

L'Intifada Elettronica
6 maggio 2026

I viaggi dolorosi di Gaza



Persone a piedi da Nuseirat, nella parte centrale della Striscia di Gaza, a Gaza City, febbraio 2025. Moiz Salhi APA immagini

A volte mi sento egoista se mi siedo sul sedile posteriore di un taxi.

Il sedile posteriore è il posto più ambito in un taxi condiviso a Gaza, ma non è un posto in cui un uomo può rimanere seduto a lungo.

Quando l'autista fa salire i passeggeri lungo il percorso, ci si aspetta che gli uomini cedano il sedile posteriore alle donne e agli anziani.

Questo non è un problema, dato che anch'io sento il dovere di far sentire le passeggere e gli anziani il più comodi possibile. Tuttavia, mentre sono seduta sul sedile posteriore, prego che l'autista non si imbatta per caso in una donna o in una persona anziana.

Le mie preghiere, però, non vengono esaudite.

Una volta sganciato dal sedile posteriore, mi trovo di fronte alla scomoda scelta tra accomodarmi sul sedile anteriore condiviso o salire sull'*aqalah*, ovvero il rimorchio agganciato al retro dell'auto.

Sedermi accanto al guidatore significa essere dolorosamente incastrata nella console centrale, con le gambe strette l'una contro l'altra. Quando il guidatore cambia marcia, devo spostare e sollevare il corpo anch'io per fare spazio alla leva del cambio.

Sedersi dall'altra parte, vicino al finestrino, e condividere il sedile con un altro passeggero, è tutta un'altra storia.

Metà del mio corpo è sul sedile e l'altra metà è praticamente fuori dalla portiera, che devo tenere socchiusa per creare un po' di spazio. Mentre sorpassiamo passeggeri e altre auto, devo continuamente aprire e chiudere la portiera per evitare collisioni.

Nemmeno l'autista è immune da questi disagi, poiché a volte deve condividere il sedile con un passeggero.

Gli altri passeggeri possono salire nel bagagliaio aperto o nell'*aqalah agganciata* al retro dell'auto.

Prima del genocidio, un *aqalah* veniva utilizzato per trasportare animali, come le pecore. Ora gli autisti coprono i lati dell'*aqalah* con teli di nylon e hanno installato lunghe panche di metallo su entrambi i lati.

Nel rimorchio vengono stipati fino a 16 passeggeri aggiuntivi: due stanno in piedi sul gancio di traino che collega l'*aqalah* al veicolo; circa 10-12 siedono sulle panche di metallo; e altri due si

aggrappano alle pareti interne del rimorchio. A volte, per far spazio a più passeggeri tra la folla di persone che necessitano di un passaggio, l'autista riorganizza le persone in base alla corporatura, al sesso o all'età.

Tuttavia, il fetore e il caldo soffocante all'interno *dell'aqalah* non sono gli aspetti peggiori di questo nuovo metodo di trasporto.

Quella lunga panchina di metallo non assorbe le asperità della strada, quindi ogni sobbalzo improvviso provoca una violenta spinta verso l'alto che si ripercuote sulle ossa del bacino.

Ho percorso l' *aqalah* diverse volte e so che per molte persone anziane che soffrono di dolore cronico alla schiena o alle ginocchia, questo tragitto è una vera tortura fisica.

Quindi, in un veicolo possono salire dai 20 ai 26 passeggeri, a seconda di quanti passeggeri l'autista riesce a far salire.

Fine della strada

Gli autisti non hanno altra scelta che caricare i loro veicoli in questo modo; è l'unico modo in cui possono permettersi di comprare carburante, che a Gaza ha prezzi esorbitanti a causa della sua scarsità.

Tra il 70 e l'80 per cento degli 80.000 veicoli registrati a Gaza ha [subito una distruzione totale o parziale](#) .

La Striscia di Gaza [necessita](#) di circa 15 milioni di litri di gasolio e 2,5 milioni di litri di benzina al mese, ma tale fabbisogno non viene mai soddisfatto in modo adeguato.

Secondo i termini del pseudo cessate il fuoco dell'ottobre 2025, dovrebbero essere autorizzati a entrare a Gaza 50 autocisterne di carburante al giorno, per un totale di almeno 8.000 autocisterne nella Striscia a partire da marzo 2026. Tuttavia, le autorità israeliane hanno autorizzato l'ingresso di sole 1.190 autocisterne, la maggior parte delle quali destinate ai servizi sanitari e pubblici.

