

## LA PRECARIETÀ DELL'ATTESA: STORIE DI VITE IN SOSPESO NELLA CITTÀ DI PATRASSO

*Marco Mogiani*

I nomi delle persone citate nella storia sono inventati, per proteggere la loro identità in quanto persone vulnerabili. Tuttavia, i fatti, gli episodi e le testimonianze raccolte sono autentici, frutto del mio progetto di ricerca a Patrasso.

*Il viaggio: spazi sconfinati e tempi dilatati*

Un mese. Tanto ci ha messo Bashir per attraversare quei duemilacinquecento chilometri che separano l'Iran dalla Grecia. Chilometri percorsi in taxi, in pullman, in gommone, o a piedi. Come quando ha valicato le montagne al confine tra Iran e Turchia: ventuno ore di cammino cercando di evitare uno dei posti di blocco presenti alla frontiera. E poi lunghe pause, a volte di alcuni giorni, per cercare di riorganizzare le idee, decidere sul da farsi, o semplicemente aspettare che la famiglia spedisca ancora un po' di denaro per poter continuare il viaggio. E solo in quel momento, allora, ci si rimette in marcia, proseguendo verso la destinazione a lungo sognata: l'Europa. Se Bashir ci ha messo un mese, per altri il viaggio è stato molto più lungo e complicato. Chawki, dal Sudan, ha attraversato il Sahara verso la Libia, per poi imbarcarsi e ritrovarsi in Turchia, dove si è fermato a lavorare in nero per circa sette anni, per racimolare altri soldi e continuare il viaggio, destinazione Grecia. Giorni trascorsi nel deserto, altri giorni in mezzo al mare, anni passati a lavorare senza diritti, solo per alimentare quel traffico di uomini che per alcuni sembra rappresentare l'unica soluzione per fuggire da un paese o una situazione difficile: il tutto per un viaggio di quasi tremila chilometri.

Duemilacinquecento, tremila chilometri. Distanze che a parole sembrano interminabili, ma che in realtà possono essere coperte da poche ore di aereo. In quella parte di mondo che Bashir e Chawki bramano di raggiungere, infatti, la prospettiva è diversa: è il tempo ad essere utilizzato come unità di misura dello spazio. Le distanze non si calcolano più in chilometri, ma in giorni, ore o minuti che impieghiamo per coprirle. Negli ultimi centocinquanta anni, il progresso nel campo della tecnologia, dei trasporti e delle telecomunicazioni ha reso le distanze sempre più raggiungibili, accorciando in maniera significativa tempi, e costi, dei mezzi che utilizziamo per muoverci o comunicare. In questo villaggio globale, le informazioni viaggiano ormai in tempo reale, e tutto il mondo è ormai a portata di un click del mouse. Allo stesso modo, materie

prime coltivate o estratte dall'altra parte del mondo vengono lavorate a migliaia di chilometri di distanza, per ritrovarsi infine negli scaffali dei nostri supermercati, o nelle bancarelle del nostro mercato di fiducia, nel giro di pochi giorni. Lo stesso vale per le persone: fare una vacanza in Indonesia, o dover viaggiare per lavoro in Brasile, non sembrano poi opzioni così impossibili. Dall'avvento di quella locomotiva cantata da Guccini, che percorreva "distanze che sembravano infinite", e fino ai giorni nostri, con lo sviluppo dei voli intercontinentali, gli spazi si sono ristretti sempre più, e i tempi ridotti in modo considerevole. Spazio e tempo, quindi: due dinamiche che sembravano insormontabili fino a qualche decennio fa, e che ora, invece, paiono condizionare le nostre vite solo in maniera relativa.

Tuttavia, se per alcuni le barriere spazio-temporali sono state abbattute, facilitando e velocizzando gli spostamenti, per Bashir, Chawki e altri come loro, continui ostacoli sono stati eretti, rendendo il viaggio non solo lungo e costoso, ma anche pericoloso. Spazio e tempo allora si dilatano, e distanze che normalmente potrebbero essere coperte da poche ore di aereo, impiegano giorni, mesi o anni per essere attraversate. Il viaggio, allora, non è più semplicemente l'attraversamento di uno spazio nel più breve tempo possibile, ma un percorso lento, fatto di ostacoli, respingimenti, frontiere, e pratiche burocratiche. E questo percorso si trasforma a sua volta in una sfida: una sfida non solo contro le autorità e contro le leggi che sembrano voler respingere ad ogni costo questi viaggiatori, ma una sfida anche e soprattutto verso se stessi, una sfida che comporta preoccupazioni, ansie, traumi psicologici, e finanche la morte.

I protagonisti di questi viaggi vengono spesso da regioni povere, colpite da crisi, guerre, carestie o violenze. In alcuni casi sono essi stessi vittime di persecuzioni, per motivi politici, religiosi o personali, e sono dunque costretti a scappare per avere salva la pelle. La maggior parte di loro si rifugia in paesi limitrofi, ma per alcuni il viaggio si fa più lungo e complicato. Perché vogliono raggiungere destinazioni lontane, più ricche e benestanti, ma non hanno i necessari documenti per farlo. Perché non hanno denaro a sufficienza, e allora sono costretti a proseguire per tappe, trovando lavori in nero per racimolare due soldi e continuare. O semplicemente perché il viaggio in sé è intriso di pericoli, ostacoli e difficoltà che mettono a repentaglio la loro incolumità, o che costringono a pause che sembrano interminabili.

