte, sono 28 gli sbarchi cingalesi, concentrati quasi esclusivamente nelle aree di Catania e Siracusa, per un totale di 1.860 migranti (con una media di 68 per imbarcazione: il trasporto più grande è stato di 373 persone).

⁵⁸ Nel 2002, immigrati curdi che arrivano via gommone in Puglia dichiarano di non essere transitati dall'Albania, ma di essere scesi da grandi navi, in gruppi di 30-40, e trasbordati direttamente sui gommoni albanesi. Intervista Questura di Lecce, 20 giugno 2003.

⁵⁹ Cfr. Camera dei deputati-Senato della Repubblica, 2003.

Tab. 4 - Immigrati irregolari individuati in Puglia, Calabria e Sicilia dalla Guardia di Finanza, per principali nazionalità, 1998-2003

	PUGLIA				CALABRIA				SICILIA			
	2000	2001	2002	2003*	2000	2001	2002	2003*	2000	2001	2002	2003*
Afghanistan	43	105	139	61	146	116	/	/	/	/	9	4
Albania	3.196	1.763	593	106	5	4	2	1	14	95	/	2
Corno d'Africa	3	1		2	9	27	26	/	/	/	258	1.308
Etnia curda	444	837	969	57	1.526	84	/	177	/	/	4	1
Iraq	836	534	447	412	375	456	3	/	84	/	242	395
Liberia	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	405	208
Marocco	19	18	22	5	/	/	1	/	89	55	277	135
Palestina	1	10	48	13	20	21	5	/	38	16	189	697
Sri Lanka	9	10	10	/	/	199	755	/	54	281	988	/
Turchia	298	378	205	20	202	255		/	/	2	5	/
Kosovo	658	183	7	1	1	/	/	/	4	/	/	/

* Alla data del 30 settembre 2003.

Fonte: Guardia di Finanza, Centrale Operativa.

2.3 L'organizzazione dei trasporti per mare

Abbiamo finora elencato le principali rotte, il tipo di imbarcazioni che sono necessarie per percorrerle, e abbiamo presentato alcuni dati regionali relativi alle dimensioni e alle provenienze dei flussi intercettati. Nei prossimi paragrafi cercheremo di mostrare l'organizzarsi dei traffici all'interno delle diverse rotte, con particolare attenzione al formarsi di organizzazioni e costellazioni di organizzazioni criminali che gestiscono le tre principali fasi del traffico di migranti, quali sono state individuate da Salt e Stein⁶⁰:

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

La frammentarietà e la disomogeneità delle informazioni disponibili non ci permetterà di dare un quadro esaustivo di tutte e tre le fasi: di volta in volta prevarranno le informazioni sul tragitto, sull'arrivo, oppure sul formarsi delle reti di contatti con clienti, colleghi, partner e concorrenti. Dato che le rotte sono gestite da costellazioni di organizzazioni, formate da operatori indipendenti o da gruppi organizzati in modo più stabile, prenderemo di volta in volta in considerazione alcuni sottogruppi che operano sulla rotta esaminata. Saranno in particolare analizzate alcune organizzazioni che si sono formate all'interno delle macro-rotte individuate: in particolare, la maggiore attenzione è data all'organizzarsi di tre traversate che sono, rispettivamente, di breve, media e lunga percorrenza: Valona-Salento, Libia-Lampedusa e Turchia-Puglia/Calabria.

3. I tragitti brevi: l'attraversamento del Canale d'Otranto

3.1 Le rotte principali

Osservando una cartina geografica è chiaro che la traversata che mette in contatto la Baia di Valona (dal porto di Valona, dall'isola di Saseno, dalla Laguna d'Arte e dalla penisola dei monti Acrocerauni) con la zona del Salento compresa tra Brindisi e Otranto è la più breve per raggiungere dall'Albania le coste pugliesi. Gestita da organizzazioni che hanno duplice base, a Valona e sulle coste italiane, questa rotta diviene negli anni novanta la principale porta d'ingresso via mare in Italia. Secondo alcune stime, nel corso di quegli anni, la maggior parte dell'emigrazione internazionale albanese⁶¹ è passata da questa via. Tramite l'Albania sarebbero entrati in Europa anche 150-250 mila migranti originari di paesi terzi⁶². I mezzi utilizzati per la traversata sono prevalentemente, ma non solo, gommoni dotati di potenti motori, che possono fare due viaggi per notte. Le dimensioni del fenomeno sono notevoli, come si evince dalla tabella 5.

⁶⁰ Salt e Stein, 1998.

⁶¹ Cfr. Pastore (1998) per un'analisi delle quattro diverse fasi dei flussi migratori albanesi. Secondo alcune stime, le partenze avrebbero coinvolto tra il 1990 e il 2000 almeno 5-600.000 persone, ovvero il 40% della popolazione tra i 19 e i 40 anni. ICMPD 2000, p. 84.

⁶² Cfr. ICMPD, 2000, p. 84.

Tab. 5 - Immigrati irregolari rintracciati in provincia Lecce, 1995-2003

Anno	n. persone
1995	9.367
1996	6.734
1997	9.168
1998	20.426
1999	26.072
2000	13.793
2001	6.702
2002	3.067
2003*	64

*Alla data del 30 giugno 2003.

Fonte: Questura di Lecce.

Se i principali traffici salpano da Valona, anche gruppi con base a Durazzo⁶³, a Scutari e nel Montenegro (Bar), spesso già dediti al contrabbando, riescono ad articolare importanti rotte per il trasporto dei migranti, soprattutto nei periodi di massima pressione migratoria. I loro sbarchi approdano sulle coste pugliesi settentrionali: a nord di Brindisi e nella provincia di Bari, con propaggini fino alle coste molisane e in Abruzzo. Impetuose crescite nel numero di traversate si registrano durante i due grandi esodi albanesi, nel 1991 e nel 1997, e ancora nel 1999 (cfr. tab. 6), durante la crisi nel Kosovo, quando almeno 500.000 rifugiati kosovari entrano in Albania e in parte continuano il proprio viaggio verso l'Italia⁶⁴. In queste congiunture, decine di migliaia di persone affrontano la traversata verso la Puglia utilizzando imbarcazioni di ogni tipo: da zattere costruite con bidoni vuoti di carburanti, a navi con più di mille passeggeri.

Tab. 6 - Sbarchi superiori alle 200 persone registrati dalle Capitanerie di Porto di Brindisi e Bari, 1999

Data	n. passeggeri	Origine dei passeggeri
31.07	1010	non specificata
28.07	889	non specificata
06.07	804	kosovara
19.07	762	slava
20.07	541	slava
29.05	425	kosovara (405). montenegrina (20)
07.06	406	kosovara
28.04	346	kosovara
20.05	262	kosovara/albanese
26.05	252	kosovara
12.06	242	prevalentemente kosovara
08.06	240	non precisata

Fonte: Capitaneria di Porto.

⁶³ Da Durazzo le traversate, che richiedono un rifornimento di carburante durante il viaggio, sono compiute in parte con pescherecci, in parte con gommoni e motoscafi veloci. Dal Montenegro partono invece, cariche di passeggeri, le imbarcazioni veloci in legno e vetroresina generalmente utilizzate per il contrabbando di tabacco. Intervista Questura di Lecce, 30 giugno 2003 e Procura di Lecce, 6 novembre 2003.

⁶⁴ Cfr. Pugh, 2000.

Se le emergenze migratorie alimentano l'organizzazione *eccezionale* e talvolta spontanea di questi viaggi, i traffici articolati e meglio strutturati, gestiti da organizzazioni a carattere continuativo, sono sostenuti dal flusso continuo dell'emigrazione internazionale albanese negli anni novanta.

3.2 Gli esordi

I primi gruppi di trasportatori si sono formati in seguito all'adozione della politica di respingimento degli emigranti albanesi da parte dell'Italia⁶⁵, nell'estate 1991. In principio sono stati partner italiani ad avere un forte ruolo propulsivo e direttivo dei traffici: il loro impulso ha consentito il nascere e il successivo sviluppo delle organizzazioni illegali per il trasporto di persone. Per un lungo periodo, che arriva almeno fino al 1994, sono stati infatti imprenditori illegali italiani di varia origine a finanziare l'insieme delle operazioni necessarie a realizzare le traversate⁶⁶. Nella prima fase, i veloci scafi che fanno la spola tra le due sponde appartengono a contrabbandieri o sono presi in affitto nel territorio leccese e sono condotti da scafisti italiani. Mentre in territorio italiano sono organizzate le pratiche, onerose, di manutenzione degli scafi, in Albania, particolarmente a Valona, si struttura la raccolta e successiva gestione dei clienti con automezzi italiani, che sono opportunamente traghettati nella zona degli imbarchi⁶⁷. Le prime organizzazioni sono dunque gruppi transnazionali a prevalenza italiana: capitali, mezzi e tecnologie sono italiani. Il peso della componente albanese, ancora priva di risorse organizzative, è ridotto. I partner albanesi svolgono soprattutto l'importante compito di organizzare la raccolta dei migranti. La conquista di maggiori margini di manovra, per loro, avviene con un progressivo, e veloce, allargamento delle proprie competenze in questo campo. Infatti, nel settore di marketing, ovvero nelle pubbliche relazioni volte al recupero di passeggeri, i trafficanti valonesi dimostrano di sapersi muovere con destrezza, avvantaggiandosi della particolare dinamicità dell'economia illecita albanese e, più in generale, balcanica. In particolare i valonesi si propongono come strutture di servizio per altre organizzazioni illegali rafforzando le reti di relazioni con i gruppi illegali che operano nell'area balcanica, e capitalizzando la propria posizione di tramite verso le efficienti strutture di traffico gestite dagli italiani. La centralità della loro posizione di broker per i traffici, raggiunta con lo sviluppo di estese reti di relazioni, permetterà loro, in breve, di rendersi autonomi dai partner italiani.

3.3 Le reti balcaniche dell'economia illecita

Secondo le stime della DIA⁶⁸, il flusso proveniente dall'Albania perde le sue caratteristiche di traghettamento locale (ovvero: trasporto di emigranti albanesi in Italia) già dal 1992: in quell'anno, il piccolo Stato albanese, precedentemente chiuso verso l'esterno, inizia a divenire una importante terra di transito per flussi migratori di lunga percorrenza. In seguito al successo delle prime operazioni di sbarco in Italia e all'intraprendenza dei trafficanti albanesi, alcune organizzazioni internazionali già bene affermate accreditano il passaggio dall'Albania come una soluzione al problema dell'ingresso in Europa⁶⁹. Ad avvalersi inizialmente dei servizi dei trasportatori italo-albanesi sono per lo più trafficanti di origine cinese, che muovono migranti dalla Cina e dalle Filippine (con arrivo agli aeroporti di Mosca, o di paesi balcanici e poi, attraverso vie di terra, anche dalla Grecia) verso l'Europa e gli Stati Uniti, e organizzazioni turche, che in questo periodo gestiscono soprattutto migranti curdi e pakistani (in questo caso, l'attraversamento di Iraq, Turchia, Bulgaria, Macedonia e Albania avviene generalmente con autobus o camion). La situazione si

⁶⁵ Cfr. Pastore; Pugh, 2000, p. 30.

⁶⁶ Cfr. ad esempio procedimento penale 1887/93 RGNR, Procura della Repubblica del Tribunale di Lecce, procedimento penale 316/97 RGNR, Procura della Repubblica del Tribunale di Lecce.

⁶⁷ Cfr. DIA 1999, p. 19.

⁶⁸ Ibidem, p. 14.

⁶⁹ Si tratta delle cosiddette "organizzazioni etniche", ovvero di organizzazioni composte da cittadini degli stessi paesi da cui si organizza l'emigrazione irregolare, e che sovrintendono all'intero percorso migratorio; cfr. Camera dei Deputati, Senato della Repubblica, 2000.

evolve rapidamente: dal 1993 l'apertura della "porta" albanese induce anche migliaia di migranti provenienti dall'area balcanica, soprattutto serbi e bosniaci, a raggiungere con propri mezzi il porto di Valona per fare ingresso in Europa. Il paese diviene presto la testa di ponte alternativa a quella slovena anche per il flusso di provenienza balcanica. A metà degli anni novanta Valona è ormai divenuta il centro di raccolta dei migranti per tutta l'Albania: domanda e offerta dei passaggi marittimi crescono vertiginosamente nella piccola cittadina e le organizzazioni che svolgono il servizio di traghettamento si moltiplicano.

Per spiegare questi sviluppi, è importante fare riferimento ai principali cambiamenti intervenuti nell'economia illegale dell'area balcanica e alle accresciute interdipendenze tra i suoi diversi settori. La veloce internazionalizzazione dei mercati illegali albanesi fa parte di un movimento che coinvolge un'area molto vasta della penisola balcanica. Innanzitutto, nei primi anni Novanta si articolano molto velocemente nuovi contrabbandi, volti a contravvenire le sanzioni europee contro la Jugoslavia, e l'embargo greco contro la Macedonia. L'importanza dell'Albania, come crocevia di lucrosi traffici illeciti, e la capacità dei trafficanti albanesi di inserirsi in reti illecite trans-nazionali crescono in misura ancora maggiore in concomitanza dell'acutizzarsi della guerra in Bosnia-Erzegovina, nel 1993, perché il conflitto porta alla chiusura delle tradizionali rotte per i traffici di droga e di armi che dalla Turchia arrivavano in Bulgaria, Romania e Jugoslavia, e al loro dirottamento su "piste alternative. Per i trafficanti albanesi si aprono le opportunità per avviare proficui contatti con le organizzazioni turche, relazioni di affari che consentiranno loro di divenire, nel giro di un decennio, i principali importatori di eroina proveniente dalla Turchia e diretta in Italia⁷⁰.

