

Quanto vale un passaporto

Spostarsi liberamente in tutto il mondo è un privilegio di chi vive in occidente o ha i soldi per comprare la cittadinanza di un altro paese. Le barriere alla mobilità globale sono una delle più grandi ingiustizie di oggi

Vik Sohonie, Africa is a Country, Stati Uniti. Foto di Sam Ivin

Molti anni fa, all'aeroporto internazionale di Kuala Lumpur, in Malaysia, ho visto com'è diviso il mondo in base a una gerarchia identificabile dal luogo in cui si trovavano le persone: lo sportello per i visti rilasciati all'arrivo, le celle di detenzione temporanea e la normale fila al controllo passaporti.

I cittadini del sudest asiatico, con la pelle scura, facevano la coda per la rara opportunità di ottenere il visto all'arrivo, le celle di detenzione si riempivano soprattutto di africani neri, mentre gli occidentali con i loro prestigiosi passaporti sfilavano senza intoppi davanti agli agenti dell'immigrazione. La Malaysia è uno dei pochi paesi che in cui i cittadini di vari stati africani possono viaggiare senza un visto, eppure era su di loro che si concentravano tutti i controlli. La scena mostrava bene quanto fossero radicate ed evi-

denti le disparità di trattamento in base alla nazionalità.

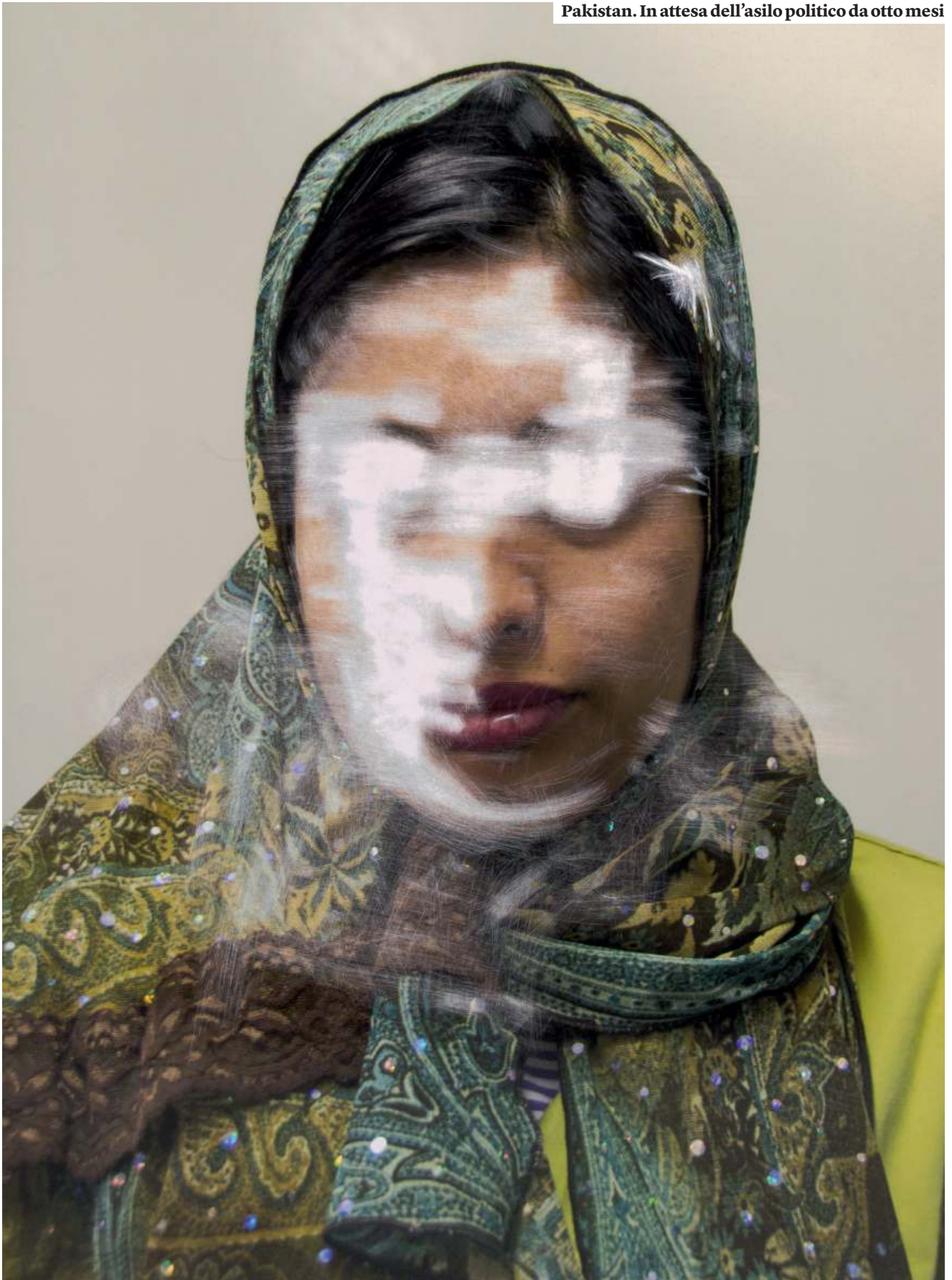
Alcuni passaporti portano con sé un privilegio. Quest'ingiustizia, ignorata e insostenibile, è una questione sistematicamente trascurata nei dibattiti sull'immigrazione. Chi ha quel privilegio viaggia in tutto il mondo senza subire esami né suscitare sospetti, e ha la possibilità di trasferirsi in un altro paese dall'oggi al domani senza dover fornire le prove della propria legittimità di essere umano. Spesso queste persone non si rendono neanche conto del loro potere. Per tutti gli altri, la situazione è molto diversa.

