

Conflitto e mobilità: le rivolte tuareg in Mali e Niger

Stefano Liberti

Novembre 2009

INDICE

CONFLITTO E MOBILITÀ: LE RIVOLTE TUAREG IN MALI E NIGER	3
IL CONFLITTO TUAREG, STORIA DI UNA RIVOLTA ANNUNCIATA	4
MALI E NIGER, LE ROTTE DEI TRAFFICI CHE ATTRAVERSANO IL SAHARA	6
NIGER, AGADEZ: GLI EFFETTI DELLA MILITARIZZAZIONE SUI PATTERN MIGRATORI.....	8
NORD DEL MALI, GAO, E LO SPOSTAMENTO DELLE ROTTE.....	12
CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI	15
BIBLIOGRAFIA.....	18

CONFLITTO E MOBILITÀ: LE RIVOLTE TUAREG IN MALI E NIGER

Le ribellioni tuareg, riesplose tra il 2006 e il 2007 nelle regioni settentrionali di Mali e Niger, hanno aggiunto un elemento di instabilità in una zona caratterizzata tradizionalmente da una forte turbolenza e dalla scarsa presenza delle istituzioni dello stato centrale. Determinati da una serie di motivazioni strutturali e da alcuni fattori congiunturali che analizzeremo in seguito, i sollevamenti dei nuovi movimenti ribelli – nati, in entrambi in paesi, da costole dei vecchi gruppi che negli anni ‘90 avevano già combattuto i rispettivi governi – hanno di fatto portato, sia pure in misura diversa nei due contesti, a una militarizzazione del territorio e complicato un quadro di esercizio dell’autorità già particolarmente complesso.

Scopo di questo paper è analizzare, a partire da una missione sul campo condotta nelle zone tuareg del nord del Mali e da una serie di interviste ad attori interessati alla situazione del nord del Niger¹, in quale misura il conflitto tuareg² abbia modificato i pattern di mobilità attivi in queste zone. In questo senso ci riferiremo sia ai movimenti endogeni delle popolazioni locali, tradizionalmente nomadi³, sia ai movimenti esogeni di cittadini di paesi terzi che transitano per le regioni prese in esame per dirigersi altrove: entrambe le zone sono in effetti al centro di rotte migratorie internazionali dirette verso il Nord Africa e da qui eventualmente verso l’Europa. I due gruppi succitati, seppure distinti, presentano diversi punti di convergenza, dal momento che esiste da almeno tre decenni un’emigrazione transfrontaliera dei tuareg che segue le medesime rotte percorse oggi dai migranti di altre nazionalità. I flussi migratori sono quindi misti e comprendono sia cittadini nigerini o maliani dal progetto migratorio più limitato (tanto in termini di distanza che in termini di tempo, dal momento che questi spostamenti sono spesso di carattere stagionale) che cittadini di altri paesi dalle aspettative e dalla disponibilità economiche più consistenti, che transitano per queste zone per dirigersi in Europa. In questa sede cercheremo di capire se e quanto la situazione conflittuale abbia provocato un mutamento di queste traiettorie o un aggiustamento dei percorsi migratori. Cercheremo inoltre di capire quanto la guerra abbia provocato un aumento dell’emigrazione locale; quanto cioè abbia prodotto sfollati, persone costrette ad abbandonare le proprie case e a dirigersi nei centri abitati più sicuri all’interno dello stesso paese. L’obiettivo di questo paper è insomma capire se il conflitto abbia generato o inibito mobilità nelle due aree prese in esame.

Nell’ambito di questo studio, ci concentreremo su due contesti urbani – la città di Agadez, in Niger, quella di Gao, in Mali – per capire in che modo il sollevamento tuareg e la risposta dei governi abbiano influito sull’economia del luogo, legata sia al passaggio di immigrati diretti verso nord, sia a un’industria del turismo che si era andata sviluppando alla fine della precedente guerra, alla metà degli anni ‘90, e che vedeva coinvolti in prima fila proprio gli ex ribelli.

¹ La situazione di insicurezza e lo stato d’emergenza decretato dal governo di Niamey per le regioni del nord hanno reso impossibile una missione nell’area interessata al conflitto in Niger. La missione in Mali, nelle città tuareg di Gao e Kidal, oltre che nella capitale Bamako, è stata condotta dal 3 al 20 dicembre 2008.

² Quando parliamo di conflitto tuareg ci riferiamo alle due ribellioni. Per quanto legate ognuna al contesto in cui è nata, e per quanto abbiano avuto sviluppi diversi anche in funzione della diversa risposta dei due governi, riteniamo lecito parlare di “conflitto tuareg”, dal momento che molte delle cause dei due sollevamenti sono le stesse e, cosa più importante, ci sono stati frequenti contatti tra i movimenti ribelli attivi nei due paesi.

