

Sulle orme della “necropolitica” di Mbembe

Ilaria Rosati

Sapienza Università di Roma

Contact: Ilaria Rosati ilaria.rosati97@gmail.com

ABSTRACT

The National Diary Archive (ADN) of Pieve Santo Stefano collects autobiographical writings and diaries of ordinary people, in which the history of Italy is reflected in various forms of writing. Alongside the work of conservation of the memoirs there are different initiatives, including the project DiMMi (Multimedia Migrant Diaries), which collects migrant writings and promotes an intercultural dialogue since 2012. A significant number of these writings focuses on the central Mediterranean route, which starts from sub-Saharan countries and leads to Europe, going through the Sahara Desert and Libya: the so-called Back way. Through an examination of some of the diaries, written first-hand by the migrants and preserved in the Archive of Pieve Santo Stefano, this article explores the similarities between the Sahara Desert and the Mediterranean Sea – postulating that the Mediterranean is the liquid equivalent of the desert – and highlights how the crossing of these two spaces hides similar pitfalls and dangers.

Keywords

Back way, migrants, Mediterranean, Sahara, National Diary Archive, diaries.

Siamo fatti di storie, quelle che abbiamo ascoltato e quelle che abbiamo avuto il coraggio di raccontare. In particolare, le storie che i migranti hanno affidato ai propri diari poi approdati nella cittadina aretina di Pieve Santo Stefano raccontano vari aspetti dell'esperienza della migrazione, dai motivi della partenza alla nostalgia di casa, dalle difficoltà incontrate lungo il cammino alle riflessioni sulla propria identità. Queste storie hanno un'enorme importanza, soprattutto in un periodo storico come quello in cui ci troviamo, in cui il discorso politico e i mezzi di comunicazione *mainstream* tentano di mettere in atto un processo di disumanizzazione della questione migratoria, trattando i migranti come meri numeri di un'emergenza da arginare e chi li soccorre come criminali che alimentano il traffico illegale. Le testimonianze consegnateci dai migranti, invece, ci ricordano che non si tratta solo di numeri di una crisi, ma di persone con volti, nomi e, appunto, storie. Molte di queste hanno trovato rifugio in un piccolo ma assai ricco archivio della Valtiberina.

La cittadina di Pieve Santo Stefano, conosciuta come la “Città del diario”, ospita l'Archivio Diaristico Nazionale, che raccoglie scritti autobiografici in cui si riflette, tramite varie forme, la storia d'Italia.

L'Archivio è nato nel 1984 dalla mente dello scrittore e giornalista Saverio Tutino, con l'intento di raccogliere e conservare le scritture private di gente comune per rispondere all'esigenza di fare memoria di un intero Paese. Il primo diario arrivò a Pieve il 5 gennaio 1985 e in poco più di cinque anni si raggiunse il traguardo dei mille testi raccolti. Per incentivare l'afflusso di testi si pensò di indire un concorso nazionale per scritture diaristiche inedite: il Premio Pieve. La manifestazione si tiene ogni anno nel mese di settembre con l'obiettivo di raccogliere testi autobiografici che altrimenti rischierebbero di andare perduti e che sono invece una risorsa preziosa: tante storie personali per leggere da un'altra prospettiva (dal basso, si potrebbe dire) la Storia del nostro Paese.

Nel corso degli anni l'Archivio si è ingrandito e al momento conserva più di 9200 testi suddivisi in tre fondi: concorso, Adn e Testimonianze. La prima sezione riunisce appunto i testi inediti che possono partecipare al concorso del Premio Pieve. La sezione Adn comprende testi che non hanno partecipato al Premio Pieve per varie motivazioni: per volontà degli autori o degli eredi, perché l'autore è ignoto, perché il testo è in lingua straniera o da trascrivere, o per altre ragioni ancora. Infine, nella sezione Testimonianze sono raccolti testi che non possono partecipare al concorso a causa della loro brevità. A questo fondo generale si aggiungono poi i fondi del concorso DiMMi (Diari Multimediali Migranti) e del Premio LiberEtà, i cui testi confluiscono nelle sezioni Adn e Testimonianze a seconda della loro lunghezza.

Tra le numerose iniziative di particolare interesse è il progetto DiMMi (Diari Multimediali Migranti). Nato nel 2012 grazie al sostegno della Regione Toscana, tale progetto ha un duplice obiettivo: sensibilizzare al dialogo interculturale aumentando la conoscenza reciproca tra cittadini di differenti nazionalità e creare un fondo apposito per i diari migranti presso l'Archivio Diaristico Nazionale, promuovendo così la costruzione di una memoria collettiva che tenga conto della ricchezza e varietà culturale dell'Italia. Ricorda bene Breggia che

La motivazione culturale del progetto è restituire soggettività alle persone migranti rappresentate spesso nei media e nel linguaggio comune come una massa anonima e indistinta di persone variamente definite da alcuni "vittime" e da altri "invasori" del suolo patrio. La molteplicità di vissuti che si esprime attraverso l'auto-narrazione di percorsi migratori e di scelte di vita individuali intende restituire ai soggetti migranti la titolarità di rappresentazione di percorsi migratori che hanno trovato sbocco a diverso titolo nel nostro paese (Breggia 2020).

La costruzione del fondo è stata un'impresa con non poche difficoltà, prima tra tutte far comprendere come le testimonianze dei migranti possano diventare parte integrante della costruzione di una memoria collettiva che appartiene a tutti i cittadini, non solo a una minoranza. Mettersi nei panni di qualcun altro, che sia un antenato o un migrante, aiuta a porsi domande e a stimolare la conoscenza di sé e della realtà circostante. Come spiegato nell'e-book *Raccontarsi è conoscersi* (2015), il progetto DiMMi è stato uno sbocco naturale per l'Archivio Diaristico Nazionale, che ha sempre dedicato una particolare attenzione ad argomenti come le migrazioni, che hanno segnato l'Ottocento e il Novecento e ancora oggi sono temi centrali per il nostro Paese e il suo discorso politico, e di conseguenza anche per le scritture autobiografiche. Inizialmente (nel biennio 2013-2015) il progetto era limitato all'area toscana, nelle province di Arezzo, Pisa e Firenze, per un totale di 24 comuni coinvolti. Ciò derivava dalla consapevolezza che in Toscana l'immigrazione fosse sempre più una componente strutturale della popolazione e vi fosse una sempre più diffusa presenza di studenti di cittadinanza non italiana nelle scuole. È stato quindi sviluppato un percorso che prevedeva attività di formazione incentrate sul racconto di sé come strumento di conoscenza sia per insegnanti e studenti delle scuole secondarie, sia per la popolazione straniera. In continuità con questa esperienza toscana, il progetto si è poi ampliato a livello nazionale diventando *DIMMI di Storie Migranti*, che tra 2018 e 2019 ha visto coinvolte sei regioni italiane (Lazio, Campania, Sicilia, Toscana, Veneto e Lombardia) e la Repubblica di San Marino. Parte del processo di allargamento

sul piano nazionale è stata certamente l'istituzione del concorso DiMMi, pensato per far conoscere e valorizzare le storie di persone di origine o provenienza straniera che vivono o hanno vissuto in Italia e nella Repubblica di San Marino. Così come per il Premio Pieve, le testimonianze devono essere inedite, strettamente autobiografiche e non rielaborate in alcun modo: la stesura originaria deve essere rispettata. Il requisito fondamentale è che siano narrazioni di sé, che possono servirsi anche di fotografie, e-mail e lettere, disegni, video o musica. Sono ammesse anche testimonianze redatte in lingue diverse da quella italiana: in tal caso è obbligatorio consegnare il testo originale con allegata una traduzione in lingua italiana (che dovrà mantenere la forma originaria della narrazione e l'autenticità del linguaggio). Ogni anno vengono selezionati i racconti più significativi al fine di ricevere una menzione speciale ed essere pubblicati dall'editore Terre di mezzo: attualmente sono state pubblicate cinque antologie contenenti i racconti finalisti delle edizioni dal 2017 al 2021.

Ad oggi il fondo DiMMi conta più di 430 diari catalogati e le tipologie testuali sono le più varie: veri e propri diari scritti a mano, racconti autobiografici, temi scolastici, videointerviste, canzoni, disegni, e-mail, audio, video, fotografie... Anche le lunghezze possono variare di molto: si va da una riga di testo a racconti di centinaia di pagine, ma la lunghezza media si aggira solitamente tra una e dieci pagine. La maggior parte dei testi è archiviata nella sezione "Testimonianze" del fondo ed è in lingua italiana (i livelli di competenza linguistica sono molto vari, si va da un italiano zoppicante e poco corretto a una piena padronanza), ma sono giunti originali anche in francese, inglese, farsi, spagnolo, urdu, somalo. Gli autori non sono obbligati a fornire il loro nome reale, possono servirsi di pseudonimi: spesso i racconti trattano temi molto personali e delicati e coinvolgono anche altre persone; non usare il proprio nome permette loro di esprimersi liberamente senza paura di ritorsioni o di giudizi esterni. Va però sottolineato che questi testi sono diversi dalle testimonianze redatte ai fini della richiesta di asilo, finalizzate a dimostrare di essere in diritto o meno di ottenere la protezione internazionale. La maggior parte delle autobiografie del progetto DiMMi nasce nei territori di accoglienza, a volte esse sono prodotte anche a distanza di molti anni dai dolorosi eventi narrati. Le storie giungono a Pieve Santo Stefano per lo più grazie a docenti, operatori oppure centri di accoglienza che incoraggiano gli autori e le autrici migranti a partecipare con le loro memorie al concorso. Far dono della propria esperienza e condividerla con gli altri costituisce il valore collettivo delle storie raccolte nell'Archivio, perché grazie alla voglia e al coraggio di raccontare la propria storia si viene a costruire una contro-narrazione che attraverso la voce diretta dei protagonisti permette una conoscenza più approfondita e completa della realtà circostante.