LE FOTO DI QUESTE PAGINE

Nel libro *Lingering ghosts* (Fabrica 2016) **Sam Ivin** ha raccolto i ritratti di richiedenti asilo nel Regno Unito, cancellandone gli occhi per simboleggiare l'incertezza a cui queste persone sono costrette dal sistema dell'immigrazione. Di ognuna di loro è indicato il paese d'origine e da quanto tempo aspetta l'asilo politico.

È da poco che si è cominciato a parlare di un'ingiustizia che colpisce quasi quattro quinti dell'umanità. Nel Regno Unito e negli Stati Uniti l'industria musicale e quella letteraria hanno denunciato il fatto che molto spesso ai musicisti e agli scrittori del sud del mondo vengono rifiutati i visti. I più colpiti sono gli africani, anche quando sono invitati a partecipare a un festival.

Sorie Koroma, noto come Sorie Kondi, è un musicista della Sierra Leone anziano e cieco, virtuoso della musica kondi. Nel 2017 avrebbe dovuto esibirsi nel Regno Unito e in altri paesi europei, e sperava di aprire un nuovo mercato ai musicisti africani in alcune grandi città dell'Asia. Una volta confermate le date della tournée, ha chiesto un visto per il Regno Unito a Free-town, la capitale del suo paese, rivolgendosi a una di quelle agenzie di servizi a cui le ambasciate europee subappaltano la gestione delle richieste di visti. Delegare certi servizi a rappresentanti locali è un



Sudan. In attesa dell'asilo politico da un anno



Guinea. In attesa da otto anni



metodo collaudato fin dai tempi del colonialismo.

Poco tempo dopo Koroma ha ricevuto un'email dall'agenzia: il tipo di visto da lui chiesto generalmente è rilasciato in quindici giorni, o anche meno pagando un costoso servizio prioritario. Tuttavia, precisava il messaggio, nel suo caso la procedura non era stata lineare e l'agenzia non poteva assicurargli il visto nei tempi previsti. Koroma si era già esibito nel Regno Unito, e le pratiche di chi viaggia frequentemente di solito si sbrigano più rapidamente. Dopo sessanta giorni il passaporto di Koroma era ancora in mano alle autorità britanniche, senza nessuna spiegazione né la possibilità di annullare la pratica. L'artista ha dovuto cancellare la tournée.

È successo lo stesso al musicista ghanese King Ayisoba, ma lui è riuscito a recuperare in tempo il passaporto. In molti casi le ambasciate britanniche nei paesi d'origine dei richiedenti o il centro britannico dove si esaminano le richieste, a Sheffield, hanno trattenuto alcuni documenti più a lungo dei tempi ufficiali, tenendo gli artisti in ostaggio per settimane o mesi, e costringendoli ad annullare spettacoli in tutto il mondo. Il problema non è l'incompetenza né la burocrazia.

Trattenere per un certo tempo i passaporti è solo uno dei modi con cui l'Europa – che cerca con insistenza di spostare i propri confini meridionali fino al Sahel – vuole controllare i movimenti dei cittadini non bianchi.

La scoperta di questi metodi ha sconvolto molti occidentali, che hanno criticato sui social network le ambasciate, le politiche d'immigrazione, la corruzione, la svolta a destra dell'occidente, il fascismo, l'intolleranza, insomma i soliti bersagli di quest'epoca. Alcuni direttori di festival britannici hanno firmato un appello per rendere più trasparenti le procedure d'ingresso. Ma è buffo vedere solo ora tutta questa indignazione: fuori dall'occidente nessuno si è sorpreso.

In cima alla gerarchia

I sistemi occidentali dei visti sono sempre stati fondati sulle limitazioni della libertà di movimento, sulla volontà di privilegiare gli occidentali in ogni circostanza economica, sociale e politica. Per questo a Londra non si trova quasi nessun giornalista freelance nigeriano o indiano che condanni la corruzione e faccia inchieste sulla monarchia, mentre molti freelance con passaporti britannici, europei o statu-

nitensi costruiscono le loro carriere all'estero. In alcuni dei mercati del lavoro con gli stipendi più alti, come i paesi del golfo Persico, i salari sono determinati dalla nazionalità, sulla base di leggi non scritte che garantiscono guadagni più alti a chi ha un passaporto occidentale. Nei centri della finanza globale come Singapore, Dubai o Hong Kong i passaporti occidentali sono in cima a tutte le gerarchie. La cittadinanza è la valuta più forte del momento e spesso conta più dell'etnia. Per questo una cittadina britannica d'origine pachistana si è sentita autorizzata a schiaffeggiare un agente dell'immigrazione indonesiano che le aveva chiesto di pagare quattromila dollari per aver superato di 160 giorni il limite di permanenza nel paese.

I passaporti sono una merce preziosa. Paesi come Mauritius, che vanta uno dei passaporti africani più forti, sono entrati nel mercato della "pianificazione della cittadinanza": spendendo somme a sei o sette zeri si possono ottenere documenti d'identità più favorevoli.