L'esistenza della efficiente rete per gli ingressi irregolari Albania-Italia diviene funzionale allo sviluppo non solo del mercato di stupefacenti internazionale, ma anche di altri due mercati illegali che hanno basi autoctone: la produzione e distribuzione di marijuana e lo sfruttamento della prostituzione.

Per quanto riguarda il primo mercato, i gommoni di Valona sono utilizzati per esportare clandestinamente in Italia grandi quantitativi di marijuana prodotta in Albania fin dal 1995⁷¹. Per quanto riguarda il mercato della prostituzione, esso si struttura e si espande fin dai primi anni novanta per iniziativa di piccoli gruppi a gestione familiare che sfruttano in Italia – mediante tecniche di asservimento totale – le giovani connazionali. Queste sono spesso amiche o parenti dei loro sfruttatori. Il business conosce una crescita vertiginosa nella seconda metà del decennio, quando lo sfruttamento delle ragazze albanesi si afferma rapidamente anche nei paesi dell'Europa centrale e settentrionale. Gli sfruttatori albanesi riforniscono infatti i mercati europei di ragazze particolarmente apprezzate dai clienti in quanto giovanissime e offerte a prezzi molto competitivi⁷². Dopo avere organizzato in maniera articolata le reti di sfruttamento e dopo aver pressoché prosciugato il bacino di raccolta in Albania, i trafficanti albanesi estendono il bacino di reclutamento delle donne in territori più lontani. In particolare, dirottano verso l'Albania il flusso di ragazze prive di documenti che partono alla ventura dai paesi dell'Est europeo, mirando ad entrare in Europa attraverso la via balcanica. La domanda di ragazze da parte dei gruppi albanesi è all'origine dell'affermarsi, a Belgrado e in Montenegro, di reti specializzate che realizzano una vera e propria compravendita di queste ragazze, attraverso i meccanismi dell'asta al rialzo. L'Albania diviene la meta finale perché l'opportunità per gli albanesi di gestire la rete di sfruttamento in Europa accresce il valore delle ragazze dirette verso l'Albania, e di conseguenza accresce il prezzo pagato per acquistarle dai precedenti mediatori. L'Albania pertanto diviene terra di passaggio

⁷⁰ Cfr. Dorn, N., Levi, M. et al., 2003.

⁷¹ Cfr. ad esempio procedimento penale 8960/95 RGNR, Procura della Repubblica del Tribunale di Lecce.

⁷² Cfr. Monzini 2002, p. 62-68.

obbligata per centinaia di giovani, soprattutto moldave e ucraine, che sono asservite per essere introdotte sui mercati della prostituzione europea⁷³, passando attraverso il Canale d'Otranto.

L'ingresso di gruppi albanesi nel mercato degli stupefacenti e dello sfruttamento della prostituzione accresce il ruolo di servizio delle organizzazioni che gestiscono i collegamenti irregolari con l'Italia e mette in circolazione nuovi capitali, di origine albanese; ciò permette alle organizzazioni dedite allo smuggling attraverso l'Adriatico di ridurre rapidamente la propria dipendenza dai partner italiani. Le inchieste condotte in Puglia hanno verificato che i legami con i gruppi italiani tendono a rinforzarsi nel settore degli stupefacenti, più redditizio, mentre si allentano nel settore dell'organizzazione delle traversate.

3.4 Le organizzazioni valonesi

Nella seconda metà degli anni novanta, i finanziatori dei traffici sono in misura crescente di origine albanese e sono ormai in grado di dotarsi di mezzi propri, acquistati prevalentemente in Grecia e Montenegro⁷⁴, così come di moderne attrezzature per meglio eludere i controlli (radar e radio capaci di captare le frequenze usate dalle forze dell'ordine). Le organizzazioni valonesi hanno un grande successo commerciale: è stato calcolato nel 2000 che i loro proventi annuali sarebbero stati compresi in una forbice tra i 30 e i 60 milioni di dollari⁷⁵. Secondo gli esperti locali⁷⁶, inoltre, l'industria dell'ingresso clandestino diviene una delle principali fonti di reddito nell'area di Valona, tanto che allo sviluppo delle reti di traffico corrisponde un calo dei tassi di criminalità predatoria già fortemente presente nell'area. Il traffico coinvolge, infatti, una moltitudine di persone, che partecipano in varia misura alla economia dei traffici e che si adoperano in vario modo per sostenere il continuo flusso di migranti. In Albania le figure-chiave di questo "indotto", che molto spesso sono reciprocamente vincolate da stretti rapporti di amicizia o parentela, sono:

- proprietario/i dello scafo/i, dotato di risorse necessarie a sostituire immediatamente gli scafi sequestrati;
- mediatori bene inseriti nei network internazionali, che svolgono funzioni di raccolta dei clienti e di contabilità per le fasi di accoglienza nel valonese;
- mediatori locali che si occupano dei contatti necessari a gestire la permanenza dei migranti, generalmente per 3-4 giorni, in alberghi o case private, a Valona o nelle zone limitrofe, in attesa dell'imbarco,
- responsabili della manutenzione dei gommoni e del rifornimento del gasolio nei luoghi di imbarco;
- autisti che raccolgono e accompagnano i clienti ai luoghi di imbarco;
- due "pali" nel luogo di imbarco,
- uno scafista che - se riporta lo scafo indenne - guadagna in media l'equivalente di 1.500 euro a viaggio⁷⁷,
- un accompagnatore di traversata che, in stretto contatto con un basista in Italia, suggerisce la rotta e predispone i mezzi di raccolta dei migranti.

Gli organizzatori albanesi gestiscono dunque strutture consolidate, ormai standardizzate, che si occupano di ogni fase del ciclo, e che ormai hanno anche le capacità tecniche necessarie alla

⁷³ Cfr. Monzini (2002a).

⁷⁴ Cfr. DIA (1999), p. 19.

⁷⁵ Cfr. ICMPD (2000), p. 11.

⁷⁶ Cfr. Barjaba (2002), pp. 119-120.

⁷⁷ Cfr. Sciortino (1999), p. 22.

manutenzione dei gommoni. La rete di piccole e flessibili imprese che si viene a formare a Valona consente di trasportare in Puglia, alla fine degli anni novanta, almeno 150-300 persone ogni notte⁷⁸. Nel 1999 è stato stimato che sono in servizio circa 50 gommoni internamente svuotati, di circa 10 metri di lunghezza. Alcuni di essi sono dotati di due motori. Ciascuno scafo trasporta da 15 a 40 persone, che viaggiano accovacciate e coperte con un telo. Gli scafi partono di notte, contemporaneamente e schierati in formazione, al fine di fornirsi reciproca assistenza; si aprono poi a ventaglio in prossimità delle acque territoriali, avendo come punto di riferimento i fari di Santa Cesarea Terme, Otranto o San Cataldo. I gommoni sono difficilmente fermati dalle autorità italiane, anche perché hanno maggiori possibilità di manovra rispetto alle imbarcazioni in dotazione alla Guardia di Finanza italiana.

Inizialmente il costo della traversata è variabile⁷⁹: 400-450 dollari per chi tratta direttamente con lo scafista, 600-650 dollari per chi si serve di mediatori⁸⁰. Pare che, nella contrattazione diretta con gli scafisti, si possano ottenere anche sconti per le comitive. Su ogni gommone ci sono inoltre un paio di posti gratuiti, offerti a persone bisognose di aiuto; inoltre, chi viaggia con le organizzazioni valonesi ha diritto a un secondo viaggio se è rimpatriato nel giro di due-tre giorni.

3.5 Basi e reti in Italia

In Italia la scelta dei luoghi di sbarco e il supporto logistico necessario a garantire il buon fine del viaggio sono assicurati da basisti, generalmente italiani⁸¹. Questi hanno il compito di organizzare le reti per lo smistamento e l'inoltro immediato dei migranti – mediante ferrovia o con appositi furgoncini, pulmini o automobili – in altre regioni italiane o ai valichi terrestri di confine con altri paesi europei⁸².

Il grado di coordinamento del viaggio in Italia è variabile. Gli investigatori italiani hanno rilevato il diverso trattamento cui sono soggetti i migranti a seconda della loro nazionalità. Ad esempio, le reti predisposte per il proseguimento del viaggio degli emigranti curdi sono organizzate particolarmente bene. Usciti dai centri di accoglienza, questi vengono guidati con istruzioni telefoniche al fine di raggiungere i valichi di frontiera del Nord Italia e successivamente espatriare⁸³. Le investigazioni hanno invece rivelato che i migranti cinesi, che pagano anche 10.000 dollari per arrivare in Germania, Stati Uniti o Gran Bretagna, e che sono partiti con la tecnica del debito da ripagare con lavoro di tipo schiavistico, sono raccolti e riuniti a gruppi di 10-15 per volta, ospitati in case di campagna e infine consegnati a *passeur* cinesi, che li prendono direttamente in consegna⁸⁴. Le donne da sfruttare sul mercato della prostituzione sono invece tenute sotto continua e stretta sorveglianza dai propri accompagnatori-sfruttatori, che generalmente hanno complici che li attendono direttamente allo sbarco.

In generale, una volta sbarcati, coloro che possono regolarizzare la propria posizione, ad esempio chiedendo asilo politico, cercano contatti con le autorità italiane; le altre tipologie di migranti, più numerose, hanno invece l'intento di allontanarsi il più rapidamente possibile dal luogo dello sbarco, per evitare di essere intercettati ed eventualmente rimpatriati. Spesso dunque i migranti appartenenti

⁷⁸ Ma il numero complessivo delle persone “trafficate” in una sola notte può arrivare a 400; ogni mese, secondo una media annua, 15 notti presentano le condizioni climatiche adatte al viaggio. Intervista Procura di Lecce, 6 novembre 2003.

⁷⁹ Secondo Barjaba (2002), il prezzo chiesto alle altre organizzazioni di trafficanti è superiore di 200 dollari.

⁸⁰ Cfr. Perrone (2003).

⁸¹ In rari casi, sono utilizzati come basisti cittadini albanesi residenti in Italia: cfr. procedimento penale 2800/97, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce.

⁸² Inizialmente sono predisposte zone di accoglienza anche nei pressi dei luoghi di sbarco. In seguito al rafforzamento dei controlli in Italia, questa pratica viene abbandonata, per ridurre le probabilità di intercettazione e cattura.

⁸³ Intervista Questura di Lecce, 30 giugno 2003.

⁸⁴ Le modalità dei movimenti dei migranti cinesi in Italia sono dettagliatamente descritte in Frezza (2001).

a questa ultima categoria, oltre al corrispettivo dovuto per la traversata, pagano in anticipo all'accompagnatore – colui che tiene i contatti con la sponda italiana – la cifra pattuita per il "taxi" che li accompagnerà al treno, o comunque per il mezzo o che li porterà nel luogo di destinazione in Italia. In genere i viaggi meglio organizzati sono predisposti per coloro che prima della partenza hanno concordato l'inserimento in mercati del lavoro ad alto sfruttamento, al fine di saldare il proprio "debito migratorio".

Le tariffe dei trasporti sul territorio italiano variano a seconda delle destinazioni: in Puglia i costi sono di 150 mila lire per Brindisi, 250 mila per il tarantino, 400 mila per il foggiano⁸⁵. In generale, per arrivare a una stazione ferroviaria, il costo è di 150-200 mila lire⁸⁶. I "taxisti" spesso provengono dall'ambiente dei contrabbandieri pugliesi, ma sono anche disoccupati e piccoli imprenditori in crisi, o semplici proprietari di furgoncini. Persone incensurate e intere famiglie sono mobilitate nell'organizzazione dei viaggi. Si sono riscontrati anche casi di taxisti improvvisati che, per propria iniziativa, pattugliano le coste in cerca di migranti vaganti, in cerca di un passaggio.

Per quanto riguarda i contatti con le organizzazioni criminali pugliesi, secondo le risultanze delle numerose inchieste condotte in Puglia, è raro che gli affiliati alla Sacra Corona Unita – la principale organizzazione criminale della regione – partecipino alle operazioni di smistamento: i pochi riscontri riguardano figure marginali dell'organizzazione. In generale, secondo fonti di polizia⁸⁷, la Sacra Corona Unita inizialmente temeva l'impatto dei nuovi traffici sulla "sua" zona e soprattutto temeva la crescita del controllo istituzionale che ne sarebbe derivata. Lentamente, tuttavia, l'organizzazione sviluppa un "atteggiamento tollerante e partecipativo"⁸⁸ e inizia a utilizzare le facilitazioni date dai collegamenti diretti con l'area balcanica per importare armi e soprattutto stupefacenti⁸⁹. A conferma, gli organi inquirenti rilevano che i rari albanesi affiliati alla Sacra Corona Unita sono stati cooptati in quanto trafficanti di stupefacenti, non in quanto trafficanti di persone.