Ricostruire i vari percorsi migratori, le diverse rotte che i migranti seguono, e di volta in volta cambiano a seconda dello spostamento o innalzamento dei confini, non è una missione facile. Tuttavia, ci sono dei posti dove questi percorsi, queste storie, si intersecano, fermandosi per un tempo indeterminato, per poi ripartire alla volta di altre destinazioni, per tracciare nuove rotte e raccontare nuove storie. Lo spazio dei flussi migratori, così vasto e indecifrabile, si restringe verso un punto, e da qui riparte ridisegnando altri percorsi. Così, nei porti della Libia, dell'Egitto e della Turchia si

raggruppano continuamente centinaia di persone, provenienti dai paesi dell'Africa subsahariana o dell'Asia Centrale, in attesa di partire per un viaggio che potrebbe segnare il loro destino: Europa, o morte. Ma anche all'interno dell'Unione Europea, questi flussi si ricompattano in alcuni punti, per poi tentare di ripartire verso nuove mete. È il caso di stazioni o luoghi di confine, come Ventimiglia o Bolzano, recentemente saliti alla ribalta della cronaca dopo il tentativo, da parte di Francia e Austria rispettivamente, di imporre dei controlli più serrati sull'afflusso di migranti. Ma è anche il caso di porti passeggeri, come Calais, sul lato francese del canale della Manica, o Patrasso, terzo porto della Grecia, dove centinaia di persone tentano ogni giorno di attraversare quello stretto corridoio di mare che li separa dal raggiungere nuovi obiettivi e nuovi sogni.

### *Patrasso, la porta greca verso l'Occidente*

Le storie di Bashir e Chawki si incontrano proprio a Patrasso, una città attraversata negli ultimi venti anni da migliaia di migranti, provenienti per la maggior parte dal Kurdistan, dall'Afghanistan, dal Maghreb, dal Sudan, e più recentemente dalla Siria, con il solo desiderio di poter raggiungere l'Italia, e da lì il resto d'Europa. Migliaia di persone che si sono ritrovate, a causa di regolamentazioni nazionali ed europee sempre più stringenti, bloccate a tempo indeterminato nella città, e costrette quindi a costruirsi un proprio spazio di sopravvivenza, non senza resistenze da parte di autorità locali e cittadini. Il porto di Patrasso rappresenta dunque il punto di arrivo di esperienze migratorie diverse che si diramano poi verso gli altri paesi d'Europa. Ed è proprio al porto che si incrociano diversi spazi e diversi tempi: da un lato, lo spazio calcolato, studiato, razionale, costruito ad hoc per facilitare il flusso continuo di navi e camion, il movimento di materie prime e merci, collegando i luoghi di produzione, distribuzione e scambio, secondo i tempi scanditi dalla frenesia della società capitalistica odierna; dall'altro lato, lo spazio arrangiato, improvvisato, precario, degli insediamenti dei migranti, regolato dai tempi lenti della burocrazia, o da quelli ancora più incerti della sorte.

I primi flussi migratori diretti in Grecia, all'inizio degli anni Novanta, sono il risultato della travagliata situazione nei paesi del Vicino Oriente: così curdi e iracheni cominciano gradualmente ad affluire anche a Patrasso, ricevuti, almeno all'inizio, in maniera accogliente dalla popolazione locale. Il primo insediamento si registra nella stazione dei treni abbandonata di San Dioniso, proprio di fronte alle barriere del vecchio porto della città. Nello stesso periodo, infatti, comincia ad aprirsi una breccia nel porto stesso, che consente ad alcuni di raggiungere in maniera clandestina l'Italia nascosti sotto un tir, talvolta con la complicità del guidatore o di vere e proprie reti di trafficanti. La Grecia, d'altronde, è per tutti un paese di transito: lo era allora, quando ottenere asilo era praticamente impossibile, e lo sarà qualche anno più tardi quando, con lo scoppio della

crisi economica, diventerà praticamente impossibile pensare di costruirvi una vita. Nonostante ciò, per alcuni il paese rappresenterà una trappola in cui si è costretti a rimanere per anni, senza possibilità di uscita.

La situazione, in termini di flussi, comincia a cambiare una decina di anni più tardi: gli attacchi terroristici dell'11/9 e la conseguente operazione militare Enduring Freedom spingono molti afgani a lasciare la loro terra e a mettersi in marcia, chi verso paesi limitrofi, e chi verso l'Europa. Contemporaneamente, la presenza di curdi inizierà a scemare. Nuovi spazi migratori si creano, nuove rotte vengono tracciate. Patrasso diventa così uno snodo importante di questi flussi, che collegano l'Asia Centrale e il Medio Oriente all'Italia e all'Europa tutta, attraversando Turchia e Grecia. Lentamente, in città, la popolazione migrante muta, cresce, si espande verso nord. Nuovi insediamenti vengono stabiliti: proprio a ridosso delle Olimpiadi del 2004, nel bel mezzo di uno dei quartieri più benestanti della città, affacciato sul lungomare a pochi passi dal suggestivo porticciolo turistico, comincia ad espandersi quello che sarà il campo principale dei migranti afgani. Spazi e tempi dei migranti, stavolta, non coincidono con quelli dei locali, e sorgono così le prime resistenze: i cittadini che vivono nella zona si oppongono al processo di graduale deturpamento e degrado dell'area, mentre le autorità locali, in un periodo di cotanta visibilità internazionale per la città, vorrebbero evitare di offrire un tale spettacolo ai tanti turisti e visitatori. Senza considerare che nuovi e ricchi complessi residenziali potrebbero essere sviluppati nella stessa area.

La situazione, però, non sembra migliorare, vuoi per il continuo arrivo di profughi, vuoi per l'inasprimento delle leggi europee sull'asilo che, con l'approvazione del regolamento di Dublino nel 2003, impongono ai paesi membri di valutare le eventuali domande di asilo di coloro che fanno ingresso nel loro territorio. Il numero dei migranti in città è così in lento ma costante aumento: c'è chi parla di tre, chi di quattromila persone dislocate attorno all'area del porto, con il campo principale che arriverà ad ospitare sui mille o millecinquecento afgani. Verso la metà degli anni Duemila, inoltre, altre persone, di altre nazionalità, cominciano ad affluire in città e a conquistarsi nuovi spazi: si tratta principalmente di sudanesi, somali e nordafricani, anche loro mossi da quel senso di disperazione che li spinge ad infiltrarsi clandestinamente sotto un camion per tentare la propria fortuna. Altri accampamenti, infatti, sono già presenti più a nord, all'interno di una pineta lontana dal porto, ma strategicamente vicina alle arterie stradali utilizzate dagli autocarri per raggiungerlo. Altre persone sono invece sparse per la città, occupando vecchi edifici o stazioni abbandonati. Con l'aumento del numero dei migranti, crescono però anche le iniziative di protesta dei cittadini e delle autorità locali. I primi danno vita anche ad un'associazione, proprio per poter esercitare maggiori pressioni verso le istituzioni. Sul finire del 2007, nasce così Polis Ealo, a simboleggiare quella caduta che la città a poco a poco sta vivendo. Le autorità locali, impotenti nel gestire una situazione più grossa di loro, si schierano dalla parte dei cittadini,

manifestando apertamente contro la presenza del campo, e facendo pressioni sul governo affinché risolva la situazione.