Alcune richieste di visto sono un viaggio nell'umiliazione, come può testimoniare chiunque ne abbia meticolosamente presentata una ai funzionari dei conso-

lati. Per ottenere l'agognato pezzo di carta, a volte bisogna fornire un estratto conto semestrale autenticato del proprio conto in banca, la lista dei viaggi degli ultimi dieci anni, decine di moduli siglati con firme che devono combaciare esattamente e, in certi casi, anche una fedina penale pulita e un certificato medico di buona salute. Alcune nazionalità soffrono più di altre. Le richieste di visto presentate da africani sono respinte nel 50 per cento dei casi nel Regno Unito, contro appena l'8 per cento in Medio Oriente e il 13 per cento nell'Asia meridionale.

Neanche gli studenti accettati nelle università migliori ottengono sempre il visto, come sanno bene gli haitiani. Non è certo di ottenerlo neanche chi cerca un impiego e ha una lettera di uno sponsor, come sanno bene gli indiani. I parenti anziani spesso non possono andare a trovare i figli all'estero, come sanno bene i libanesi. Non sono risparmiati neppure i turisti che vorrebbero semplicemente andare in vacanza. Lo sanno bene i thailandesi, che aprono le porte a tutti senza che il favore sia ricambiato. I cittadini di molti paesi africani hanno bisogno di un visto anche solo per prendere un volo di coincidenza nel Regno Unito e in alcuni stati dell'Unione europea.

Non si parla spesso di questi percorsi d'istruzione, vite e carriere interrotte a causa di politiche discriminatorie. Con un passaporto occidentale si è liberi di perseguire le proprie ambizioni, mentre per tutti gli altri il traguardo è ottenere un passaporto occidentale.

Porte chiuse

I migranti che muoiono nel Mediterraneo hanno la sorte più crudele: sapevano di non avere il passaporto giusto, e sapevano anche quanto sarebbe stato inutile intraprendere la costosa procedura per ottenere un visto. La questione è tutta qui: gli africani che finiscono nelle mani dei trafficanti nel Sahel sono costretti a dare decine di migliaia di euro a queste persone perché non serve pagare una somma molto più bassa per un visto.

Un tempo chi aveva alle spalle una carriera di successo e possedeva documenti che provavano la sua idoneità finanziaria riusciva a ottenere un visto per un paese occidentale. Ma oggi avere troppi soldi può essere una delle ragioni per cui il visto viene rifiutato. Sembra paradossale se consideriamo che i visti sono diventati un altro sistema per saccheggiare le ex colonie: nel 2017 le spese non rimborsabili per

le richieste di visti hanno generato milioni di euro di profitti. Quell'anno i paesi dell'Unione europea hanno respinto più di un milione di domande. Chiedere un visto per un soggiorno di breve durata costa almeno 60 euro.

Allora perché continuare a insistere? Perché i visti occidentali sono così potenti che la loro semplice presenza in un passaporto esime dall'obbligo di chiedere un visto per altri paesi, come la Turchia e il Messico, e dà al titolare del passaporto una legittimità che neanche una brillante e decennale carriera può garantire.

Con un passaporto occidentale si è liberi di perseguire le proprie ambizioni

I cittadini dei paesi occidentali non sono gli unici a possedere un passaporto privilegiato. Possono viaggiare senza visto anche gli abitanti di paesi piccoli, per esempio le isole caraibiche Antigua e Barbuda, dov'è facile comprare un passaporto, o quelli di paesi bastioni del capitalismo globale come Singapore. Chi difende il sistema dei visti chiama in causa la povertà, l'immigrazione illegale, gli accordi commerciali, i legami storici e tutta una serie di fattori in gran parte irrilevanti. Quello dei visti è un sistema sostanzialmente razzista. Per questo gli abitanti di diversi paesi dell'America Latina, grazie alle loro radici europee, possono viaggiare senza visto in Europa o nel Regno Unito, a differenza di quelli di paesi asiatici con popolazioni e redditi pro capite simili. Per questo paesi come il Brasile e la Colombia, nonostante la loro forte componente africana, mantengono l'obbligo del visto ispirato al modello europeo. Per questo l'Australia ha preso in considerazione l'idea di concedere visti prioritari agli agricoltori bianchi sudafricani, dopo che i nazionalisti bianchi avevano messo in giro la voce che la riforma agraria nel paese avrebbe scatenato il genocidio dei bianchi.

L'indignazione negli ambienti culturali occidentali, dove molti sono insorti a difesa degli artisti africani, è legittima e lodevole. Ma non è scoppiata di fronte alla constatazione dei danni che i visti arrecano alle vite di milioni di persone non bianche. È scoppiata solo quando al pubblico occidentale sono state tolte occasio-

ni d'intrattenimento. Solo quando lo stile di vita degli occidentali è minacciato ci si accorge di quanto sia ingiusto il sistema globale della mobilità.

La colpa non è solo delle ambasciate né delle politiche migratorie occidentali. L'indignazione dovrebbe essere rivolta alla radice della questione: il sistema della mobilità globale è squilibrato, insostenibile e razzista. Quanto ancora può durare questa situazione ingiusta in base alla quale una piccola parte della popolazione mondiale può viaggiare liberamente in ogni angolo del pianeta, mentre le aspirazioni della stragrande maggioranza si decidono tra le mura opache dei consolati? Qual è la soluzione? La reciprocità conta poco per l'occidente. Molti nei paesi del sud diranno che l'occidente capisce solo il linguaggio che usa nei confronti del resto del mondo: quello della forza. Dobbiamo forse cominciare ad applicare assurde restrizioni ai visti chiesti dai cittadini occidentali, privando le nostre economie di numerose fonti di reddito? Dobbiamo trasformare le nostre ambasciate nelle capitali occidentali in presidi di umiliazioni? Dobbiamo adottare il micidiale atteggiamento occidentale, che ostacola l'impulso umano di migrare in cerca di un futuro migliore? Anche se seguissimo una strategia così radicale, alla fine ci si ritorcerebbe contro.