Anche se Israele consentisse l'ingresso di maggiori quantità di carburante, le strade rimaste a Gaza sono a malapena percorribili. Almeno [il 74%](#) della rete stradale nella Striscia di Gaza è stata distrutta, mentre un altro 13% è stato parzialmente danneggiato, secondo un rapporto della Banca Mondiale, dell'UE e delle Nazioni Unite dell'aprile 2026.

Gli [oltre 60 milioni di tonnellate](#) di detriti sparsi nell'enclave – i resti di interi isolati di case ed edifici distrutti dagli attacchi israeliani – [ostruiscono](#) anche le vie di comunicazione a Gaza.

Quindi una strada che prima si percorreva in 10 minuti in auto ora potrebbe richiederne almeno un'ora.

piccolo cambiamento

Il vero problema per noi passeggeri, però, è trovare gli spiccioli, soprattutto monete, per pagare la corsa.

La prima domanda che ti pone l'autista non riguarda la tua destinazione, bensì se hai del resto.

Alcuni tassisti che percorrono la tratta tra il sud e il nord di Gaza hanno iniziato ad accettare pagamenti online, tramite app bancarie o il portafoglio elettronico locale PalPay. Tuttavia, coloro che lavorano all'interno di una determinata città o area accettano ancora solo contanti.

È un momento cruciale in cui l'autista decide se concedere al passeggero il "privilegio" di salire a bordo (se ha spiccioli) o se questi dovrà proseguire a piedi fino a destinazione (in caso contrario).

A Gaza, ogni nuovo giorno inizia la sera prima, quando le persone cercano e preparano spiccioli per il giorno successivo.

Il 29 marzo 2026, mia madre ha ricevuto un messaggio da un'organizzazione di mutuo soccorso che la invitava a recarsi il giorno successivo al loro punto di distribuzione nella zona di al-

Mawasi a Khan Younis per ritirare un pacco alimentare. Tuttavia, poiché ha un problema al ginocchio, le ho detto che sarei andato io al suo posto.

Quella notte, mi fermai alla tenda di mio zio, vicino alla nostra ad al-Mawasi, per chiedere qualche spicciolo. Riuscii a ottenere solo cinque shekel.

Mi sono svegliato alle 8 del mattino seguente, mentalmente preparato, sapendo che avrei dovuto camminare per quasi tre chilometri prima di dover affrontare una lunga fila per ritirare il pacco o farmi largo tra la folla per prenderlo.

Ho camminato per circa mezz'ora prima di raggiungere il centro di distribuzione, dove sono stato accolto da una lunga fila di circa 100-150 persone.

La fila non è rimasta intatta a lungo perché, quasi un'ora dopo, è scoppiata una lite tra alcune persone che cercavano di saltare la fila e un uomo infuriato. È iniziato tutto con un acceso scambio di battute, poi la situazione è degenerata in una rissa. Alcune persone sono intervenute prontamente per separarli, ma era troppo tardi: l'intera fila era ormai nel caos.

Ho dovuto farmi largo tra la folla finché non ho trovato una persona della mia zona che è riuscita a controllare la carta d'identità di mia madre prima di consegnarmi il pacco da un altro varco.

Il pacco conteneva un sacco di farina da 25 chilogrammi e due confezioni di alimenti con fagioli in scatola, concentrato di pomodoro, olio da cucina, pasta, riso e zucchero. In totale, il pacco pesava circa 60 chilogrammi.

Sebbene quel giorno mi ci sia voluta quasi un'ora e mezza per ricevere il pacco, si può considerare un tempo di attesa breve se paragonato alle ore che le persone di solito devono sopportare per ricevere gli aiuti.

Tuttavia, recuperare il pacco non era la parte più difficile: la vera sfida era capire se sarei riuscito a trovare un passaggio per tornare alla tenda.

Il ragazzo del carrello

Sono uscito dal centro di distribuzione degli aiuti per cercare un passaggio. Diversi uomini con carretti trainati da asini e bambini con carrelli a mano si aggiravano nei dintorni, offrendo passaggi a coloro che avevano ricevuto i loro pacchi di aiuti.

