



GABRIELE DEL GRANDE

AGADEZ

Stupri, Aids, aggressioni». Un inquietante cartellone sbiadito dal sole campeggia sul grande parcheggio dell'autostazione mettendo in guardia sui rischi dell'immigrazione irregolare. In basso, la luce dei faretto illumina lo stemma dell'Unione europea. Tutto intorno è un contrattare agli sportelli delle agenzie di viaggio che vendono biglietti sulle tre linee di trasporto: Dirkou, la Libia e l'Algeria. La Libia si è impegnata a bloccare gli emigranti diretti a Lampedusa. E l'Italia ha affidato a Finmeccanica l'installazione di un sistema radar per il controllo delle frontiere sud della Libia. Ma nel deserto non c'è controllo che tenga. E dal Niger gli emigranti continuano a partire. Da Tchintabaraden, Arlit e Agadez.

Sono arrivati a Agadez con un convoglio scortato dai mezzi blindati dell'esercito. È notte. Siamo una cinquantina di veicoli, tra camion, autobus e fuoristrada. Scortano i convogli perché la ribellione dei tuareg non è ancora domata. E nel caos che si è generato, hanno preso piede gruppi di banditi che assalgono i viaggiatori. Quando scendo dall'autobus vengo subito fermato da un intermediario. Musa. Gli parlo in arabo. Dico che cerco un passaggio per la Libia, il prima possibile. Dopo pochi minuti stringo la mano di Abderrahman, il titolare dell'agenzia Akakus. Sulla porta è appeso un poster di Gheddafi. Su una lavagnetta sul muro, sono scritti a gesso i prezzi dei trasporti: Dirkou 38 euro, Djanet 167 euro, Ghat 212 euro, Gatrun 228 euro. Mi presento. Un ragazzo nigeriano ci interrompe. ma è urgente. Ha il numero di cellulare della sorella in Spagna, che può mandare i soldi del biglietto con Western Union. Ma non sa il prefisso. Glielo dico io. Non prendete. Pazienza. Abderrahman, camicia e pantaloni di jeans, torna al nostro discorso. A Dirkou si va con i camion o con i pick-up. Poi da Dirkou altri mezzi partono per Tumu, in Libia, al prezzo di 53 euro. Con la ribellione si viaggia solo coi convogli scortati dall'esercito. Troppo pericoloso andare da soli. E di convogli ce n'è uno al mese. L'ultimo è partito due giorni fa. Devo aspettare. Dirkou è meno cara, mi dice, ma devo mettere in conto 5.000 franchi per ogni posto di blocco, per la polizia. Massima sicurezza, garantisce Musa. La polizia ha la lista dei passeggeri, le macchine vanno in gruppo, hanno i telefoni satellitari, e ci sono pozzi lungo le piste, per l'acqua. Ma la frode è la frode. «Sai che parti per la vita o la morte - dice sorridendo -. Noi ce la mettiamo tutta, ma non possiamo darti la certezza». Solo adesso vedo che sulla lavagna, sotto i prezzi, c'è scritto in francese «Bonne chance». Buona fortuna.

Il tariffario

Su una lavagna i prezzi dei trasporti: Dirkou 38 euro, Djanet 167 euro, Ghat 212 euro



Un posto di blocco Ogni autista stila una lista dei passeggeri e la consegna alla polizia e al comune