### *Il porto*

In quegli anni, la strada che taglia la città da nord a sud costeggiando il mare sembra dividere due realtà completamente diverse: da una parte, migranti, cittadini e autorità, ognuno impegnato a conquistarsi e difendere un proprio spazio, dall'altra, il porto, parte integrante del progresso economico e sociale della città, ma che risponde a tutt'altre leggi e dinamiche. Sviluppatosi come porto passeggeri negli anni 60, con l'apertura dei primi collegamenti verso l'Italia, il porto di Patrasso assume nel corso degli anni un'importanza sempre maggiore, diventando una delle principali articolazioni dei traffici commerciali che dal Medio Oriente e Asia Centrale si diffondono verso l'Italia e il resto d'Europa, in quello stesso percorso seguito dai flussi migratori. Negli anni Novanta, proprio per far fronte all'incremento di traffico di navi e mezzi pesanti, con relativo inquinamento del centro della città, si abbozzano i primi progetti per l'espansione del nuovo porto, da costruirsi nella vecchia zona industriale della città, lontana dal centro. Quando si parla di merci e logistica, tuttavia, le distanze si accorciano e i tempi si restringono in maniera repentina e, talvolta, imprevedibile, nonostante la fredda razionalità calcolatrice che si nasconde dietro questi processi. Così, verso la metà degli anni Duemila, la relativa pacificazione dei paesi balcanici e l'apertura dell'autostrada Egnatia, che collega Igoumenitsa con Salonico e arriva fino al confine con la Turchia, spostano il traffico di merci e autocarri verso il nord del paese, a scapito del porto di Patrasso, che invece risulta scarsamente collegato con il resto della Grecia. Nello stesso periodo, visto il suo ruolo internazionale, il porto sarà costretto ad adattarsi a quelle regole comunitarie per la sicurezza degli impianti portuali, che impongono misure di controllo sempre più stringenti per la prevenzione di eventuali minacce. E a Patrasso, al porto come in città, i migranti ne rappresentano la principale.

### *Spazi conflittuali e spazi distrutti*

Tra il 2007 e il 2008 la situazione si fa difficile. Il campo, costituito da circa duecento tra baracche e tende di varia grandezza disordinatamente distribuite, arriva probabilmente al massimo della sua espansione, con tutti i problemi igienici e sanitari ad esso legati. Nel campo, infatti, mancano servizi appropriati, mentre acqua ed elettricità sono disponibili a singhiozzo. D'estate, con la temperatura che spesso supera i trenta gradi, l'aria è resa ancora più irrespirabile dall'odore acre che dal campo sale e si propaga nei palazzi circostanti. Alcune associazioni, presenti anche all'interno del campo, provvedono a fornire assistenza medica e sanitaria o a distribuire beni di prima necessità, ma i problemi restano. Nell'ottobre del 2007, ad esempio, proprio per far fronte alla

problematica situazione del campo, nasce Kinisi, un movimento per i diritti di rifugiati e migranti che sarà molto attivo sia all'interno del campo, per alleviare le condizioni degli occupanti, sia in città e nel paese, con l'organizzazione di una serie di iniziative per sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema dell'immigrazione. Nonostante la situazione critica, tuttavia, il campo mantiene una certa autonomia e organizzazione, grazie alla presenza di alcuni piccoli negozi al suo interno e di un'improvvisata moschea, per consentire alle persone di pregare. In alcuni casi, il controllo del campo e delle persone al suo interno è affidato alla presenza di un leader che, non senza contraddizioni, mantengono un certo ordine e gestiscono i rapporti con l'esterno, in qualche caso, si dice, facilitando anche le partenze verso l'Italia.

Nel febbraio 2008, una prima ordinanza del consiglio regionale per abbattere il campo viene impugnata e respinta: inutile, d'altronde, demolire un'area in cui vivono millecinquecento persone, se poi non si ha una valida alternativa di dove sistemarli. Ma quell'episodio segna, per coloro che si oppongono strenuamente alla presenza del campo, il punto di svolta, e da quel momento in poi le proteste si faranno ancora più veementi. Da una parte, cittadini esasperati, pronti a tutto pur di rimuovere il campo con tutti i suoi problemi, ma anche autorità locali che fanno pressione sul governo per risolvere la situazione; dall'altra, associazioni locali e internazionali che, oltre a fornire assistenza di base, si battono per garantire agli abitanti del campo condizioni di vita umane e dignitose, nel rispetto dei diritti fondamentali di tutti. In mezzo, loro, i profughi, ognuno col proprio bagaglio di storie e speranze per il futuro, ma costretti dalla burocrazia e dalle frontiere a restare per un tempo indefinito, quasi eterno, in un paese che non ha nulla da offrire loro, nemmeno quella protezione internazionale cui, fuggendo da paesi in guerra, avrebbero diritto.

