

LE NOSTRE INIZIATIVE

LA STORIA DEL FASCISMO IN DVD

8° DVD IL DECLINO DEL CONSENSO (1937-1943)



L'ampio consenso di cui Mussolini gode fino alla metà degli anni Trenta

viene minato prevalentemente dalla sua politica estera. A influenzarla maggiormente è il rapporto che il duce matura con Hitler e le due guerre combattute in Etiopia e in Spagna. La situazione peggiora con l'emanazione delle leggi razziali e con l'inizio della seconda guerra mondiale.

Contenuti Extra: - Dino Grandi, il diplomatico - Cronologia del Fascismo: 1933-1934 - Discorsi del Duce: 25.10.1936. Imola

LA STORIA DEL FASCISMO IN 13 DVD.

Il Ventennio raccontato attraverso le coinvolgenti immagini dei filmati dell'epoca, i commenti degli storici più autorevoli e le testimonianze di chi ha vissuto in prima persona gli eventi di quegli anni.

IN EDICOLA DA VENERDÌ 27 OTTOBRE A SOLO € 9,90

CHIEDI AL TUO EDICOLANTE

Marocco

La rotta dal Marocco è via aerea: i clandestini si imbarcano sui voli e arrivano in Libia dove poi salgono sulle imbarcazioni verso l'Italia

Egitto

Il passaggio della frontiera non necessita di visto: gli immigrati partono quindi da Alessandria e raggiungono Bengasi, per poi approdare a Tripoli e Al Zuwarah