Il giorno dopo incontro Brahim Manzo Diallo, direttore del bi-mensile Air Info. Dice che a Agadez non si è mai vista tanta gente come nel 2008. Il che è in linea con il raddoppio degli arrivi in Sicilia prima dei respingimenti e in particolare con l'aumento dei nigeriani. Nell'ultimo convoglio partito per Dirkou tre giorni prima, c'erano 18 camion diretti in Libia. Con a bordo oltre 3.000 emigranti. Tanti quante le dosi di vaccino contro la meningite che sono state loro somministrate. Già perché a Dirkou c'è una brutta epidemia e si dice che il focolaio sia partito proprio dai ghetti degli immigrati che nell'oasi vivono bloccati in pessime condizioni. In tempi di crisi, con la ribellione e il crollo del turismo, gli emigrati hanno salvato l'economia. Tanto più in uno dei paesi più poveri del mondo. Ogni nazionalità ha i suoi intermediari che gli procurano un posto dove dormire e li mettono in contatto con gli autisti. La polizia ovviamente fa la sua parte. C'è tutto un tariffario: 5.000 franchi (8 euro) al posto di blocco di Agadez, 1.000 a Turayat, 3.000 all'ingresso di Dirkou e altri 5.000 all'uscita. Diallo accende il computer in redazione e mi mostra alcune foto. In una si vede un sei ruote carico di un centinaio di nigeriani. In un'altra una donna con le lacrime agli occhi. Non voleva partire, racconta il direttore. Gridava «I don't want to come, I want to go back to Nigeria». Doveva essere una delle tante donne trafficate. Le costringono a prostituirsi già a Agadez.

Il prossimo convoglio per Dirkou parte dopo tre settimane. Non ho il tempo di aspettare. Decido di raggiungere Arlit. La città dell'uranio. Ancora più a nord, in direzione del posto di frontiera con l'Algeria di Samaka. Per lo sfruttamento dell'uranio in Niger si sta giocando sporco. La scoperta di nuovi giacimenti farà del Niger il secondo produttore al mondo del carburante delle centrali nucleari. Ma nuovi contratti sono stati concessi alla Cina. E subito dopo è scoppiata la rivolta armata dei ribelli tuareg al nord. Una coincidenza? Che interessi ci sono dietro? La Francia, da sempre primo importatore dell'uranio nigerino. La Libia, da

sempre alleata dei tuareg? La scoperta del petrolio nel deserto non faciliterà le cose. Soprattutto alla vigilia delle elezioni presidenziali. Alla fine del 2009 si va a votare. E il presidente Tandja ha deciso di presentarsi per il terzo mandato, nonostante la legge lo vieti. Il leader dell'opposizione è finito in carcere per aver protestato. In tutto questo, paradossalmente la tensione politica e militare ha solo favorito i trasportatori di emigranti e i contrabbandieri. L'esercito scorta i convogli, compresi i carichi di droga, armi e sigarette, che qua rappresentano il vero business. Mentre il netto giro di vite praticato dall'Algeria alle sue frontiere, per contrastare l'emigrazione verso la Spagna, ha spostato i flussi verso la Libia.

Avviene tutto alla luce del sole. Ogni autista stila una lista dei passeggeri e la consegna alla polizia e al comune. Il Comune riscuote addirittura una tassa di 1.000 franchi (poco più di un euro) per ogni passeggero. Anche se ci sono stranieri a bordo, non c'è niente di illegale, almeno fino alla frontiera. In tutta l'Africa occidentale vige la libera circolazione. Per entrare in Niger, ghanesi o nigeriani non hanno bisogno di un visto, basta la carta d'identità. E una buona dose di coraggio, per inseguire l'avvenire al di là del deserto e del mare. ♦

Il deserto del Sahara

Un passaggio obbligato più pericoloso del mare

Il Sahara è un passaggio obbligato. E più pericoloso del mare. Il grande deserto separa l'Africa occidentale e il Corno d'Africa dai Paesi del Mediterraneo (Libia, Tunisia, Algeria e Marocco) da dove è facile imbarcarsi clandestinamente per l'Italia e la Spagna. Si viaggia su camion e fuoristrada. Secondo la documentazione raccolta dall'osservatorio Fortress Europe, dal 1996 sono morti almeno 1.691 emigranti nella traversata. Ma stando alle testimonianze dei sopravvissuti, quasi ogni viaggio conta i suoi morti. Le vittime censite sulla stampa potrebbero quindi essere soltanto una sottostima.