Quella mattina del 12 luglio 2009, molti di loro avevano già abbandonato il campo. Forse avevano già capito cosa stesse per succedere. Alcuni avevano già trovato altri spazi, più vivibili e tranquilli, all'interno della città, o in altri accampamenti limitrofi, lontano dal caos e dalle proteste. Altri si erano rimessi in marcia, cercando altre strade e aprendosi altri spazi per arrivare in Europa, perché ai loro occhi la Grecia non era considerata Europa, e non avrebbe mai potuto esserlo, dopo il trattamento che aveva riservato loro. Così, alle sei di mattina di quella maledetta domenica d'estate, su ordine della prefettura di Acaia, ufficialmente dettato da motivi sanitari, decine di poliziotti bloccano le vie d'accesso intorno al campo e vi fanno irruzione, sgomberando le persone al suo interno e radendolo al suolo. Ad un certo punto si sviluppa anche un incendio, che completerà l'opera di distruzione. Nel giro di poche ore, tutto tace.

I movimenti migratori, tuttavia, non sono mai predeterminati: essi riflettono in qualche modo le condizioni sociali e politiche non solo dei paesi di origine, ma anche di quelli di transito e di arrivo. Così, laddove una particolare pressione migratoria non trova un'adeguata via di uscita, a causa delle politiche di inasprimento dei confini o di

rafforzamento dei controlli, necessariamente nuovi spazi verranno ricreati, nuove rotte tracciate: è solo questione di tempo. Subito dopo l'incendio del campo, tra gli afgani rimasti e sfuggiti all'arresto, alcuni si muoveranno nel nord della città, in altri accampamenti di fortuna, altri si confonderanno all'interno del centro storico, in vecchi palazzi abbandonati, altri ancora si trasferiranno nel nord del paese, al confine con l'Albania, la Repubblica di Macedonia o la Bulgaria, per intraprendere la rotta dei Balcani. Una ristretta parte di loro, dopo l'incendio del campo dove vivevano, troverà invece ospitalità in un hotel, per un paio di mesi, a spese del governo, prima di ripartire alla volta di altre destinazioni. Per qualche tempo, la situazione pare tranquillizzarsi, ma sarà solo un periodo di calma apparente.

### *Spazi ricostruiti*

Già l'anno successivo, infatti, gli stessi problemi si ripresentano. Il teatro, stavolta, è diverso: i lavori per l'ampliamento del nuovo porto, nella parte meridionale della città, più distante dal centro, stanno difatti volgendo al termine, attirando nella zona i primi gruppi di migranti, che vedono nel porto l'unica via di uscita dal paese. Con l'intensificarsi degli arrivi di sudanesi, somali e nordafricani, cominciano anche le contese per accaparrarsi gli spazi strategicamente migliori della zona, più vicini all'area portuale. Se i primi due gruppi riusciranno ad occupare temporaneamente la stazione di Sant'Andrea, a due passi dall'omonima maestosa cattedrale della città, afgani e nordafricani si disputeranno il controllo di altri spazi, creando inizialmente diversi problemi. Non di rado, infatti, questi alterchi si risolvono con l'uso di coltelli, scatenando la reazione dei cittadini locali e della stampa. Tuttavia, la questione andrà lentamente scemando nel giro di poco tempo: chi ha la possibilità, infatti, cercherà strade alternative per raggiungere l'agognata Europa settentrionale. Alcune voci cominciano a circolare, e tra i migranti quelle voci sono preziose, perché in queste situazioni bisogna decidere in fretta: prendere o lasciare. Ma tra chi lascia, e sceglie di rimanere, i problemi restano.

Nuovi spazi, in città e nel paese, vengono ancora una volta ricreati e rimodellati, a seconda delle opportunità offerte, o delle proprie possibilità. L'intensificazione dei flussi migratori verso nord comincia ad essere una realtà: Igoumenitsa, con il completamento della Via Egnatia e del nuovo porto, sta diventando non solo un importante scalo marittimo in grado di attrarre e gestire i traffici dall'Est Europa e dal Medio Oriente, ma anche una stazione di transito per quei migranti interessati a raggiungere l'Italia e il resto d'Europa. Inoltre, sono sempre di più coloro che tentano la rotta dei Balcani, o la "via delle formiche", come è soprannominata tra i migranti: si attraversa il confine con l'Albania o la Repubblica di Macedonia, proseguendo verso la Serbia e rientrando in Europa dall'Ungheria. Patrasso resta una delle vie di transito principali per i migranti diretti in Italia, ma la loro presenza ora è più silenziosa, quasi impercettibile.

Sicuramente, dopo l'incendio del campo, si trovano molte meno persone in giro, forse qualche centinaio, e sparse in una zona molto più vasta. Inoltre, quei pochi rimasti si sono stabiliti ora in uno dei quartieri più popolari della città, nato proprio a ridosso della vecchia zona industriale, che un tempo attirava cospicua manodopera dalle campagne circostanti. A seguito delle politiche di deindustrializzazione degli anni Novanta, tuttavia, alcune delle fabbriche che costituivano l'ossatura della produzione industriale di Patrasso sono fallite; per le altre, è arrivata, impietosa, la crisi economica degli ultimi anni. Così, quel lungomare un tempo fiorente e produttivo è ora trasformato in una carcassa di fabbriche abbandonate che si affacciano sul nuovo porto, occupate per l'appunto da diversi gruppi di migranti.

### *Il nuovo porto*

L'11 luglio 2011, due anni dopo l'incendio del vecchio campo afgano, il nuovo porto entra finalmente in funzione. Quello che doveva essere però un progetto di espansione delle attività portuali si tramuta in realtà in un semplice trasferimento: lo sviluppo del porto di Igoumenitsa e successivamente lo scoppio della crisi economica contribuiranno a ridurre significativamente il traffico marittimo da e per il porto di Patrasso, rispetto ai picchi registrati nella metà degli anni Duemila. Alcuni vantaggi sono però innegabili: il collegamento dell'area portuale con la circonvallazione che si ricollega alla strada statale per Atene non solo contribuirà a ridurre sensibilmente la presenza di autocarri, e quindi i livelli di inquinamento e traffico, nel centro della città, ma anche ad accorciare i tempi necessari per raggiungere il porto, facilitando la circolazione per i mezzi pesanti. Se il traffico è in declino, le misure di sicurezza sono, al contrario, ancora più efficaci e stringenti. Un chilometro e mezzo di barriere si distendono, infatti, lungo tutta l'estensione dell'area portuale, dividendo il lungomare dalla zona interna del porto, costantemente presidiato, durante le ore di punta, da numerose forze di polizia e di sicurezza. Chi riuscisse a passare inosservato attraverso questo spesso muro di protezione, infilarsi sotto un tir e imbarcarsi clandestinamente, dovrà poi anche fare i conti con i controlli messi in atto dalle autorità italiane: sebbene calati di numero, per via dei cambiamenti dei movimenti migratori, restano numerosi i respingimenti dai porti italiani.