Se consideriamo il campo della musica e della cultura, potremmo sfruttare a nostro vantaggio questo momento di difficoltà. È ora di coltivare nuovi mercati. L'occidente è in gran parte chiuso. E allora dovremmo pensare a nuovi mercati giovani, iperconnessi, curiosi e dinamici come l'Asia, l'America Latina e l'Africa, che sono impazienti di immergersi nello scambio globale.

È ora che la maggior parte dell'umanità, ostacolata dalle stesse catene, approfitti dell'infinita vitalità dei concerti di musica africana, finora riservata a pochi fortunati in occidente. Lo scrittore Kanishk Tharoor scrive che "i privilegi e le restrizioni legati alla nazionalità sono l'apartheid del ventunesimo secolo". Come tutte le forme di apartheid, anche questa è destinata a finire. ♦fs

L'AUTORE

Vik Sohoni è un produttore musicale d'origine indiana. Ha scritto questo articolo per Africa is a Country, un sito di analisi e approfondimento sull'Africa e la sua diaspora.



Cittadinanza a peso d'oro

Annelien De Greef, De Standaard, Belgio

Per ottenere un passaporto o un visto basta pagare. Quest'attività ha dato vita a un settore con un giro d'affari miliardario, anche nell'Unione europea. Ma i rischi di frode e corruzione sono alti

Nel 2018 i ragazzi di una squadra di calcio giovanile rimasti intrappolati in una grotta in Thailandia hanno tenuto il mondo con il fiato sospeso. I mezzi d'informazione li definivano "giovani thailandesi", ma alcuni di loro erano apolidi. Dopo essere stati salvati, gli apolidi hanno ricevuto la cittadinanza thailandese, un riconoscimento per il quale le minoranze del paese asiatico devono aspettare almeno una decina d'anni. Sempre l'anno scorso l'immigrato irregolare Mamoudou Gassama, originario del Mali, ha ottenuto la cittadinanza francese con un gesto eroico: Gassama si è arrampicato su un palazzo per salvare la vita a un bambino. Questi sono due casi eccezionali, perché in genere il modo più rapido per procurarsi una nuova nazionalità è il denaro. L'ex premier thailandese Thaksin Shinawatra, per esempio, ha ottenuto il passaporto del Montenegro comprando un'isola. Nel 2006 Shinawatra è stato deposto con un colpo di stato e poi condannato per corruzione. Gli è stato tolto il passaporto thailandese, ma questo non gli ha impedito di girare il mondo a bordo del suo aereo privato. A un certo punto Shinawatra aveva sei passaporti.

I passaporti sono diventati una merce che genera un giro d'affari miliardario. I "migranti vip" sono accolti con il tappeto rosso. Le grandi banche e le società di consulenza aiutano i clienti più ricchi a emigrare. Ci sono agenzie private che pubblicizzano i loro servizi sulle riviste distribuite in business class, mentre sui loro siti campeggiano slogan come "Voi volete il mondo, noi ve lo consegniamo" o "Diventate cittadini globali". Le due agenzie più importanti, Arton Capital e

Henley & Partners, hanno creato un indice annuale dei passaporti che garantiscono più libertà di movimento. Allo *ius soli* e allo *ius sanguinis* si è aggiunto lo *ius pecuniae*, il diritto del denaro, che se non altro ha il vantaggio della chiarezza.

Il commercio delle nazionalità non è un fenomeno recente. Negli anni ottanta a Saint Kitts e Nevis fu lanciato un programma pionieristico che offriva la cittadinanza in cambio di investimenti. L'arcipelago caraibico aveva appena ottenuto l'indipendenza dal Regno Unito, la sua industria dello zucchero era in crisi e servivano nuove entrate. Da allora ha venduto più di diecimila passaporti: non male per un paese di 55mila abitanti. Il programma esiste ancora e contribuisce a un quarto del pil. Il nuovo hotel di lusso Park Hyatt Saint Kitts è stato costruito grazie alla Range Developments, una società di Dubai specializzata nella raccolta di investimenti per costruire hotel di lusso. In cambio, gli investitori ottengono passaporti. Nel caso del Park Hyatt Saint Kitts

Da sapere Libertà di movimento

I passaporti più forti del mondo

	Paesi visitabili senza visto o con visto all'ingresso
1 Giappone	190
2 Singapore, Corea del Sud	189
3 Francia, Germania	188
4 Danimarca, Finlandia, Italia, Svezia	187
5 Lussemburgo, Spagna	186

I passaporti più deboli

100 Eritrea	38
101 Yemen	37
102 Pakistan	33
103 Somalia, Siria	32
104 Afghanistan, Iraq	30

◆ Ogni anno l'agenzia Henley & Partners classifica i passaporti di 199 nazioni in base al numero di paesi in cui permettono di entrare senza visto o richiedendo un visto all'ingresso.

gli interessati dovevano investire 400mila dollari e versarne 60mila al governo. Per ogni passaporto destinato a partner o figli si pagava un extra di 25mila dollari.

Il numero di passaporti rilasciati per la costruzione dell'hotel è un segreto ben custodito. Di certo molti soldi sono arrivati dalla Cina. Nel 2017, dopo il passaggio degli uragani Irma e Maria, il governo di Saint Kitts e Nevis ha cercato di dare nuovo slancio al commercio. Per un certo periodo bastava versare 150mila dollari a un apposito fondo per le emergenze per avere in cambio la cittadinanza. Per il governo la scelta era tra puntare sulla sventura o affondare.