Dopo aver letto i diari del fondo DiMMi presenti nell'Archivio, ho scelto di prendere in esame i testi che raccontano la rotta dall'Africa sub-sahariana all'Europa, quella del Mediterraneo centrale, tristemente nota per essere tra le più mortali al mondo. Nella mia analisi ho utilizzato sia testi che sono stati selezionati come finalisti delle varie edizioni del concorso DiMMi e quindi pubblicati in antologie dall'editore Terre di Mezzo sia materiale inedito presente in Archivio.

La rotta del Mediterraneo centrale si è guadagnata un soprannome particolarmente efficace nell'esprimere esattamente la sua natura: Back way, ovvero "uscita dal retro". L'espressione è usata dai giovani del Gambia per indicare la rotta considerata illegale per arrivare in Europa attraverso Senegal, Mali, Niger, Algeria o più spesso Libia, e infine la traversata del Mediterraneo. Una parte di mondo si vede precluso l'accesso a vie di mobilità legali e si trova quindi costretta a mettere in atto soluzioni alternative ed estremamente pericolose per poter lasciare il Paese d'origine. L'uscita principale sarebbe appunto quella che prevede documenti di viaggio e mezzi di trasporto sicuri, che non mette a rischio la vita di chi si muove e non ne viola la dignità: quella, insomma, a cui sono abituati i cittadini europei. Ma a causa del controllo della concessione dei visti e di un regime di sfiducia istituzionalizzata che pone un'invalicabile

barriera tra l'Europa e una lista di Paesi (per la maggior parte africani e asiatici) considerati poveri, oppressi e poco sicuri, migliaia di migranti non vedono altra scelta che affidarsi ai trafficanti che gestiscono la rotta. Ho deciso, quindi, di prendere questa espressione nata nel contesto gambiano e di ampliarne la portata a tutti i migranti provenienti dall'Africa sub-sahariana, poiché l'ho ritenuta particolarmente adatta a racchiudere i meccanismi che si nascondono dietro la rotta del Mediterraneo centrale.

Con quali tipi di muri, fisici e non, si cerca quindi di escludere gli stranieri? Dall'Ottocento, con l'affermarsi del concetto di Stato-nazione, gli Stati hanno iniziato a esercitare il proprio controllo sulla mobilità attraverso l'istituzione dei confini territoriali, del diritto e dell'amministrazione burocratica. Documenti di viaggio come il passaporto e il visto si sono diffusi come mezzi tramite i quali lo Stato ha tentato di stabilire il proprio monopolio sul movimento legittimo e come un'affermazione di sovranità territoriale. Dopo la Seconda Guerra Mondiale, il regime dei visti si è ulteriormente diffuso a livello globale: il visto rappresenta un'innovazione rispetto al solo uso del passaporto, poiché regola la possibilità di spostamento in maniera molto più precisa e dettagliata indicando limiti temporali, modalità e finalità del movimento. Inoltre, a differenza del passaporto, il visto è rilasciato dalle autorità consolari dello Stato di destinazione e non dalle autorità dello Stato di provenienza: ciò permette di avere totale discrezionalità su chi viene ammesso sul proprio territorio nazionale (Benedetti 2014). Il controllo della mobilità è infatti funzionale al mantenimento della sovranità statale:

Definendo chi e come si muova legittimamente, lo Stato decreta l'illegittimità di altri mezzi e forme della mobilità. Alla luce di quanto succede oggi alle frontiere dell'Europa si potrebbe altresì sostenere il contrario, cioè che la delegittimazione di certi mezzi della mobilità permetta allo Stato di mantenere il proprio monopolio sui mezzi legittimi. La delegittimazione, e più precisamente la costruzione dell'illegalità, è diventata una risorsa chiave nel mantenimento della sovranità statale nel suo complesso (Gaibazzi 2016, 49).

Benedetti (2014) spiega come tale sistema di visti crei una doppia barriera, nelle intenzioni originarie all'immigrazione illegale. La prima barriera tende a escludere viaggiatori provenienti da Paesi in media poveri, oppressi da regimi repressivi, con problemi di sovrappopolazione, provati da conflitti violenti e instabilità oppure con combinazioni varie di questi aspetti. I requisiti richiesti per il rilascio del visto creano poi una seconda barriera che opera a livello individuale, impedendo l'accesso a coloro che provengono dai Paesi terzi nelle condizioni sopra dipinte e che, all'interno di essi, si trovano nella situazione meno privilegiata. È ciò che Stephan Scheel nel suo contributo *«The Secret Is to Look Good on Paper»: Appropriating Mobility within and against a Machine of Illegalization*, riprendendo le parole dell'ex presidente ucraino Leonid Kuchma, definisce «Paper Curtain» (Scheel 2017), una cortina di carta che si è andata a sostituire alla cortina di ferro che a lungo ha diviso il globo. Come spiegato da Paolo Gaibazzi nel suo articolo *Sovranità e controllo diffuso della mobilità nel regime dei visti* (2016), il Codice dei Visti prevede che le autorità consolari selezionino solamente richiedenti *bona fide*, rifiutando invece chi potrebbe costituire un rischio per la sicurezza nazionale, sia in termini di sicurezza che prettamente migratori. Il concetto di “rischio migratorio” teorizza infatti il pericolo che alcuni soggetti possano servirsi di un visto Schengen di breve durata per poi rimanere in Europa oltre il suo scadere. I consolati elaborano quindi profili di soggetti più o meno rischiosi in termini migratori: «Giovani di Paesi meno abbienti con percorsi formativi e professionali poco qualificati o precari sono generalmente la categoria sociale più sospetta» (Gaibazzi 2016, 53), in quanto si ritiene più probabile che la loro permanenza in Europa si protragga oltre il termine nella speranza di trovare l'occasione per costruirsi un futuro migliore. Si potrebbe dire che «Le frontiere sono un problema per i poveri. Perché i ricchi possono sempre accedere a un mercato legale per superarle» (Khosravi 2019, 8).

I visti permettono quindi di compiere una prima selezione degli individui in movimento, mettendo però in atto quello che Scheel chiama «an unpredictable regime of institutionalised distrust» (2016), ovvero una sfiducia strutturale che rende l'accesso all'Europa un privilegio per pochi. Ma i *push factors*, ovvero le motivazioni che spingono a partire, sono talmente forti che questa cortina di carta non riesce veramente a fermare i viaggi: semplicemente virano su rotte considerate illegali. È infatti l'opinione di molti studiosi che tale esclusione determini un conseguente aumento dei flussi considerati illegali, che anzi gli Stati stessi hanno contribuito a creare: «L'Europa ha creato una complessa industria del contrasto all'immigrazione irregolare (dall'Africa) che di fatto contribuisce a produrre proprio ciò che tenta di eliminare, ossia il “migrante illegale”» (Gaibazzi 2016, 50). L'esclusione dalle vie legali (la chiusura della porta d'ingresso principale, per rimanere nella metafora della “Back way”) non ha quindi fermato i viaggi dei migranti, li ha solamente resi più pericolosi (Van Houtum 2010, 968). Per Scheel «The Schengen visa regime emerges as a machine of illegalisation» (2016), perché per chi rimane escluso dal regime dei visti ed è comunque intenzionato o costretto a lasciare il proprio Paese si prospettano due sole alternative: riappropriarsi della mobilità cercando di ottenere il visto attraverso la trasgressione delle rigide norme (corrompendo o falsificando alcuni dei documenti, ad esempio) oppure affidarsi ai trafficanti per intraprendere le rotte migratorie illegali. Quelle messe in atto dagli Stati per il mantenimento della propria sovranità sono le dinamiche già emerse nella teorizzazione della “necropolitica” di Achille Mbembe:

L'assunto di questo saggio è che l'espressione ultima della sovranità consista, in larga misura, nel potere e nella capacità di decidere chi può vivere e chi deve morire. Uccidere o permettere di vivere definiscono perciò i limiti della sovranità, i suoi attributi fondamentali. Esercitare la sovranità significa esercitare il controllo sulla mortalità e definire la vita come il dispiegarsi e il manifestarsi del potere (Mbembe 2016, 7-8).