Se prima Patrasso era dunque un passaggio quasi obbligato per coloro che volevano tentare di raggiungere un'Europa diversa, adesso è diventata un'opzione relativamente economica, che presenta tuttavia notevoli difficoltà. Se prima i migranti erano bloccati in Grecia dal peso della burocrazia, con tassi di accettazione delle richieste di asilo prossimi allo zero, ora invece sono trattenuti nel paese vuoi per motivi economici, vuoi per l'inasprimento dei controlli di sicurezza. Chi viene a Patrasso, spesso dopo aver già affrontato un viaggio lungo, estenuante e pericoloso, è perché non ha più una scelta. Se il



tempo delle transazioni commerciali, del traffico di merci e camion da e per il porto, si è ridotto in maniera rilevante, nelle fabbriche abbandonate di fronte ad esso, il tempo scorre invece lentamente, sempre uguale. Ogni tanto si prova ad ammazzarlo con una partita a carte, o scambiando due parole. Nonostante ciò, come racconta Mahmoud, sudanese, “quando ci si ritrova soli con se stessi, prima di coricarsi, un unico pensiero inesorabilmente pervade la mente, un pensiero che non ti fa dormire: come fare per scappare da questo inferno”. Chi rischia la propria vita da mesi o da anni nel tentativo disperato di nascondersi sotto un tir, chi ha sperimentato le difficoltà nell’oltrepassare le misure di sicurezza, chi non ha abbastanza soldi per affrontare un nuovo ma altrettanto pericoloso viaggio attraverso i Balcani, chi sta aspettando risposta ad una richiesta di asilo che sembra non arrivare mai, si pone questa domanda sempre più spesso.

### *La zona industriale: spazi abbandonati e occupati*

Con l’entrata in funzione del nuovo porto, i migranti si ritagliano dunque nuovi spazi nella vecchia zona industriale della città. Partendo dalla stazione di Sant’Andrea e proseguendo verso la periferia della città, lungo la linea ferroviaria dismessa che corre parallela alla strada statale tra il nuovo porto e l’area urbana, si trovano le cartiere Ladopoulos, proprio accanto al teatro che era stato costruito per celebrare Patrasso come capitale europea della cultura nel 2006, e ora in stato di abbandono anch’esso. Cinquecento metri più avanti, sorgono i resti della fabbrica di lavorazione del legno AVEX, chiusa pochi anni fa. Ancora più a sud, i binari della ferrovia dividono l’enorme complesso tessile di Peiraiki-Patraiki, costituito da innumerevoli fabbricati pressoché deserti, dal saponificio VESO B, un luogo a cielo aperto ormai quasi interamente coperto da cespugli, erbacce e qualche canneto.

Questi stabilimenti, un tempo fiori all’occhiello della produzione industriale locale e nazionale, sono ora diventati rifugio per qualche centinaio di migranti, provenienti principalmente dall’Afghanistan e dal Sudan, alla ricerca quotidiana di una via di uscita dal paese. I primi si stabiliranno nell’area delle cartiere e della fabbrica AVEX, a seconda della loro appartenenza etnica e religiosa, o semplicemente delle loro conoscenze e dei loro contatti personali. Gli altri andranno ad occupare i capannoni ormai vuoti dell’impianto tessile di Peiraiki-Patraiki che, ironia della sorte, lavorava cotone originario proprio del Sudan. Un fazzoletto di terra della fabbrica VESO B, all’ombra di un maestoso acero, diventerà invece una sorta di punto di incontro fra le varie comunità: un luogo di lettura e preghiera per alcuni, di riposo, di gioco o di discussione per altri. Ma, per tutti, è soprattutto il luogo dove poter ricaricare, usufruendo di un allaccio estemporaneo alla rete elettrica locale, il proprio cellulare, unico modo per mantenere i contatti con i propri amici e parenti, a casa o nel resto d’Europa.

Spazi abbandonati e spazi occupati, arrangiati, riorganizzati. Vecchi dipartimenti amministrativi che diventano stanze da cucina improvvisate; mobili da ufficio che si tramutano in ripostigli per pasta, legumi secchi, spezie e prodotti in scatola; sale riunioni, o talvolta piccoli stanzini, trasformate in camere da letto; capannoni deserti che diventano luoghi di ritrovo, per cucinare in compagnia e scambiare due chiacchiere attorno ad un fuoco. Per facilitare la preparazione del cibo, la suddivisione delle stanze, o l'acquisto delle provviste, o semplicemente a seconda delle varie affiliazioni, i migranti sono soliti dividersi in gruppetti di una decina di persone, alle volte anche meno. Sebbene sparpagliati nei vari angoli delle rispettive fabbriche, tutti bene o male conoscono tutti, sia perché i momenti di aggregazione sono frequenti, ma anche perché durante il giorno, quando arriva il momento di sfidare la sorte e tentare di entrare nell'area portuale, ci si ritrova sempre nella stessa zona. Se il porto rappresenta dunque uno spazio inviolabile, altamente securizzato, quasi sacro, lo spazio delle fabbriche che si ergono di fronte ad esso è caratterizzato da un desiderio, una necessità spontanea e quasi naturale di ordinare e dare un senso alla propria quotidianità: uno spazio di bisogno generato dall'originario bisogno di uno spazio.