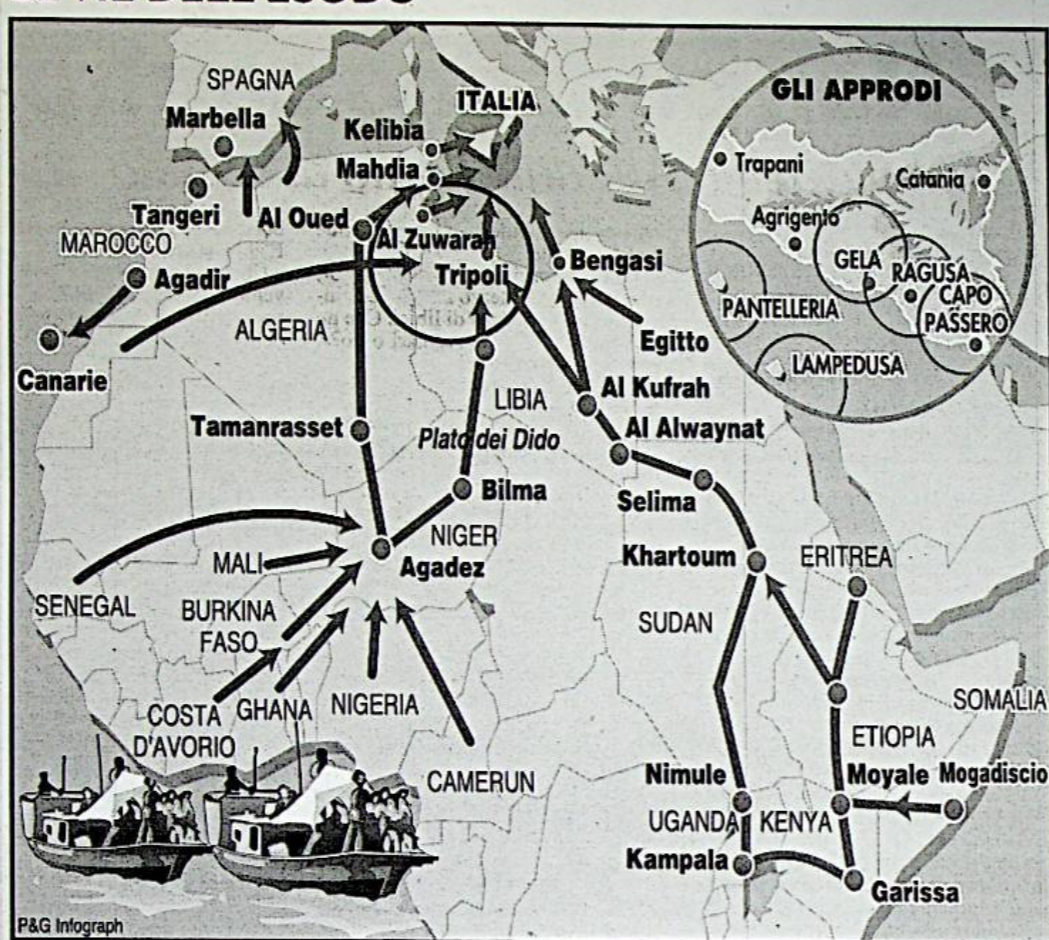
Niger

Agadez è il punto di ritrovo per gli africani che partono da Mali, Senegal, Burkina Faso, Ghana, Costa d'Avorio, Nigeria e Camerun. Da lì due le direzioni: verso la Tunisia via Tamanrasset e verso la Libia passando per Bilma

Sudan

Khartoum raccoglie i clandestini da Uganda, Kenya, Etiopia, Eritrea che poi, via Selima e al Kufrah raggiungono Bengasi e Tripoli

LE VIE DELL'ESODO



P&G Infograph



Tra i mercanti

Tripoli: bar, parcheggi, internet point i

to — ma anche nei due bar che le stanno di fronte, tra la moschea e la stazione di polizia, a duecento metri dall'hotel Corithia, imminente miraggio a cinque stelle per i disperati che sognano un futuro migliore.

E' QUI, in un tripudio di taxi nuovi e rabberciati, di onnipresenti pullmini Iveco a sedici posti (ancora rigorosamente incellofanati) e qualche raro pullman che i clandestini trovano i passeurs che li condurranno nelle loro sistemazioni di transito dopo che molti di loro hanno superato la terribile traversata del Sahara. Sono buchi fetidi nella medina stessa (o meglio, nella parte non restaurata della medina, lontana dagli occhi dei turisti che sempre più numerosi scendono a scoprire un Paese appena uscito

dall'embargo ma ricco di tesori più preziosi del petrolio). Oppure case e capannoni ai margini della città.

I CLANDESTINI — le stime variano da 1 milione a un milione settecentomila, ma la maggior parte resterà in Libia, che è anche e soprattutto Paese di destinazione, oltre che di transito — sono ammassati a decine in stanzoni o camerette, ad alimentare un cinico indotto — chi affitta, ben pagato, l'immobile; chi provvede, a prezzi da gourmet, al cibo; chi si occupa dei trasporti — in parte pagati

RECLUTAMENTO Al caffè Chenis i nuovi schiavisti prendono contatto e raccolgono i soldi

to dal loro lavoro nero, fino a che, dopo una lunga lista d'attesa, giunge la carta d'imbarco verso la speranza, e per alcuni di loro verso la morte. Ma per un barcone che si rovescia, almeno venti e più arrivano. Il business deve continuare.

E continua, mosso dal potente motore della disperazione di chi parte e da quello non meno potente dall'avidità di chi vi specula sopra. Oltre alla caffetteria Chenis a Tripoli, si conoscono almeno cinque altri punti di contatto. Nodi fondamentali di snodo del traffico dei nuovi schiavi. Due sono poco lontano dalla caffetteria. Una è la strada dove si contano un gran numero di call center e di baretto, davanti ai quali sostano i pullmini.

