

## LA LEGGE 36/2015 SUL TRAFFICO “ILLECITO” DEI MIGRANTI: GLI EFFETTI SULLE ROTTE MIGRATORIE E SULLA REGIONE DI AGADEZ A SEI ANNI DALLA SUA ENTRATA IN VIGORE

Gli effetti dell'applicazione della [legge 36/2015](#) relativa al traffico illecito dei migranti sono stati indagati da ASGI nelle sue precedenti missioni in Niger, a partire da quella effettuata nel mese di novembre 2018, nel cui [rapporto](#) si legge che la stessa era chiamata anche da soggetti con incarichi istituzionali intervistati la “Legge La Valletta”, a riprova di come sia stata percepita, fin dalla sua approvazione, come evidente applicazione della volontà degli Stati membri dell'Unione europea di limitare il flusso di persone dal Niger verso la Libia e l'Algeria, con destinazione finale l'Europa. Negli anni trascorsi dalla sua entrata in vigore, tale legge è stata oggetto di numerosi studi e analisi proprio quale simbolo dell'effetto delle politiche di esternalizzazione dell'UE sui paesi terzi e sui migranti. La missione effettuata a Agadez nel mese di dicembre 2021 conferma che, a distanza di sei anni dalla sua entrata in vigore, la legge 36 e i suoi nefasti effetti sull'economia locale sono ancora fortemente percepiti come volontà (*rectius* colpa) dell'Unione europea. Il Niger, ci viene detto, ha voluto comportarsi come “*gendarme du monde*” con l'intento di mostrare all'Unione europea di essere un allievo ben disciplinato.

*A utilizzare le espressioni “bon élève de l'Union” e “gendarme du monde” è il giornalista Ibrahim Manzo Diallo (Radio Sahara e Air Info), intervistato dai membri della delegazione presso la sede della radio. A tali significative immagini il giornalista ne aggiunge una che attira particolarmente la nostra attenzione.*

*Ci racconta che i convogli e le vetture sequestrate ai passeurs erano state tutte trasportate in un luogo in cui venivano portati in visita i diplomatici e gli esponenti dei Paesi europei o di altri Paesi africani perché potessero vedere con i loro occhi che il Governo nigerino era riuscito a fermare il traffico illegale dei migranti verso l'Europa.*

La visita ad Agadez ci consente altresì di realizzare quanto la popolazione locale non sia stata coinvolta, né tantomeno preparata all'applicazione di tale legge.

*Nella mattinata del 5 dicembre parliamo con Bachir Ama, presidente del sindacato degli ex-prestatori di servizi per l'immigrazione, che ci accoglie nella sua abitazione nel centro di Agadez.*

*Bachir ci racconta che prima dell'applicazione della legge i convogli che trasportavano i migranti, regolarmente registrati e muniti di “feuille de route” in cui erano indicati i nomi dei passeggeri e del conducente, partivano da Agadez ogni lunedì mattina.*

*Un lunedì mattina del mese di febbraio 2016, senza alcun preavviso e senza che le autorità locali ne fossero informate, l'esercito ha sequestrato tutti i convogli in partenza e arrestato i conducenti e i prestatori presenti, che fino al giorno prima esercitavano la loro attività alla luce del sole e con il consenso esplicito delle autorità.*

*La legge 36 è piombata su Agadez da un giorno all'altro, senza alcun preavviso, rendendo criminali centinaia o più probabilmente migliaia di persone che fino a quel momento esercitavano un'attività considerata legale e altamente redditizia.*

La legge 36 è stata studiata sotto diversi profili, che vanno dalla sua non compatibilità al diritto alla libera circolazione all'interno della Comunità economica degli Stati dell'Africa occidentale<sup>1</sup> fino all'aperta

<sup>1</sup> Si veda inter alia Ibrahim Muhammad Mukhtar negli atti a margine del convegno organizzato a Lagos nel mese di febbraio 2020, [https://sciacacaoruka.asgi.it/wp-content/uploads/2020/09/IBRAHIM-MUHAMMAD-MUKHTAR\\_ECOWAS-free-movement-area.pdf](https://sciacacaoruka.asgi.it/wp-content/uploads/2020/09/IBRAHIM-MUHAMMAD-MUKHTAR_ECOWAS-free-movement-area.pdf).

violazione dello spirito del Protocollo di Palermo del 2000 contro il traffico dei migranti<sup>2</sup> che la sua applicazione ha rappresentato.