Inoltre, si sviluppa una forte contiguità tra i gruppi di Valona e gli ambienti illegali italiani, non legati alla Sacra Corona Unita, interessati al traffico di stupefacenti. Un'indagine del 1999⁹⁰ ha, per esempio, rilevato operazioni di acquisto di gommoni in società tra trafficanti pugliesi e albanesi per il trasporto persone e stupefacenti, con base in Albania; altre indagini hanno smantellato gruppi misti italo-albanesi che trattano al tempo stesso eroina, marijuana e gestione dell'immigrazione irregolare attraverso il Canale di Otranto. In tutti i casi riscontrati, la componente italiana si è specializzata unicamente nella redistribuzione degli stupefacenti e/o delle persone sul territorio italiano. L'indotto dell'industria del trasporto clandestino in Italia è ampia: le reti di accoglienza includono infatti falsari che rilasciano dichiarazioni fittizie a pagamento, per regolarizzare la posizione del migrante, e sfruttatori del lavoro nero che risiedono in altre regioni italiane: per la gestione di migranti albanesi riscontri di questo tipo si sono avuti a Padova, Milano, Torino, Roma e Caserta⁹¹.

3.6 L'estinguersi della rotta

Le attività di contrasto si sono sviluppate progressivamente nel corso degli anni. Dapprima in Italia. La Procura di Lecce fin dal 1994 ha messo in atto un lavoro di coordinamento tra le diverse autorità

⁸⁵ Cfr. procedimento penale 926/98 RGNR, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce

⁸⁶ DIA (1999).

⁸⁷ Ibidem, pp. 17 e 21.

⁸⁸ Ibidem, p. 15.

⁸⁹ I territori di sbarco degli immigrati sono ben distinti dai territori di sbarco delle merci contrabbandate: la linea di divisione delle coste passa per Brindisi. Sui contrabbandi cfr. DNA (2002), p. 37-46.

⁹⁰ Intervista Questura di Lecce, 30 giugno 2003, si tratta dell'indagine Helmas.

⁹¹ Cfr. procedimento penale 3084/96, Procura della Repubblica del Tribunale di Lecce e DIA (1999), p. 15.

interessate nel lavoro di prevenzione e contrasto al fenomeno, creando la possibilità di una lettura unitaria dei dati e delle informazioni investigative e istituendo le premesse per un intervento coordinato con le autorità albanesi⁹². Una più stretta cooperazione tra Albania e Italia ha avuto invece inizio nel 1997, quando la missione interforze Alba, la forza multinazionale delle Nazioni Unite di 6.500 uomini a guida italiana, ha affiancato le autorità locali e avviato un'azione di institution building in Albania. Nello stesso anno è stato firmato l'accordo di riammissione Italia-Albania ed è stato istituito un osservatorio della Direzione Investigativa Antimafia (DIA) e della Procura Nazionale Antimafia per il monitoraggio dei fenomeni illegali tra i due paesi. Dal 1998 è stata avviata un'azione coordinata delle forze di polizia dei due paesi: sono state inviate unità della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza in Albania e sono stati organizzati corsi di formazione per la polizia locale. Il progressivo intensificarsi dei controlli sulle due sponde, rafforzati anche con l'intervento della Marina Militare italiana, ha ridotto progressivamente le probabilità di partenza e di successo dei viaggi. Secondo gli investigatori italiani, già nel 2000 la metà dei gommoni che partono è costretta rientrare prima di raggiungere le acque italiane, un quarto di essi è intercettato nelle acque territoriali italiane, e solo un quarto riesce a passare incolume. L'accrescersi delle difficoltà ha accresciuto i costi del passaggio. Secondo le stime della DIA⁹³, se nel 1995 il traghetto costava al migrante un milione, nel 1999, invece, ha un prezzo variabile: da 1 a 3 milioni. In alternativa, se non ha il denaro, il migrante può pagare il viaggio trasportando 10 chili di marijuana.

L'accresciuto rischio di intercettazione dei gommoni ha conseguenze assai negative per la sicurezza del viaggio ed è una delle principali cause della crescita nel numero dei naufragi e degli annegamenti. Per rendere più difficile l'intercettazione in mare, da quando questa avviene anche sulla sponda albanese, gli scafisti preferiscono predisporre le partenze in condizioni climatiche non favorevoli e soprattutto nella stagione invernale. Inoltre, per ridurre il rischio di intercettazione sulle coste pugliesi, entra in uso la pratica di scaricare i passeggeri a mare in prossimità delle coste, senza salvagenti, con un incremento notevole degli incidenti (per es. persone maciullate dalle eliche dei motori) e degli annegamenti.

La strategia istituzionale vincente si rivela, infine, quella che colpisce il business nel suo strumento essenziale, attraverso il sequestro dei gommoni. In Albania, una legge creata su impulso italiano ha vietato la produzione, l'uso, la vendita e l'importazione di gommoni e motori fuoribordo nel 1997. Per lungo tempo la legge è rimasta pressoché inapplicata, anche perché le pratiche di corruzione intorno al trasporto di migranti sono molto diffuse. Nel gennaio 1999 fallisce un importante tentativo di sequestro di gommoni da parte della polizia di Valona, effettuato con il supporto delle autorità italiane: i gommoni sono restituiti ai proprietari in seguito ad una vera e propria rivolta popolare cui partecipano circa 200 persone, che vede anche al sequestro, per alcune ore, del capo della polizia di Valona⁹⁴. La legge, che porta alla distruzione completa della flotta di gommoni, sarà poi applicata con maggior rigore⁹⁵ a partire dal 2001. Nell'estate del 2002 l'eliminazione degli scafi può definirsi compiuta⁹⁶. L'ultima flottiglia di gommoni, in Albania, sarebbe tuttora localizzata nell'estremo sud dell'Albania, nella zona di Saranda. Ben mimetizzati, gli scafi sarebbero ormai utilizzati prevalentemente per il trasporto di stupefacenti: marijuana e, in misura minore, eroina⁹⁷. Il trasporto di una decina di passeggeri, per ciascun viaggio, è strumentale ad effettuare le operazioni

⁹² Sulle leggi e politiche albanesi nei confronti dell'emigrazione, cfr. Albanian Center for Parliamentary Studies (2002).

⁹³ Cfr. DIA (1999), p. 14.

⁹⁴ Cfr. Ciconte (2003), p. 72, Macchia (1999).

⁹⁵ Già nel 1999 sono sequestrati 330 natanti. Cfr. ICMPD (2000).

⁹⁶ Intervista Procura di Lecce, 6 novembre 2003, e Guardia di Finanza, 6 ottobre 2003.

⁹⁷ A titolo di esempio, tra febbraio e settembre 2003 sono stati sequestrate - in 15 distinte operazioni di polizia - 9 tonnellate di marijuana in provincia di Lecce. Ogni gommone di 10 metri può contenere una tonnellata e mezzo di sostanza.

di scarico. È da segnalare che, episodicamente, sono ancora realizzati viaggi in gommone per il trasporto di migranti, con esiti a volte tragici. Il recente, drammatico, salvataggio di un gommone in avaria carico di 31 persone, di cui 20 morte assiderate, ha tuttavia sollevato una grande protesta di opinione pubblica. L'episodio dimostra che il traffico, che si appoggia ancora a vaste reti di corruzione, come hanno dimostrato le indagini, non gode più del consenso popolare⁹⁸.

La parabola del traffico via mare da Valona, che era nata sotto la pressione della grande migrazione albanese, si esaurisce in concomitanza del ridursi dei flussi migratori da quel paese. La parabola del traffico assume in Albania una indiscutibile centralità per il formarsi dell'economia di mercato illegale e per la nascita di una moderna criminalità organizzata, che assume da subito una dimensione transnazionale ed europea. Recentemente è stato stimato che i 25-100 gruppi di criminalità organizzata albanesi, di carattere clanico e gerarchico, controllerebbero il 60 % del mercato stupefacenti nei Balcani⁹⁹ e la fetta maggiore del mercato della prostituzione a basso prezzo in Europa.

4. I tragitti di media percorrenza: l'attraversamento del Canale di Sicilia

4.1 La rotta nordafricana e il caso di Lampedusa

I trasporti clandestini di migranti provenienti dai paesi nordafricani, soprattutto Tunisia e Libia, hanno termine sulle coste dell'agrigentino e del trapanese, e sulle isole di Lampedusa, Pantelleria e Egadi. Le traversate dalla Tunisia, che partono prevalentemente dal tratto di costa tra Cap Bon e Sfax, richiedono circa 24 ore di viaggio. I viaggi provenienti dalla Libia sono più lunghi e richiedono anche 2-3 giorni di navigazione, a seconda del tipo di imbarcazione e della rotta.

Inizialmente, le traversate Tunisia-Sicilia erano compiute da pescherecci con bandiera tunisina e da imbarcazioni più piccole che in 10 ore di viaggio riuscivano ad attraversare il canale fino a Lampedusa. I primi sbarchi importanti risalgono al 1993, ma un vero e proprio traffico si afferma solo nella seconda metà degli anni novanta, quando la rotta si articola più compiutamente per favorire il transito di lavoratori provenienti dai paesi del Maghreb, e in genere la loro emigrazione – per lo più stagionale – in Sicilia¹⁰⁰. In questo periodo, per raggiungere il ragusano e l'agrigentino, con il fine di lavorare nei settori della pesca, in agricoltura e nelle serre siciliane, gli immigrati pagavano agli organizzatori cifre oscillanti tra le 500mila lire e il milione¹⁰¹. Il flusso, che arriva anche direttamente sulle coste siciliane, si riduce tuttavia drasticamente dopo la firma dell'accordo di riammissione tra Italia e Tunisia, nell'estate del 1998. Il netto calo degli sbarchi nel 1999 è evidente ad esempio a Lampedusa (cfr. tab. 6).

Più in generale i dati relativi agli sbarchi su questa piccola isola ci permettono di fare alcune considerazioni sull'evoluzione dei flussi, e in particolare sull'avvicendamento di Tunisia e Libia come aree principali di partenza. Infatti Lampedusa, per la sua posizione geografica, è il punto di approdo più vantaggioso per le traversate che partono sia dalla Tunisia orientale sia dalla Libia. La crescita rapidissima degli sbarchi nel 2002 è dovuta al massiccio ingresso della componente libica nei traffici.

⁹⁸ Cfr. M. Gervasi (2004), "Viaggio disperato in mare: morti 20 immigrati", in *L'Unità*, 11 gennaio, p. 15; e "Migliaia sul molo di Valona: Il governo fermi gli scafisti" in *Corriere della Sera*, 13 gennaio, p. 21.

⁹⁹ Cfr. Transcrime (2003), p. 31.

¹⁰⁰ Cfr. Macchia (1999).

¹⁰¹ Intervista Procura di Ragusa, 22 luglio 2003.

Tab. 7 - Lampedusa. Persone sbarcate e numero di sbarchi. 1998-2003

Anno	1998	1999	2000	2001	2002	2003*
Persone sbarcate	2.846	269	182	490	5.374	5.106
N° sbarchi	65	23	19	25	124	87
N° medio persone per sbarco	44	12	10	20	43	58

* Alla data del 10 novembre 2003.

Fonte: Capitaneria di Porto.

Dalla tabella 7 si desume un ridimensionarsi del numero e della grandezza degli sbarchi tra il 1998 e il 2000 (si passa da una media di 44 persone a una di 10 persone per imbarcazione), che può essere interpretato come un effetto del rafforzamento delle attività di controllo da parte delle autorità tunisine e di una conseguente destrutturazione del settore. Il prevalere di piccoli sbarchi segnala una contrazione del mercato, ma in qualche misura può forse anche essere messo in relazione con il moltiplicarsi di viaggi organizzati in modo più autonomo dai migranti stessi. Negli ultimi anni, viceversa, in corrispondenza con la strutturazione della rotta libica, si verifica una tendenza opposta. Frequenza e numero di persone sbarcate tendono a crescere, raggiungendo livelli mai toccati in precedenza: sui 87 sbarchi registrati nei primi 11 mesi del 2003 dalla Capitaneria di Porto di Lampedusa, sono 12 gli sbarchi superiori a 150 persone, tutti formati da migranti di nazionalità varie, non meglio specificate. Il più grande, lo sbarco-record per l'isola, è di 233 persone.

Per quanto riguarda la composizione per nazionalità dei flussi in arrivo a Lampedusa, i dati della Capitaneria di Porto rivelano che fino al 2000 gli sbarcati sono quasi esclusivamente cittadini di paesi maghrebini: in prevalenza marocchini e tunisini, in misura minore algerini. Sui 107 sbarchi registrati tra il 1998 e il 2000 la Capitaneria di Porto ne segnala uno di 57 iracheni, tre sbarchi misti di migranti di Sierra Leone e Senegal, più qualche sbarco di profughi palestinesi, e un carico di migranti di nazionalità jugoslava. I restanti arrivi portano persone di origine maghrebina, dimostrando che fino al 2000 il Canale di Sicilia è attraversato, in massima parte, da movimenti di carattere regionale, tra le due sponde del Mediterraneo, come era stato fin dal principio degli anni novanta.

Un profondo mutamento nella composizione delle nazionalità si manifesta nel 2002¹⁰², quando si accrescono notevolmente gli arrivi di migranti provenienti non solo dall'Africa sub-sahariana, ma anche – seppur in misura più contenuta – dai paesi asiatici (Bangladesh, Pakistan, Iraq, Palestina); la componente maghrebina tende invece a scomparire dalle statistiche.

