

Azione Metropolitana

www.circoloarmino.com

La ricerca di idrocarburi è un'attività inquinante. Utilizzando la tecnica dell'airgun (esplosioni di aria compressa) si ha un effetto devastante per l'habitat e la fauna marina.

Le estrazioni di idrocarburi mettono a rischio i nostri mari e non danno alcun beneficio durevole al Paese. Il petrolio presente nei nostri fondali sarebbe sufficiente a coprire il fabbisogno nazionale di greggio per otto settimane



di Mimmo Gagliostro

IL 17 APRILE SI VOTA PER IL FUTURO DEI BAMBINI

Dopo un lungo e travagliato cammino gli italiani saranno chiamati, attraverso il referendum popolare di domenica 17 aprile, a cancellare la norma che consente alle società petrolifere di estrarre gas e petrolio entro le 12 miglia dalle coste marine sino all'esaurimento dei giacimenti. Votando Sì, le attività estrattive già autorizzate cesseranno allo scadere delle concessioni. La consultazione popolare ha una forte connotazione politica assumendo rilievo fondamentale a livello di prospettive di produzione/occupazione e di problemi ambientali. Sono i classici corni del dilemma lavoro/ambiente mai seriamente affrontati da una certa sinistra politica e sindacale, prigioniera della crescita illimitata, paradigma della società capitalista, e priva di quella cultura biologica fondamentale per uno sviluppo sostenibile. Basti pensare alla presa di posizione del segretario dei chimici Cgil, Emilio Miceli, che si è schierato contro il referendum sulle trivellazioni e a favore dell'energia da fonti fossili, adducendo la perdita di posti di lavoro e chiedendosi se sia giusto sottoporre alla consultazione popolare temi complessi riguardanti la politica economica ed energetica del Paese. E' sconcertante scoprire l'idea della democrazia e della partecipazione che ha questo uomo di "sinistra" al pari dell'autoritario Renzi (paragonato a Plafagone - il servo che ottenuto il comando spadroneggia in casa - dal filologo Luciano Canfora) che vuole a far saltare il referendum contro le trivellazioni puntando sull'astensione. Il Pd renziano e i sindacati, tranne qualche lodevole eccezione come la Fiom di Landini, in nome di una distorta concezione dello sviluppo, della crescita illimitata, dell'idolatria del Pil, sono pronti a barattare salute e ambiente in cambio di qualche manciata di posti di lavoro o di soldi, non volendo capire che la realtà non è fatta solo di produzioni e consumi, di salario e di profitti, ma di equilibri naturali e risorse limitate, vitali per le future generazioni. Un Paese veramente moderno ed ecologicamente sostenibile, che considera il bene di tutti e non gli interessi di pochi, che innalza e non abbassa la qualità della vita deve ridiscutere non soltanto i rapporti di produzione, ma cosa e come produrre, dove e quando. Il prossimo 17 aprile, a tavola, trivelliamo il sughero di una buona bottiglia di vino rosso, e poi andiamo a votare **Sì** per impedire che questi falsi innovatori al servizio delle compagnie petrolifere rubino un futuro migliore ai nostri figli e nipoti.