Lo studioso Roberto Beneduce nel saggio che accompagna lo scritto di Mbembe nell'edizione italiana fa infatti rientrare queste dinamiche tra le «contemporanee necropolitiche» (Mbembe 2016, 68). L'Europa ha effettivamente creato una cortina difensiva lungo i suoi confini esterni, che possono essere varcati solamente da cittadini che sembrano incarnare un determinato stile di vita sentito come conforme alla norma europea. Van Houtum (2010) ha definito l'UE una «gated community», in cui la gestione biopolitica dell'immigrazione, attuata attraverso una politica altamente protezionista e selettiva, risulta essere il prodotto della paura: paura di perdere il proprio benessere economico, la propria identità culturale, la propria sicurezza pubblica, o più semplicemente la paura dello straniero, associata alla perdita dell'identità di una comunità autodefinita. Per chi è al sicuro dall'altra parte della frontiera che l'Europa ha eretto con l'intento di proteggersi è dunque di fondamentale importanza ascoltare le storie di queste esistenze sradicate, per ricordare che a parlare sono appunto dei soggetti, delle persone, non delle pedine mosse su uno scacchiere. Chi ha il privilegio di non dover ricostruire la propria identità stravolta dall'esperienza di dover abbattere un muro eretto appositamente per escludere ha anche il dovere di prendere coscienza di tali dinamiche e porre attenzione alle voci che si alzano per riappropriarsi per lo meno della propria storia. Un processo di ascolto, decostruzione e presa di coscienza è ciò che si vuole mettere in atto grazie alle storie custodite dai diari a Pieve Santo Stefano.

Nel presente articolo vorrei soffermarmi in particolare sulle similitudini tra il deserto del Sahara e il mar Mediterraneo, tanto numerose da poter considerare quest'ultimo un corrispettivo liquido del primo. Il giornalista Matteo Fraschini Koffi ha perfino definito Agadez, snodo cruciale in Niger, come «una Lampedusa del deserto» (Fraschini Koffi 2013): in un campo vicino alla città c'è infatti un cimitero dei pick up sequestrati, proprio come quello di Lampedusa per i barconi usati per la traversata (Camilli 2019b).

La rotta del Mediterraneo centrale collega l’Africa sub-sahariana (con riferimento in particolare all’Africa occidentale, quella orientale e al Corno d’Africa) alla Libia, alla Tunisia o all’Egitto e, per chi prosegue tentando la traversata del Mediterraneo, all’Europa. Per raggiungere il Nord Africa la traversata del Sahara è inevitabile: «Per noi migranti è un passaggio obbligatorio. La traversata del deserto è un viaggio di vita o di morte» (Triulzi 2018, 257). Il Sahara è uno spazio connettivo, a causa delle crescenti interrelazioni fra le sue due sponde, risalenti già al periodo precoloniale ma rafforzate dalle interdipendenze economiche del periodo post-coloniale. A partire dagli anni Settanta, i Paesi del Nord Africa esportatori di gas e petrolio sono stati protagonisti di periodi di boom economico, mentre i Paesi dell’area sub-sahariana hanno spesso subito gravi carestie: a causa della differenza di PIL pro-capite tra le due aree e delle prospettive per un futuro migliore che il Nord Africa riusciva a incarnare, quest’ultimo è diventato polo attrattivo di primaria importanza per i flussi migratori provenienti dall’Africa sub-sahariana. Rispetto alla migrazione intracontinentale, dunque, l’Europa ha tradizionalmente rappresentato una meta di secondaria importanza per i migranti provenienti dall’Africa occidentale. Tuttavia, la guerra civile libica scoppiata nel 2014 ha stimolato una maggiore «integrazione dello spazio sahariano con quello mediterraneo, favorendo in particolare la migrazione verso l’Europa attraverso la rotta del Mediterraneo Centrale» (Raineri 2019). D’altronde, anche il Mediterraneo, il “mare tra le terre” è da sempre uno spazio connettivo e luogo di scambio: di merci, di persone, di culture, di voci. Luogo di incontro e quindi inevitabilmente anche di scontro, che collega e al tempo stesso separa. Lo storico francese Fernand Braudel, che tanto si è occupato di Mediterraneo, ne ha messo in risalto la polifonia, che però si rivela non essere armonica: alcune voci ne sopprimono altre (Di Maio 2011, 143). Iain Chambers (2019) ha invece parlato dell’esistenza di «diversi “mediterranei”»: il Mediterraneo non è un semplice dato di fatto geografico, ma uno spazio culturalmente e politicamente prodotto, formato da diversi strati temporali sedimentati. Quello che viviamo oggi è un Mediterraneo prodotto da «un ordine moderno di stampo europeo, e perciò eredità di una configurazione coloniale» (Chambers 2019, 99), sotto la superficie del quale corrono le voci di chi è invece in posizione di subalternità. Lo studioso propone quindi di parlare di Mediterraneo come memoria, ovvero spostando il focus dalla sua storia ai processi che attraverso le sue acque si fanno storie. E certamente il carico maggiore che oggi trasporta è la memoria dei corpi dei migranti che hanno tentato di attraversarlo:

Quello spazio che sulla mappa appare tra le terre (il Medi-terraneo) non è uno spazio vuoto e inerte, ma parla quanto se non di più di quello pieno, così come le cancellature e i vuoti della storia. Il mare contiene, nelle sue profondità, strati di inconscio rimosso che stanno venendo a galla, che raccontano della tratta degli schiavi, della matrice coloniale del potere della modernità, della linea continua che lega la violenza epistemica coloniale con l’asimmetria che produce i morti in mare, la razzializzazione dei corpi, vivi e morti, o forse, in una parola, come notoriamente segnato da Giorgio Agamben, “l’uccidibilità” dello straniero, in Europa (Chambers 2019, 40-41).

Il Mediterraneo è una frontiera d’acqua che separa l’Europa, in particolar modo l’Italia, dall’Africa (Camilli 2019a). È l’ultima barriera da oltrepassare, per chi è riuscito a superare la lunga serie di ostacoli e muri seminati lungo il cammino, prima di arrivare finalmente nel Vecchio Continente. La traversata è un viaggio, fisico e interiore. Nello specifico, la traversata del Mediterraneo è il corrispettivo liquido di quella del Sahara: entrambi sono luoghi ingovernabili in cui lo spazio appare non calcolabile o tracciabile e porta quindi allo scoperto i nervi dei confini europei (Chambers 2019, 93-95). Si vedrà quindi come la traversata del Sahara in un certo senso prefiguri quella del Mediterraneo.

Per mettere in luce gli aspetti che accomunano i due spazi lascerò parlare i testi di chi ne ha affrontato la traversata. Come accennato in precedenza, una delle regole del concorso DiMMi è che i diari vengano inviati nella loro stesura originaria: è fondamentale preservare l’autenticità del linguaggio dell’autore o autrice, in quanto anche gli errori sono segno di genuinità e la lingua “creolizzata” rafforza l’espressività

dei racconti. Pertanto, anche io ho deciso di citare i testi esattamente come sono conservati in Archivio, senza cambiare alcuna parola o segno di punteggiatura. Alcuni testi sono scritti in un italiano pressoché perfetto, altri invece in uno più stentato, ma evidentemente la spinta a raccontare è stata così forte da far tentare il superamento della barriera linguistica: era importante che la propria storia, il proprio messaggio arrivasse in modo diretto all'ascoltatore/lettore.

Un primo aspetto comune si riscontra nel modo in cui i due luoghi si presentano agli occhi dei viaggiatori e nel modo in cui la loro natura viene di conseguenza narrata. Il deserto stupisce e terrorizza al tempo stesso e ognuno degli autori è riuscito a coglierne un aspetto caratterizzante. Olawale Williams (Nigeria, 1985) non lo aveva mai visto prima:

“Questo vuol dire che non hai ancora mai visto il deserto?”, disse un uomo che sedeva alla mia sinistra. Scossi la testa. “Hmmm, allora fa in modo di non addormentarti perché hai molte cose da vedere stanotte.” Mi misi a ridere, “Proverò a rimanere sveglio”.

Dopo aver viaggiato per qualche ora siamo finalmente arrivati davanti al deserto. L'uomo accanto a me mi disse indicando fuori dal furgone: “Abbiamo raggiunto il deserto”.

Mi alzai emozionato e guardai fuori, vidi la vasta distesa che ci circondava, il deserto era meraviglioso e immenso, si espandeva per miglia e miglia, fino a dove arrivava lo sguardo.

All'inizio c'erano cespugli e qualche albero, potevo perfino vedere alcune case e persone che vendevano da bere e da mangiare, l'autista fermò la vettura per cinque minuti per permetterci di comprare cibo e acqua. [...]

Ci riposammo per un'ora e poi riprendemmo il viaggio. Molto presto iniziai a vedere il pericolo del deserto: ossa e scheletri di esseri umani erano sparpagliati in lungo e largo e non c'erano più case o vegetazione (Cangi 2020, 92-93).