Se questo spazio è organizzato principalmente per soddisfare le esigenze basilari della vita di tutti i giorni è proprio perché esso è concepito solamente come una condizione temporanea, passeggera. Ogni giorno, infatti, potrebbe sempre essere quello giusto: il giorno in cui finalmente ci si infila sotto un tir di nascosto, ci si imbarca senza essere scoperti, e si raggiunge l'Italia, la Francia, o il nord Europa, lasciandosi alle spalle la squallida e misera esistenza del campo di Patrasso. In questa situazione di perenne transitorietà, non serve più nemmeno prendersi cura dello spazio dove si vive: cumuli di rifiuti, infatti, sono disseminati un po' dovunque, tra le aree occupate dai migranti, aggiungendosi ai detriti e alla sporcizia che già pervadevano quelle vecchie fabbriche abbandonate. Allo stesso modo, non ci si preoccupa nemmeno dei vestiti scuri, sudici e logori, che si indossano sopra i normali jeans o t-shirt per cercare di proteggersi dal luridume in cui si incappa quando si striscia nell'asfalto fin sotto la pancia di un tir. "Appena arrivo in Italia, mi tolgo questi vestiti di dosso, e mi compro dei vestiti normali, puliti", rassicura però Abdullah, sudanese, prima di dirigersi verso il luogo da cui tentare la fortuna.

### *Tempi senza tempo*

Ma il tempo, si sa, è fugace, ingannevole. I giorni trascorrono incessantemente, e diventano mesi, anni. C'è chi è arrivato nelle fabbriche da poche settimane, perché non aveva i soldi necessari per affrontare il viaggio attraverso i Balcani. Altri sono qui da mesi: aspettano impazientemente il giorno della chiamata per l'intervista che sancisca lo status di rifugiato, e nel frattempo cercano comunque di sfidare la sorte e provare a imbarcarsi. Perché quando si è giovani, non c'è tempo da perdere, da sprecare dietro

inutili pratiche burocratiche. Ma ci sono alcuni che sono qui da anni, spesso senza documenti, invisibili: hanno soggiornato nel vecchio campo afgano, trascorso un periodo reclusi nei centri di detenzione, o perfino vissuto in altri paesi d'Europa, per poi esserne espulsi e cercare di farvi ritorno. Tra questi, Bashir, nato in Iran, ma di origine afgana: dopo aver attraversato l'Adriatico nascosto in un tir quando era ancora minorenne, riesce a raggiungere la Svezia, dove si stabilisce per diversi anni, frequentando la scuola e imparando la lingua. Un giorno, però, nel tentativo di difendere un suo amico da attacchi razzisti, viene coinvolto in una rissa, che gli costerà molto cara. La sentenza, infatti, è implacabile: galera e rimpatrio. E poco importa, in realtà, se Bashir non abbia mai messo piede in Afghanistan prima di allora: i suoi documenti sanciscono che è afgano, e lì sarà rispedito. Dalla sua terra di origine, martoriata da decenni di guerre e violenze, Bashir ripartirà dopo pochi giorni, nel tentativo di ritornare di nuovo in Europa. Dopo essere rientrato in Grecia, e aver trascorso un periodo in uno dei centri di detenzione del paese, Bashir si ritroverà di nuovo a Patrasso, nella speranza di poter proseguire il suo viaggio.

Il tempo, nelle fabbriche abbandonate intorno al porto, passa, segnando i volti di chi rimane: minori senza infanzia che sembrano già adulti e ragazzi poco più che ventenni che cominciano a incanutire. Mentre camminiamo in un tardo pomeriggio primaverile, dopo aver tentato invano di entrare nel porto, Mehdi mi fa notare la sua chioma mora e riccia. “Sono qui in Grecia da nemmeno un anno –dice– e già cominciano a spuntarmi i primi capelli bianchi. Se resto qui un altro anno, diventerò completamente canuto”. Ci sono poi uomini, che sembrano oramai rassegnati al proprio destino, ma che in fondo coltivano anche loro la speranza, mai abbandonata, di poter lasciare finalmente il paese. Come Muneer, sudanese, che è arrivato ragazzo più di sei anni fa e oramai già diventato adulto, troppo “vecchio” per cercare di infilarsi sotto la pancia di un tir. Conoscendo la vecchia zona industriale e l'area intorno al porto come le sue tasche, Muneer si è reinventato rigattiere, pur di racimolare qualcosa per sopravvivere all'interno della fabbrica. Così, raccatta quello che trova in giro, lo rimette a nuovo e lo rivende: vecchi caricabatterie, accendini, torce, qualsiasi cosa possa essere utile per gli altri migranti. Tutto ciò nell'attesa che gli sia finalmente riconosciuta una forma di protezione internazionale che sembra non arrivare mai.

Già, perché il tempo non è dettato solamente dalle misure di sicurezza. Anche la burocrazia stabilisce i suoi tempi, le sue regole. Fino a due anni fa, infatti, chi varcava il territorio greco per richiedere asilo consegnava la sua domanda direttamente nelle mani della polizia, la stessa autorità che aveva provveduto ad arrestare quella persona al confine. Non a caso, le percentuali di riconoscimento di asilo in prima istanza erano di poco superiori allo zero. Senza considerare, inoltre, che una volta richiesto asilo è praticamente impossibile uscire dal paese, per via del Regolamento di Dublino II, approvato nel 2003. Dati, informazioni e impronte digitali dei richiedenti asilo vengono infatti raccolti in un database a livello europeo al momento della presentazione della

domanda. In questo modo, è dunque possibile identificare il paese europeo di ingresso dello stesso richiedente asilo, che sarà l'unico responsabile dell'esame della sua richiesta.