Le interviste condotte durante la missione a Agadez hanno messo particolarmente in luce l'assoluto fallimento di tale legge nel raggiungere gli scopi che l'UE si prefigge tramite la progressiva esternalizzazione delle sue politiche di immigrazione e di asilo. In particolare il contenimento dei flussi migratori e, sul lungo periodo, la prevenzione delle root-causes dell'immigrazione.

Da quanto emerso durante la missione, le rotte migratorie sono tutt'altro che chiuse e continuano ad attrarre i migranti, che intraprendono viaggi sempre più costosi e pericolosi. Inoltre, il repentino e drastico impoverimento della regione e il fallimento dei piani di riconversione e di ristoro delle attività legate all'immigrazione ha fatto sì che molti abitanti della regione si rechino ora in Libia o in Algeria in cerca di un lavoro con cui poter mantenere le loro famiglie. Ciò ha reso del Niger un nuovo potenziale paese "produttore" di immigrazione in aperta antitesi con l'obiettivo di ridurre i cosiddetti *push factors* dei flussi migratori.

### **Le rotte migratorie ancora aperte e più costose e pericolose**

Tutte le persone intervistate ad Agadez, siano esse migranti, rappresentanti di ONG, organizzazioni internazionali o istituzioni, sono unanimi nel confermare che le rotte lungo il deserto verso l'Algeria e la Libia sono ancora aperte e che si sono moltiplicate per aggirare i posti di blocco. L'applicazione della legge ha comunque avuto profondi effetti sull'organizzazione dei viaggi e sulla condizione dei migranti, sia nel percorso che dai confini meridionali e occidentali conduce ad Agadez, sia nelle rotte che attraversano il deserto.

In relazione alla prima parte del percorso, a partire dal 2015 si è osservata una moltiplicazione dei posti di blocco lungo le assi di mobilità principali del paese Tahoua-Agadez e Zinder-Agadez. Secondo quanto riferito da persone migranti intervistate nel corso della visita ad Agadez, nell'ambito dei controlli ai posti di blocco, i cittadini migranti, anche se cittadini ECOWAS in possesso dei requisiti per viaggiare regolarmente, sono soggetti ad abusi e vessazioni. In particolare, le autorità generalmente chiedono il pagamento di una somma compresa tra 15 mila e 20 mila franchi per poter continuare il viaggio. Se la persona non ha il denaro richiesto o si rifiuta di consegnarlo, viene generalmente fatta scendere e gli viene impedito di proseguire il viaggio. In alcuni casi, i cittadini stranieri sono stati detenuti arbitrariamente in attesa che venisse loro inviato il denaro da consegnare alle autorità. Secondo quanto riferito da alcune persone migranti intervistate in un ghetto di Agadez, in alcuni casi, le donne che intraprendono il viaggio e che non sono in grado di pagare la cifra richiesta, sono state abusate sessualmente dalle autorità.

Per quanto riguarda le rotte che da Agadez arrivano alla Libia e all'Algeria attraversando il deserto, l'esigenza di aggirare i posti di blocco, che richiede una profonda conoscenza del deserto, ha fatto sì che il controllo della rotta si sia particolarmente concentrato nelle mani dei *passeurs* touareg e tebu. Le rotte utilizzate per il trasporto dei migranti coincidono spesso con quelle utilizzate per il traffico degli stupefacenti e i due traffici tendono sempre di più a sovrapporsi<sup>3</sup>. Affianco ai passaggi verso Dirkou in direzione della Libia e Assamaka in direzione dell'Algeria, si sono creati nuovi passaggi verso il Ciad.