Piana Eco Festival

Elogio della decrescita

Serge Latouche
a Cittanova



Soffia il vento di scirocco oggi, il "vento di Pasqua" lo chiamano, per distinguerlo da quello della "cruci" che soffierà, come ogni anno nei primi giorni di maggio, e dagli altri venti, perché i venti qui hanno un nome che si lega al calendario liturgico. Le alte palme e gli alberi di Villa Ruggiero si tengono in equilibrio sotto le sferzate di scirocco quando entra nel parterre del teatro "R. Gentile". Siamo a Cittanova e lui si chiama Serge, Serge Latouche, economista e filosofo di rilievo nel panorama internazionale, professore emerito di Scienze economiche all'Università di Parigi XI e all'Institut d'études du développement économique et social (IEDES) di Parigi. E' venuto ai piedi dell'Aspromonte, a Piana Eco Festival - un progetto culturale e didattico dedicato all'ambiente e all'ecologia - per raccontare la sua critica al concetto di sviluppo, per ribadire che i problemi ambientali e sociali sono dovuti proprio alla crescita ed ai suoi effetti collaterali e che c'è l'urgenza di una strategia di decrescita incentrata sulla sobrietà, sul senso del limite. Abbiamo perso il senso del limite e costruito troppo, troppo di tutto: di produzione, consumo, disoccupazione, disuguaglianza, inquinamento e fondato una società "sviluppata" che si basa sulla produzione di massa del deperimento, cioè sulla perdita di valore e il degrado generalizzato tanto delle merci quanto della natura e degli uomini. Un fenomeno, "usa e getta", che tende a dilatarsi in tutti gli aspetti della nostra vita, persino nell'amore e nella sessualità. Come uscirne? Cambiare valori e concetti, strutture, rilocalizzare l'economia e la vita, rivedere il nostro modo di usare i prodotti. Serge ci ha invitato a rimettere l'economia al suo posto, "come semplice mezzo della vita umana e non come fine ultimo", rinunciando alla folle corsa verso il consumo. La "decrescita serena" non è solo un'alternativa economica, ma anche esistenziale, e ci permetterà di uscire da questo sistema distruttivo con un aumento del benessere: benessere inteso da Latouche come un bien vivre che tiene conto di aspetti immateriali e normalmente "dimenticati", quali la cultura, il tempo libero, le relazioni umane nella consapevolezza dell'incompatibilità di una crescita illimitata in un pianeta dalle risorse limitate e in via di esaurimento. (rocco lentini)

PIANA

Riforma portuale
e polemiche

Da sparpagliati a vincoli

COSTITUZIONE

Danilo dolci e lo
sciopero a rovescio

Una memoria di riferimento

MIGRANTI

Storia di Buba

Dal Gambia in Europa.
Le peripezie degli immigrati

PALMI

Le disavventure
dell'antipolitica

Democrazia moribonda

Le disavventure dell'antipolitica palmese

Che sia antipolitica non c'è dubbio, persino neppure praticata. Vero è che, nel più ampio contesto cittadino, rappresenta uno dei punti di criticità della situazione politica, sulla quale urge interrogarsi. Per potere introdurre più comodamente una riflessione in tal senso, in termini di un potenziale paragone - escludendo realtà decisamente distanti dalla nostra, quali quelle rappresentate dalle maggiori città italiane, dove i processi di cambiamento, vero o presunto, o comunque di stravolgimento della politica, si sono verificati da tempo - occorre provare ad accostare Palmi a realtà della provincia italiana ad essa un po' più prossime, quali ad esempio Parma (con tanta generosità), meglio Civitavecchia, Pomezia, Gela, Quarto e altri comuni più piccoli dove l'inversione di tendenza è stata netta e si è manifestata, segnatamente agli esempi fatti, con la vittoria elettorale alle elezioni comunali del Movimento 5 Stelle o di altre liste civiche. Senza volere assolutamente entrare - si ripete - nella valutazione politica delle avvenute trasformazioni in ogni parte del Paese, occorre cogliere con la dovuta obiettività il senso delle svolte e delle opportunità date a molte popolazioni di sperimentare nuove tendenze in campo amministrativo.

Cosa succede a Palmi? Non vi è dubbio che anche qui si sia diffuso il senso dell'"antipolitica". Resta da capire, però, se a fronte del crescente disagio nei confronti della politica tradizionale vi siano in corso tentativi di risposta atti a soppiantarne adeguatamente i desueti schemi.

La risposta, a mio avviso, se riferita ai tipici fenomeni in discorso, non trova un particolare favore: fugaci ed effimere esperienze di gruppi che si distinguono per "indifferenza" nei confronti della politica cittadina, segnatamente per quella amministrativa.

Esperienze, in salsa palmese, che si dissolvono nel nulla, contrassegnate da un tratto distintivo comune a gran parte delle associazioni cittadine, poco o punto inclini a contatti con l'esterno, a confronti con altri, se non in modo prudentiale e diffidente. Accade così che altri tentativi di formare gruppi ed associazioni di una qualche natura politica, che si pretendono calati in un contesto socio-politico di "rottura" (eccettuando quelle altre che si dichiarano pudicamente "apolitiche" oltre ogni ragionevolezza, ma che pure pretendono di "operare" per il territorio), ricalchino esattamente gli stessi vizi di fondo della nascita di quelle tipiche aggregazioni che puntualmente si affacciano nello scenario cittadino in vista o prossimità di consultazioni elettorali comunali: nulla che faccia trasparire la volontà di un radicamento nel tessuto sociale cittadino, senza riserve e "tatticismi" e, soprattutto, senza il timore di confrontarsi per il pericolo di potere sbagliare o compromettere un ipotetico rapporto con il pubblico. Peggio ancora di infastidire chi è nell'esercizio delle contemporanee funzioni di comando.