L'ALTRO È un parcheggio, una piazza di fronte alla moschea. I posti sono questi. Li abbiamo visti. Nessuno nega che esistano. Come nessuno nega i mercati informali nei quali i clandestini affittano loro stessi per un lavoro ad ore. Se ti serve un idraulico o un imbianchino vai a Suklata o sotto altri cavalcavia e li trovi. Quasi tutti clandestini, sotto il sole africano. Il fatto è che qui convergono la grande rotta che viene da Agadez, in Niger, quella che giunge dall'Algeria e la rotta dell'Est che porta,

I MIGRANTI

Nel 2005 sono arrivati 22.824 clandestini da Libia e Tunisia. Nei primi 7 mesi del 2006 sono stati più di dodicimila

GLI IRREGOLARI

In totale nel nostro Paese sarebbero 700mila i clandestini provenienti da tutto il mondo. Tre milioni quelli regolari

I COSTI

I clandestini che si imbarcano dalla Libia per le coste italiane pagano alle organizzazioni dai 1.500 ai 2.000 euro

I DATI



1 Taxi e pullmini in attesa a uno dei punti di contatto tra clandestini e passeurs a Tripoli: è un grande parcheggio vicino al lungomare



2 L'esterno caffè Chenis, punto di ritrovo e contatto dei clandestini con i passeurs. Li lavorava anche madame Gennet (foto Ansa) considerata il boss della tratta degli immigrati dalla Libia all'Italia. Arrestata, è tornata in

libertà grazie all'indulto



POLIZIA

Ma gli affari sporchi hanno arricchito la città

IL PORTO DI AL ZUWARAH



CARRETTE I clandestini si imbarcano su fatiscenti carrette del mare che spesso naufragano (foto Reuters)

dall'invio

— AL ZUWARAH —

LO VEDI dalla città, che questo è il posto. Lo vedi dalla città che è cresciuta come un fungo sulle rive sabbiose di un Mediterraneo agitato dai venti che spirano dal deserto e agilmente portano la sabbia sino a quello zoccolo d'Africa chiamato Lampedusa. Non bella, non ricca. E fiorente, questo sì. Sembra presa da una caotica

sione dell'uomo dagli occhiali ambrati, assai caritatevole, è smentita da fonti investigative che tracciano un quadretto ben diverso, con quattro clan a spartirsi la città e profitti milionari. Da tempo si ventila di temporali giudiziari che potrebbero abbattersi su Zuwarah: i tempi, fanno capire, sono quasi maturi, anche se saranno solo ed esclusivamente i libici a decidere il come e il quando. Peraltro questa è casa loro.

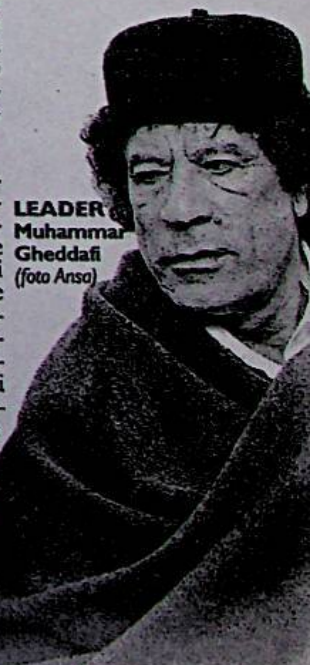
BUSINESS Un improvviso boom edilizio ha trasformato la costa dei disperati

ca trentacinque emigrazione Al Zuwarah. E la spiegazione non è nel petrolio o nel pesce, la spiegazione è che questa città è cresciuta in maniera incontrollata in questi anni anche, se non soprattutto, grazie del boom del traffico di esseri umani. «In Libia — dice chi ci vive — dopo il petrolio e le costruzioni, è l'immigrazione illegale il business più fiorente». A Zuwarah c'è poca abitudine ai forestieri. Specie se fanno domande. Ti guardano e subito si guardano attorno per vedere dove sta chi ti sta seguendo. Perché deve esserci. Proviamo e riproviamo e in un bar non lontano dalla strada che porta al confine qualcuno è disposto a parlare. Se non è un trafficante, e lui nega con un gesto di esserlo, sa molte cose.