Se quest'ultima norma non è sostanzialmente cambiata, a livello nazionale è però stato riformato il sistema di asilo, introducendo una commissione indipendente per l'analisi delle domande, e snellendo i tempi delle procedure. Tuttavia, coloro che hanno fatto domanda di asilo prima dell'approvazione della nuova legge sono destinati a rimanere col vecchio sistema, continuando dunque ad affidare l'esame della loro richiesta alla polizia. Tutto ciò è frustrante, come mi spiega Nassim: "La mia domanda ricade nel vecchio sistema ed è in esame da anni, mentre persone che sono arrivate qui dopo di me hanno già richiesto ed ottenuto asilo nel giro di breve tempo". La burocrazia, infine, impone condizioni diverse a persone di diversa nazionalità. Con lo scoppio della guerra in Siria, ad esempio, sono state introdotte procedure preferenziali per i richiedenti asilo siriani, che riescono ad ottenere un esame più veloce, e molto spesso positivo, delle loro domande. Come se i vari conflitti avessero un'importanza diversa da paese a paese.

Non è solo il tempo, tuttavia, a marcare i volti e a contraddistinguere i destini delle persone. Ci sono anche solchi più profondi, che vanno ad incidersi, talvolta in maniera indelebile, sui corpi dei migranti. Sono i segni lasciati dai piccoli incidenti quotidiani, o da quegli imprevisti che invece ti marchiano a vita. Parlando con i ragazzi afgani, ad esempio, non puoi fare a meno di notare i graffi nelle loro braccia, provocati dal costante tentativo di oltrepassare le barriere proibite, circondate da filo spinato, all'interno dell'area portuale. Ma ci sono cicatrici ancora più profonde e permanenti, come quella di Rafeeq, che nel tentativo di sfuggire alle autorità di controllo e rientrare all'interno della fabbrica, è stato investito da un'auto, sbattendo violentemente la testa e cadendo in coma per alcune settimane. O come Farid, che in un incidente simile ha subito gravi lesioni alle gambe, ed è ora costretto a vivere in una sedia a rotelle all'interno della fabbrica, assistito dai propri compagni. In certi casi, però, ci sono ferite ancora più difficili da curare, perché non toccano il corpo, ma la mente. E quando un pensiero, una preoccupazione, un incubo si insinuano nella testa, è quasi impossibile rimuoverli. Chissà, allora, cosa deve essere balenato per la mente di quel ragazzo afgano che, in una notte di fine aprile, ha deciso di togliersi la vita all'interno della fabbrica. E chissà cosa devono aver pensato i suoi compagni che hanno trovato il corpo, appeso ad una corda. Chissà se era questa l'Europa che sognavano, l'Europa dove credevano di farsi una nuova vita.

A sentire le storie di queste persone, è quasi impossibile restare indifferenti, impassibili. Chi sfugge dalle vessazioni e soprusi perpetrati dai talebani, chi dalle persecuzioni messe in atto da regimi autoritari, o da bande tribali che in certe aree si sostituiscono ad essi e dettano le proprie, terribili leggi. Ognuna di queste persone si è lasciata alle spalle tutto, famiglia, figli, lavoro, pur di salvarsi la pelle e ricostruirsi un futuro. C'è chi ha attraversato deserti o montagne innevate, chi si è affidato, in cambio di

migliaia di dollari, a mercanti di uomini senza scrupoli, chi è stato costretto a salire sopra un gommone e ad affrontare un viaggio in mare senza avere nessuna esperienza pregressa, mettendo in pericolo decine di altre vite. Si dice spesso che queste persone scappano da una morte certa nei rispettivi paesi, mentre morire durante il viaggio rimane solo una possibilità, un rischio che vale la pena correre. Tuttavia, anche una volta varcati i confini europei, il sogno di rifarsi una vita si estingue dentro i centri di detenzione, si perde nelle continue lungaggini burocratiche e amministrative, si infrange contro le barriere di protezione al porto di Patrasso. Per questo, stanchi della situazione e angustiati dai pensieri che non ti fanno dormire, alcuni hanno deciso di rimettersi in marcia, di aprirsi nuovi spazi e nuove strade per raggiungere la tanto agognata Europa.

Per molti migranti, infatti, oggi come durante l'esperienza del vecchio campo afgano, la Grecia sembra non appartenere all'Unione Europea. Non solo a causa delle recenti vicende economiche e da una crisi che attanaglia il paese da oramai cinque lunghi anni, ma anche per la mancanza di politiche migratorie e di asilo adeguate, per la cronica carenza di strutture, fondi e personale dedicati alla gestione del costante flusso di arrivi dalle vicine coste turche. Anche a livello europeo, certamente, sarà necessario ripensare ad una politica comune in materia di immigrazione e asilo, e rivedere quelle politiche che sovraccaricano di responsabilità i paesi dell'Europa mediterranea, maggiormente sottoposti alle pressioni migratorie dall'Africa, Medio Oriente e Asia. Sta di fatto che, proprio per le diverse politiche attuate dai vari paesi europei, molti migranti spesso si trovano costretti a mentire sulla loro situazione per ottenere asilo più facilmente, o a cercare di passare inosservati attraverso la Grecia e l'Italia per chiedere asilo nei paesi dell'Europa settentrionale, senza essere necessariamente rispediti indietro. Ma le strette maglie dei controlli di sicurezza al porto di Patrasso rendono questo percorso molto difficile, se non impossibile. “Siamo venuti qui per vivere una vita migliore e più sicura rispetto a quella che avevamo in Afghanistan, – racconta Tamim – ma ci ritroviamo bloccati in questa fabbrica degradata, senza la possibilità di proseguire il nostro viaggio. Le autorità sanno che viviamo in queste miserabili condizioni, quindi perché ci lasciano venire qui? Già alla stazione dei pullman di Atene, dovrebbero impedire agli stranieri di poter acquistare biglietti per Patrasso. Ci rilasciano i documenti, ma è inutile che ci facciano venire fin qui, se non c'è nessuna via di uscita”.