Tutto l'opposto, insomma, di quanto necessiterebbe realmente alla nostra città: aperture, pluralismo, confronti ed impegni disinteressati da opporre con coraggio alle stantie logiche della politica opportunistica e miope. Anche riguardo alle descritte situazioni, si può paragonare lo stato di salute della democrazia palmese a quella di un moribondo.

Allo stato attuale sorge, perciò, più di un dubbio che, a Palmi, la ventata di stravolgimento degli assetti politici legati alla cosiddetta seconda repubblica abbia portato via quel poco che si aveva, rappresentato dalla incerta e sporadica presenza dei vecchi ed inadeguati partiti politici. (fb)

A3 Smettetela di prenderci in giro

La Salerno-Reggio Calabria è ben più che un'autostrada. È l'emblema del disinteresse della classe dirigente nazionale verso la Calabria.

È il manifesto di una politica inconcludente e mendace. Il primo a spararla grossa fu Silvio Berlusconi. Era il settembre 2010. In Parlamento disse: completeremo la Salerno-Reggio Calabria entro il 2013. Due anni dopo, ancor più avventatamente, Corrado Passera, fugace ministro delle Infrastrutture del governo Monti, dichiarava di "metterci la faccia" impegnandosi ad una chiusura dei lavori di ammodernamento entro l'anno successivo. Da ultimo il presidente del consiglio in carica, Matteo Renzi, ha promesso che l'autostrada sarà inaugurata il prossimo 22 dicembre. Lo ha detto incontrando la stampa estera lo scorso 22 febbraio. Ai giornalisti esteri sarà parsa una battuta di spirito. Ai calabresi solo l'ennesima presa per il naso. Basta percorrerla oggi, a meno di 10 mesi dalla prevista inaugurazione ufficiale, per rendersene conto. I lavori in corso più impegnativi sono quelli che riguardano il viadotto Italia sul Pollino, dove nel marzo 2015 perse la vita un operaio di 25 anni. Non c'è invece ombra di lavori tra le uscite di Morano e di Firmo, e tra Cosenza e Altilia Grimaldi, un tratto quest'ultimo di ben 26 chilometri che si arrampica tortuosamente su per la Sila. Neppure tra le uscite di Pizzo e Sant'Onofrio si muove foglia. In totale sono 58 chilometri per i quali non ci sono neppure le risorse finanziarie necessarie alla progettazione. Ma è proprio su questi chilometri mancanti, che sono il 13% dell'intero percorso, che si è manifestato ancora una volta il genio fiorentino del presidente del consiglio. Queste tre tratte non saranno più riprogettate, come inizialmente si era immaginato. Questa è la novità: saranno sottoposte ad un piano di manutenzione. Verrà rifatto il manto stradale, ci saranno nuove barriere metalliche e fonoassorbenti, saranno adeguati gli impianti tecnologici e di illuminazione, verrà installata una segnaletica nuova di zecca. Resteranno, tuttavia, le due carreggiate d'antan senza la corsia emergenza, al più potrà essere incrementato il numero delle piazzole di sosta. Ecco come Matteo Renzi manterrà forse la sua promessa e potrà urlarlo al mondo intero, sbeffeggiando Berlusconi e Passera. Ma anche così, a voler essere pignoli, ci sono ancora 10 chilometri da coprire, quelli tra Campo Calabro e Reggio-Santa Caterina, per i quali null'altro si sa che il relativo bando di gara è stato pubblicato a luglio 2015. La Calabria - che non è un'isola per il solo fatto di essere aggrappata al continente europeo per mezzo di una striscia montuosa larga non più di 70 Km - ha un solo grande porto (che non fa servizio passeggeri), un sistema aeroportuale del tutto insoddisfacente e una sola grande arteria di comunicazione stradale che la percorre lungo il versante tirrenico. Dopo ventidue secoli forse la Calabria riavrà a fine anno, grazie a un geniale espediente, nelle forme che la modernità impone, quel che i Romani avevano già realizzato con la via Popilia. (pia)

Sostieni la stampa libera

Abbonati ad Azione Metropolitana

Scrivi a circoloarmino@gmail.com riceverai i numeri a colori in anteprima!

