

IMMIGRAZIONE

La rotta della Manica, manna per i trafficanti di uomini

ATTUALITÀ

08_12_2021



**Lorenza
Formicola**



Venti giorni fa la Decathlon francese decideva di sospendere la vendita di canoe e gommoncini a Calais e Grande-Synthe, nel nord del Paese. Era stato registrato, infatti, l'ennesimo incremento dei due prodotti: le imbarcazioni preferite dagli scafisti per

oltrepassare il canale. Basta questo a capire l'entità dell'attuale crisi migratoria.

“Pressione migratoria”; “Inghilterra a tutti i costi”: vent'anni fa i titoli dei giornali sulla questione migratoria a [Calais](#) sarebbero stati gli stessi di oggi. È dalla fine degli anni Novanta, infatti, che ondate di immigrati clandestini si precipitano per trovare un modo per attraversare il mare e raggiungere l'Inghilterra.

Dopo il naufragio di mercoledì 24 novembre a Calais, la rotta migratoria tra Francia e Regno Unito è di nuovo un argomento che interessa i media. Ma chi è che parte verso il Regno Unito dalla Francia? La rotta ha come sfondo Cap Gris-Nez, in Francia. Da lì al punto più vicino della Gran Bretagna ci sono appena 30 chilometri. Si tratta del corridoio più stretto del canale. A poche miglia dal promontorio si trovano le due città portuali di Calais e Boulogne-sur-Mer. La prima ospita uno dei porti commerciali più importanti per gli imbarchi in direzione Regno Unito, la seconda è sede della flotta peschereccia più grande della Francia. Da gennaio 2021, oltre 26 mila clandestini hanno attraversato il canale con piccole imbarcazioni. Superando di gran lunga gli 8713 arrivi del 2020. Ma [secondo](#) Migration Watch, il numero effettivo di arrivi è probabilmente molto superiore a quanto registrato nelle statistiche ufficiali.

L'exploit del 2021 ha fatto nascere non poche tensioni tra Parigi e Londra. Solo a luglio, il Regno Unito si impegnava a pagare alla Francia 62,7 milioni di euro nel 2021 e nel 2022 per finanziare il dispiegamento di forze dell'ordine francesi sulle coste. Ma non soltanto niente è cambiato, ma, nel frattempo, non sono mancate neanche le tensioni di natura politica per i diritti di pesca. La questione migratoria tra Parigi e Londra è regolata da quasi vent'anni dagli accordi di Touquet, che mirano a ostacolare l'immigrazione irregolare in Gran Bretagna rafforzando i controlli in partenza dalla Francia.

Le prime avvisaglie della crisi dell'immigrazione che avrebbe interessato particolarmente i due Paesi si ebbero nel 1999. All'epoca, i clandestini provenivano soprattutto dal Kosovo, dall'Iraq e dai Paesi dell'Europa orientale. Aspiravano a entrare nel Regno Unito in primis per la lingua. E poi per il mito del mondo del lavoro inglese. Nel 1999 la Croce Rossa francese aprì il campo di Sangatte. Un enorme hangar che doveva fungere da luogo d'attesa per le autorizzazioni necessarie per raggiungere la Gran Bretagna. Progettato per ospitare 200 persone, nei primi anni 2000 l'hangar ne contava già 1.600. Una manna per i trafficanti di esseri umani, che ci videro una riserva infinita di potenziali clienti. “Sei reti di contrabbandieri curdi iracheni hanno la totalità del controllo dei parcheggi per i mezzi pesanti nei dintorni per far salire i profughi del centro sui camion”, scriveva [La Croix](#) nel 2002. Nel novembre dello stesso anno, Sarkozy

ratificava la chiusura del campo. Tre mesi dopo, gli accordi di Touquet spostarono il controllo del confine britannico dalla parte francese.