³ La grande carestia del 1973 e la crescente desertificazione, che hanno sottratto terreni al pascolo e provocato la crisi dell’allevamento, aveva già attivato processi di sedenterizzazione della comunità tuareg, soprattutto in Niger. In quegli anni è aumentata la popolazione di Agadez e sono iniziate le prime emigrazioni trans-frontaliere verso la Libia, in pieno boom petrolifero.

IL CONFLITTO TUAREG, STORIA DI UNA RIVOLTA ANNUNCIATA

Il 23 maggio del 2006, un commando di uomini armati assume il controllo delle località di Menaka e Kidal, al centro della zona tuareg nel nord del Mali. Rivendicano una maggiore rappresentanza nella divisione del potere e il rispetto degli accordi di pace del 1995, che avevano posto fine al grande sollevamento precedente con la cerimonia altamente simbolica della Flamme de la Paix, tenutasi a Toumbouctou il 27 marzo 1996⁴. Il segretario generale del gruppo, denominato Alliance Démocratique pour le Changement du 23 mai 2006 (ADC), è Iyad ag Ghali, già noto per aver guidato la rivolta degli anni '90. Il comando delle operazioni di terra è invece affidato a Ibrahim ag Bahanga, anche lui un veterano delle rivolte tuareg. Il conflitto si risolve dopo un mese, grazie alla mediazione algerina, con l'impegno del governo di Bamako di integrare i ribelli nell'esercito nazionale e delegare parte del controllo doganale delle merci che transitano per la frontiera algerina di Tin Zaouatene a gruppi tuareg. L'anno dopo, una fazione dell'ADC guidata da Bahanga riprende le armi contro il governo centrale, sostenendo che quest'ultimo avrebbe disatteso gli impegni presi.

Nel febbraio 2007, un gruppo di ribelli prende d'assalto la caserma di Iférouane, nel Nord del Niger. Dicono di appartenere a un nuovo gruppo – il Mouvement nigérien pour la justice (MNJ) – e attraverso il loro sito web⁵ lanciano proclami contro il governo di Niamey, colpevole a loro dire di svendere le ricchezze del sottosuolo nigerino. Il riferimento è all'uranio, di cui il paese saheliano è il terzo esportatore mondiale. Le miniere sono concentrate nelle zone tuareg del nord, tra la città di Arlit e il massiccio dell'Air, e sono sfruttate da due consorzi (Somair e Cominak), entrambi controllati dal gigante francese del nucleare Areva. I ribelli chiedono una più equa ripartizione dei proventi dell'uranio – oltre che del petrolio, di cui sono cominciate le prospezioni nel deserto del Teneré – e il rispetto degli accordi del 1995. Il governo li etichetta come “banditi”, rifiuta di negoziare e militarizza il territorio, inviando nella regione diversi battaglioni di soldati. Il conflitto si esacerba, provocando l'uccisione di molti civili e creando una situazione di insicurezza in tutto il nord del paese. Secondo diverse testimonianze, l'esercito nigerino si abbandona a rappresaglie sui civili. Il governo decreta lo stato d'emergenza.

Al di là del diverso approccio dei due governi e delle diverse poste in gioco, che hanno generato anche una discordante situazione sul terreno, le due rivolte presentano molti punti in comune: nascono entrambe dall'insoddisfazione rispetto agli accordi di pace siglati alla fine delle precedenti ribellioni, anch'esse scoppiate simultaneamente. Si sviluppano in aree di turbolenza e di scarso controllo, in cui si muovono diversi attori non statuali: oltre ai ribelli tuareg, nel Nord del Mali sono attivi i combattenti algerini del Gruppo salafista per la predicazione e il combattimento (GSPC), ribattezzatosi Al Qaeda nel Maghreb Islamico (AQMI); nel nord-est del Niger, ai confini con il Chad, hanno le proprie basi i ribelli tubu delle Forces armées révolutionnaires de Sahara (FARS). Entrambi questi gruppi si sono fatti conoscere negli ultimi anni per il rapimento di cittadini di paesi occidentali, prevalentemente a scopo di estorsione. Inoltre, le rivolte tuareg si sviluppano in aree di rinnovato interesse geo-strategico, in cui sono sbarcate grandi compagnie internazionali e alle quali contestualmente hanno cominciato a interessarsi diversi paesi stranieri: sia il Mali che il Niger sono al centro dei programmi di training militare statunitense previsti prima dalla Pan Sahel Initiative (PSI), poi dalla Trans-Saharan Counter-Terrorism Initiative (TSCTI)⁶. La Francia è stata accusata

⁴ In quell'occasione, i combattenti tuareg hanno dato fuoco a 3000 armi, a significare la fine del conflitto. Alla periferia di Toumbouctou, c'è un grande monumento che commemora la cerimonia.