L'abbonamento, valido per 12 numeri, costa solo 15 €

Circolo Armino c/o Banca Prossima IBAN IT77V0335901600100000130951

Azione Metropolitana

Direttore responsabile **Rocco Lentini** rolent@tiscali.it

Editore: Circolo Armino, Corso Garibaldi, 81 - 89015 Palmi (RC) circoloarmino@gmail.com

Direzione - Redazione - Amministrazione: Corso Garibaldi, 81 - 89015 Palmi

Stampa: Flyeralam srl Via G. Galilei, 8a - 39100 Bolzano

Redazione: Pino Ippolito Armino, Francesco Barbaro, Graziella Carnevale, Gustavo Forca, Mimmo Gagliostro.

Collaboratori: Federica Boretti, Giovanni Panuccio

Iscrizione al Registro della Stampa presso il Tribunale di Palmi (RC) n. 1/2014 del 3.03.2014

Le collaborazioni, salvo accordi diversi, sottoscritti con l'Editore e con il Direttore, sono gratuite. Gli articoli, inediti, corredati da materiale iconografico, devono essere consegnati su supporto magnetico con copia a stampa. Gli articoli e le foto non pubblicate saranno restituite, a richiesta, con addebito delle eventuali spese. La responsabilità di quanto contenuto negli scritti appartiene ai singoli autori. Gli articoli non firmati esprimono il punto di vista del Circolo Armino. La pubblicazione sulla rivista comporta, in espressa deroga alla legge sul diritto d'autore, la perdita di ogni diritto su testi e immagini e l'autorizzazione al libero utilizzo a discrezione della Direzione. Il giornale è scaricabile anche dal sito www.circoloarmino.com ed è reperibile su issuu.com e su sfogliami.it

La riforma portuale fa discutere. Sostenitori e detrattori degli accorpamenti duellano mentre un settore rischia di essere cancellato da altre rotte ed altri interessi. Insieme si vince è l'indirizzo della riforma per rendere competitivi i nostri scali, ma a vincere è la paura di perdere poltrone e pennacchi e mancano strategie per attrarre investimenti e reperire finanziamenti

di Giovanni Panuccio

Gioia Tauro



Riforma portuale

da sparpagliati a vincoli

Si direbbe che ogni sistema complesso di relazioni abbia maggiori possibilità di successo se caratterizzato da una consistente predisposizione alla coesione e da una rilevante propensione a convergere verso un centro unico di sintesi e coordinamento. Tutta la storia umana sembra volerci dare generosi esempi dimostrativi in tal senso. Basti ricordare la millenaria epopea di Roma antica. Potente, fino a essere vista come eterna e indiscussa capitale del mondo, durante i secoli in cui la sua unificante capacità organizzativa e la sua superiorità morale (oltre che militare) esercitava una forza di attrazione e ammirazione planetaria; debole, malvista e osteggiata fino a implodere e soccombere quando, nei suoi stessi apparati, prevalsero oscure forze disgreganti e centrifughe, provocate da interessi di fazione o dagli appetiti di ambiziosi generali dell'esercito imperiale. Un settore, fra tanti, dove oggi si misura la capacità di tenere saldamente in mano le redini della situazione per poter programmare un futuro più certo, è senza dubbio quello dei porti e della logistica.

La riforma Delrio, di cui Azione Metropolitana si occupa ormai con una certa continuità, sembra volersene fare carico con spirito di responsabilità. Anche in questo campo il disegno politico-amministrativo della "reductio ad unum" si concretizza nelle fusioni (o accorpamenti) e mira a convogliare verso un unico soggetto sovraordinato il dibattito per la scelta delle strategie di più largo interesse.