Questi mutamenti sono prodotti essenzialmente dal modificarsi delle rotte. Soprattutto, dall'intensificarsi delle partenze dalla Libia: dalle zone di confine tra Libia e Tunisia, e in misura minore, e con diverse modalità, dalla zona di confine tra Libia ed Egitto. Secondo fonti investigative, attualmente in Libia esistono diverse organizzazioni che si occupano del traffico; sarebbero organizzazioni sia libiche sia tunisine, con una evidente partecipazione di trafficanti

¹⁰² Occorre rimarcare che la percentuale di sbarchi in cui le nazionalità non sono dettagliatamente riportate nelle statistiche fornite dalla Guardia Costiera, e che quindi sono di difficile classificazione, cresce in questo anno. È dunque impossibile per noi ricavare un quadro preciso dell'evolversi delle proporzioni tra le diverse nazionalità.

somali o egiziani¹⁰³. Su queste organizzazioni tuttavia non sono state ancora condotte importanti inchieste giudiziarie¹⁰⁴.

4.2 Le migrazioni interne all'Africa e la Libia come paese di transito

La Libia è divenuta una meta di flussi migratori irregolari, attirando migrazioni dagli Stati sub-sahariani fin dagli anni settanta. I suoi confini desertici con Niger, Ciad e Sudan, presidiati da esigui pattugliamenti mobili, sono praticamente incontrollabili, così come gran parte dei circa 2000 chilometri di coste che si affacciano sul Mediterraneo. Attualmente si stima che gli immigrati irregolari residenti in Libia siano almeno due milioni¹⁰⁵. Secondo le informazioni raccolte dalla Guardia di Finanza¹⁰⁶, i migranti diretti verso le coste italiane farebbero sosta in centri in mezzo al deserto, 2.000-2.500 km all'interno, prima di riuscire a giungere a Tripoli e proseguire il viaggio da Zliten o Al Zuwara, porti dalle cui vicinanze partono le imbarcazioni dirette in Sicilia.

Nell'Africa sub-sahariana, data la lunghezza e la complessità dei percorsi, sembra molto diffusa la pratica di migrazioni che procedono verso nord in più tappe¹⁰⁷. In pratica il migrante, dopo una pausa di 2-3 mesi di lavoro, o più, può raccogliere il denaro necessario a pagare una successiva fase del viaggio, e identifica nuovi intermediari con i quali proseguire.

La geografia di questi movimenti migratori ha inciso profondamente sulla realtà di alcune città del deserto. Tamanrasset e Agades, per esempio, sono fortemente cresciute negli ultimi dieci anni grazie all'arrivo di manodopera a basso costo. Agades, in particolare, è divenuta una importante città di transito verso la Libia e l'Egitto, per gli arrivi da Congo, Camerun e Africa occidentale. Qui, agenzie di viaggio specializzate, e legali, raccolgono anche 100 persone alla volta, per organizzare traversate del deserto in camion. Dirkou, ultima tappa prima della Libia, è un altro importante centro di transito. Anche qui i viaggi sono compiuti su grandi camion, in convogli che raccolgono fino a 160 persone, oppure, a prezzi maggiori, su pulmini da 25-30 persone. Alle frontiere i pagamenti ai funzionari corrotti e i maltrattamenti, sono una routine, una vessazione ricorrente. Al loro arrivo, i migranti che sbarcano in Italia raccontano spesso il viaggio attraverso il deserto come il tratto più pericoloso della loro odissea. Oltre a sfidare i pericoli dati dagli agenti naturali e dalla fatiscenza dei mezzi di trasporto, che si possono guastare in mezzo a una pista, i passeggeri dei camion devono anche difendersi da bande di taglieggiatori bene organizzati e dai ricatti e le percosse di funzionari e agenti di polizia. I viaggi spesso si concludono tragicamente: sono decine le carcasse di camion ritrovate nel deserto, ma mancano in proposito stime attendibili.

Secondo fonti investigative italiane¹⁰⁸, Al Zuwara, a 56 chilometri dal confine tunisino, sarebbe attualmente la più importante base dei traffici attraverso la Libia. Le dichiarazioni dei migranti

¹⁰³ Intervista Servizio Centrale Operativo (SCO), Polizia di Stato, 5 giugno 2003.

¹⁰⁴ Da questo punto di vista, la recente estradizione in Italia dalla Libia di Ganat Tewelde Barhe, cittadina eritrea arrestata a Tripoli nell'agosto 2003 e sospettata di avere svolto per anni un ruolo di primo piano nell'organizzazione dei traffici dalla Libia verso la Sicilia, potrebbe segnare un punto di svolta. C. Fusani, "In manette la regina dei negrieri", e A. Bolzoni, "Da vittima a carnefice spietata la carriera di Madame Gennet", in *La Repubblica*, 22 febbraio 2004, p. 23.

¹⁰⁵ Secondo relazione del SISMI al comitato parlamentare di controllo sui servizi (COPACO), sono 1 milione - 1 milione e mezzo gli immigrati che premerebbero per fare il proprio ingresso in Europa dall'Africa; cfr. *La Repubblica*, 23 ottobre 2003. In realtà, molti migranti irregolari si fermano in Libia, attratti dalle opportunità di impiego nel paese, nell'agricoltura o nel settore dell'estrazione del petrolio; essi vivono perlopiù in condizioni di grande precarietà, anche a causa del clima di forte xenofobia, che ha dato luogo in passato a episodi di violenza da parte della popolazione autoctona e a fasi di pesante repressione dell'immigrazione irregolare da parte delle autorità libiche, con internamenti di massa in campi speciali ed espulsioni collettive.

¹⁰⁶ Intervista 6 ottobre 2003.

¹⁰⁷ Un reportage giornalistico molto accurato, di Fabrizio Gatti, sulla rotta che parte dall'Africa occidentale per arrivare in Libia è stato pubblicato in cinque puntate dal *Corriere della Sera*, il 24, 27, 29 e 31 dicembre 2003 e il 2 gennaio 2004.

¹⁰⁸ Intervista Guardia di Finanza, 6 ottobre 2003, e Servizio Centrale Operativo (SCO), Polizia di Stato, 5 giugno 2003.

riportate nei fascicoli del Tribunale di Agrigento mostrano che ad Al Zuwara i contatti con i mediatori, libici o tunisini, vengono stabiliti in determinati bar o al mercato, e che il viaggio fino a Lampedusa è pagato circa 1000-1300 dollari¹⁰⁹. Qui, analogamente a quanto avviene nelle periferie di Tripoli, gli immigrati provenienti dal Maghreb, dal Medio Oriente e dall’Africa sub-sahariana sarebbero ammassati in case rurali, per giorni o settimane, per attendere l’imbarco, sotto il presidio di sentinelle armate che mantengono l’ordine interno¹¹⁰. Rinchiusi in questi centri anche per settimane, i migranti sono poi trasportati sulle coste, nottetempo, con piccoli bus completamente svuotati, che portano fino a 50-60 persone per volta. I passeggeri sono successivamente imbarcati sui pescherecci che aspettano in rada, con l’aiuto di piccole barche o scialuppe, oppure direttamente, in piccoli porti¹¹¹. Dopo aver seguito per un tratto le coste tunisine, le imbarcazioni prendono il largo attraversando il Canale di Sicilia. In genere i migranti non sanno riconoscere il luogo d’imbarco. Secondo fonti giornalistiche, numerose partenze avverrebbero da Farwa, piccola isola presso il porto di Boukameche, a 18 km dal confine con la Tunisia¹¹².

4.3 La traversata e gli equipaggi

Le imbarcazioni che approdano a Lampedusa e nell’agrigeno compiono il tragitto con una singola traversata, senza trasbordi. La tecnica di sbarco prevede l’abbandono dei passeggeri sulle sponde italiane (a Lampedusa, ma anche nell’agrigeno) e, solo in pochi casi, il successivo ritorno dell’imbarcazione alla base; infatti, nel 90% dei casi sono utilizzate imbarcazioni “a perdere”. I rischi di naufragio sono elevati in quanto le barche spesso non sono rifornite neppure del carburante necessario a compiere il percorso fino alle coste italiane: gli armatori contano sul fatto che le autorità italiane rimorchino i natanti trovati alla deriva fino a Lampedusa¹¹³. Secondo le informazioni raccolte alla Procura di Agrigento, nei mesi primaverili ed estivi i casi più frequenti riguardano lo sbarco di piccole imbarcazioni prive di marinai professionisti, che adottano la tecnica del soccorso in mare¹¹⁴. Sono i passeggeri a guidare le carrette del mare di fabbricazione nordafricana spesso prive di bandiera e di nome. Capitani e uomini di bordo nella maggioranza dei casi dichiarano di essere migranti che finanziano la propria traversata conducendo l’imbarcazione. Qualora identificati, e se sono stati colti in flagranza, costoro vengono giudicati per direttissima. Tuttavia, nella quasi totalità dei casi, le imbarcazioni sono prive di documenti, e i loro proprietari non sono identificati. Gli arresti finora hanno colpito persone di diversa nazionalità: soprattutto libici, egiziani, tunisini, palestinesi. In tutta la Sicilia, nel periodo gennaio 2000-settembre 2003, la Guardia di Finanza ha arrestato 3 cittadini libici, 17 palestinesi, 26 tunisini, 16 marocchini, 5 egiziani, 11 liberiani, 3 senegalesi, 4 somali, 7 della Sierra Leone¹¹⁵.

Si verificano anche partenze organizzate in modo autonomo da piccoli porti della Tunisia, con piccolissime barche dotate di motori fuoribordo, che hanno esiti spesso drammatici. Non si registrano, invece, a parere dei magistrati, casi di navi-madre che trasbordano i migranti su imbarcazioni più piccole¹¹⁶.

Dopo lo sbarco i migranti sono interrogati e portati nei centri di identificazione, spesso nell’Italia continentale: secondo gli investigatori¹¹⁷, le organizzazioni che ne organizzano il viaggio

¹⁰⁹ Cfr. ad esempio procedimento penale 3711/03 del Tribunale di Agrigento.

¹¹⁰ Cfr. ad esempio il *Giornale di Sicilia*, 21 ottobre 2003.

¹¹¹ Cfr. ad esempio procedimento penale 1990/2003 del Tribunale di Agrigento.

¹¹² Viviano Bolzoni (2003), “Io nelle mani degli schiavisti. L’odissea di Abdul l’egiziano”, in *la Repubblica*, 21 giugno, p. 3.

¹¹³ Intervista Guardia di Finanza, 6 ottobre 2003.

¹¹⁴ Intervista n. 2, Procura di Agrigento, 23 luglio 2003.

¹¹⁵ Oltre a 35 cingalesi che, tuttavia, non arrivavano dai paesi nordafricani.

¹¹⁶ Intervista Procura di Agrigento, 23 luglio 2003.

¹¹⁷ Intervista SCO, 5 giugno 2003

venderebbero loro solo il servizio di passaggio fino alla Sicilia. È interessante notare che non è stata finora riscontrata alcuna complicità in territorio italiano per la facilitazione degli arrivi in Sicilia. Inoltre, gli ambienti investigativi escludono che le cosche della mafia siciliana, che sono profondamente radicate nelle aree di arrivo degli sbarchi, siano in alcun modo coinvolte nel business.

4.4 Le difficoltà del contrasto

Nel 2002 e 2003, in occasione delle più gravi emergenze, sono state inviate a Lampedusa squadre speciali di polizia con compiti investigativi. Tuttavia, mancando la cooperazione giudiziaria tra le Procure italiane e gli uffici corrispondenti in Libia e Tunisia, le indagini non riescono a risalire a livelli organizzativi superiori a quelli dell'equipaggio, neppure nei casi in cui i conducenti delle imbarcazioni collaborano. Una tendenza comune, da parte di investigatori e magistrati, è spiegare l'assenza di investigazioni a largo raggio con l'assenza di vere e proprie reti organizzative. Alcuni funzionari suffragano questa ipotesi constatando che nessuna organizzazione seria sarebbe tanto fallimentare, data l'alta incidenza di naufragi e di viaggi che terminano con la morte dei passeggeri¹¹⁸.

Inoltre si constata che recenti sforzi per accrescere la cooperazione con la Libia, in campo preventivo, hanno dato sinora risultati modesti. Dopo la firma della intesa operativa tra Italia e Libia per la lotta alle organizzazioni clandestine del luglio 2003, si sono registrati 45 nuovi sbarchi (da agosto al 10 novembre 2003), quattro dei quali con più di 150 passeggeri.

5. Le rotte di lunga percorrenza: la traversata Turchia-Italia

5.1 Le organizzazioni che operano sulle lunghe distanze

Le lunghe traversate di navi che partono dai porti orientali del Mediterraneo (turchi, egiziani, siriani, libanesi), o che fanno il proprio ingresso nel Mediterraneo attraverso gli stretti dei Dardanelli (dal Mar Nero), di Suez (prevalentemente dallo Sri Lanka) e di Gibilterra (ad esempio dalla Guinea), cariche di migranti privi di documenti, hanno una zona di approdo in Italia molto ampia, che comprende il basso Mar Adriatico, lo Ionio, e le coste della Sicilia sud-orientale¹¹⁹.

Le informazioni raccolte presso le procure italiane¹²⁰ sulle organizzazioni che gestiscono questi collegamenti internazionali di lungo corso riguardano prevalentemente le organizzazioni che hanno base in Turchia. Le fonti investigative e giudiziarie che sono state rese disponibili non permettono una visione altrettanto approfondita delle rotte di più lunga percorrenza. Il caso più conosciuto resta ancora quello della *Yhoan*, la nave di un armatore greco che, nel 1996, imbarcò più di quattrocento migranti di Bangladesh, India, Sri Lanka e Pakistan dai porti di Adana, Alessandria, e Damasco. Arrivata in prossimità della Sicilia nella notte di Natale, collide con la carretta del mare sulla quale è già stata trasbordata gran parte dei passeggeri e ne causa il naufragio. Malgrado le persone morte nell'incidente siano 283, ci sono voluti anni per ricostruire le dinamiche dell'incidente, e del viaggio dei migranti¹²¹.