Lo stupore del primo incontro e la meraviglia per un luogo in cui la natura si mostra in tutta la sua potenza ha lasciato presto lo spazio all'inquietudine e alla desolazione. Basta addentrarsi un poco per scoprire l'altra faccia della medaglia: il deserto come luogo di morte. L'uomo scopre presto di essere ben poca cosa in confronto alla vastità della distesa di sabbia, impotente di fronte alla prorompente natura. Lo racconta il nigeriano Bright (Niger, 2000) nella sua memoria:

Ogni cosa, grande o piccola, non importa quanto sia forte, può scomparire nel deserto. Ti senti al confine del mondo, lontano anche dalle persone che ti sono sedute vicine. Sei da solo di fronte al deserto. Ti senti ancora più piccolo di quello che sei. Senti che la tua vita non dipende solo da te. Devi avere fortuna e pregare. Pregare affinché il tuo Dio ti ascolti e ti aiuti a superare il deserto. In quei giorni ho pensato che anche Gesù era stato nel deserto e quel pensiero mi dava forza nei momenti in cui mi sentivo perduto. Ho pensato anche che quelli come me, per cambiare la loro vita, devono passare attraverso il deserto. Poi è il deserto a decidere. Sembra folle, ma tutti quelli che erano con me, e forse anche tutti gli altri che ci sono passati prima, hanno sentito che il deserto è un luogo diverso da ogni altro. È come se fosse vivo e respirasse. È tutto intorno a te e ti ascolta. È un'idea che ti terrorizza. Tutti hanno paura del deserto. [...]

Il deserto di notte non è come la città di notte. Il buio delle dune cancella ogni cosa, e nelle notti senza luna ti sembra di essere nello spazio. Ho avuto molta paura le prime volte, dopo mi sono abituato un po' ma la paura è rimasta lo stesso. Pensavo a tutte le storie sentite da bambino, e il vento del deserto, con il suo fruscio, mi faceva pensare ai demoni e ai fantasmi. È il rumore costante della sabbia che ricopre se stessa. [...] In comunità mi hanno chiesto se il cielo visto dal deserto è davvero così bello come dicono. Ancora oggi non lo so. Il deserto visto con gli occhi di chi scappa è diverso da quello visto da chi va in vacanza (Bright 2019, 3).

Per i migranti giunti finalmente a vedere il mare dopo un lunghissimo cammino che spesso include la permanenza nelle prigioni libiche che cosa rappresenta invece il Mediterraneo? Le sensazioni che emergono dai racconti custoditi nei loro diari sono una forte paura mista alla speranza di poter vivere presto la vita migliore tanto sognata, come ricorda Ali Ilboudo (Burkina Faso, 1996):

Confesso che prima della partenza eravamo tutti in ansia, un barcone ricolmo di persone sconosciute delle più svariate nazionalità (io ero l'unico del Burkina Faso) e in più diretto verso una destinazione ancora ignota, ma questo viaggio rappresentava per tutti noi l'unica speranza e ciò ci dava coraggio e in fondo ci rasserenava (Iboudo 2019, 3).

Gando Diallo (Guinea, 1989) nella sua lettera indirizzata all'allora ministro dell'Interno Matteo Salvini racconta della grande paura che ha stretto il cuore di molti alla vista del mare: alcuni avevano cambiato idea e tentato la fuga facendo infuriare i trafficanti:

Alcuni di noi vedendo il mare hanno avuto paura e non volevano buttarsi nel mare. Il primo che ha voluto scappare, gli hanno sparato ed è morto. Vedendo questo, ho capito che buttarci nel mare o rifiutare era lo stesso perché comunque era la morte che ci aspettava. Io personalmente ho deciso di buttarci nel mare, così sarei morto in mare o sarei arrivato in Europa che riconosce il valore umano (Diallo 2019, 3).

Ma la paura, per quanto grande, raramente immobilizza. Dopo aver percorso un'infinità di chilometri, superato numerose difficoltà e spesso aver subito le torture dell'inferno libico, ci si fa forza e si cerca il coraggio di proseguire, nonostante la consapevolezza dell'enorme rischio in cui ci si sta imbarcando: non c'è più nulla da perdere, solo da guadagnare.

Restano però spazi ricchi di pericoli. Il deserto è un luogo spaventoso, tetro, «Una zona immensa dove la vita umana, vegetale e animale è minacciata» (Triulzi 2018, 256). Lo sbalzo termico tra il giorno e la notte, la scarsità d'acqua e di luoghi dove poter fare rifornimento di provviste, la distesa di sabbia che non permette di orientarsi sono gli ostacoli che la natura mette sul cammino dei migranti che tentano la traversata:

Ah, il deserto! Non c'è luogo che ti toglie le parole e il respiro più del deserto; con una sciarpa copri la bocca, le orecchie, il naso, cerchi in qualche modo di respirare ma quando la sabbia ha deciso che insieme al vento deve diventare un tutt'uno con te, è difficile ripararsi (Cangi 2021, 194).

La sabbia toglie il respiro, il calore brucia la pelle, la fame stringe lo stomaco. Ma anche il mare sa essere ostico. Le condizioni in cui uomini, donne e minori devono passare ore se non giorni di viaggio sono molto dure, provano sia il corpo che lo spirito: posizioni scomode, freddo, nausea, fame, sete, ansia, solitudine in mezzo a tanta gente. Thierno Sadou Sow (Guinea, 2004) ricorda le sensazioni provate la notte della traversata:

Dopo qualche ora di viaggio nel mare e di orrore è mezzanotte siamo al centro del mediterraneo dove il colore dell'acqua è scura, il fondo invisibile l'acqua non è mai calma c'è un odore di petrolio insieme all'odore del sale che faceva venire la nausea, donne vomitavano e bimbi piagnucolavano (Triulzi 2019, 33).

La difficoltà del viaggio è resa ancora maggiore dal modo in cui i trafficanti sovraccaricano fino all'inverosimile i mezzi di trasporto. Le barche di legno e i gommoni vengono caricati stipando dalle 100 alle 200 persone strette l'una sull'altra. Gando Diallo racconta che durante il suo viaggio le persone erano così tante che alcuni uomini sono stati posizionati addirittura sui bordi del gommone, dovendo mantenere quella posizione scomoda per molte ore e soprattutto rischiando fortemente di cadere in mare: «Era un gommone azzurro. Eravamo 120 pigiati in una maniera che nessuno poteva muoversi. Quelli che non hanno trovato un posto all'interno, sono stati messi sui due bordi del gommone» (Diallo 2019, 4). Così carichi, i gommoni dopo poche ore di navigazione perdono il motore e si sgonfiano, imbarcando acqua e mettendo in serio pericolo la vita dei passeggeri. Sempre Diallo:

Dopo un paio d'ore, le onde alte del mare si sono abbattute sul nostro gommone. [...] Poi il nostro barcone ha iniziato a sgonfiarsi, il motore si è spento e non ha più funzionato. Nel barcone c'era una gran confusione, avevamo tutti paura della morte, che era vicino a noi. Eravamo da soli nel mezzo del mare. In quel momento ognuno di noi faceva le ultime

confessioni prima di morire. Avevamo perso la speranza alla vita. Anche se avessimo saputo nuotare non avremmo potuto salvarci, perché eravamo in mezzo al mare e, come si dice << i rospi sanno nuotare, ma non nell'acqua calda>> (*Ibid.*).

Barconi così sovraffollati sono sicuramente una delle cause maggiori di naufragi. La stessa dinamica si ritrova anche nel Sahara con i pick up utilizzati per la traversata del deserto: le persone vengono caricate in gruppi di 30-50 persone sopra vetture che normalmente potrebbero trasportarne dieci. «Mi ricordo bene: eravamo con sole 3 macchine per 150 persone, sia uomini che donne» (Abdoulaye 2021, 1). Questo è uno degli elementi che emerge con maggiore forza da quasi tutti i racconti: pick up stracarichi in cui si è costretti a passare molte ore in una posizione scomoda senza potersi spostare e in cui è molto pericoloso viaggiare proprio a causa dell'elevato numero di persone stipate in uno spazio tanto stretto. Souaré Kandé (Senegal, 2001) ricorda la sofferenza provata durante il viaggio: «Il giorno che siamo saliti sulla piccola macchina per andare in Libia abbiamo sofferto tanto. Non potevamo muoverci perché c'erano tante persone, soprattutto i più grandi spingevano i più piccoli» (Kandé 2019, 5). Mamadou Diakite (Costa D'Avorio, 1984) racconta come vengono caricati solitamente questi mezzi:

La sera, arrivò il fuoristrada. Dietro c'erano già caricate due grandi taniche di benzina, due grandi lattine d'acqua più altre numerose piccole. Caricarono le nostre cose, potevamo portare solo il necessario e solo i vestiti che avevamo addosso. Un ragazzo piangeva perché non voleva lasciare la sua valigia! Era partito portando con sé tutti i vestiti buoni per fare bella figura all'arrivo in Italia. Poi caricarono anche noi: avevano una tecnica! Uno di fianco all'altro con le gambe e le braccia piegate, sulle gambe di uno poggiava la schiena di un altro, ammassati senza potersi più muovere. I più grossi seduti sul bordo, aggrappati a un bastone, con le gambe fuori dal convoglio.

Ci incontrammo con altri convogli, carichi di candidati anche loro, perché nel deserto non si viaggia da soli.

[...] Dopo qualche ora di viaggio qualcuno non si sentiva più gambe e braccia, "Per favore fai posto per un minuto alla mia gamba; fammi muovere un po' il piede..." [...]

Tutti avevano provato a organizzarsi per cambiare un po' posizione, anche per qualche secondo: eravamo ammassati, faceva caldo, avevamo male, eravamo tutti nervosi ma cercavamo di stare tranquilli (Cangi 2020, 39-40).