Puntando decisamente sulla competitività dei porti, a sostegno del ruolo dell'Italia come hub nel Mediterraneo nonché piattaforma logistica europea, il decreto "Madaia-Delrio" s'impenna su quattro misure cardine: la semplificazione procedurale, la promozione di centri decisionali strategici riguardo all'attività di porti accorpati per aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa e, infine, il coordinamento centrale del Ministero attraverso l'istituzione del Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Uno dei capisaldi della riforma, la misura per la

sburocratizzazione, poggerà su due pilastri: lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Amministrativo Unico. Il primo attiene ai controlli demandati all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, il secondo è un front office per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi al di fuori delle attività commerciali. Il vantaggio sarà dato da una drastica riduzione dei tempi amministrativi e di sdoganamento, oggi poco competitivi se paragonati a quelli dei maggiori scali internazionali. L'altra innovazione, molto attesa nel settore marittimo, è quella relativa agli accorpamenti delle vecchie Autorità portuali in ben più solide entità strategico-amministrative che sono le Asp (Autorità di sistema portuale). Presso 15 porti italiani, che in sede comunitaria sono definiti "core" per la loro rilevanza nello scacchiere internazionale, vengono istituiti dei veri e propri centri decisionali che giocheranno le sorti della politica logistico-portuale di altrettanti distretti: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, la nostra Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

A questi faranno riferimento ben 54 porti di rilevanza nazionale, ma le Regioni possono avanzare richieste per l'inserimento di ulteriori porti regionali. Le Asp, che svolgeranno un ruolo di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema logistico-portuale nell'area di competenza, dovranno mettere in campo strategie per attrarre investimenti nei loro scali nonché reperire finanziamenti nazionali e comunitari. Saranno punti di raccordo nodale con amministrazioni pubbliche a vario titolo interessate e, segnatamente, avranno un rapporto molto stretto con il Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti sia per quanto concerne il Piano Regolatore di Sistema Portuale che per i programmi infrastrutturali. Due punti particolarmente qualificanti per il nuovo assetto organizzativo sono anche il Tavolo nazionale di coordinamento delle Asp, che dovrà garantire la massima coerenza con la strategia nazionale, e il Tavolo di partenariato della risorsa mare, per il confronto democratico con i soggetti economici e sociali direttamente interessati.

È l'evento che scosse l'Italia reazionaria e benpensante di sessant'anni fa e che ebbe come scenario la Sicilia di Partinico, nei pressi di Palermo, dei suoi disoccupati e di Danilo Dolci. Centinaia di uomini in lotta per il lavoro, impegnati a sistemare "abusivamente" una strada abbandonata dalle autorità comunali, ricevettero la carica delle forze dell'ordine, i manifestanti in cerca di lavoro vennero dispersi e si procedette all'arresto degli organizzatori, tra i quali figurava, appunto, Danilo Dolci. Il suo trasferimento al carcere dell'Ucciardone aprì così il "caso Dolci", che coinvolse un numero rilevante di personalità intervenute in sua difesa, tra politici (Alicata, De Martino, La Malfa, Li Causi, Mancini, Pajetta e tanti altri, che presentarono interpellanze parlamentari), ed intellettuali quali Bobbio, Zavattini, Moravia, Silone, Lombardo Radice, Fromm, Russel, Sartre, Bloch, ecc. Molta eco ebbero gli eventi di quel febbraio del '56 - protagonisti i disoccupati siciliani e Dolci - anche all'estero, dove nacquero comitati di sostegno e di solidarietà. Due anni dopo Dolci ricevette il Premio Lenin per la Pace, che ritirò a Mosca. Altrettanto clamore suscitò il processo nei suoi confronti, al termine del quale venne scarcerato, che vide protagonisti Carlo Levi e Elio Vittorini come testimoni a difesa, e Piero Calamandrei come suo difensore. Che senso ha, oggi, ricordare un fatto del genere, rivissuto in minima parte in questi giorni in Sicilia, ma ampiamente dimenticato nel resto d'Italia, pur facendo parte della grande storia e della letteratura del movimento di lotta per il lavoro? Al termine del processo, Calamandrei nella sua arringa fece appello alla "legge morale della coscienza e alle leggi non scritte che preannunciano l'avvenire", così concludendo: «con questo solo di diverso, che qui Danilo non invoca "leggi non scritte". Perché, per chi non lo sapesse ancora, la nostra Costituzione è stata già scritta da dieci anni». Come dire che insieme agli imputati anche la Costituzione era alla sbarra. Era il chiaro riferimento all'art. 4 della Costituzione: «La Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che rendano effettivo questo diritto ». "Processo all'articolo 4" è divenuto, peraltro, un classico di Danilo Dolci su un punto fondamentale della nostra Costituzione, fatto tanti decenni dopo oggetto di interpretazioni "elastiche" e di ogni tipo di stravolgimenti. Tornando alla domanda di prima, il senso del ricordo, che diviene presupposto e collante dei momenti attuali, risiede nella Costituzione, ed ha dunque importanza per chi continua a sostenerne il valore e l'utilità. Alcnun altro senso avrebbero gli appelli di numerosi e qualificati studiosi del diritto di fronte alla ulteriore manomissione della Carta Costituzionale, che si vuole piegata alle esigenze di un presunto cambiamento in atto, laddove, invero, si sta conoscendo solo un preoccupante e definitivo smantellamento di ogni principio e riferimento unitario e solidaristico in nome della società "liquida". Vi è, anzi, che la mancanza di rappresentatività delle classi subalterne e la reviviscenza di organizzazioni reazionarie, sempre più aggressive, fanno apparire fuori luogo le ragioni che vorrebbero superate quelle garanzie costituzionali che all'indomani della caduta del nazi-fascismo portarono a concepirle. La memoria di eventi quali lo "Sciopero alla rovescia" e delle imponenti circostanze che ne seguirono, rappresentano la diretta ispirazione della attuale e residua resistenza per la difesa della Costituzione, oltre che del significato della partecipazione democratica.