E RACCONTA una sua appiccicosa verità. Di mezza età, carnagione scura a righe verticali, occhiali ambrati, discretamente sovrappeso, spiega: «Sì che ci sono, gli emigranti. Non è che possiamo negarlo. Ma si fermano poco. Qualcuno sì, forse diciamo che li aiuta, ma non sono i pescatori di qui a portarli in Italia, no. I pescatori vendono semmai qualche vecchia barca a chi accompagna gli emigranti. Ma nessuno ci guadagna. Sono musulmani come noi...». Almeno su una cosa ha ragione: a far da caronte sono pescatori egiziani reclutati in cambio del viaggio gratis per loro e due compagni o familiari. Per il resto la ver-

SULLA costa una fila di baracche e qualche peschereccio attende. Un'auto della polizia passa e scongiura dal chiedere ai pescatori alcunché. Chiediamo lo stesso a un paio di loro di comprare delle triglie, che sarà mai: «No, niente triglie, non è stagione, non le pesca più nessuno». Sul fatto che non sia stagione forse sbagliano. Ma per il resto è vero. Ad Al Zuwarah c'è ben altro da fare per chi ha una barca e pelo sullo stomaco che pescar triglie.

a. farr.



LEADER Muhammad Gheddafi (foto Ansa)

di esseri umani centri di raccolta per i clandestini in fuga

via Sudan, i disperati dell'Africa orientale. Dal Marocco arrivano quasi tutti via aerea: sono quelli che pagano di più e per questo hanno priorità all'imbarco. Sono in calo invece gli egiziani, che arrivano via terra.

CERTO È CHE tutti vengono fatti convergere a Tripoli per essere poi smistati — e ci possono volere mesi, anche parecchi — ai porti d'imbarco. Al Zuwarah, in primis, ma anche Zliten e Sabratha. A trentaquattro ore di navigazione dalla meta. Nel 2005 sono stati circa 20mila quelli che ce l'hanno fatta e diecimila quelli bloccati dai libici. Quest'anno siamo sui cifre il 20% superiori, nonostante le autorità di Tripoli abbiano effettivamente intensificato gli sforzi e la collaborazione con l'Italia. Per identificare la mappa della ver-

gogna è stato di grande utilità il paziente lavoro svolto dal servizio centrale operativo (Sco) della polizia. Che ha distaccato investigatori a Lampedusa, nel ragusano, nel crotonese per raccogliere dagli immigrati, una volta superata la prima e doverosa accoglienza, notizie preziose sugli schiavisti.

LO SCHEMA funziona. Gruppi di lavoro specifici sono stati allestiti e il materiale viene elaborato e poi girato all'unità operativa dello Sco, due funzionari esperti, che ha sede da oltre un anno a Tripoli. Sono loro a girare alla polizia locale le notizie raccolte, ed è naturalmente la polizia libica che poi sviluppa autonomamente le indagini. In questo modo sono stati identificati un centinaio di boss, tracciata la mappa dei clan (libici, tunisini, marocchini, sudanesi, ni-

gerini, nigeriani, eritrei, senegalesi) che dominano il mercato di uomini, ognuno con referenti locali, passeur che smistano i clandestini una volta arrivati nella capitale libica. Tra le cosche non ci sono conflitti: il mercato è così ricco che c'è spazio per tutti.

SOLO AD AL ZUWARAH, la perla del traffico, si spartiscono il mercato quattro cosche libiche, e la più importante — da tempo nel mirino degli investigatori — si pensa che in due anni abbia trasportato qualcosa 7mila immigrati: un business da quasi 7 milioni di dollari. Il popolo di disperati che sogna l'Europa ingrassa i mercati di schiavi. E dopo il black out dei mesi roventi tra maggio e settembre, le piste sahariane stanno ricominciando a rovesciare verso la costa 6-7 mila immigrati al mese. Un dolente fiume umano che fluisce da Sud a Nord e che neppure il deserto è in grado di arrestare.

IL BUSINESS

Il giro d'affari annuo dell'immigrazione clandestina gestito dai trafficanti africani è di 230 milioni di euro

LA SPESA

Il costo annuo dello Stato per ogni immigrato irregolare è di 115,4 milioni di euro, pari a 316 euro al giorno

L'EUROPA

Ogni anno nell'Unione Europea arriva un milione di clandestini soprattutto attraverso l'Italia, la Spagna e la Grecia