Anche Bright riporta la sua esperienza sui pick up, un viaggio duro dal punto di vista non solo fisico, ma anche emotivo:

Durante il viaggio ero seduto sopra delle tavole di legno messe sul retro del Pick up, servivano ad aumentare il numero di posti. Il Pick up è il mezzo più utilizzato per viaggiare nel deserto e sulle strade difficili. Eravamo quasi tutti con la schiena rivolta all'interno del mezzo, mentre le gambe erano libere verso l'esterno. Quando il mezzo prendeva una buca più profonda, dovevi reggerti con tutte le forze altrimenti saresti volato via, sulla sabbia e forse lì saresti rimasto. Quelli con le gambe più vicine alla marmitta sono arrivati con i piedi bruciati. Quando ci fermavamo di notte eravamo tutti sfiniti, scendevamo dal mezzo ma per diverso tempo avevi ancora l'impressione di viaggiare. Avevi il rumore del motore nella testa e il cigolio delle sospensioni nella schiena. Quando mi sdraiavo a terra ero stanco e spaventato (Bright 2019, 3).

Non solo le macchine vengono riempite oltre ogni possibilità, ma in più gli autisti viaggiano a velocità folli per non essere raggiunti dai soldati o, peggio ancora, da bande armate di criminali: «Ogni automezzo era dotato di una bussola, un telefono satellitare e di gps. Queste vetture correvano a una velocità incredibile. Era come una competizione di rally nel deserto» (Triulzi 2018, 258). Questo rende il viaggio estremamente pericoloso: la gente seduta ai bordi del cassone a una tale velocità rischia di cadere dal veicolo e chi cade, il più delle volte, viene ignorato dagli autisti e lasciato a morire nel deserto: «Lasciammo Agadez, in Niger, alle 6 del mattino, sei Toyota in tutto, ogni Toyota trasportava 37 persone o più, ammassate come sardine, correndo veloci, molto veloci al punto che se qualcuno cadeva lo lasciavano lì» (Cangi 2021, 178). L'alta

velocità unita alla mancanza di strade asfaltate è una combinazione di fattori che ha come risultato un elevato numero di guasti meccanici e incidenti stradali. Dominique Boa (Costa D'Avorio, 1988), ad esempio, durante la sua traversata è stato testimone di un incidente avvenuto a un'altra vettura:

Sul nostro cammino abbiamo trovato un altro convoglio che aveva avuto un incidente tragico che aveva provocato tre morti e qualche ferito. Quei tre morti sono stati sotterrati dentro le sabbie calde del deserto. E a causa di quell'incidente i loro veicoli erano andati in panne. Fortunatamente c'era un meccanico che viaggiava nella nostra vettura, un giovane del Benin.

Malgrado lui non avesse le chiavi al completo riuscì a risolvere il problema. Per la sua salvaguardia l'autista doveva limitare la velocità. È in queste condizioni che noi li abbiamo scortati fino all'ultimo villaggio del Niger (Triulzi 2018, 262).

Incidenti del genere, dovuti per l'appunto al sovraccarico, alla velocità e alla condizione del terreno, purtroppo non sono rari, molti migranti ne raccontano nei loro diari. Fortunatamente non sono sempre mortali, ma spesso i guasti richiedono lo sforzo degli stessi migranti per poter risolvere la situazione e proseguire il viaggio. Altre volte, invece, il guasto non è facilmente riparabile in poco tempo e i viaggiatori sono costretti a raggiungere il villaggio più vicino a piedi, camminando per chilometri sotto il sole torrido del deserto, come successo a Mamadou Diakite:

Alle tre di notte l'autista ci svegliò e ci disse che la cinghia di distribuzione era rotta. Dovevamo arrivare a piedi al villaggio più vicino. Ci indicò la direzione dicendo "Camminate dritto". Era notte fonda, c'erano solo le stelle. Camminate ora prima che sorga il sole.

Ma per quanto tempo?

Seguite le impronte delle ruote.

Ma per quanto tempo?

Ci disse di non portare pesi perché se no non ce l'avremmo fatta, così lasciammo tutte le nostre cose nella macchina.

Lui è andato in macchina con le tre ragazze e un ragazzo che non si sentiva bene.

Eravamo senz'acqua e senza cibo, arrivò il sole, e noi stavamo ancora camminando; continuammo a camminare, uno di noi cadde, voleva bere, non aveva più le forze per continuare. Un altro è caduto, giovanissimo di 22 anni, nessuno aveva niente da bere. Io avevo la bottiglia di fanta, era rimasto pochissimo, gli ho detto di bagnarsi la gola.

[...] Era mezzogiorno ormai, ma non vedevamo nessun villaggio, nessuna macchina, niente. Ho proposto che qualcuno andasse avanti. Hanno mandato me e altri due. Finalmente abbiamo visto una boscaglia davanti a noi, degli alberi! Sembrava vicina, così abbiamo accelerato per raggiungerla, ma quando noi ci avvicinavamo la boscaglia si allontanava, era sempre alla stessa distanza.

Dopo altre 4 ore di cammino siamo arrivati al villaggio (Cangi 2020, 41-42).

Un viaggio estremamente faticoso, a cui si aggiunge poi la scarsità di provviste di cibo e acqua. Lo spazio dei pick up deve essere sfruttato il più possibile per trasportare i migranti, che pagando una quota permettono di trarre grande guadagno: non si possono occupare posti preziosi con bagagli, tuniche d'acqua o sacchi di cibo. I trafficanti, quindi, distribuiscono solitamente la quantità minima indispensabile di tali provviste: «Su quel camion eravamo 35 persone, compresi donne e bambini, ed avevamo solo una bottiglia d'acqua da 5 litri e qualche biscotto» (Ilboudo 2019, 1). In momenti di disperazione ed estremo bisogno c'è chi, come Ibrahim (Guinea, 1998) e i suoi compagni di viaggio, non ha avuto altra scelta se non bere acqua da un pozzo contenente persone morte, o chi come Ousman Jammeh (Gambia, 1998) è stato costretto a mangiare del pane ricoperto di muffa. Nel Mediterraneo la situazione non è differente: nei

barconi carichi di gente non c'è spazio per portare a bordo provviste sufficienti di cibo e acqua, che si esauriscono quindi in brevissimo tempo. La traversata può durare svariati giorni, se il motore va in avaria o il carburante finisce si va alla deriva: purtroppo le persone che muoiono di sete in mezzo a quell'enorme distesa d'acqua che non possono bere sono tantissime.

Si finisce alla deriva non solo perché le condizioni di gommoni e motori sono pessime (spesso ci si chiede addirittura come facciano anche solo a galleggiare), ma anche perché le barche ormai non sono guidate più da scafisti, ma da migranti inesperti: «I *passseurs* affidano la guida a un volontario tra i passeggeri, indicandogli alla luce di una torcia, nel buio dei pochi attimi che precedono la partenza, la direzione da seguire sulla bussola, i tempi della navigazione e qualche trucco se il motore s'incepisce» (Del Grande 2008, 22). Nei diari che raccontano traversate avvenute qualche anno fa troviamo ancora la figura dello scafista, che conduce l'imbarcazione e poi al momento del salvataggio si nasconde tra i migranti per non essere arrestato; nelle testimonianze delle traversate avvenute in questi ultimi anni, invece, si legge sempre più spesso di migranti lasciati a loro stessi:

A guidare la barca c'era un ragazzo libico che prima di partire ci ha chiesto se qualcuno di noi fosse in grado di guidare il barcone, senza però spiegare il motivo. Dopo una ventina di minuti abbiamo capito il perché: il ragazzo si è buttato in mare ed è stato riportato indietro da una moto d'acqua che ci aveva seguito fino a quel punto. Lasciati da soli in mezzo al mare, siamo stati costretti a trovare una soluzione per non naufragare (Ilboudo 2019, 3).