Sono sempre di più i paesi che s'interessano al settore. Gli ultimi sono stati la Turchia, la Giordania e la Moldavia. Ma ci sono anche paesi dell'Unione europea, come Malta e Cipro. Per le agenzie, l'espansione in Europa ha significato "un grande balzo in avanti", come si legge nel rapporto annuale dell'Investment migration council (Imc), l'associazione di settore fondata nel 2014 che dall'anno scorso è iscritta nel registro delle lobby della Commissione e del parlamento europeo.

I passaporti maltesi e ciprioti - che costano da uno a due milioni di euro - sono più cari, ma anche più preziosi di quelli di Vanuatu o della Repubblica Dominicana. La competizione è forte: Cipro ha procedure che si concludono in sei mesi, mentre Malta fa leva sull'appartenenza all'area di Schengen. Le cifre di questo giro d'affari non sono note con esattezza, ma si stima che in tutto il mondo si rilascino ogni anno cinquemila passaporti in cambio di investimenti. Oggi l'Imc afferma: "Non siamo più una nicchia". La constatazione è ancora più valida se si considera che in cambio di investimenti si rilasciano anche permessi di soggiorno.

I "visti d'oro" sono molto diffusi. La Grecia, il Portogallo e la Spagna sono ai primi posti nell'Unione. Non è un caso che siano paesi colpiti pesantemente dalla crisi finanziaria. Grazie alla vendita di passaporti, ha scritto il Times of Malta, il deficit di bilancio del governo maltese si è trasformato rapidamente in un avanzo. Tra i clienti ci sono soprattutto cinesi e russi, ma i numeri variano da paese a paese. Nel 2018 un nutrito gruppo di iraniani ha investito in permessi di soggiorno greci. Il Portogallo attira molti brasiliani. Le agenzie pubblicizzano questi visti come un requisito indispensabile per i viaggiatori cosmopoliti. I passaporti giusti e i permessi di soggiorno consentono agli uomini



ni d'affari di spostarsi più facilmente. E possono rappresentare un piano b per chi ha scarsa fiducia nel futuro del proprio paese. Per chi ha in tasca un passaporto siriano o iracheno, avere una seconda nazionalità può essere di grande aiuto.

Controlli superficiali

Quindi è un commercio vantaggioso per tutti? Non proprio. I paesi dell'Unione europea cercano di attirare investitori, ma ci sono differenze enormi tra le modalità con cui rilasciano i documenti. Due recenti rapporti di Transparency international e del parlamento europeo arrivano alla stessa conclusione: il rischio di frode e di corruzione è molto alto e i controlli sono troppo superficiali. I documenti possono essere usati per eludere il fisco, riciclare denaro o sfuggire alla giustizia. L'ha

sottolineato anche l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse) dopo aver analizzato più di cento programmi per il rilascio di visti e passaporti d'oro. Inoltre la richiesta di questo tipo di documenti ha ripercussioni negative sul mercato immobiliare: in città come Lisbona e Atene i russi e i cinesi ricchi potrebbero presto essere gli unici in grado di comprare un appartamento. Buona parte di questi investimenti non è sostenibile, non crea posti di lavoro.

La Commissione europea stabilirà delle linee guida, ma ha un potere limitato. Anche se un passaporto maltese o cipriota dà accesso a tutto il territorio dell'Unione, sono i singoli stati a decidere a chi concedere la cittadinanza. L'Organized crime and corruption reporting project ha pubblicato un elenco di "com-

pratori" di passaporti ciprioti, tra cui spicca l'oligarca russo Oleg Deripaska. Le autorità dell'isola hanno invece revocato la cittadinanza concessa a un nipote del presidente siriano Bashar al Assad.

Nel 2017 una bomba ha ucciso la giornalista maltese Daphne Caruana Galizia, nota per le sue battaglie contro la corruzione e la criminalità organizzata. Galizia indagava da mesi sul commercio di passaporti a Malta. "La vendita di passaporti provoca danni enormi. Malta non è Saint Kitts e Nevis. Siamo uno stato dell'Unione europea", scriveva sul suo blog. Il quotidiano britannico The Guardian ha svelato che l'agenzia era stata incaricata dal governo maltese di gestire due programmi per la cittadinanza e la residenza in cambio di investimenti. Chiunque voglia procurarsi documenti a Malta deve passare per la Henley & Partners.

Dopo la morte di Galizia, il premier maltese Joseph Muscat era a Hong Kong per pubblicizzare i passaporti e i visti d'oro a una conferenza dell'agenzia. Nel 2018 un rapporto del parlamento britannico ha preso in esame i legami tra la Henley & Partners e la Scl, l'azienda madre della Cambridge Analytica. Alexander Nix, amministratore delegato della Scl, ha parlato di un "patto faustiano" tra lui e i commercianti di passaporti. Insieme raccoglievano fondi per finanziare alcuni partiti. Quando questi partiti arrivavano al potere, la Scl otteneva l'esclusiva sul commercio di passaporti. È stata la Scl a mettere in contatto Muscat con Christian Kälén, l'amministratore delegato della Henley & Partners.