Piero Gobetti, di cui ricorre anche quest'anno il 90° dalla morte (febbraio 1926), prefigurò che "l'ideale del partito unico resterà sempre il sogno mediocre dei regimi teocratici e corruttori e basta pensare che ne vedemmo il risorgere nelle ideologie fasciste". Qualcuno adesso, con riferimento alla nuova configurazione costituzionale, ha rappresentato una realtà non dissimile: il principato alla guida della Nazione. Si tenterà, nei prossimi mesi, in vista del referendum costituzionale che si terrà in ottobre, di convincere i cittadini italiani del fatto che la politica della rappresentanza - già minata da altre disavventure elettorali (v. Porcellum), corre il rischio di essere definitivamente soppiantata dalla rappresentazione con poteri ampi e riservati, di una minoranza politica.

Apro gli occhi per capire da dove arriva quel rumore insistente nel buio. Non somiglia a nessun suono che conosca. Ho paura. È finita? Il cielo si sta rischiarando, è l'alba. È un elicottero. Ha i colori della bandiera italiana. Sta sopra di noi con un suono assordante. In un attimo tutte le braccia sono al cielo, le voci alte e in tante lingue diverse "Siamo qui, aiutateci". Non dobbiamo muoverci troppo, rischiamo di ribaltare il barcone e cadere in acqua. L'elicottero si ferma sopra le nostre teste, ci hanno visti, siamo salvi. È il 9 dicembre 2013 e a Lampedusa è inverno. Il giorno in cui sono partito dal mio Paese era caldo, eppure quel giorno ho avuto freddo. Pochi vestiti dentro uno zaino, tutti i soldi che ho sono nascosti dentro le scarpe, una foto in tasca, ci sono io insieme a mia madre e mia sorella sorridenti qualche tempo prima. Adesso piangono di nascosto e pregano. Potrebbe essere l'ultima volta che ci vediamo. Alla stazione dei pullman osservo per l'ultima volta l'atmosfera del mio Paese, bambini che corrono dappertutto, donne avvolte nei loro vestiti colorati che vendono il cibo preparato con cura, il sole che illumina i loro volti sempre gioiosi nonostante le difficoltà. Vado in pullman fino a Tambacunda, in Senegal; lì ci sono degli uomini che organizzano i viaggi fino in Niger. Il trasporto non è caro ma i soldi servono per i posti di blocco della polizia o per i banditi che potremmo incontrare negli spostamenti. Arrivo in Mali all'alba del giorno dopo. Ci resto per qualche giorno, il tempo di concordare il prezzo e finalmente partire alla volta del Niger. Niamey e da lì un autobus per Agadez, il biglietto si paga il giorno prima, partenza alle 6. A Birni-Nkoni, il primo posto di blocco. Ci fanno scendere e dopo un lungo controllo paghiamo cinquemila franchi per poter proseguire. Un chilometro dopo, l'alt dei doganieri. Il controllo dura un'ora, sotto il sole dell'ora più calda. E anche stavolta dobbiamo pagare. All'arrivo ad Agadez, quando è già buio, veniamo trattenuti al posto di controllo. Una tettoia e una fila di case, un motorino, due soldati con il mitra stretto nelle braccia e noi in piedi in fila davanti a loro. La mattina dopo ci raduniamo per aspettare i camion che vanno a Durkou. L'uomo arabo ha venduto fino all'ultimo centimetro disponibile. I più comodi stanno seduti sul tetto della cabina o a cavalcioni sulle fiancate. Gli altri si sono accovacciati sul fondo. I più sfortunati devono