La traversata del Sahara, invece, non è possibile affrontarla senza affidarsi a persone esperte del luogo, che riescono a orientarsi tra le dune in modo apparentemente inspiegabile e a percorrere sentieri segnati solamente dagli pneumatici dei furgoni che li hanno preceduti: i *passseur*, gli autisti del deserto. Annalisa Camilli racconta che prima del 2015, data in cui in Niger il traffico di esseri umani è stato criminalizzato, quella dei *passseur* era una rete ben strutturata, organizzata alla luce del sole: gli autisti erano iscritti a una lista ufficiale e usavano i loro camion per trasportare persone, sigarette, cibo e altra merce fino in Libia. In seguito agli accordi con l'UE, alcuni di loro hanno riconvertito la propria attività grazie ai fondi europei, ma dal momento che solamente una minoranza è riuscita ad accedere a tali finanziamenti, molti altri sono rimasti disoccupati e sono entrati in commerci illegali: «[...] Molti *passseur* sono entrati in clandestinità, gli itinerari sono cambiati e attraversare la frontiera è diventato molto più caro», spiega Modou. «Ma i *passseur* di Agadez sono nati nel deserto e conoscono il deserto molto meglio dei militari, perciò troveranno sempre delle strade alternative» (Camilli 2019b). Effettivamente nessuno conosce il deserto meglio di chi lo ha attraversato in ogni direzione per anni, per questo i migranti non hanno altra scelta che affidarsi a loro. «[...] A scorgerne la filiera, appare come un continuo sequestro di persona, in cui volontà e costrizione si fondono in un unico groviglio. E in cui trafficanti, facilitatori e *mudiru* (una storpiatura dell'arabo per "direttore, gestore" [...]) sono investiti di un potere quasi mistico» (Zandonini 2016). La figura del *passseur* è infatti molto presente nei diari dei migranti che hanno affrontato la traversata. Una volta raggiunto il Niger bisogna trovare il *passseur* a cui affidarsi per la traversata, impresa non particolarmente difficile, soprattutto in città di snodo come Agadez, verso cui tutti i migranti fanno di doversi dirigere: qui, nelle stazioni degli autobus, sono gli stessi trafficanti a intercettare gli stranieri che stanno percorrendo la rotta. Trovato un accordo, si sosta (quasi sempre per più giorni) in case o più spesso *foyer*, "ghetti", nell'attesa di raggiungere il numero di viaggiatori adatto a partire: i migranti sono considerati come vera e propria merce, il mezzo di trasporto deve quindi viaggiare a pieno carico per poter rendere al massimo. Così Abdoulie Bojang (Gambia, 1995) racconta questo meccanismo nel suo diario:

Mentre il sole iniziava a sorgere, mi svegliai di nuovo in una stazione degli autobus e mi diressi alla ricerca di un trafficante di esseri umani e non sorprende che ce ne fossero un sacco poiché in effetti cercavano viaggiatori dentro e intorno al mercato e nel centro della città. Incontrai un ragazzo magro, mi avvicinò e mi chiese nella sua lingua madre

dove fossi diretto e io risposi: “C’è qualche speranza che io possa raggiungere l’Europa? E se c’è, puoi garantirmi di condurmi in Libia? Ti pagherò”. Mi chiese 800 euro e gli risposi che se per quell’importo mi poteva portare a Tripoli avrei pagato. Me lo promise e io andai con lui, quest’uomo era del mio paese, quindi feci alcune chiamate perché venisse pagato tramite il suo agente che era rimasto laggiù.

Era domenica e capii che il giorno seguente, un lunedì, sarebbe stato il giorno di partenza del convoglio di massa. Il tizio mi portò in questo centro dove incontrai più di 1.200 persone che si preparavano tutte per il lunedì. Mi chiese di trovare un posto dove distendermi fino al mattino (Cangi 2021, 92).

I *passeur* però non sono sempre persone affidabili. Non sono poche le testimonianze di gruppi di persone abbandonati per giorni nel deserto senza spiegazioni, provviste o riparo, come successo a Dominique Boa:

Verso le due del mattino siamo riusciti a raggiungere un accampamento in un’oasi.

[...] La sera del nostro arrivo l’autista ci aveva promesso che sarebbe venuto a cercarci. Era sabato e il va e vieni dei viaggiatori faceva di quel luogo un posto animato.

[...] Di colpo la nostra situazione era diventata complicata. Senza altri veicoli alcuni di noi avevano già svuotato i loro cibi, non avevamo alcun modo di comunicare. Fortunatamente alla fine abbiamo trovato un cellulare ma per trovare campo abbiamo dovuto percorrere chilometri di deserto, sulla cima delle montagne, spesso salire su alberi e alture. E ciò non era facile. Senza rifugio si dormiva sulla sabbia e il vento che era molto forte non ci lasciava mai dormire dopo molti giorni nei quali non avevamo dormito. [...] Durante il giorno ci trascinavamo per l’accampamento sperando di vedere auto. [...] Eravamo veramente in una situazione pericolosa. Abbiamo passato quattro giorni in queste condizioni precarie. Alcuni di noi hanno deciso di ritornare.

È finalmente un giovedì, il quinto giorno, quando verso le undici l’autista si è presentato. Per me in quel momento è stato come se si fosse presentato Gesù. Un momento di sollievo (Triulzi 2018, 259-261).

In un ambiente come il deserto la situazione può precipitare molto velocemente e ritrovarsi in mancanza di cibo senza sapere se e quando si potrà riprendere il viaggio genera sentimenti di profonda ansia e sconforto. Un’esperienza simile è capitata anche a Dissekoua Ananias Guehi (Costa D’Avorio, 1989): dopo soli tre giorni di viaggio l’autista ha fatto scendere dai pick up lui e gli altri passeggeri e li ha lasciati in un villaggio con la giustificazione di dover fare una deviazione per accompagnare la moglie a un matrimonio. Ha avuto così inizio il tormento dell’attesa:

Sono più di 5 ore che l’autista è partito, comincio ad avere paura. perché non torna? ci ha lasciato qui? [...] Sono le venti, è arrivata la sera. L’autista non è ancora arrivato. Io ho sempre più paura. [...] Sono le 4 del mattino. Comincio ad essere disperato, lo eravamo tutti (Guehi, 2017, 20).

Fortunatamente anche in questo caso il trafficante ha poi fatto ritorno, ma i *passeur* sono ben consapevoli di avere totalmente in pugno la vita delle persone che sono obbligate ad affidarsi alla loro guida, sanno di poterne fare quello che vogliono. Il fatto di muoversi nell’illegalità non permette di seguire percorsi di viaggio lineari, ma l’organizzazione della traversata è composta da ingranaggi ben oliati e consolidati nel corso degli anni che sanno adattarsi tra le pieghe di un sistema sotterraneo che sopravvive (e gode, anzi, di buona salute) nonostante un ordine di facciata imposto dagli accordi presi dai governi dei vari Paesi della rotta. Anche per quanto riguarda la traversata del Mediterraneo, la scomparsa, come si accennava prima, della figura dello scafista non sta a significare di certo che il traffico non sia più in mano a gruppi di criminali. Al contrario, esiste una corposa rete di trafficanti che gestisce la rotta: in Libia (ormai passaggio quasi obbligato della Back way) sul business dei viaggi è stata costruita negli anni un’industria molto redditizia. I trafficanti che si occupano di organizzare la traversata operano in zone delle città costiere dove hanno affittato terreni, appartamenti o ville adatti a contenere migliaia di persone in attesa del proprio

turno per partire. I migranti vengono portati nella città del trafficante con cui sono entrati in contatto, viene organizzato il trasferimento del pagamento e vengono stabilite le persone che dovranno essere caricate per la prossima partenza. Per minimizzare i rischi, è fondamentale attendere condizioni meteo favorevoli, ma Souaré Kandé racconta che ci sono anche trafficanti a cui non importa se il mare è in tempesta, non rimandano un viaggio che ormai è stato predisposto. Anzi, fanno partire le barche con qualunque condizione, spesso solamente per farle poi recuperare e far rimettere i passeggeri in prigione per poter guadagnare dalle richieste di riscatto e dal pagamento per il nuovo viaggio:

Due giorni dopo ci hanno portato ancora sulla spiaggia per prendere il barcone ma abbiamo aspettato due settimane perché c'era brutto tempo e non ci si poteva imbarcare. Tutta la situazione non era semplice e noi non potevamo aspettare senza un riparo allora per non farci vedere dalla polizia stavamo nascosti nel cespugli ad aspettare che il mare si calmasse. [...] In seguito ho saputo che c'erano altri luoghi in Libia dove gente senza scrupoli imbarcava le persone con l'illusione di farli partire ed un'ora dopo mandavano altri ragazzi per farli tornare indietro e li rimettevano in prigione per estorcergli di nuovo tanti soldi o lasciarli morire lì (Kandé 2019, 9).

Relativamente alla poca affidabilità dei trafficanti, un altro aspetto che accomuna le due traversate è la dilagante corruzione che i migranti trovano lungo il percorso. Nel deserto sono costretti a fermarsi a un numero di posti di blocco che sembra infinito. Qui agenti corrotti li obbligano a pagare una tassa (il cui valore può variare in base alla nazionalità dei viaggiatori, poiché tendono a far pagare di più chi proviene da Paesi considerati ricchi) o li perquisiscono direttamente in cerca di soldi o, in alternativa, di beni di valore. Queste sono tappe raccontate nella quasi totalità dei diari, solo per fare un esempio:

Molto rapidamente siamo arrivati al primo posto di blocco militare dove le entrate e le uscite delle vetture erano ben controllate e sorvegliate. Arrivati al nostro turno siamo stati messi in fila a seconda della nostra nazionalità. Ognuno doveva pagare 5.000 franchi. La maggior parte aveva i soldi e noi siamo restati in sette. Ho fatto loro capire che noi non avevamo quella somma di denaro che ci chiedevano e loro ci hanno risposto che noi saremmo stati rimpatriati. Il loro capo era venuto e ci aveva domandato il denaro che avevamo. Gli abbiamo risposto mille franchi per persona e finalmente lui aveva accettato quella somma per darci la nostra libertà (Triulzi 2018, 261-262).