Nel frattempo diversi paesi hanno rivisto le loro norme. L'Ungheria ha messo fine a un programma simile, mentre il Regno Unito ha sospeso il suo sull'onda della crisi nei rapporti con la Russia. A Londra si sta lavorando a un nuovo programma di visti per investitori in base al quale i richiedenti dovranno rendere conto delle loro finanze. Non sarà più sufficiente comprare titoli di stato, bisognerà investire nelle aziende britanniche. Eppure il commercio di documenti non si ferma. A gennaio il parlamento portoghese ha respinto la proposta dell'opposizione di abolire il sistema dei visti d'oro e ha approvato, invece, un'estensione del programma: d'ora in poi si potranno ottenere "visti verdi" in cambio di investimenti nell'ecoturismo e nelle energie rinnovabili. Ma che siano verdi o dorati, il commercio di visti e passaporti resta un fenomeno dai risvolti oscuri. ♦ sm

Iraq. In attesa dell'asilo politico da tre mesi



Eritrea. In attesa da sette anni



La rivoluzione della mobilità

Achille Mbembe, Le Monde, Francia

In futuro ci sarà chi avrà il diritto incondizionato di viaggiare e chi non potrà farlo a causa delle sue origini. Nel nuovo ordine globale, l'Africa dovrà riorganizzare il suo spazio

Tra le grandi sfide che l'Africa deve affrontare in questo inizio di secolo, la più urgente e pesante in termini di conseguenze è la mobilità della sua popolazione. In gran parte il futuro dell'Africa dipenderà da come e se le persone riusciranno a spostarsi all'interno del continente tutte le volte che vorranno, il più velocemente possibile e, idealmente, senza ostacoli. Del resto tutto

spinge in questa direzione, dalla crescita demografica all'intensificarsi delle attività economiche predatorie ai cambiamenti climatici. Nel corso del secolo le grandi lotte sociali in Africa riguarderanno la trasformazione dei sistemi politici, l'estrazione delle risorse naturali, la distribuzione della ricchezza e, soprattutto, il diritto di viaggiare.

La rivoluzione della mobilità risveglierà tensioni profonde e inciderà sugli equilibri futuri del continente e di altre regioni del mondo, come dimostra la cosiddetta crisi dei rifugiati. Su questi cambiamenti siamo tutti invitati a riflettere. E per comprenderne appieno le ripercussioni, dobbiamo ignorare i discorsi neomalthusiani, spesso infarciti di razzismo, che non smettono mai di circolare. Per esempio la "corsa all'Europa" è un gran-

de mito. Presto un abitante del pianeta su quattro sarà africano, ma questo dato di fatto non rappresenta un pericolo per nessuno. Al momento sui 420 milioni di persone che vivono in Europa occidentale solo l'1 per cento viene dall'Africa subsahariana. Di 1,3 miliardi di africani, solo 29,3 milioni hanno lasciato il loro paese, e il 70 per cento di questi si è semplicemente trasferito altrove nel continente. In realtà, oltre a essere relativamente poco popolata, considerata la superficie complessiva di 30 milioni di chilometri quadrati, l'Africa emigra poco. Rispetto ad altre parti del mondo, la circolazione di beni e persone è difficile. È ora di facilitarla abbattendo le barriere.

Allo stesso tempo cresce il costo umano delle politiche europee di controllo delle frontiere, e si moltiplicano i rischi per i migranti. Non si contano più le vittime delle traversate. Ogni settimana arrivano testimonianze sconvolgenti di persone morte nel Mediterraneo, nell'Egeo, nell'Atlantico o, sempre più spesso, nel deserto del Sahara.

La violenza alle frontiere e causata dalle frontiere è diventata una delle caratteristiche del mondo contemporaneo. A poco a poco la lotta alle cosiddette mi-

grazioni illegali prende la forma di una guerra sociale condotta su scala planetaria. Diretta contro fette di popolazioni, più che contro individui in particolare, questa guerra mette insieme tecniche militari, di polizia, di sicurezza e tecniche burocratico-amministrative, che generano una violenza impersonale ma non meno cruenta.

Basta considerare l'imponente macchina burocratica che ogni anno spinge nell'illegalità migliaia di persone già legalmente insediate in un paese, la lunga serie di espulsioni e rimpatri in condizioni assurde, la progressiva abolizione del diritto all'asilo e la criminalizzazione dell'ospitalità.

Verso nuovi esodi

Questo non sarà solo il secolo degli ostacoli alla mobilità sullo sfondo di una crisi ambientale e di ritmi sempre più rapidi. Sarà anche un secolo caratterizzato da una riconfigurazione dello spazio a livello planetario, dall'accelerazione costante del tempo e da una profonda frattura demografica.

Nel 2050 due continenti ospiteranno quasi i due terzi dell'umanità. L'Africa subsahariana avrà 2,2 miliardi di abitanti, il 22 per cento della popolazione mondiale. Il pianeta sarà diviso in due: un mondo di anziani (Europa, Stati Uniti, Giappone e parti dell'America Latina) e un mondo emergente, che ospiterà le popolazioni più giovani e più numerose del pianeta. Il declino demografico dell'Europa e del Nordamerica continuerà inesorabile e le migrazioni non si fermeranno. Anzi, ce ne saranno di nuove.

Il rapido invecchiamento della popolazione dei paesi ricchi avrà notevoli conseguenze. È un fenomeno opposto alle grandi scosse causate dalla crescita demografica dell'ottocento, che portarono alla colonizzazione europea di parti del pianeta. Più che in passato, la gestione dei movimenti degli esseri umani sarà un modo per creare una nuova spartizione del pianeta.

Una nuova linea di frattura opporrà chi avrà il diritto incondizionato alla velocità e alla circolazione, con tutto quello che ne consegue, a chi non potrà beneficiarne per ragioni essenzialmente legate all'appartenenza razziale. Quelli che avranno messo le mani sui mezzi con cui si produce la velocità e sulle tecnologie che regolano i movimenti delle persone diventeranno i nuovi padroni del mondo.