rimanere in piedi o aggrappati a qualche spigolo. In un capanno poco lontano dal camion ci sono gli altri, quelli che hanno finito i soldi e devono lavorare per potersi pagare il passaggio. Restano lì un mese o due e poi ripartono. Spesso si tratta di persone arrestate in Libia che dopo mesi di prigionia sono stati riportati in Niger. Non hanno intenzione di tornare nel loro Paese, ormai devono arrivare in Europa, costi quel che costi. Meno di mezz'ora di viaggio e il camion già si ferma. I poliziotti fanno scendere tutti. Un uomo in mimetica si fa consegnare le scarpe da un gruppo di passeggeri e taglia in due le soles. Cerca soldi. Chi è a piedi nudi o in ciabatte, se non paga viene portato dietro a una casupola. Si sentono grida sommesse, colpi, il sibilo di una frusta. Dopo un'ora si riparte. In venti restano a terra. Ottanta chilometri più avanti, ci aspettano i gendarmi di Tourayate. Così fino a Durkou, in 140, per almeno quattro giorni e quattro notti, sotto il sole spietato e il gelo dell'alba. Gli autisti sono due, si danno il cambio. Da Durkou partono i camion che arriveranno a Madama, ultima tappa prima di entrare in Libia. La polizia ci ferma, anche stavolta dobbiamo pagare per proseguire. Entriamo in Libia a Gatron, dove rimaniamo per tre giorni o quattro, da lì andremo a Murzuq ma i miei soldi sono finiti. Non posso chiedere altri soldi alla mia famiglia adesso. Così rimango qui e lavoro per due mesi come muratore. Finalmente riesco a pagarmi il viaggio fino a Saba su una Toyota strapiena di gente stanca e logora. Restiamo una sola notte e poi finalmente andiamo a Tripoli. Tripoli è l'ultima tappa, l'ultimo scoglio da superare prima di vedere finalmente l'Europa. Eppure è il più difficile, la parte più dura dell'intero viaggio. La Libia è l'inferno. Banditi e milizie armate scorrazzano per la città aggredendo e derubando chiunque, sono tutti armati di fucili, anche i bambini. Non si è liberi di camminare per la città senza essere fermati da un gruppo di persone che ti costringono a dar loro tutto quello che hai in tasca e se non hai nulla non esitano a sparare o a ferirti con un coltello. E poi non ho nessun documento. La polizia mi ferma e mi porta direttamente in prigione. Ci rimango cinque mesi, in una cella di pochi metri con quaranta persone, che si allaga di acqua fetida e piscio provenienti dall'unico bagno. Ci fanno mangiare una volta al giorno, in fila ci distribuiscono le scodelle di riso e pollo che divoriamo seduti sul letto. Per cinque lunghissimi mesi non vedo la luce del sole, mai. L'unico modo per lasciare la prigione è pagare. Ma io non ho più un soldo né alcun contatto con la mia famiglia. La guardia entra nella cella e sceglie quattro di noi, dice che c'è un uomo che ha bisogno di gente per lavorare nei suoi campi. Lavoriamo per sei mesi senza vedere un soldo, ci danno da mangiare e da bere e dormiamo in un capannone in campagna. Il lavoro è faticoso ma è l'unico modo che ho per prendere quella barca, per attraversare il Mediterraneo. E adesso sono qua, non so neppure che ora sia, quanto tempo sia durata la traversata, e se non sono la stanchezza e il freddo a confondermi, quella che si avvicina è una nave. Vengono a salvarci, ce l'abbiamo fatta. Siamo vivi. E siamo in Europa.