Non è un caso, quindi, che siano i migranti i più colpiti dalle difficili condizioni economiche e sociali della Grecia. In una situazione resa già esasperata dalla pesante crisi economica, infatti, non soltanto è difficile per gli stranieri trovare lavoro, ma è anche probabile che siano essi stessi vittime di episodi di razzismo, sia istituzionale che sociale, quando non addirittura additati come parte integrante dei problemi del paese. In una tale situazione, di conseguenza, quando il lavoro non c'è, lo si inventa: proprio all'uscita del nuovo porto di Patrasso, accanto ad uno dei supermercati della zona, alcuni migranti sudanesi puliscono i vetri delle auto ferme al semaforo, o aiutano le persone a caricare la

spesa nel bagagliaio e a riportare il carrello nella propria postazione. Il lavoro, infatti, permette alle persone, siano esse autoctoni, migranti o rifugiati, non solo di costruire un futuro, ma anche di infondere dignità alla propria esistenza, specialmente in questi casi. Tuttavia, per quanto i migranti cerchino di arrangiarsi con questi piccoli lavoretti, è praticamente impossibile racimolare più dello stretto necessario per la sopravvivenza. Alcuni, talvolta, riescono ad ottenere un lavoro nelle campagne circostanti, durante la stagione di raccolta degli ortaggi o della frutta. Inutile aggiungere, però, che le condizioni di lavoro non sono certo delle migliori: una manciata di euro per intere giornate passate a raccogliere pomodori, olive, arance. In alcuni casi, alzare la voce per chiedere maggiori diritti può costare molto caro, come è successo a Manolada, zona di produzione delle fragole, nell'aprile del 2013, quando alcuni caporali hanno aperto il fuoco contro una trentina lavoratori bengalesi, che protestavano per pretendere di essere pagati per il loro lavoro.

In un contesto così problematico, reso ancora più tormentato dalla perdurante crisi economica, Patrasso resta un punto di ritrovo per migranti che hanno già affrontato lunghi ed estenuanti viaggi dall'Afghanistan, dal Medio Oriente e dall'Africa orientale, in cerca ora di una via di fuga verso l'Italia e il resto d'Europa. Nonostante la pressione migratoria in città negli ultimi anni si sia ridotta, e penetrare le protezioni e i controlli di sicurezza messi in atto nell'area portuale sia ora molto più difficile, Patrasso rimane per alcuni una scelta, spesso obbligata, dettata dalla mancanza di denaro necessario ad intraprendere strade alternative. Così, le fabbriche occupate che circondano il nuovo porto, spazi organizzati per mantenere livelli minimi di sopravvivenza, sono meta di quei migranti che vogliono raggiungere autonomamente l'Italia, o che semplicemente aspettano una risposta alla loro domanda di asilo, senza doversi preoccupare di pagare per la permanenza. Ma l'attesa, come già ricordato, diventa a volte interminabile, e il tempo che lentamente scorre si trasforma in settimane, mesi, anni.

Al porto, invece, i tempi sono scanditi dalla frenesia delle tabelle di marcia, dagli stretti orari di arrivo e ripartenza delle navi, dalla necessità di garantire un flusso ordinato di veicoli nel rispetto degli standard di sicurezza vigenti. Ogni giorno, solitamente a partire dal primo pomeriggio, dai tre ai sei traghetti attraccano al porto, liberando centinaia di tir che si disperderanno nel paese, e decine di turisti, attratti dalle bellezze archeologiche della regione. Nel frattempo, altre centinaia di tir cominciano ad affollare l'area portuale, aspettando di imbarcarsi e raggiungere i porti italiani del versante adriatico, per poi proseguire il loro viaggio verso il resto d'Italia e d'Europa.

Come per i tir, anche i migranti che affollano gli spazi occupati adiacenti al porto sanno che il loro viaggio non si fermerà lì. Dall'altra parte del mare Adriatico, non ci sono semplicemente i porti di Brindisi, Bari, Ancona, Venezia o Trieste, ma ci sono nuove rotte che proseguono, nuovi spazi che si aprono, che conducono verso la Francia o la Germania, e da qui verso la Gran Bretagna e i paesi scandinavi. Non ci sono,

dunque, solo poche decine di ore a separarli dai porti italiani di destinazione, perché il loro viaggio continuerà, per altri giorni, settimane o mesi, alla volta dell'Europa settentrionale. E sarà un nuovo viaggio, fatto di desideri da esprimere, speranze da coltivare, sogni da realizzare. Per questo, quando Chawki si siede sul tetto di Peiraiki-Patraiki a fumare il narghilè in compagnia, quando Bashir sale in cima alla torretta della fabbrica di Avex a scambiare due parole con altri migranti, o quando Tamim si adagia sulle poltrone collocate sul cornicione del tetto di Ladopoulos, ognuna di queste persone non ammira soltanto la routine del porto, l'arrivo delle navi, il viavai di auto e tir. Ognuno di loro osserva oltre le banchine, contemplando quel mare, così calmo e al contempo rischioso, che li separa dal proprio destino, e ammirando quell'orizzonte così lontano che sembra non avere una fine.

In astronomia, guardare nello spazio significa guardare indietro nel tempo: maggiore è la distanza che ci separa da una stella o un pianeta, maggiore sarà dunque la sua storia. Da quei tetti di quelle fabbriche abbandonate, invece, scrutando quello spazio sconfinato che si distende di fronte ai loro occhi, Chawki, Bashir e Tamim sembrano, anche solo per un momento, lasciarsi alle spalle il passato e guardare a viso aperto il proprio futuro, sognare di una vita normale, in un paese normale. E allora chissà, domani sarà un giorno fortunato per proseguire quel viaggio, inshallah.

Asia - Africa

Iran – Irak – Siria – Egitto – Libia

Grecia – Patrasso

**MARCO MOGIANI** – 16/11/1985

Laurea triennale e specialistica in Culture e Diritti Umani presso l'Università di Bologna. Phd in Development Studies presso la SOAS (School of Oriental and African Studies) della University of London. Ha svolto attività di servizio civile volontario, tirocini MAE all'Ambasciata di Riyadh. Successivamente Team Coordinator presso la Oxfam a Londra.