CONTINUA A PAGINA 46 »

L'opinione

Aprite gli aeroporti

Igiaba Scego per Internazionale

Per decenni gli africani hanno raggiunto l'Europa legalmente. Oggi non gli è più permesso

Ho in mano il passaporto di una donna somala. Un passaporto rilasciato nel novembre del 1970, un oggetto da collezione. Già prima di aprirlo sono colpita dalle scritte "Repubblica somala" e "Somali republic", in italiano e in inglese, che riassumono la storia coloniale del paese: il sud colonizzato dall'Italia e il nord dal Regno Unito. Sul documento si precisa che è valido per l'espatrio. Un'altra cosa mi colpisce: alla proprietaria del passaporto era stato rilasciato dal consolato italiano di Mogadiscio un visto turistico per l'Italia, con la specifica "via aerea".

Scorrendo le pagine si vede in controluce la vita della donna in Italia. Il suo permesso di soggiorno era stato rinnovato più volte, per due, tre, quattro mesi, un anno. E poi rinnovi del documento, un visto per l'India e uno per il Benelux, mai usati. Rigiò tra le mani quest'oggetto che ha permesso alla donna di prendere un aereo e di essere trattata come un essere umano. Certo, la sua condizione non era perfetta, aveva solo visti turistici, ma poteva spostarsi. Oggi la situazione è peggiorata. Il documento somalo è agli ultimi posti del Passport index, che classifica i passaporti in base alla possibilità di viaggiare senza visti. Oggi un somalo non può andare da nessuna parte senza visto, e spesso è inutile chiederlo perché non si ottiene mai.

A Mogadiscio le ambasciate servono solo per rappresentanza, non sono aperte per le pratiche burocratiche. Lo stesso vale per paesi che hanno vissuto situazioni di caos simili: dalla Nigeria al Mali, i consolati stranieri, africani o europei che siano, raramente rilasciano visti e, quando lo fanno, danno il via a una spirale burocratica mortale. Rispetto agli anni settanta e ottanta del novecento, per un africano è diventato complicato viaggiare dentro e fuori del continente. Sempre più spesso ci si affida a trafficanti senza scrupoli. Vediamo la fortezza

Europa che crea lager, blocca navi, costruisce intere campagne elettorali sulla pelle di persone che vogliono solo muoversi. Si parla di un'invasione che in realtà non c'è. E molti non sanno che i problemi nascono da questo tappo alla mobilità, messo per impedire ogni forma di spostamento a chi non ha un passaporto "forte". Gli stessi visti che venivano rilasciati una quindicina d'anni fa oggi sono negati.

Bisogna cambiare passo

Quando quest'anno è stato impedito lo sbarco in Italia ai passeggeri di varie navi di migranti, è cominciata una campagna con lo slogan #apriteiporti. Una richiesta giusta e saggia. Non si può far soffrire la gente per un braccio di ferro politico. Gli sbarchi sono diminuiti, si dice, ma a che prezzo? Sappiamo che chi non riesce a salire su un barcone con molta probabilità è prigioniero in Libia.

Bisognerebbe cambiare passo e chiedere a gran forza #apritegliaporti o #legalizzateilviaggio, che oggi è lasciato in mano ai trafficanti. Sono loro a dettare i prezzi, a creare le rotte, a ricattare i migranti ma anche i governi. Oggi i migranti, spesso persone della classe media e con parenti all'estero, spendono cifre altissime per spostarsi. Ma se potessero viaggiare legalmente gli basterebbe pagare il visto e il volo aereo. Il viaggio diventerebbe una possibilità, la migrazione una delle tante variabili, non l'unica. Si andrebbe all'estero per studio, lavoro, specializzazione, lavoro stagionale, esperienza di qualche anno. Alcuni, i rifugiati, chiederebbero la protezione umanitaria, ma altri andrebbero a lavorare o studiare. Il viaggio tornerebbe a essere circolare. Oggi invece è una trappola, in cui perdono tutti. E perde soprattutto l'Italia, costretta a essere il mastino dell'Europa ricca. Se fosse possibile viaggiare in modo legale, l'Italia potrebbe diventare invece una cerniera tra i due continenti. ♦

Igiaba Scego è una scrittrice italo-somala. Tra i suoi ultimi libri c'è *Adua* (Giunti 2015).

Solo loro avranno la facoltà di decidere chi potrà muoversi, chi sarà condannato all'immobilità e chi dovrà spostarsi in condizioni sempre più difficili.

Le frontiere non servono

In questo nuovo ordine globale della mobilità, l'Africa dovrà preoccuparsi di riorganizzare il suo spazio, altrimenti sarà penalizzata due volte, all'interno e all'esterno. L'Europa infatti non solo ha deciso di militarizzare le sue frontiere, ma anche di portarle più lontano. I suoi confini non arrivano più al Mediterraneo, ma si prolungano fino alle vie di fuga e ai percorsi sinuosi usati dagli africani che vogliono migrare. Questi confini si spostano man mano che cambiano i percorsi migratori.

In realtà, ormai, la frontiera dell'Europa sembra coincidere con il corpo dell'africano, di un qualsiasi africano preso individualmente, e di tutti gli africani come gruppo determinato dall'appartenenza razziale.