⁵ [m-n-j.blogspot.com].

⁶ Lanciata nel 2002, con un budget annuale limitato di 6 milioni di dollari, la PSI ha previsto il training da parte di addestratori americani e l'equipaggiamento di unità speciali in Mauritania, Mali, Chad e Niger. Nel 2005, la PSI è sostituita dalla TSCTI, un'operazione con un budget di 500 milioni di dollari su 5 anni, che prevede il coinvolgimento, oltre che dei paesi succitati, anche di Senegal, Nigeria, Algeria, Marocco e Tunisia. Il piano prevede l'addestramento di unità speciali, lo scambio di informazioni tra questi paesi e la costituzione di basi semi-permanenti per operazioni

a più riprese di finanziare il MNJ, in modo da scoraggiare lo sfruttamento d'uranio da parte di società di altri paesi. La Libia e l'Algeria, nella loro lotta di influenza sul Sahel, hanno appoggiato i gruppi ribelli e sostenuto vari tentativi di mediazione separati. Insomma, l'area presa in considerazione è al centro di un grande gioco, in cui si muovono diversi attori con gradi di coinvolgimento mutevoli, obiettivi a volte discordanti e alleanze a geometria variabile.

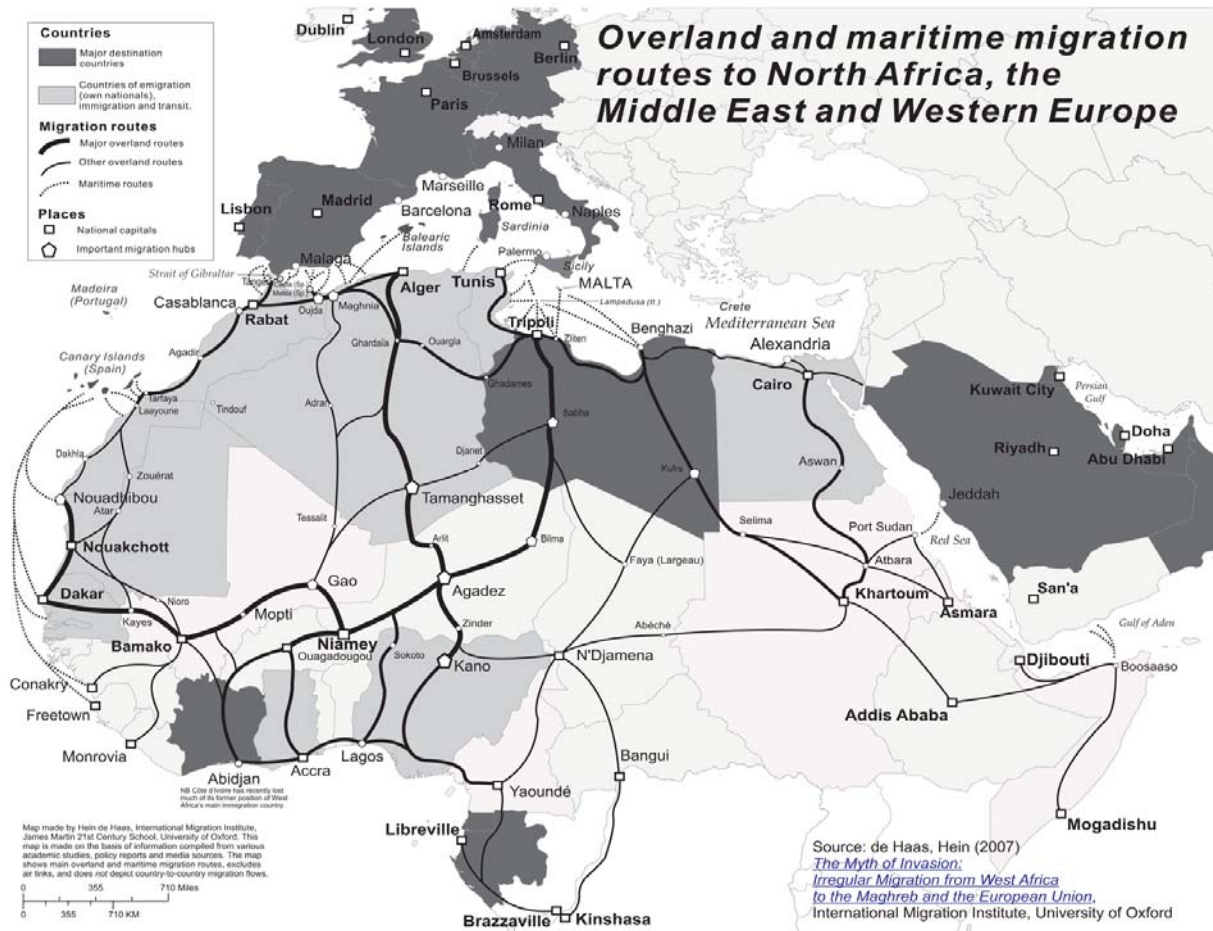
Al di là dell'interpretazione che si dà del conflitto e dei vari soggetti coinvolti, resa ancora più complessa dalla scarsità di fonti affidabili e dalla stessa morfologia dei luoghi, è tuttavia lecito parlare, come fanno alcuni analisti, di una zona di turbolenza che attraversa tutto il Sahel e taglia il continente africano dall'Oceano Atlantico all'Oceano Indiano⁷. Questa zona di turbolenza coincide in massima parte con l'area di transito delle rotte migratorie dall'Africa sub-sahariana al Nord Africa. Se per altre regioni, come ad esempio il Sudan occidentale, la situazione di conflitto ha provocato lo spostamento delle tradizionali rotte migratorie transnazionali⁸ e al contempo ha generato grandi quantità di sfollati, la situazione nelle due aree considerate da questo studio è più sfumata: il conflitto tuareg non ha mai assunto la dimensione di "crisi umanitaria" che ha invece caratterizzato quello del Darfur, in Sudan, e se ha provocato fenomeni di mobilità forzata, lo ha fatto certamente in misura molto più ridotta. Ciò nondimeno, scopo di questo paper è dimostrare che in effetti i due conflitti, insieme a una serie di misure politiche che sono state prese dai governi su pressione esterna e che in parte sono anche all'origine della turbolenza, hanno modificato i pattern migratori nella regione presa in esame, con conseguenze non trascurabili sull'equilibrio politico e sociale di queste regioni.