Un uomo con un carrello trainato da un asino mi chiese 10 shekel in contanti: cinque per me e uno per il pacco. Rifiutai.

Ho contrattato con altri conducenti di carretti per quasi 20 minuti sotto il sole cocente, prima che un ragazzino, Khalil, mi tentasse con un'offerta speciale: 10 shekel per la corsa, ma mi avrebbe permesso di pagare 5 tramite PayPal una volta arrivati alla mia tenda.

Ho acconsentito e gli ho chiesto del suo carrello. Il ragazzo si è allontanato per un momento ed è poi tornato con un carrello trainato a mano.

Rimasi sbalordito, chiedendomi come avrebbe fatto a trascinare indietro il mio pacco da 60 chilogrammi.

Gli ho chiesto quanti anni avesse e se fosse davvero in grado di farlo.

Disse di avere tredici anni, ma non riuscivo a crederci: era troppo magro per la sua età. Aveva il viso scarno con gli zigomi alti e infossati, e i vestiti erano stracciati e infarinati.

Dopo aver messo in sicurezza il pacco sul rimorchio e dopo che Khalil iniziò a tirarlo, notai che la suola della sua scarpa sinistra era tagliata. Premeva il piede a terra per controllare il carrello e riuscire a camminare.

La strada per la mia tenda è molto accidentata, ma per la maggior parte è ricoperta di sabbia soffice che assorbirebbe le piccole ruote del suo rimorchio.

Mi faceva pena e continuavo ad alternarmi con lui nel tirare il carretto. Ci fermammo in mezzo alla strada per prendere dell'acqua fresca prima di proseguire.

Dopo quasi un'ora, raggiungemmo la mia tenda e lo pagai.

Khalil mi ha detto di essere il figlio maggiore. Suo padre ha subito un'amputazione e Khalil si è assunto la responsabilità di lavorare sodo e provvedere alla sua famiglia.

La forma della miseria

Sono sfollata da quasi un anno e sento un bisogno impellente di concedermi una pausa, e sono sicura che Khalil condivide questo desiderio con me, probabilmente in modo ancora più disperato.

Il genocidio ci ha trasformati tutti in vagabondi; siamo in continuo movimento da quando siamo stati costretti ad abbandonare le nostre case.

Nel dicembre del 2023, io e la mia famiglia siamo stati costretti ad abbandonare la nostra casa a est di Khan Younis e a trasferirci nella zona di Tel al-Sultan a Rafah, camminando sotto una pioggia di bombe.

Non siamo andati direttamente a Rafah. Abbiamo cercato rifugio nel centro di Khan Younis, ma poi è stato emesso un altro ordine di evacuazione di massa per quella zona.

Abbiamo vagato per le strade in cerca di un riparo finché non abbiamo raggiunto Rafah. Quel giorno abbiamo percorso quasi 16 chilometri a piedi, secondo il localizzatore del mio telefono.

Ma quello non fu il nostro unico sfollamento. Fummo costretti a lasciare le nostre case il 2 luglio, il 16 luglio, il 22 luglio, il 7 agosto,

il 22 agosto e il 7 ottobre 2024. Ogni volta che l'esercito israeliano si ritirava, tornavamo immediatamente alla nostra casa danneggiata, percorrendo a piedi più volte la distanza tra la zona est di Khan Younis e l'area di al-Mawasi, a ovest di Khan Younis.

Il 19 maggio 2025, Israele ha sfollato con la forza tutti gli abitanti della parte orientale di Khan Younis, e quella è stata l'ultima volta che abbiamo potuto raggiungere a piedi la nostra casa danneggiata. Da allora non siamo più riusciti a tornare nel nostro quartiere.

Da sfollati che vivono in tende, abbiamo percorso lunghe distanze a piedi, sia d'inverno sotto la pioggia, sia d'estate nel caldo torrido.

Camminare è la principale espressione della nostra sofferenza a Gaza.

Camminiamo per sopravvivere, per sfuggire rapidamente ai bombardamenti e alle invasioni israeliane, per provvedere alle nostre famiglie.

Camminiamo [per la vita](#) .

E camminiamo perché non abbiamo altra scelta che camminare; è un'altra forma di sofferenza che abbiamo normalizzato.

Qasem Waleed El-Farra è uno scrittore con sede a Gaza.