¹¹⁸ L'ultimo agghiacciante episodio è stato il recupero nel Canale di Sicilia di un barcone carico di 17 sopravvissuti e 11 cadaveri, di nazionalità somala. Altri cadaveri erano stati scaricati in mare durante le tre giornate di avaria della barca. Cfr. *la Repubblica*, 19 ottobre 2003.

¹¹⁹ Più esattamente dalla punta meridionale della Puglia, a sud di Otranto, alle coste siciliane, fino a Pozzallo.

¹²⁰ In particolare sono stati analizzati a titolo esemplificativo gli atti di tre complesse inchieste: procedimento penale 4469/01 RGNR, Tribunale di Lecce; procedimento penale 4514/2000 RG notizie di reato, Procura della Repubblica di Crotone; procedimento penale 3892/2000 RGNR, Tribunale di Reggio Calabria. Quest'ultimo procedimento ha portato all'emissione di 54 ordinanze di custodia cautelare in carcere.

¹²¹ Il caso, e il disinteresse delle autorità, sono ricostruiti in De Zulueta (2000).

Più fortunati sbarchi di carrette del mare che sono state caricate da navi-madre continuano ad approdare sulle coste siciliane. A volte le grandi navi sono arrivate anche direttamente nei porti¹²². Secondo i magistrati, i migranti del Medio Oriente e del subcontinente indiano sono condotti nel siracusano da navi, spesso di fabbricazione ucraina, con equipaggi misti, in prevalenza greci e libanesi¹²³. Per quanto risulta, gli arresti degli equipaggi di queste navi non hanno portato a investigazioni di grande respiro. Soprattutto per le traversate con origine in Siria, Libano ed Egitto, le informazioni di tipo investigativo raccolte sembrano essere molto scarse.

Dettagliate investigazioni condotte in Calabria e in Puglia hanno avuto invece per oggetto organizzazioni turche che gestiscono viaggi dai porti della Turchia fino in Italia. Si è riscontrato che sono organizzazioni tra loro indipendenti, ma che talvolta operano di comune accordo, con sinergie di mezzi e uomini. Le organizzazioni turche che hanno portato decine di navi cariche di immigrati in queste due regioni hanno base nel Mar Nero, a Istanbul e Smirne e forti connessioni con gruppi internazionali che gestiscono gli arrivi dalla zona del Kurdistan e strette complicità con reti bulgare e dell'Azerbaijan. Come per la rotta Albania-Italia, le fonti giudiziarie e i dati delle forze di polizia permettono di cogliere lo strutturarsi e il progressivo specializzarsi delle organizzazioni, oltre che i mutamenti nella composizione dei flussi migratori e i cambiamenti tecnici, spesso indotti dall'azione di contrasto delle autorità. In particolare, sulla base delle informazioni raccolte dagli inquirenti italiani, che hanno lavorato utilizzando intercettazioni telefoniche e con la collaborazione di alcuni componenti degli equipaggi, è possibile distinguere due diverse tipologie di organizzazioni, in Turchia: "organizzazioni monoprodotto" e "organizzazioni multitratta"¹²⁴.

A) Le organizzazioni monoprodotto sono organizzazioni piccole e flessibili che gestiscono solo la traversata per mare. Queste organizzazioni si affidano, per la raccolta di migranti, ad agenzie di viaggio o a società per il trasporto di passeggeri mediante autobus. Secondo fonti locali, queste ultime - che hanno ramificazioni nelle aree di origine dei migranti - sarebbero in grado di conoscere nei dettagli la situazione delle partenze delle navi ad ogni momento, e avrebbero stretti contatti con coloro che sanno gestire i traffici via mare e via terra. Le agenzie pagano la quota per i propri passeggeri solo a viaggio avvenuto, dopo avere avuto conferma dell'arrivo dai migranti. Ogni passeggero ha infatti diritto al rimborso dell'intera somma pagata, se non raggiunge la meta. Invece, in caso di successo del viaggio, la somma pagata dal cliente è divisa a metà tra le agenzie che procacciano i migranti e l'organizzatore del viaggio via mare¹²⁵.

B) Le organizzazioni multitratta sono più articolate e inserite in network internazionali di più ampio raggio. Queste organizzazioni, a differenza delle prime, hanno referenti propri nei paesi di provenienza, e su richiesta possono svolgere servizi di accompagnamento personalizzato in paesi diversi. Sono organizzazioni capaci di muoversi su più rotte, terrestri, navali e aeree, e di pianificare tragitti misti che possono comprendere l'acquisto di documenti falsi per viaggi con navi di linea, o anche viaggi aerei intercontinentali, per esempio verso il Canada¹²⁶. Alcuni organizzatori sono proprietari di agenzie di viaggio con sede a Istanbul¹²⁷; hanno disponibilità di risorse e depositi di capitali in banche svizzere. Sono abili nella corruzione di funzionari di polizia e dispongono di rapporti privilegiati con i gestori di alcuni alberghi di Istanbul, che ospitano i migranti in attesa delle partenze delle navi. I "pacchetti di viaggio" offerti da queste organizzazioni possono includere anche

¹²² L'episodio più eclatante si è verificato il 22 marzo del 2000, con l'arrivo della nave Monica in provenienza dalle coste libanesi nel porto di Catania. Motonave di 75 metri, con equipaggio curdo, la Monica trasportava quasi mille passeggeri, in prevalenza curdo-siriani.

¹²³ Intervista Procura di Siracusa, 22 luglio 2003.

¹²⁴ Cfr. Sciortino (2000).

¹²⁵ Procedimento penale 3892/2000 RGNR, Tribunale di Reggio Calabria, Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, Ordinanza: 39 ss.

¹²⁶ Ibidem.

¹²⁷ Cfr. procedimento penale Procura di Crotone, cit..

l'assistenza in Italia, all'uscita dei centri di accoglienza per richiedenti asilo. Il pagamento del viaggio avviene metà in anticipo, metà tramite agenzie di money transfer a viaggio avvenuto.

Il prezzo pagato per le traversate, con entrambi i tipi di organizzazione, varia a seconda delle provenienze: secondo i dati raccolti, il minimo è di 2.000\$ per il passaggio semplice, dalla Turchia all'Italia, e il massimo di 5.000\$ per il tragitto completo dall'Afghanistan¹²⁸.

5.2 La nascita della rotta turca e lo spostamento verso la Calabria

Il trasporto di centinaia di persone attraverso le acque territoriali greche, mediante la tecnica dei grandi sbarchi, diviene un appannaggio esclusivo delle organizzazioni turche alla fine degli anni novanta.

In una fase iniziale, i trafficanti si inseriscono in vere e proprie joint venture di spessore internazionale, prendendo parte a viaggi con più tappe, che hanno origine altrove. Le navi, condotte da equipaggi di nazionalità mista, partono dal Mar Nero cariche di migranti di origine prevalentemente asiatica (Bangladesh, Pakistan e Sri Lanka) e imbarcano in un secondo tempo passeggeri dell'area mediorientale, soprattutto curdi, nel porto di Istanbul¹²⁹. Allo stesso modo, navi partite da porti siriani o libanesi sostano in prossimità dei porti turchi, o al largo delle coste anatoliche, per imbarcare in alto mare i passeggeri gestiti dalle organizzazioni turche, prevalentemente curdi. Il carico dei passeggeri nei porti egiziani, siriani, come nei porti del Mar Nero e in quelli turchi, è favorito dall'elevato grado di corruzione delle autorità locali, che non danno alcuna priorità alla repressione del fenomeno. Probabilmente le organizzazioni multitratta turche entrano inizialmente in questo business come clienti.

In un secondo tempo, le organizzazioni iniziano a specializzarsi: si procurano le navi attraverso contatti con armatori, reclutano gli equipaggi, e mettono a frutto i loro solidi contatti in ambienti qualificati delle istituzioni locali per organizzare viaggi in partenza dalla stessa Turchia, con rotte autonome¹³⁰. Le prime navi che salpano direttamente dalla Turchia sono imbarcazioni in buono stato, precedentemente utilizzate per svolgere servizi commerciali attraverso il Mediterraneo. Comprate o affittate in Russia, Bulgaria o Romania (dunque avvalendosi di reti di contatto già sviluppate) queste imbarcazioni sono poi utilizzate per più viaggi¹³¹.

Il primo approdo avviene nel Salento: il 2 novembre 1997 si ha il primo ingresso di una carretta del mare carica di 796 migranti, per lo più profughi curdi, nel porto di Otranto. I passeggeri sono stati trasbordati sulla fatiscente barca con cui approdano in Italia tre ore prima, in acque internazionali, da una cosiddetta nave-madre, la Cometa. Probabilmente il luogo di sbarco è stato scelto per l'opportunità di utilizzare i servizi di partner albanesi affidabili, già inseriti nel network di gestione dei flussi di etnia curda. Nel corso dei primi sbarchi di questo tipo, infatti, ausiliari albanesi si adoperano per facilitare la fase di trasbordo dei migranti dalle motonavi alle carrette del mare, o per trasbordarli direttamente sui propri gommoni¹³².

In seguito al successo delle prime operazioni di sbarco, le organizzazioni turche sembrano strutturarsi più compiutamente e accrescono la propria indipendenza dai partner stranieri, sia per il reperimento delle navi sia per le operazioni di sbarco. Gli equipaggi divengono interamente turchi, e

¹²⁸ I prezzi sono molto variabili e oscillanti. IOM (1998) aveva riscontrato alcuni anni fa casi di pagamenti fino a 8.000 dollari dalle regioni curde, per raggiungere diversi paesi d'Europa.

¹²⁹ Il passaggio per loro costerebbe circa 3000 dollari.

¹³⁰ La corruzione tra le fila della polizia turca, che non impedisce la partenza delle navi, pare molto alta soprattutto nelle fasi iniziali del traffico, quando le navi partivano direttamente dal porto di Istanbul.

¹³¹ Le persone che partecipano al reperimento delle navi si avvicinano frequentemente e pare che alcuni armatori affittino le proprie navi ad altre organizzazioni, che le utilizzano più volte sulle stesse rotte (intervista DIA, 28 maggio 2003).

¹³² Intervista Questura di Lecce, 30 giugno 2003.

le coste ioniche della Calabria sono progressivamente privilegiate come terreno di approdo. Probabilmente il tratto di costa tra il crotonese e Cirò è ritenuto più propizio per la minore densità abitativa e l'esistenza di una rete stradale meno articolata, che non consente gli accurati controlli che vengono invece effettuati nella regione pugliese¹³³.

Nella Calabria ionica gli sbarchi di migranti mediorientali, prevalentemente iracheni e turchi di etnia curda, incominciano a divenire massicci nel 1999, anno in cui è istituito a Crotona uno dei più grandi centri di accoglienza d'Europa, il Sant'Anna. I passeggeri in molti casi sono stati stipati clandestinamente su pescherecci-carrette che operano trasbordi su "carrette" in alto mare, e arrivano su spiagge isolate. Difficilmente passano inosservati. Dopo le operazioni di identificazione, secondo gli investigatori, i migranti proseguono il viaggio in modo autonomo, con contatti già predisposti prima della partenza: si avvalgono di reti di appoggio diverse a seconda della loro provenienza. Le organizzazioni curde avrebbero una rete di accoglienza in Italia con punti di appoggio a Milano e Roma, a seconda della loro provenienza da Turchia o Iraq¹³⁴. Secondo gli inquirenti, l'Italia è per la quasi totalità di questi migranti solo un paese di transito: le mete privilegiate sono infatti Germania, Regno Unito, Olanda, Svizzera e Francia.

5.3 L'organizzazione dei viaggi

Nel 2000, indagini condotte a Crotona e a Reggio Calabria, che portano all'arresto di decine di trafficanti (tra il 2000 e il 2003 la sola Guardia di Finanza ha arrestato 14 cittadini turchi in Puglia e 52 in Calabria) e all'identificazione di almeno quattro diverse organizzazioni, consentono di gettare luce sulle varie fasi del viaggio. Innanzitutto, vengono chiarite le modalità di concentrazione dei passeggeri in alberghi, case e capannoni nei pressi di Istanbul e degli altri porti di imbarco: prevalentemente Antalya, Cannakale, Bodrum e Smirne. Le investigazioni italiane rilevano gli stessi meccanismi di raccolta dei migranti dettagliatamente descritti dagli studi sull'immigrazione irregolare condotti in Turchia¹³⁵. Secondo questi recenti studi, le diverse figure che fanno funzionare il business sono principalmente cinque. Il cassiere, persona di fiducia per entrambe le parti (migranti e trafficanti), che riceve 100 dollari circa per il suo impegno, e che consegnerà il denaro del migrante all'organizzazione appena il viaggio sarà compiuto, in seguito alla comunicazione di un codice; i diversi *passseurs*, che - in varie tappe preorganizzate - prendono in consegna il migrante e lo aiutano a superare le frontiere di terra fino ad arrivare in Turchia; il trasportatore locale, che li attende con un camion in territorio turco, e li conduce fino a una città della Turchia occidentale. Qui, in genere, un mediatore prende in carico le persone, arrangia la loro permanenza in Turchia e crea i contatti per l'organizzazione del proseguo del viaggio. Per motivi di fiducia, il mediatore appartiene sempre allo stesso gruppo etnico del migrante. Il suo compito è di formare gruppi omogenei per percorso e destinazione. A Istanbul, sarebbero 100-150 i mediatori attivi in questo ruolo, che guadagnano in media 800-1.000 dollari per ciascun migrante. Il prezzo del proseguo del viaggio, se non concordato diversamente, è a carico del migrante. Questo dovrà pagare una cifra pattuita all'armatore/organizzatore del viaggio (organizzazione monoprodotta, in questo caso) via mare o via terra, a seconda del tragitto scelto. Secondo l'Organizzazione internazionale per le migrazioni, in totale sarebbero almeno 40 le organizzazioni che portano i migranti in Europa con mezzi di terra, aria e mare. Descritte come piccole organizzazioni flessibili, senza strutture gerarchiche e rapporti durevoli, le reti dei trafficanti sembrano formarsi di volta in volta, a seconda delle convenienze. L'esistenza di figure diverse e intercambiabili e la scarsa gerarchizzazione, dà forma a un mercato fortemente segmentato, che consente di eludere gli

¹³³ Nella parte meridionale della Puglia continuano tuttavia i grandi sbarchi: sono due nel 1998, due nel 2000, uno nel 2001 e uno nel 2002 (gli ultimi due con approdo a Gallipoli).