Questo nuovo tipo di corpo umano non è solo il corpo-pelle e il corpo disprezzato dal razzismo epidermico, quello della segregazione. È anche il corpo-prigione, il rovescio del corpo-frontiera, un corpo a cui basta farsi vedere per suscitare immediatamente diffidenza e ostilità. L'immaginario georazziale e geocarcerario plasmato dal Sudafrica dei tempi dell'apartheid continua a diffondersi.

L'Europa vuole arrogarsi il diritto di determinare unilateralmente quale africano può spostarsi e a che condizioni, anche all'interno del suo continente. La politica europea di lotta contro l'immigrazione punta a creare un regime di segregazione planetaria. Sotto molti punti di vista è l'equivalente della "politica delle razze" del passato. L'Africa è il suo bersaglio principale.

Il governo delle mobilità su scala mondiale, esattamente come la crisi ambientale, è una delle principali sfide del ventunesimo secolo. La riattivazione delle frontiere è una delle risposte a breve termine a un processo a lungo termine. Ma le frontiere da sole non risolvono niente, anzi aggravano le contraddizioni legate alla contrazione del pianeta.

Il nostro mondo, infatti, si è diventato piccolo. Proprio per questo, si distingue dal mondo del periodo delle "grandi scoperte", dal mondo coloniale delle esplorazioni, delle conquiste e degli insediamenti. Non è più espandibile all'infinito.

È un mondo finito, attraversato da parte a parte da flussi incontrollati, se non addirittura incontrollabili, di movimenti di persone e capitali. A tutto questo vanno aggiunti i flussi immateriali portati dall'avvento della ragione elettronica e digitale, l'accelerazione delle velocità, lo sconvolgimento dei regimi del tempo.

Come si può, quindi, pensare all'Africa del futuro? Se molti africani scappano dai paesi d'origine, per quanto curioso possa sembrare ci sono popoli provenienti da altre regioni del mondo che sperano di rifarsi una vita in Africa. Come se niente fosse, il continente sta diventando il centro di gravità di un nuovo

L'Africa sta diventando il centro di gravità di un nuovo ciclo di migrazioni

ciclo di migrazioni planetarie. I cinesi vanno ad abitare nel cuore delle grandi metropoli africane raggiungendo anche le borgate più remote, mentre in molte megalopoli asiatiche spuntano colonie commerciali africane.

Dubai, Hong Kong, Istanbul, Guangdong e Shanghai prendono il posto delle grandi destinazioni europee e americane. Decine di migliaia di studenti vanno in Cina, mentre il Brasile, l'India, la Turchia e altre potenze emergenti bussano alla porta. Una straordinaria commistione di forme e stili è in corso, e sta trasformando le grandi città africane in capitali mondiali dall'immaginario barocco, creolo e meticcio.

Perché gli africani non siano più relegati al ruolo di vittime, l'Africa deve diventare il centro e la potenza di se stessa, uno spazio di circolazione vasto, un continente mondo. Deve portare a termine il progetto della decolonizzazione inventando una nuova politica della mobilità.

Senza una decolonizzazione culturale, questa politica non sarà realizzabile. Gli africani, per primi, devono liberarsi dal desiderio di Europa e imparare a tenersi stretto il meglio di se stessi e delle proprie comunità. Il desiderio di Europa non dovrà essere né l'orizzonte esistenziale né l'epilogo della loro condizione.

Poi c'è la decolonizzazione territoriale. Non c'è nulla che giustifichi storicamente la frattura del continente tra il

nord e il sud del deserto del Sahara. Non solo, nel continente africano, nessuno tratterebbe mai un africano o una qualsiasi persona di origine africana come uno straniero. Debalcanizzare il continente appare quindi sempre più come una delle condizioni necessarie per proteggere le vite degli africani.

Per riuscirci è necessario ridiscutere il principio di intangibilità delle frontiere coloniali adottato nel 1963 dall'Organizzazione dell'unità africana (Oau, l'antenna dell'odierna Unione africana). Considerandole intoccabili, abbiamo reso le frontiere ereditate dalla colonizzazione il fondamento giuridico di cui si serve l'Europa per accelerare la segregazione del continente.

Decolonizzazione incompiuta

Fino a quando gli africani non avranno il diritto di circolare liberamente sul loro continente, la decolonizzazione non sarà compiuta. Un primo passo in questa direzione potrebbe essere agevolare il rilascio di visti all'arrivo ai viaggiatori in possesso di un passaporto africano. Un giorno, al diritto di libera circolazione delle persone dovrà seguire il diritto di residenza.

La sfida maggiore per l'Africa non è di natura demografica. Non consiste, come in epoca coloniale, nel determinare le frontiere, limitare i passaggi, costringere le popolazioni all'immobilità e alla sedentarietà, intensificare gli scambi a livello locale. La vera sfida sarà regolare la circolazione e potenziare la mobilità all'interno del continente.

Favorendo gli spostamenti e sviluppando le connessioni tra i luoghi si elimineranno i vecchi schemi spaziali e infrastrutturali risalenti all'epoca coloniale. Oggi non si tratta più di costruire la sovranità di uno stato sulla base di una differenza netta tra l'interno e l'esterno. Si tratta di eliminare gli ostacoli alla mobilità abolendo la miriade di posti di frontiera, cancellando le barriere materiali e politiche ai flussi migratori e facilitando il movimento. È così che l'Africa ne guadagnerà in velocità e gli africani potranno spostarsi all'interno del loro continente con il minimo sforzo. ♦ cp

L'AUTORE

Achille Mbembe è un filosofo camerunese. Insieme all'economista Felwine Sarr ha ideato il festival culturale Ateliers de la pensée di Dakar, in Senegal.