Le rotte sono triplicate nel costo. Ci parlano di un importo medio che si aggira oggi intorno a 500 mila franchi CFA, corrispondenti a circa 760 euro, a fronte dei 150 mila che venivano richiesti prima del 2015. L'innalzamento dei costi dipende in particolare dalla presenza di molti posti di blocco, per superare i quali i migranti devono pagare gli agenti.

---

<sup>2</sup> In particolare, Delphine Perrin, "Smuggling of migrants: The misused spirit of the Palermo Protocol in the light of the Nigerian experience, post pubblicato sul blog della Oxford University il 25 maggio 2020, <https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2020/05/smuggling>.

<sup>3</sup> Clingendael Report 2018, Effects of EU policies in Niger, <https://www.clingendael.org/pub/2018/multilateral-damage/2-effects-of-eu-policies-in-niger/>.

L'attraversamento del deserto è estremamente pericoloso anche perché le vetture viaggiano principalmente di notte, quando i posti di blocco non sono presidiati, e la temperatura può anche scendere sotto lo zero. Inoltre, i nuovi *passeurs*, a differenza di quanto avveniva prima dell'applicazione della legge, gestiscono il traffico in maniera spregiudicata, spesso costringendo le persone a scendere dalle vetture in mezzo al deserto, dove le abbandonano perché non hanno i soldi per proseguire.

*Bachir Ama ci spiega che, nel sistema antecedente all'applicazione alla legge 36, l'immigrazione era un business regolamentato ma anche presidiato dalle più comuni regole di mercato, che richiedono la soddisfazione del cliente e del partner commerciale. Se avveniva che il migrante fosse maltrattato dal passeur, lo stesso avvertiva il contatto a cui si era rivolto, che a sua volta avvertiva gli altri partners nella rotta (gestori dei ghetti, persone che si occupavano dei documenti, proprietari e conducenti dei veicoli e così via) facendo sì che nessuno si rivolgesse più a quei passeurs. I clienti insoddisfatti non avrebbero portato altri clienti. L'esigenza di una buona pubblicità rendeva la rotta più controllata e sicura. Ora, la concentrazione della rotta nelle mani di pochi fa sì che quei pochi non abbiano nessun interesse a comportarsi secondo le regole e non si facciano alcuno scrupolo a mettere in pericolo la vita dei migranti.*

Le missioni di salvataggio nel deserto rientrano nella competenza di OIM. Molte delle ONG con cui abbiamo parlato svolgono periodicamente missioni sulle rotte migratorie al fine di prestare soccorso ai migranti in pericolo.

*Uno dei rappresentanti di Alarm Phone Sahara, con cui parliamo durante il pranzo comunitario del sabato mattina nella sede dell'organizzazione, è appena rientrato da una missione di qualche giorno nella zona di Dirkou e ci racconta quanto la situazione sia drammatica. Medici Senza Frontiere ha un numero verde che i migranti possono contattare per chiedere soccorso. Il rappresentante che intervistiamo ci racconta che spesso a chiamare sono gli stessi passeurs che abbandonano i migranti nel deserto comunicando a MSF la loro posizione.*

L'applicazione della legge sembra avere avuto l'effetto di rendere estremamente più pericolose le rotte e sicuramente non quello di fermarle.

### **I devastanti effetti economici sulla regione di Agadez e il fallimento dei fondi per la "ricomversione" dei passeurs**

Prima che il trasporto dei migranti divenisse illegale<sup>4</sup>, l'economia della regione di Agadez si reggeva quasi interamente sul redditizio "business" dell'immigrazione, che poteva fruttare fino a 2 o 3 mila euro a settimana<sup>5</sup>.