¹³⁴ Intervista Servizio Centrale Operativo (SCO), Polizia di Stato, 5 giugno 2003.

¹³⁵ Cfr. IOM (2003), Narli (2003).

eventuali problemi dati dall'intercettazione e dalla conseguente interruzione di qualche passaggio¹³⁶.

Dagli atti processuali italiani si desume che gli imbarchi dei primi viaggi si compiono direttamente nei porti; più tardi, in seguito al crescere della pressione diplomatica sulle autorità turche e all'innalzamento del livello di guardia da parte di queste ultime, le operazioni sono compiute con maggiore discrezione, al largo delle coste. A bordo delle navi, i migranti sono generalmente trattati come vere e proprie merci. I passeggeri, suddivisi per etnia e sesso, sono infatti chiusi nelle stive delle navi, dove cibo e acqua, razionati in modo spesso insufficiente, sono passati loro attraverso piccoli buchi. Le condizioni igieniche e la mancanza di spazio creano condizioni di indicibile disagio per i passeggeri e facilitano il diffondersi di malattie. A Crotone sono stati riscontrati casi di abusi sessuali subiti durante il viaggio dalle donne. Si è registrato inoltre l'arrivo di persone con segni di recenti interventi chirurgici, che fanno ipotizzare pratiche di vendita di organi finalizzate a raccogliere il denaro sufficiente a partire¹³⁷.

Una volta avvenuto lo sbarco, l'organizzazione lascia i migranti a se stessi, in attesa che siano sottoposti ai controlli delle autorità italiane, mentre si prende carico del viaggio di ritorno per i membri dell'equipaggio. Sono gli stessi basisti, che dal territorio italiano forniscono le indicazioni per l'approdo più sicuro (anche per mezzo di apparecchi sofisticati), che dopo lo sbarco assistono i componenti dell'equipaggio, tutti di nazionalità turca. Gli equipaggi sono composti in genere da 4-8 persone¹³⁸, a seconda della stazza dell'imbarcazione e del numero di passeggeri. Tra il personale di bordo possono essere previsti due timonieri in alternanza, un motorista per la sala macchine, un cuoco, un mozzo, una persona che si occupa della distribuzione dei pasti. È sempre presente un rappresentante dell'organizzatore/armatore, che ha compiti di controllo sull'andamento del viaggio. La ciurma è ingaggiata per singoli viaggi, con stipendi minimi: il reclutamento avviene tra la gente di mare che bazzica negli ambienti portuali. Come i marinai, anche i capitani possono essere ingaggiati per un singolo viaggio; altre volte, invece, insieme ai loro secondi, sono parte dell'organizzazione. Sbarcati in Italia, la prassi prevede che i componenti degli equipaggi siano portati alla stazione ferroviaria e indirizzati verso Ventimiglia. Qui vengono presi in consegna da *paqueurs* locali di nazionalità turca, che gestiscono piccoli alberghi. Entrati in Francia con documenti falsi, faranno poi ritorno a Istanbul con voli in partenza dalla Germania.

In una fase più recente, anche in seguito alle perdite provocate dai numerosi arresti dei membri degli equipaggi, le organizzazioni turche hanno modificato le modalità di sbarco, adottando la tecnica delle cosiddette navi "a perdere". Sono grandi imbarcazioni a volte prive dei più elementari strumenti di bordo, condotte da equipaggi molto competenti, che battono bandiera turca, greca, liberiana, o di piccole isole del Mar dei Caraibi. Destinate ad essere sequestrate dalle autorità italiane, queste imbarcazioni hanno appena cambiato nome e sono al loro ultimo viaggio¹³⁹. Arrivate in acque territoriali, sono abbandonate dai marinai: questi fuggono con veloci imbarcazioni dopo averne danneggiato gli impianti e avere lanciato l'SOS. Le navi sono poi soccorse dalle autorità italiane, spesso in condizioni meteo-marine pessime, con grandi rischi. In questo modo, evitando il trasbordo dei passeggeri in acque internazionali, e annullando i rischi di arresto dell'equipaggio, le organizzazioni riducono i costi.

Le informazioni sugli appoggi in Italia sono scarse. In una prima fase, si è riscontrato che sono state inviate dalla Turchia persone di fiducia con il compito di procurare imbarcazioni utili alla raccolta

¹³⁶ Cfr. IOM (2003), p. 49.

¹³⁷ Informazione ricevuta da fonte riservata.

¹³⁸ Con un massimo di 11 persone, arrestate su una nave approdata in Calabria.

¹³⁹ Il porto di Crotone è divenuto la destinazione finale, dal 1997 al 24 gennaio 2002, di 33 navi in ferro e in legno, utilizzate per trasporto passeggeri. La gestione e la eventuale distruzione di questi relitti determina problemi alle autorità portuali.

dei profughi in alto mare¹⁴⁰. Più recentemente, risulta che siano state avvicinate persone di nazionalità turca residenti in Italia, che occupano posizioni strategiche¹⁴¹: ad esempio un interprete nei campi di accoglienza calabresi (Badolato, Lamezia e Crotona) e un secondo connazionale, interprete presso il tribunale, che è avvicinato e reclutato dall'organizzazione al fine di adoperarsi per il dissequestro di una nave. In questo caso i contatti sono presi direttamente dal capo dell'organizzazione in Turchia, via telefono. Tuttavia, la scelta dei partner in Italia non sembra essere sempre accurata e in alcuni casi emerge dagli atti giudiziari il profilo di scarsa affidabilità criminale dei partner: è significativo l'episodio di un referente, incaricato di pagare le spese processuali e gli avvocati per le persone arrestate, che tiene invece il denaro per sé.

Sebbene, secondo diversi esperti¹⁴², gli organizzatori turchi sarebbero scesi a patti con la criminalità organizzata calabrese e si ipotizzano da più parti collegamenti dei traffici di persone con traffici di stupefacenti, non si sono avuti riscontri precisi circa relazioni di affari, su questo terreno specifico, tra le organizzazioni criminali calabresi, in particolare la 'ndrangheta, e le organizzazioni turche in questione. Le autorità inquirenti, che in Italia hanno ricostruito l'organigramma dei gruppi di trafficanti, hanno rilevato, tra essi, l'uso di violenza, di armi, una forte capacità intimidatoria e un sistema di ritorsioni e vendette per chi tradisce il gruppo. Tuttavia, bisogna sottolineare che ad oggi i trafficanti di persone turchi non sono stati mai imputati in Italia per reati relativi al traffico di stupefacenti o altri mercati illeciti¹⁴³. Neppure in Turchia sono stati riscontrati legami tra le organizzazioni criminali dedite al trasporto clandestino di migranti e quelle che operano in altri mercati illegali. In particolare, uno studio promosso dall'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni¹⁴⁴ esclude che in Turchia il traffico di persone sia legato al traffico di armi o di droga. Al tempo stesso, lo studio riconosce le grandi capacità di adattabilità di questi gruppi, abili nel mutare rotte e nell'usare le più recenti tecnologie di comunicazione: esclude tuttavia che questi costituiscano un ramo del crimine organizzato strutturato e centralizzato.

5.4 La contrazione del flusso sulla rotta turca

Le approfondite investigazioni condotte in Puglia e in Calabria hanno sicuramente indotto la riduzione del flusso di traffico di lunga percorrenza che, nato in Turchia prevalentemente per il trasporto di profughi curdi alla fine della fine degli anni novanta, si era esteso nel tempo al trasporto di migranti di origine diversa. La forte contrazione di questo flusso, che si evince anche dai dati numerici sugli sbarchi in Puglia e Calabria (cfr. tab. 4), è stata anche favorita dal mutamento di indirizzo del governo turco, che negli ultimi anni ha messo in atto delle politiche di repressione delle migrazioni irregolari da/attraverso la Turchia¹⁴⁵.

Gli effetti dell'adozione di nuove politiche sono visibili innanzitutto nel campo dell'immigrazione irregolare verso la Turchia. A partire dal 1979, con il cambio di regime in Iran, la Turchia aveva infatti progressivamente accentuato il suo ruolo di terra di immigrazione e di transito per i diversi

¹⁴⁰ Procedimento penale 3892/2000 RGNR, Tribunale di Reggio Calabria, Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, Ordinanza: 32 ss.

¹⁴¹ Procedimento penale 3892/2000 RGNR, Tribunale di Reggio Calabria, Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, Ordinanza: 26.

¹⁴² Intervista a un Senatore della Repubblica Italiana dotato di esperienza specifica sulla tematica, 28 maggio 2003. Inoltre, Ciconte, 2003, p. 160, ipotizza che le cosche calabresi consentano lo sbarco ai turchi in cambio di contropartite nel settore degli stupefacenti, date le già preesistenti e forti relazioni intercorse tra i gruppi della 'ndrangheta e i trafficanti di stupefacenti turchi.

¹⁴³ Secondo le dichiarazioni di un collaboratore di giustizia, ci sarebbe una organizzazione che approfitta dei viaggi per il trasporto di eroina. Cfr. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotona, procedimento n. 4514/2000 RG notizie di reato.

¹⁴⁴ Cfr. IOM (2003).

¹⁴⁵ Cfr. IOM (2003), Narli, (2003).

flussi migratori creati dai conflitti nel Medio Oriente e nell'area caucasica¹⁴⁶. Il paese era divenuto uno dei principali spazi di transito verso i paesi dell'area Schengen, soprattutto per una grossa porzione del flusso di richiedenti asilo da Afghanistan, Iran e Iraq. In anni più recenti, a questi flussi se ne sono aggiunti altri, importanti seppur più esigui: palestinesi e migranti provenienti da paesi africani, come Etiopia, Ghana, Gambia, Nigeria e Senegal, o persino da alcuni paesi asiatici, come le Filippine. Tuttavia, recentemente, in seguito alla svolta restrittiva nella politica migratoria del governo turco, si è rilevata una drastica riduzione degli arrivi, soprattutto dalle aree anatoliche e mesopotamiche, ma anche da quelle africane. Lo Stato turco ha infatti preso più drastiche misure per contrastare il fenomeno, innalzando le pene per i trafficanti, adottando severe misure contro coloro che impiegano immigrati irregolari e applicando la legge in modo più deciso. Secondo i funzionari locali, questa strategia avrebbe già prodotto l'effetto di spostare le rotte dei traffici in provenienza da Iran e Iraq verso nord (Iran-Caucaso-Ucraina) e verso sud (Iraq-Siria-Libano), evitando la Turchia¹⁴⁷.

Anche le rotte marittime sono state progressivamente ridotte: tra il 1998 e il settembre 2001, 45 navi sono state bloccate dopo che erano salpate dalle coste turche, con un totale di 12.903 migranti fermati diretti in Italia e 2.487 diretti in Grecia¹⁴⁸. Parallelamente, il numero di trafficanti arrestati è cresciuto velocemente: dai 98 nel 1998, ai 187 nel 1999, agli 850 nel 2000. Nel 2001, gli arresti sono stati 1.155, testimoniando una ulteriore crescita dell'attenzione delle autorità verso il fenomeno¹⁴⁹.

6. Conclusioni

Nelle pagine precedenti, l'analisi delle fonti investigative e giudiziarie ha mostrato alcune delle dinamiche che hanno determinato il progressivo spostamento verso ovest dei principali punti di approdo sulle coste italiane. Lo spostamento del baricentro degli ingressi via mare dalle coste della Puglia a quelle della Calabria, e infine della Sicilia, è stato messo in relazione ai mutamenti intervenuti nell'organizzarsi nelle costellazioni di trafficanti. Si è visto che le evoluzioni sono a volte interconnesse a importanti mutamenti delle economie criminali di determinate regioni, come nel caso dell'Albania, e in generale si è riscontrata l'incidenza di precise azioni istituzionali, di prevenzione e contrasto, che hanno ridotto l'importanza di alcune rotte. Il risultato dell'incontro tra la domanda, data dalle emergenze migratorie, e l'offerta, data dalla specializzazione dei gruppi, avviene in un contesto istituzionale mutevole che via via incide sui costi, e sulle tecniche e tecnologie adottate. I costi dei viaggi per le organizzazioni sono determinati innanzitutto dalla distanza e complessità del viaggio, ma anche dal variare nell'intensità dei controlli nel paese di partenza (che incide sui costi di corruzione) e dal variare della configurazione dei sistemi di controllo e di accoglienza del paese ricevente (che incide sulle possibilità di successo della migrazione).