Il 22 settembre 2009, il campo venne evacuato da 500 agenti di polizia su decisione di Eric Besson, il ministro dell'Immigrazione. Era nata la famosa giungla di Calais. Nel 2014 la situazione era già precipitata. L'anno successivo arrivarono in Europa più di un milione di immigrati, la maggior parte dei quali da Siria, Afghanistan, Iraq ed Eritrea. A Calais il numero dei profughi raggiunse quota 10.000. Solo nella notte tra il 27 e il 28 luglio 2015, più di 2.000 migranti cercarono di entrare nell'Eurotunnel aggrappandosi alle navette che attraversano la Manica. In [un'intervista a Liberation](#), nel 2016, Xavier Delebarre, responsabile della rete stradale del nord della Francia, affermava che gli immigrati arrivavano ben "formati". Dispongono di "attrezzi e motoseghe elettriche acquistabili per poche decine di euro e utili alla strategia dei loro attacchi contro le forze dell'ordine. Lanciano assalti simultanei. Costruiscono barricate ammassando materiali diversi sulla strada, dai materassi alla spazzatura fino alle bombole di gas, e poi gli danno fuoco. Creano ingorghi per prendere d'assalto i camion, così possono salire a bordo per cercare di raggiungere l'Inghilterra". Come [spiegava](#) già nel 2015 il sindaco di Calais, Natacha Bouchart, "sono attratti dall'Inghilterra perché, oltre al lavoro, possono aspettarsi condizioni migliori all'arrivo. A cominciare dal praticamente inesistente uso dei documenti d'identità, insieme al sistema delle agevolazioni". Negli anni degli accampamenti spontanei tra Boulogne-sur-Mer e Calais, l'ora X per gli immigrati di Calais scattava quando si apriva il varco per gli imbarchi verso il porto inglese di Dover.

Già abilissimi nello sfruttare le falle nei controlli per salire a bordo delle navi, negli ultimi mesi il passaggio al Regno Unito si è evoluto. Di fronte alla messa in sicurezza della strada e alla sorveglianza dei traghetti, sempre più immigrati scelgono di attraversare la Manica a bordo di "piccole imbarcazioni": 31.500 le traversate contate dalla prefettura marittima dall'inizio dell'anno. "Il Covid-19, riducendo il traffico stradale e marittimo, ha intensificato le partenze a bordo delle barche improvvisate dei trafficanti", ha notato Virginie Guiraudon, direttrice del Cnrs. "Il prezzo del trasferimento è aumentato fino a 6000 euro". Uno di questi clienti è stato Mohammed Shekha Ahmad. S'è presentato alla stampa francese come un [curdo di 21 anni](#) ed è uno dei sopravvissuti del naufragio di pochi giorni fa. Lasciato il Kurdistan iracheno poco più di un mese fa, è arrivato a Calais via Bielorussia, nella speranza di raggiungere il Regno Unito.

Secondo la polizia di frontiera, le reti di trafficanti che hanno base in Francia fanno pagare agli immigrati 500 euro per il solo accedere al centro di accoglienza statale,

mentre attraversare la Manica costa tra i 2.500 e i 7.000 euro, a seconda dei profili e delle nazionalità. Abbastanza per alimentare una potente economia mafiosa. Si occupano sempre loro di fornire i documenti falsi, insieme ai gommoni usati e ai pescherecci rubati in zona. La metà degli immigrati vengono dall'Africa orientale: Eritrea, Sudan, Etiopia in particolare. Il resto sono afgani, iraniani, siriani, iracheni, pakistani, yemeniti, camerunesi. Per il ministro inglese per il controllo dell'immigrazione, **Chris Philip**, "l'80% dei clienti dei trafficanti sono giovani single. Non fuggono dalla guerra. La Francia non è una zona di guerra. Il Belgio non lo è. E nemmeno la Germania e l'Italia".

Boris Johnson ha chiesto alla Francia di riprendersi tutti gli immigrati illegali che sbarcano sul suolo britannico salpando da Calais. Una richiesta che Parigi ha definito "inammissibile". E nessuno meglio dell'Italia sa come Macron sia un esperto nel liberarsi di clandestini non ostacolandone il transito oltre i confini delle nazioni limitrofe. L'obiettivo è svuotare i campi abusivi di clandestini a Calais chiudendo entrambi gli occhi sulle imbarcazioni che salpano verso le coste inglesi.

C'è un dettaglio sui numeri, però, che è sfuggito a molte cronache. Gli oltre 26 mila arrivati nel Regno Unito dalla Francia, infatti, sono considerati un numero enorme e ingestibile. Ma sono appena un terzo di quelli sbarcati in Italia, nello stesso periodo, e dei quali di oltre la metà già non si sa più nulla.