L'assicurazione di impunità che un luogo come il deserto garantisce determina un aumento delle violenze perpetrate da parte di agenti di polizia: i posti di blocco si rivelano essere luoghi dove poter abusare liberamente del proprio potere. Ma in mare la corruzione è ancor più istituzionalizzata: da più fonti, infatti, tra cui vari rapporti di Amnesty International, sono stati messi in luce i legami tra gli agenti della cosiddetta Guardia costiera libica e i trafficanti e miliziani: «Dopo le rivolte del 2011, le milizie che rifiutarono di deporre le armi furono integrate nelle strutture di sicurezza dello Stato, come parte di un progetto di riforma» (Amnesty International 2017). I miliziani si sono ritrovati dunque ad essere ben retribuiti e protetti dalla legittimazione derivante dall'assimilazione nelle istituzioni statali. La Guardia costiera inizialmente non è stata interessata da questo fenomeno, perché non era percepita come prestigiosa o redditizia. Nel momento in cui i movimenti migratori hanno raggiunto numeri significativi, i membri della milizia hanno rivolto la propria attenzione al controllo della costa e hanno iniziato a entrare nel corpo della marina alla ricerca di uno status ufficiale e del controllo sul Mediterraneo. Risulta quindi estremamente problematico l'appoggio dato dal governo italiano alla marina libica con il «Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel campo dello sviluppo, del contrasto all'immigrazione illegale, al traffico di esseri umani, al contrabbando e sul rafforzamento della sicurezza delle frontiere tra lo Stato della Libia e la Repubblica Italiana» del febbraio 2017. Con questo accordo il governo italiano e quello libico si impegnano ad «avviare iniziative di cooperazione» con il fine di «arginare i flussi di migranti illegali» e «individuare soluzioni urgenti alla questione dei migranti clandestini che attraversano la Libia per recarsi in Europa via mare». L'accordo prevede inoltre che l'Italia si faccia carico di ricostruire, formare ed

equipaggiare la Guardia costiera libica e di finanziare i cosiddetti centri di accoglienza. Il tornaconto per l'Italia e l'Europa, che ha salutato con entusiasmo tale iniziativa, è far sì che sia la marina libica a sporcarsi le mani con i respingimenti (*push-back*) in mare (De Bellis 2021). Anche tra i diari di DiMMi non mancano testimonianze di queste collaborazioni tra trafficanti e guardacoste. Dissekoua Ananias Guehi, ad esempio, racconta che il capo trafficante a cui si era affidato era un colonnello della marina: «In quel luogo, la villa del colonnello, nessuno sarebbe entrato. Infatti i nostri trafficanti erano tranquilli, il loro capo era un colonnello della marina, troppo potente per permettere dei controlli. Infatti la guardia non venne» (Guehi 2017, 27). Anche Dominique Boa nel suo diario denuncia la presenza di trafficanti-ufficiali e il modo in cui gestivano l'organizzazione del viaggio e il pagamento:

In Libia ecco come viene organizzato il viaggio: noi avevamo dei trafficanti libici, proprietari delle barche e di tutti gli accessori, in larga parte ufficiali della marina. Questi trafficanti hanno a disposizione i loro trafficanti africani in tutte le città della Libia, dei senegalesi, maliani, nigeriani, somali, eritrei ecc. che sono incaricati di trovare agli arabi dei passeggeri ed è veramente una rete fervida e ben organizzata. [...] Non sposato, Lizard è il trafficante più terribile dei migranti clandestini in Italia a Zuwara. Ufficiale della marina, sapeva gestire il meteo e il mare. [...] Il sistema di Lizard funzionava così: egli disponeva di un collaboratore incaricato dell'acquisto del battello in Tunisia e del suo allestimento. I suoi trafficanti gli versavano la metà del nostro denaro quando il capitano rassicurava sul nostro arrivo in Italia.

Era in questo momento che il trafficante gli dava la totalità, quanto a lui era incaricato di rilevare i differenti movimenti delle pattuglie di poliziotti e assicurare sul meteo, egli aveva l'ultima parola sulla partenza.

Questo signore del traffico di uomini era a nostra disposizione, e noi siamo andati direttamente nel suo campo (Triulzi 2018, 292).

Ciò che però accomuna più di tutto le due traversate sono i morti. Tantissimi, una quantità che impressiona (o almeno dovrebbe) ma che non può essere ricondotta a numero preciso se non lontanamente stimabile. Incidenti stradali, cadute da mezzi in corsa, caldo unito a fatica, fame e sete: come si è visto, nel deserto si muore per svariati motivi e le persone che perdono la vita sono numerosissime, molte di più che nel Mediterraneo. Ancora non è disponibile una stima ma l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) suppone che siano almeno il doppio di quelle registrate nel Mediterraneo (De Giovannangeli). Non si hanno dati precisi perché è difficile seguire con precisione chi viaggia lungo la rotta illegale e chi muore nel deserto viene semplicemente lasciato lì: ricevere una veloce sepoltura da parte dei propri compagni di viaggio è purtroppo l'eccezione, i più vengono ricoperti dalla sabbia spostata dal vento. Sono visti dai compagni di viaggio come dei caduti in battaglia, purtroppo non si può far altro che lasciarli sul campo di guerra: «Sotto il sole del deserto solo i cinque chili della tanica d'acqua pesano già come una tonnellata, figurati trasportare il corpo di un *camarade* caduto in battaglia. È come alla guerra. Siamo in battaglia, un soldato è caduto, la guerra continua» (Del Grande 2008, 95). Nei racconti custoditi a Pieve Santo Stefano il Sahara viene dipinto come un vero e proprio cimitero a cielo aperto, un lugubre luogo di morte:

Ogni tanto apparivano dei punti scuri in lontananza, e lo sguardo si fissava subito su di loro. Quei punti lontani erano ossa, a volte carcasse di animali, altre volte resti di esseri umani. Il deserto è un grande cimitero di uomini senza nome. Quando comparivano i teschi umani, tutti diventavano silenziosi e smettevano di guardarsi intorno (Bright 2019, 3).

I cadaveri sono ovunque, corpi lasciati seccare al sole o scheletri semi coperti dalla sabbia:

Vedo i corpi delle persone buttati nel deserto. Sono state uccise da molto e ho capito che nel deserto il corpo non viene mai sparpagliato ma viene rimpicciolito e diventa molto secco e lì siamo in un altro inferno mentre la bocca di un cadavere viene riempito della sabbia (Cangi 2020, 128).

Sono immagini che hanno colpito molto i migranti che hanno attraversato il Sahara e colpiscono anche chi legge le loro storie, chi può solo immaginare l'orrore visto dai loro occhi. Per quanto riguarda il Mediterraneo, invece, la situazione è altrettanto drammatica, ma si riescono ad avere dei numeri più precisi. Secondo i dati dell'UNHCR, nel 2021 i morti e dispersi in mare lungo la rotta del Mediterraneo centrale sono stati 1545. Le vittime sono notevolmente aumentate rispetto al 2020, quando erano state 955. Negli anni ci sono stati naufragi che sono passati alla storia e che hanno scosso fortemente l'opinione pubblica, come quello avvenuto il 3 ottobre 2013 davanti all'Isola dei Conigli, che ha provocato 368 morti, quasi tutti eritrei. A seguito di questa tragedia (e a quella che è seguita pochi giorni dopo, l'11 ottobre, che ha però avuto un'eco mediatica decisamente minore) è stata varata dal governo italiano l'operazione *Mare Nostrum*: la frontiera si è spostata più a sud (Leogrande 2015, 179) e le navi della Marina militare sono state inviate oltre le proprie acque territoriali per soccorrere le imbarcazioni in difficoltà (*in distress*). In poco più di un anno sono state salvate 156.362 persone (un numero impressionante), ma alla fine di ottobre 2014 l'operazione è stata cancellata, perché ritenuta troppo costosa (Leogrande 2015, 180). Ormai l'opinione pubblica è assuefatta alla tragedia che si compie nel Mediterraneo, le persone morte durante la traversata non fanno quasi più notizia e anche quando qualche storia particolare o fotografia impressionante riesce a scuotere le coscienze, questa attenzione dura ben poco tempo. Ciò è il risultato di un processo di deumanizzazione dei migranti: nascondendo i loro nomi e le loro storie, trasformandoli in meri numeri si mantiene lo *status quo* dell' "uccidibilità" dello straniero citata da Chambers. Anche nel Mediterraneo poi non si riesce sempre a dare una sepoltura dignitosa alle vittime: molto spesso i corpi di chi perde la vita durante la traversata vengono buttati in mare dai compagni (non si può viaggiare per giorni sotto il sole con dei cadaveri a bordo), così come non si riesce sempre a recuperare i corpi di tutte le vittime dei naufragi. I cadaveri nel Mediterraneo sono così numerosi che ai pescatori mazzaresi, rastrellando i fondali con le loro reti a strascico, è capitato svariate volte di ripescare anche resti umani: si avvia quindi un passaparola con i colleghi affinché nessuno torni a calare le reti in quei punti (Del Grande 2010, 144). Bisogna poi considerare che il fatto di non avere un corpo da piangere rende molto più difficile per i parenti credere che i propri cari siano davvero rimasti vittime della rotta: «Accettare il lutto di un uomo mai visto morire ma ucciso dall'evidenza dei fatti non è facile» (Del Grande 2008, 19). I compagni di viaggio, quando possono, si scambiano i contatti per poter avvisare le famiglie in caso di tragedia, ma anche quando la notizia riesce a raggiungere i cari rimasti a casa, la situazione è difficile da accettare e c'è chi spera sempre in un miracolo.