Se osserviamo l'evoluzione complessiva dello scenario degli sbarchi nelle tre regioni considerate, vediamo che nel tempo i canali di attraversamento più brevi sono stati sottoposti a controlli sempre più rigidi. Il rafforzamento della cooperazione – anche giudiziaria – con l'Albania e Malta, ha avuto sicuramente l'effetto di accrescere i rischi, dunque i costi, per le organizzazioni. Per alcune delle rotte a lunga percorrenza, le azioni di prevenzione e contrasto più efficaci sono state invece realizzate esclusivamente attraverso azioni diplomatiche e accordi di riammissione, che hanno portato a un intervento diretto e maggiori controlli da parte della autorità locali (Tunisia, Egitto).

¹⁴⁶ Si stima, ad esempio, che i cittadini iracheni, soprattutto di etnia curda, entrati in Turchia dal 1998 ad oggi sarebbero più di un milione (Narli, 2003). A livello generale è stato calcolato che, nel 2000, almeno 270 mila migranti sarebbero entrati in Turchia: alcuni per restare, anche chiedendo asilo, altri per proseguire il viaggio (IOM, 2003, p. 12).

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Cfr. IOM (2003), p. 52.

¹⁴⁹ Ibidem, p. 8.

Abbiamo visto anche che gli arrivi dalle acque extra-mediterranee hanno conosciuto un drastico calo: le possibilità di passare attraverso il Canale di Suez e lo stretto di Gibilterra oggi paiono molto scarse. In alcuni casi i flussi si sono notevolmente ridotti quando i paesi di provenienza hanno iniziato a intervenire bloccando le imbarcazioni in partenza, probabilmente, riducendo le pratiche interne di corruzione (Albania, Turchia, e in misura minore, Tunisia). Nel caso dell'Albania e della Turchia, la recente disponibilità dei governi a rivedere le proprie politiche di controllo migratorio, rafforzando i controlli, è sicuramente legata, oltre che a politiche di respiro internazionale orientate a un maggiore dialogo con i partner europei, anche a fattori interni. La repressione istituzionale che si è registrata in Albania e il progressivo ridursi della tolleranza dei traffici, per esempio, sono sicuramente da mettere in relazione con un cambiamento di fase nella emigrazione albanese e con l'affievolirsi della spinta migratoria massiccia e incontrollata che aveva caratterizzato gran parte del decennio scorso.

Osservando la situazione attuale, la specializzazione funzionale nel settore dei passaggi irregolari via mare in Libia sembra essere indotta dai cambiamenti strutturali del mercato che si sono prodotti a livello più ampio, su scala mediterranea. Si è visto che il bacino di raccolta dei migranti che confluiscono in Sicilia dal Nord Africa si è notevolmente esteso per comprendere movimenti che dal punto di vista geografico sono poco lineari, ma che riflettono innanzitutto evoluzioni migratorie dovute a guerre e instabilità politica, con provenienze principali da Iraq, Palestina, Corno d'Africa e Africa Occidentale. Inoltre, una parte del flusso, che un tempo privilegiava l'arrivo attraverso il canale di Suez, oggi passa attraverso il Canale di Sicilia; anche le accresciute difficoltà a passare attraverso lo Stretto di Gibilterra hanno contribuito a rafforzare il passaggio attraverso la Libia. L'adattamento costante del percorso dei flussi migratori alle opportunità disponibili e alle rotte percorribili è evidente e, recentemente, in Libia lo specializzarsi delle organizzazioni che gestiscono il trasporto via mare ha creato le opportunità per un allargamento della gamma di nazionalità trasportate.

Il percorso evolutivo che abbiamo tracciato induce a considerazioni sulle dinamiche complessive del fenomeno e sulle organizzazioni dedite al traffico.

Innanzitutto, nel trasporto irregolare di migranti via mare, il Mediterraneo emerge come uno spazio integrato. Lo spazio delle migrazioni via mare è infatti dotato di una propria dimensione sistemica, plasmata da tre variabili interdipendenti: le politiche istituzionali, l'agire delle organizzazioni di trafficanti e le pressioni migratorie. Per quanto riguarda le politiche istituzionali, si assiste a un policy transfer: le strategie di risposta tendono ad espandersi sullo scacchiere geografico. Per ciascuna rotta si nota un progressivo accrescersi del peso di specifiche azioni di prevenzione e di contrasto (giudiziarie, diplomatiche, etc.). La crescita di attenzione istituzionale si attua sulle due sponde: sia in Italia sia nei paesi di origine dei flussi, che sono destinatari di crescenti pressioni affinché mettano in pratica politiche restrittive e controlli efficaci.

Per quanto riguarda le organizzazioni di trafficanti, possono essere distinte diverse fasi evolutive. La prima fase è contraddistinta dalla crescita di *professionalizzazione*, che segna il passaggio dall'organizzazione casuale e episodica dei viaggi all'affermarsi di nuove rotte. Si è riscontrata l'importanza per le nascenti organizzazioni della loro *messa in rete* con organizzazioni più strutturate. Si è ad esempio riscontrata l'importanza dei contatti con i trafficanti cinesi e turchi, per gli scafisti di Valona, e con le agenzie e le organizzazioni che reclutano i migranti nei paesi di origine, per le organizzazioni che organizzano i viaggi via mare dalla Turchia. Una seconda fase nella vita delle organizzazioni ha inizio con l'*articolazione di nuove tecniche* che devono rispondere all'intensificarsi dei rischi provocati dall'incremento delle attività di contrasto. Ad esempio l'adozione di nuove tattiche per l'imbarco (in luoghi più nascosti) e lo sbarco (con l'abbandono delle navi, senza equipaggio, o con lo scarico dei migranti presso le coste). L'ultima fase evolutiva è segnata dalla *dismissione della rotta*, e da processi di esportazione delle competenze e skill transfer in altre zone geografiche. Quando i costi divengono troppo alti per le organizzazioni, si verifica infatti uno *spostamento geografico* della rotta. Individuato l'anello più

debole nelle strategie di contrasto, le organizzazioni di trafficanti spostano fisicamente i luoghi di imbarco e di sbarco, in altri paesi o in altre aree delle coste italiane. Il processo dà poi luogo allo strutturarsi di altre organizzazioni che possono divenire autonome, ma che nascono già come parte di reti complesse.

L'individuazione di uno schema evolutivo unico permette di formulare alcune ipotesi sulle dinamiche in corso. In particolare, permette di meglio comprendere il ruolo emergente della Libia. In questo paese, che è un luogo di scalo e transito, non di origine (la componente di migranti libici è infatti irrilevante nel flusso), le competenze tecniche per le traversate via mare si sono sviluppate recentemente, sotto la spinta di trafficanti internazionali alla ricerca di nuovi percorsi per le rotte ormai penalizzate. L'organizzarsi di grandi sbarchi provenienti dalla Libia, con tecniche analoghe a quelle già sperimentate dai trafficanti turchi, dimostra che le competenze sviluppate in altre rotte mediterranee non sono andate perdute: si è sicuramente prodotto un processo di skill transfer. La stessa composizione dei flussi migratori trasportati ci indica che l'impulso alle attività di traversata continuative e ben strutturate probabilmente è nato in Libia dall'incontro di trafficanti tunisini, egiziani e turchi con mediatori libici. La successiva messa in rete con altre organizzazioni africane potenzialmente trans-nazionali, ad esempio le reti somale, ha permesso di allargare la gamma delle nazionalità dei migranti trasportati, e conseguentemente il loro numero.

In definitiva lo studio degli sbarchi nell'Italia meridionale ha rilevato l'esistenza di strutture organizzative molto flessibili, simili nella loro struttura a quelle riscontrate in altri studi sullo smuggling di persone. Legami forti, integrati, con la criminalità organizzata non sono stati registrati, se non nel caso del Canale di Otranto. Tutte le organizzazioni operano in un orizzonte temporale breve, facendo fronte a difficoltà sempre diverse, con flessibilità. Gli stessi trafficanti sono consapevoli di muoversi su un terreno poco stabile, in una situazione in continuo mutamento: come osserva un trafficante turco "lavoriamo il più possibile, ben sapendo che le attività possono essere fermate da un momento all'altro"¹⁵⁰. L'avvicendamento delle aree di sbarco, e il loro spostamento progressivo verso ovest, sono certamente riconducibili a mutamenti nella composizione dei flussi di migranti di provenienze diverse, ma solo in parte. Il quadro che è emerso durante la ricerca fa ipotizzare che, per ogni rotta, le successive espansioni siano dovute all'articolarsi della rete delle organizzazioni che muovono i migranti su scala internazionale. Sono gli sforzi messi in atto dalle organizzazioni illegali e le attività di contrasto contro di esse messe in opera a determinare il "farsi" degli sbarchi.

¹⁵⁰ Intervista di P. Rumiz (2003), "Io, mercante di schiavi dò un futuro ai clandestini", in *la Repubblica*, 3 dicembre, p. 1 e 13.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI GENERALI

- Albanian Center for Parliamentary Studies, 2002, *An Annotated Compendium Relating the Albanian Legislation, State Structure, and Policy on Emigration since 1990*, Tirana, January
- Barbagli, M., 1998, *Immigrazione e criminalità in Italia*, il Mulino, Bologna
- Barjaba, K., 2002, *Ondate senza ritorno. Scritti e saggi sull'emigrazione albanese*, Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (IOM), Missione di Roma
- Buratti, L., 1971, *La frontiera italiana. Introduzione e testi*, Bologna, Forni
- Camera dei Deputati, Senato della Repubblica, 2000, Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e delle altre associazioni criminali similari, *Relazione sul traffico degli esseri umani*, XIII legislatura, Doc. XXIII, n.49, Tipografia del Senato, Roma, 5 dicembre
- Camera dei Deputati, Senato della Repubblica, 2003, XIV legislatura, *Audizione del prefetto Alessandro Pansa, direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, postale, di frontiera e dell'immigrazione del Ministero dell'interno*, resoconto stenografico del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione, seduta del 2 aprile
- Camera dei Deputati, Senato della Repubblica, 2003, XIV legislatura, *Audizione del capo reparto piani e operazioni del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto*, resoconto stenografico del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione.
- Caritas (a cura di), 2001/2003, *Immigrazione. Dossier statistico 2000-2002*, Anterem, Roma
- Ciconte, E., 2003, *Mafie straniere in Italia. Storia ed evoluzione*, Edizioni Commercio, Roma
- De Zulueta, T., 1999, Relazione al convegno, *Il traffico di esseri umani e il ruolo della criminalità organizzata*, Napoli, maggio
- DIA, Direzione Investigativa Antimafia, 1999, *Progetto Shqiperia. La criminalità albanese in Italia*, Roma, ottobre
- DIA, 2000/3, *Relazione sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia*, I e II semestre, gennaio
- DNA, Direzione Nazionale Antimafia, 2002, *Relazione annuale*, Roma
- Dorn, N., Levi, M. et al., 2003, *Upper Level Drug Trafficking: Characteristics and Vulnerabilities (provisional title)*, literature review conducted under UK Home Office contract number RDS/02/228, Cardiff: University of Cardiff, unpublished report, draft manuscript
- Frezza, F., 2001, Il traffico e lo sfruttamento di esseri umani: condotte delittuose e tecniche investigative nei procedimenti riguardanti cittadini extracomunitari, in Consiglio Superiore della Magistratura, terzo corso di formazione inquirente e requirente «Falcone e Borsellino», Roma, 21-24 maggio
- Ghosh, B., 1998, *Huddled Masses and Uncertain Shores, Insights into Irregular Migration*, Brill, Leiden
- Heikkinen H., Lohrmann R., 1998, *Involvement of Organized Crime in Trafficking in Migrants*, www.migration.ucdavis.edu/mm21/Lohrmann.html
- Içduygu, A. and Toktas, S., 2002, "How Do Smuggling and Trafficking Operate Via Irregular Border Crossings in the Middle East?", in *International Migration*, 40(6), pp. 25-54
- IOM, International Organization for Migration, 1998, "Trafficking in Migrants", *Quarterly Bulletin*, n. 17, January
- IOM, 2000, *World Migration Report 2000*, Geneve
- IOM, 2000, *Migrant Trafficking and Human Smuggling in Europe*, Geneva
- IOM, 2003, *Irregular Migration in Turkey*, prepared by Ahmet İçduygu, Bilkent University, Turkey, IOM Migration Research Series, n.12, February
- Kyle D., e Koslowski R. (a cura di), 2001, *Global Human Smuggling: Comparative Perspective*, The John Hopkins University Press, Baltimora
- ICMPD, International Centre for Migration Policy Development, 2000, *How to Halt Illegal Migration to, from, and through South East Europe? A Report on the Activities of the Working Group on South East Europe of the Budapest Group, with Proposals on further Action in the Overall Framework of the Stability Pact*, prepared by the Secretariat of the Budapest Group for the Meeting of the Working Group in Skoplje on 27-28 November
- Innocenti, P., 2001, "Le vie della droga", in *Polizia Moderna*, n.10
- Macchia, G., 1999, "Il traffico di migranti: il caso dell'Albania", in *Affari Sociali Internazionali*, XXVII, n.2
- Manconi, L., Boraschi, A. (a cura di), 2003, *Gente umana. L'immigrazione irregolare in Italia tra allarmismo politico-mediatico e realtà dei numeri*, dati presentati in corso di realizzazione della ricerca, Roma