In seguito all'applicazione della legge, sempre con fondi dell'Unione europea, è stato previsto un piano di ristoro e riconversione per gli ex prestatori di servizi per l'immigrazione. Gli ex prestatori intervistati ci

<sup>4</sup> Come si è già osservato nei precedenti rapporti, l'applicazione della legge 36 nella regione di Agadez ha sanzionato anche condotte che difficilmente rientrano nelle fattispecie di reato previste dalla stessa. Il sistema di trasporto organizzato nella regione non prevedeva nella maggior parte dei casi l'attraversamento di alcuna frontiera e in ogni caso i migranti trasportati erano titolari del diritto alla libera circolazione in quanto cittadini di Paesi appartenenti a ECOWAS.

<sup>5</sup> Secondo quanto riferito da esponenti del Sindacato degli ex prestatori di servizi per la migrazione. Per ulteriori informazioni si veda il già citato report disponibile al link <https://www.clingendael.org/pub/2018/multilateral-damage/2-effects-of-eu-policies-in-niger/>.

spiegano come tale piano sia stato inefficace. L'accesso allo stesso richiedeva la presentazione da parte degli ex prestatori di un dossier volto all'avviamento di una nuova attività economica.

Dei dossier presentati solo una bassissima percentuale è stata esaminata e accolta. Alcuni degli ex prestatori denunciano che ad avere avuto accesso ai fondi siano state anche persone che non vi avevano diritto, non essendo in alcun modo coinvolte nella gestione del trasporto dei migranti. Inoltre, il supporto economico previsto non è corrisposto in denaro liquido ma in beni e servizi di cui il richiedente dichiara di avere necessità per l'avviamento della nuova attività. Anche sotto questo profilo, gli ex prestatori denunciano che l'ammontare corrisposto sia di gran lunga inferiore a quanto previsto in quanto il prezzo dei beni e dei servizi è sovrastimato dall'amministrazione.

La popolazione di Agadez si è vista privare della sua principale fonte di sostentamento. È sempre più frequente che gli abitanti della regione si rechino nei paesi limitrofi in cerca di un lavoro. Anche sotto tale profilo, l'applicazione della legge si è rivelata del tutto fallimentare.

Degli ulteriori dubbi emersi durante la missione il mancato rispetto degli standard internazionali a tutela dei diritti fondamentali nell'esecuzione degli arresti degli ex prestatori accusati di traffico illecito dei migranti e nello svolgimento dei processi a loro carico.

*Un ex prestatore, di etnia tuareg, ci racconta la sua esperienza. In seguito all'implementazione della legge, lui e la sua famiglia, noti nella regione per la loro attività, hanno deciso di interromperla. Tuttavia, a distanza di qualche mese, rientrato nella sua abitazione vi ha trovato dei militari, alcuni in divisa e alcuni in borghese; tra questi – ci dice – vi erano anche dei bianchi.*

*I militari hanno perquisito la sua abitazione e, dopo molte ore, lo hanno trascinato con la forza e senza fornire alcuna spiegazione su di un'autovettura, in cui gli sono stati bendati gli occhi.*

*L'auto ha viaggiato per tutta la notte in direzione di Niamey. Il ragazzo è stato condotto in un palazzo di cui non conosceva l'ubicazione ed è stato interrogato per più di dieci giorni al fine di fargli confessare il suo coinvolgimento e i nomi di altri trafficanti. Per tutto il periodo, allo stesso non è stato consentito di incontrare un avvocato e non vi è stata alcuna udienza davanti all'autorità giudiziaria.*

*In seguito all'interrogatorio è stato condotto in carcere a Niamey, dove è stato recluso sei mesi in attesa dello svolgimento del processo. All'esito di un sommario procedimento durato soltanto poche ore è stato condannato, in forza di una confessione che non ha mai reso ma che non gli è stato consentito di contestare, a un anno di detenzione.*