In mare però, a differenza del deserto, c'è una piccola speranza in più di essere intercettati prima che la tragedia si compia, grazie alla presenza delle ONG. Inondate in un primo momento dalla riconoscenza per i loro interventi, negli ultimi anni si è riscontrato invece un profondo mutamento di atteggiamento dell'opinione pubblica e delle istituzioni nei loro confronti ed è improvvisamente esplosa un clima di sospetto: sono state accusate di fungere da *pull factor* (fattore di attrazione), sono state chiamate «taxi del mare», dal 2017 sono state soggette a un generale processo di criminalizzazione per cui è diventato molto più difficile portare avanti gli interventi di soccorso (Camilli 2019a). Fortunatamente niente di tutto ciò è riuscito a bloccare il loro operato e le vite di molti migranti in difficoltà sono state salvate, strappandole alle onde del Mediterraneo e all'incubo delle prigioni libiche. Il sollievo e la gioia di veder arrivare i soccorsi sono ricordati in tutti i racconti di chi ha avuto la fortuna di essere portato in salvo in un posto sicuro, perché i loro autori sanno di aver vinto una scommessa che metteva in ballo tutta la loro vita.

Per concludere, la rotta del Mediterraneo centrale è dunque nota per essere tra le più mortali al mondo. Il deserto del Sahara e il mar Mediterraneo sono due ambienti molto ostici per chi decide di attraversarli, non solo per la loro stessa natura, ma soprattutto per i mezzi e le persone a cui i migranti della Back way sono

costretti ad affidarsi. E in tutto ciò non si può più far finta di non vedere quale sia la responsabilità dell'Europa, che tenta sempre più di chiudersi nei suoi confini alzando cortine di carta e sperando che la pericolosità della traversata faccia il resto per chi si ostina a partire, nonostante le circostanze facciano intendere che non si verrà accolti a braccia aperte. Per molti il viaggio è finito tra le sabbie del deserto, per tanti altri tra le onde del Mediterraneo: i loro corpi si sono fermati lungo le tappe di una rotta che avrebbe dovuto portarli verso il tanto atteso futuro migliore. Molti invece ce l'hanno fatta: c'è chi si è fermato in Italia e chi ha continuato il proprio viaggio verso nord. Ciò che rimane sono le storie, che non devono restare confinate in un archivio, ma viaggiare come i loro protagonisti per raccontare finalmente la propria versione e risvegliare le coscienze che sono sedute troppo comodamente sul proprio privilegio:

Bisogna farsi viaggiatori per decifrare i motivi che hanno spinto tanti a partire e tanti altri ad andare incontro alla morte. Sedersi per terra intorno a un fuoco e ascoltare le storie di chi ha voglia di raccontarle, come hanno fatto altri viaggiatori fin dalla notte dei tempi (Leogrande 2015, 313).

È necessario mettersi in ascolto per prendere nuova coscienza della società attuale in cui ci si trova a vivere, non prestare attenzione solamente alla propria voce ma lasciare spazio anche ad altre voci che hanno qualcosa di molto importante e allo stesso tempo pesante da consegnarci.

Bibliografia primaria

Cangi, Natalia, Patrizia Di Luca e Alessandro Triulzi (a cura di). *Il confine tra noi. Storie migranti*. Milano: Terre di Mezzo, 2020.

Cangi, Natalia, Antonio Damasco e Alessandro Triulzi (a cura di). *Basta un vento lieve. Storie migranti*. Milano: Terre di Mezzo, 2021.

Triulzi, Alessandro, Patrizia Di Luca e Natalia Cangi (a cura di). *Parole oltre le frontiere. Dieci storie migranti*. Milano: Terre di Mezzo, 2018.

Triulzi, Alessandro (a cura di). *Se il mare finisce. Racconti multimediali migranti*. Milano: Terre di Mezzo, 2019.

Abdoulaye, Diallo. "Il viaggio della mia speranza", testo inedito, ADN, Sez/T3, 2020.

Bright. "I fantasmi del deserto", testo inedito, ADN, Sez/T3, 2019.

Diallo, Gando. "Una lettera al ministro dell'interno", testo inedito, ADN, 2019.

Guehi, Dissekoua Ananias. "The european dream" testo inedito, ADN, Sez/Adn2, 2017.

Ilboudo, Ali. "Il viaggio di Ali", testo inedito, ADN, Sez/T3, 2019.

Kandé, Souaré. "Lacrime di tristezza", testo inedito, ADN, Sez/T3, 2019.

Bibliografia secondaria

Amnesty International. *Libia: un oscuro intreccio di collusioni. Abusi su rifugiati e migranti diretti in Europa*. 2017. <http://www.amnesty.it>

Benedetti, Ezio. "Sviluppi recenti nel sistema europeo dei visti: profili critici e analisi normativa", *Koreuropa*, 2014. <https://academia.edu/5866953>

Breggia, Luciana. “DiMMi di storie migranti: Intervista al Prof. Alessandro Triulzi”, 3 giugno 2020. <https://www.asgi.it/notizie/dimmi-storie-migranti-intervista-triulzi/>

Camilli, Annalisa. *La legge del mare. Cronache dei soccorsi nel Mediterraneo*. Milano: Rizzoli, 2019.

Camilli, Annalisa. “Agadez, dove comincia la rotta del Mediterraneo centrale.” *Internazionale*, 11 giugno 2019. <https://www.internazionale.it/reportage/annalisa-camilli/2019/06/11/niger-agadez-migranti>.

Chambers, Iain, e Marta Cariello. *La questione mediterranea*. Milano: Mondadori Università, 2019.

Colombo, Gaia (a cura di). *Raccontarsi è conoscersi. Storie, emozioni e didattica per una società multiculturale*. Regione Toscana, 2015. https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23640/raccontarsi_e_conoscersi.pdf/da3116ce-186a-4907-89c5-1e99858a08ee

De Bellis, Matteo. *Lontano dagli occhi. Storia di politiche migratorie e persone alla deriva tra Italia e Libia*. Busto Arsizio: People, 2021.

De Giovannangeli, Umberto. “I deserti della disperazione.” n.d. <https://www.aics.gov.it/oltremare>.

Del Grande, Gabriele. *Mamadou va a morire. La strage dei clandestini nel Mediterraneo*. Formigine: Infinito Edizioni, 2008.

Del Grande, Gabriele. *Il mare di mezzo. Al tempo dei respingimenti*. Formigine: Infinito Edizioni, 2010.

Di Maio, Alessandra. “Mediterraneo nero. Le rotte dei migranti nel millennio globale”. In *La città cosmopolita. Altre narrazioni*, Giulia de Spuches. Palermo: Palumbo, 2011, pp. 143- 163.

Fraschini Koffi, Matteo. “La Lampedusa del deserto: 40 morti di sete nel Sahara.” *Avvenire*, 29 ottobre 2013. <https://www.avvenire.it/mondo/pagine/agadez-la-lampedusa-del-deserto>.

Gaibazzi, Paolo. “Sovranità e controllo diffuso della mobilità nel regime dei visti”. *Antropologia* 3.2 (2016), pp. 47-60. https://www.academia.edu/30049040/Sovranità_e_controllo_diffuso_della_mobilità_nel_regime_dei_visti

Khosravi, Shahram. *Io sono confine*. Tradotto da Elena Cantoni. Milano: Eleuthera, 2019.

Leogrande, Alessandro. *La frontiera*. Milano: Feltrinelli, 2015.

Mbembe, Achille. *Necropolitica*. Tradotto da Roberto Beneduce e Cristina Vargas. Verona: Ombre corte, 2016.

Raineri, Luca. “Il deserto del Sahara: da spazio connettivo a frontiera d’Europa.” 30 agosto 2019. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/il-deserto-del-sahara-da-spazio-connettivo-frontiera-deuropa-23490>.

Scheel, Stephan. “«The Secret Is to Look Good on Paper»: Appropriating Mobility within and against a Machine of Illegalization”, 2017. https://www.academia.edu/33308589/The_Secret_is_to_Look_Good_on_Paper_Appropriating_Mobility_within_and_against_a_Machine_of_Illegalization

UNHCR. “In questo viaggio, a nessuno importa se vivi o muori”. *Abusi, protezione e giustizia lungo le rotte tra Africa orientale e occidentale e la sponda meridionale del Mediterraneo*. 2020. <https://www.unhcr.org/uk/5f8d7f064.pdf>

Van Houtoum, Henk. “Human blacklisting: the Global Apartheid of the EU’s External Border Regime”. *Environment and Planning D: Society and Space*, n. 28 (2010), pp. 957-976. doi:10.1068/d1909

Zandonini, Giacomo. “In Niger i migranti si preparano alla grande traversata”. Internazionale, 19 luglio 2016. <https://www.internazionale.it/reportage/giacomo-zandonini/2016/07/19/niger-migranti-italia>

Sitografia

<http://archiviodiari.org/>

<https://www.archiviomemoriemigranti.net/>

<https://www.dimmidistoriemigranti.it/>

<https://www.unhcr.org/>