- Ministero dell'Interno, 1999, *Relazione al parlamento sull'attività delle forze di polizia e sullo stato dell'ordine e della sicurezza pubblica nel territorio nazionale*
- Ministero dell'Interno, 2001, *Rapporto del Ministro dell'interno sullo stato della sicurezza in Italia*, Il Mulino, Bologna.
- Ministero dell'Interno, 2003, *Rapporto sullo stato della sicurezza in Italia*, Ministero dell'Interno, Roma
- Monzini, P., 2002, *Il mercato delle donne. Prostituzione, tratta e sfruttamento*, Donzelli, Roma
- Monzini, P., 2002, "La tratta di donne nella regione balcanica", in S.Bianchini, R.Balfour, M. Del Vecchio, *Guida ai paesi dell'Europa centrale, orientale e balcanica. Annuario politico-economico 2002*, il Mulino, Bologna
- Motta, C., 2001, "Immigrazione clandestina e criminalità. Puglia frontiera d'Europa", in Becucci, S., Massari, M., *Mafie nostre, mafie loro*, Comunità, Torino
- Narli, N., 2003, *Illegal Forms of Human Mobility and Security: Human Smuggling and Migration of Illegal Labour to Turkey: Preliminary Findings from the Fieldwork*, paper presented at the 7th International Workshop on Defence and Security Policy: Challenges of the New Millenium, G.S Rakovski Defence and Staff College, Sofia, 24-26 September
- Osservatorio regionale per l'integrazione e la multiethnicità, 2003, *Rapporto 2002*, Fondazione Ismu, Milano
- Papadopoulou Aspasias, 2002, *Kurdish Asylum Seekers in Greece: the Role of Networks in the Migration Process*, paper presentato alla Conference on Poverty, International Migration and Asylum, Helsinki, 27-28 September 2002
- Pastore, F., 1998, *Conflicts and Migrations. A Case Study on Albania*, Occasional Papers, Centro Studi Politica Internazionale (Cespi), March
- Peleman, J., 1999, "Gli stati-mafia: dietro le quinte dei regimi balcanici", in *Quaderni speciali di Limes*, n.1
- Perrone, L., 2003, "La presenza immigrata nelle regioni adriatiche. Il caso della Puglia", in IOM, *Gli albanesi in Italia. Inserimento lavorativo e sociale*, a cura di Melchionda, U., Franco Angeli, Milano
- Pugh, M., 2000, "Europe's boat people: maritime cooperation in the Mediterranean", in *Chaillot Papers*, n.41, July
- Republic of Slovenia – Ministry of Interior (2003), *Annual Report on the Work of the Police - English Edition*. Ljubljana, Ministry of the Interior
- Ruggiero, V., 1997, "Trafficking in Human Beings: Slaves in Contemporary Europe", in *International Journal of the Sociology of Law*, n. 25
- Salt, J., Stein, F., 1998, "Migration as a Business: the Case of Trafficking", *International Migration*, vol. 35
- Sambri, C., 1970, *Una frontiera aperta - indagini sui valichi italo-jugoslavi*, Forni, Bologna
- Sciortino, G. (2000), *L'ambizione della frontiera. Le politiche di controllo migratorio in Europa*, FrancoAngeli, Roma
- Sciortino, G., 2000, "Un'analisi dell'industria dell'ingresso clandestino in Italia", in Pastore, F., Romani, P., Sciortino, G., *L'Italia nel sistema internazionale del traffico di persone*, Commissione per l'integrazione, Working Paper n.5.
- Singer, A. and Massey D. S., 1998, "The Social Process of Undocumented Border Crossing Among Mexican American", in *International Migration Review*, 32(3), pp. 561-92.
- Spiezia, F., Frezza F., Pace, N.M., 2003, *Il traffico e lo sfruttamento di esseri umani*, Giuffré editore, Milano,
- Transcrime, 2003, *The Contribution of Data Exchange Systems to the Fight Against Organised Crime in SEE Countries: an Assessment*, Interim Report, January
- Valussi, G., 1972, *Il confine nordorientale d'Italia*, LINT, Trieste
- Vassallo Paleologo, F., 2003, *Repressione e accoglienza: quale sorte per i profughi?*, comunicato, Associazione Studi Giuridici, ASG, settembre
- Wiedgren, J., 1999, *South-East Europe as a Key Area for Illegal Migration*, Pullach, 28 October, Bundesnachrichtendienst Symposium

ATTI GIUDIZIARI CONSULTATI PER LA SEZIONE SU: L'INDUSTRIA DELL'INGRESSO IRREGOLARE AL CONFINE NORD-ORIENTALE

- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2000, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per A.B. +16, N.941/98.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2000, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per I.L.+53 N 1999/99.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2000, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per Y.J. +15, N 1999/99.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2000, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per I.M.+14, N.5671/2000.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2000, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per E.T.+10, N.8288/2000.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2000, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per L.Y.H+9, N.9781/2000.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2001, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere A.E. + 19, N. 9088/2000 N.R.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2001, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per G.L.+3, N. 226/99.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2001, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per B.S+19, N. 9088/2000.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2002, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per L.E. +15, N. 226/99.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2002, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per L.E. +17, N. 226/99.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trieste, 2003, Richiesta per l'applicazione della custodia cautelare in carcere per I.A.+7, N. 2649/2002.
- Tribunale di Gorizia, Ufficio giudice monocratico, 2002, ordinanza, 2747/02 R. G. N.R.
- Tribunale di Tolmezzo, Procura della Repubblica, 1999, Decreto del P.M., 251/99
- Tribunale di Tolmezzo, procura della Repubblica, 2000, Richiesta del P.M. di convalida dell'arresto, 611/00 R. G. mod. 21.
- Tribunale di Tolmezzo, Procura della Repubblica, 2000, Richiesta di sequestro preventivo per il reato ex- art. 12 del d.lvo 286/98, 8.10.02, senza registrazione.
- Tribunale di Tolmezzo, Procura della Repubblica, 2002, Appello del P.M. contro ordinanza G.I.P. in materia di misure cautelari personali, N. 27/02
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 99/02 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 123/02 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 57/02 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 43/02 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001 , verbale di udienza di convalida, 317/01 R. G. GIP.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 123/02 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 98/02 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 1999, sentenza, 44/99 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 1999, sentenza, 28/99 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 1999, sentenza, 30/99 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001, sentenza, 160/01 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001, sentenza, 15/01 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 1999, sentenza, 57/99 SENT.
- Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 1999, sentenza, 32/99 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 1999, sentenza, 219/99 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 86/00SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 108/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 111/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 115/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 158/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 167/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 89/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2000, sentenza, 87/00 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, ordinanza di revoca del sequestro, N.R. 1682/02 R.G. N.R..

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 74/02SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 96/02SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001, dispositivo di sentenza, 128/01 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2002, sentenza, 28/02SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001, sentenza, 126/01 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001, sentenza, 127/01 SENT.

Tribunale di Tolmezzo, ufficio del giudice per le indagini preliminari, 2001, sentenza, 153/01 SENT.

Tribunale di Trieste, Corte d'appello di Trieste I, sezione penale, 2001, sentenza relativa a A.D. +2, reg. sent. 271.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2001, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 223/01 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2001, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 1/01 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2000, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 792/00 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2001, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 366/01 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2000, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, 366/01 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2003, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 18/03 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2002, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 198/02 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2002, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 517/02 SENT.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2001, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 6310/01 R.G.N.R. N. 4945/01 R.G. G.I.P.

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2001, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 4409/2001

Tribunale di Trieste, sezione dei giudici per le indagini preliminari, 2001, ordinanza di applicazione di custodia cautelare, N. 9088/00 RG.

Tribunale di Trieste, sezione penale, 2002, ordinanza, N. 490/02 R.G. C.C. Pers.

Tribunale di Trieste, sezione per il riesame dei provvedimenti restrittivi della libertà personale, 2002, ordinanza, 487/02 CC pers.

Tribunale di Udine, sezione penale, 2003, ordinanza, 15/2003 M.C.R.

Tribunale di Udine, sezione penale, 2003, ordinanza, 88/02+94/02 M.C.R.

Tribunale di Udine, sezione penale, 2003, ordinanza29/2003 M.C.R.

Tribunale di Udine, ufficio giudice monocratico, 2002, Dispositivo di sentenza e contestuale motivazione, 1362/02 SENT.

Tribunale di Udine, ufficio giudice monocratico, 2002, sentenza, 955/02 SENT.

ATTI GIUDIZIARI CONSULTATI PER LA SEZIONE SU: IL TRAFFICO DI MIGRANTI PER VIA MARITTIMA. IL CASO DELL'ITALIA

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Capitaneria di Porto di Crotona, *Problematica inerente le unità navali utilizzate per il trasporto dei clandestini*, 24.1.2002
- Procura della Repubblica presso la Corte di Appello di Reggio Calabria, *Sbarchi clandestini di extracomunitari nella costa jonica della Calabria*, Verbale della riunione di coordinamento dei Procuratori di Calabria del 10.5.2002, 23.5.2002
- Prefettura di Crotona, Appunto: *Immigrazione clandestina*, Verbale della riunione “ Immigrazione clandestina: scafisti e criminalità organizzata”, 5 settembre 2001
- Prefettura di Catanzaro, *Piano di coordinamento anti-immigrazione clandestina per la Regione Calabria*, 2002
- Direzione Nazionale Antimafia, 2000, *Verbale della riunione di coordinamento del 7 dicembre 2000 in tema di immigrazione clandestina di origine curda*, Roma
- Tribunale di Agrigento, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 2003, fascicolo relativo al procedimento penale N. 3711/03
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, 2003, fascicolo relativo al procedimento penale N. 1990/03 Tribunale di Crotona
- Tribunale di Lecce, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, 1993, Richiesta di rinvio a giudizio contro D.M.S.+4, procedimento penale N.1187.93 R.G.N.R
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, Direzione Distrettuale Antimafia, 1996, Richiesta di rinvio a giudizio contro A.L.+9, procedimento penale N.3084.96 R.G.N.R
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, Direzione Distrettuale Antimafia, 1997 Richiesta di misure cautelari coercitive contro D.S.+8, procedimento penale N.316.97 R.G.N.R-114 RDDA
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, Direzione Distrettuale Antimafia, 1997, Richiesta di rinvio a giudizio davanti al Tribunale di Brindisi contro C.E.+21, procedimento penale N.2800.97 R.G.N.R., N.113.97 R.D.D.A.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, Direzione Distrettuale Antimafia, 1997, Decreto di fermo contro C.E.+15, procedimento penale N.2800. 97 R.G.N.R., N.113.97 R.D.D.A.
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce, Direzione Distrettuale Antimafia, 1997, Richiesta di rinvio a giudizio contro A.M.+27, procedimento penale N.1980.97 R.G.N.R.
- Sezione del Giudice per le indagini preliminari, Ordinanza applicativa della misura cautelare della custodia in carcere contro B.G.+3, N. 4469.01 R.G.N.R.
- Ufficio per le indagini preliminari, 1993, Ordinanza di custodia cautelare in carcere contro D.M.A.+25, procedimento penale N.1887.93 R.G.N.R.
- Ufficio per le indagini preliminari, 1996, Ordinanza di custodia cautelare in carcere contro D.M.P.+26, procedimento penale N.1418.96 R.G.N.R., 49.96 DDA
- Ufficio per le indagini preliminari, 1998, Ordinanza di custodia cautelare in carcere contro B.R. +5, procedimento penale N.926.98 R.G.N.R., 38.98 DDA
- Ufficio del Giudice per le indagini preliminari, 1998, Ordinanza di custodia cautelare in carcere contro A.G.+32, procedimento penale N. 926.98 R.G.N.R., 38.98 DDA
- Ufficio per le indagini preliminari, 1998, Ordinanza di custodia cautelare in carcere contro A.A.+30, procedimento penale N.926.98 R.G.N.R., 38.98 DDA
- Tribunale di Modica, Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale contro S.C., N.698/02 RGNR
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale contro K.I.V.+6., N.352/02 RGNR
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale contro ignoti, N.1426/02 RGNR
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale N.926/03 RGNR
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2003, fascicolo relativo al procedimento penale N.904/03 RGNR

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2003, fascicolo relativo al procedimento penale N. 572/03
RGNR

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale N. 1870/02
RGNR

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale contro ignoti
N. 1872/02 RGNR

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale N. 1470/02
RGNR

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, fascicolo relativo al procedimento penale N. 499/02
RGNR

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, RG notizie di reato, N. 354/02, contro ignoti

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, RG notizie di reato, N. 354/02

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, RG notizie di reato, N. 841/02, contro ignoti

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Modica, 2002, RG notizie di reato, N. 1119/02, contro ignoti

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotona, 2001

Richiesta di applicazione di misura cautelare, procedimento penale N. 4514/2000 contro K.M.+3

Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotona, 2000

Memoria per l'accoglimento della richiesta di convalida dei fermi e contestuale applicazione della misura cautelare, 16
maggio 2000

Tribunale di Reggio Calabria, Ufficio del Giudice per le indagini preliminari, 2001

Ordinanza contro A.A.M.N.+20, procedimento penale N.3892/2000 Rgnr-dda, N.110/2001

Tribunale di Reggio Calabria, Ufficio del Giudice per le indagini preliminari, 2001

Ordinanza contro O.A.+50, procedimento penale N.3892/2000 Rgnr-dda, N.319/2001