condotte da soldati americani nella regione. Gli americani sono presenti con proprie unità dal 2004 a Gao, in Mali, e hanno partecipato ad alcune operazioni condotte contro i ribelli tuareg. Osservazioni personali a Gao, 2004 e 2009 e testimonianze raccolte sul posto

⁷ Secondo Jeremy Keenan, la responsabilità primaria della creazione di questa area di turbolenza sarebbe da attribuire alle politiche dell'amministrazione statunitense. In particolare, lo studioso sostiene che le politiche anti-terrorismo di Washington avrebbero spinto i governi dei paesi interessati a "creare" turbolenza per attirare fondi e training militare. E avrebbero alla fine generato focolai di insoddisfazione anche alla base delle ribellioni tuareg. Si veda J. Keenan, "Uranium Goes Critical in Niger: Tuareg Rebellions Threaten Sahelian Conflagration", in *Review of African Political Economy*, n. 117; 449-466.

⁸ Nel 2003, dopo lo scoppio del conflitto in Darfur le piste sahariane in Sudan sono state ufficialmente chiuse, provocando una vera e propria crisi nella città di Dongola, snodo migratorio verso la Libia. Si veda M. Drozd, O. Pliez, "Entre Libye et Soudan: la fermeture d'une piste transsaharienne", in "Migrations entre les deux rives du Sahara", *Autrepart*, n. 36, 2005.

MALI E NIGER, LE ROTTE DEI TRAFFICI CHE ATTRAVERSANO IL SAHARA



Le rotte del grande Sahara, tradizionalmente controllate dalle popolazioni tuareg, non sono frequentate solo dai migranti: da qui transitano anche le sigarette di contrabbando provenienti dai porti del golfo di Guinea oltre che la droga latino-americana che in misura crescente utilizza alcuni stati dell’Africa Occidentale come piattaforma di smistamento verso l’Europa. In quest’ottica, il passaggio dei migranti è un’attività relativamente poco redditizia, se paragonato al commercio di sigarette o di cocaina, tanto che spesso i convogli sono misti e trasportano indifferentemente merci e persone, o persone accovacciate sulle merci di contrabbando⁹. In queste regioni, il concetto di frontiera è aleatorio, l’autorità centrale poco riconosciuta. Questo non vuol dire tuttavia che in tali aree regni l’anarchia: in realtà, l’ordine è definito da una serie di codici non scritti e da un tipo di esercizio del potere che è stato definito “parasovrano”¹⁰, in cui la sicurezza è delegata dalle autorità centrali agli ex ribelli e ai capi tribù. Un meccanismo ben rodato in Mali, meno esplicitato in Niger, dove il governo centrale ha sempre mantenuto un atteggiamento più sospettoso nei confronti dei tuareg. In questo sistema di deroga delle responsabilità, si inserisce anche il sub-appalto del controllo delle rotte e dei passaggi frontalieri, almeno in Mali. Secondo testimonianze raccolte a

⁹ La via che attraversa il Sahara tra Mali e Algeria è definita da sempre *Marlboro route*, proprio perché notoriamente attraversata da camion carichi di sigarette.

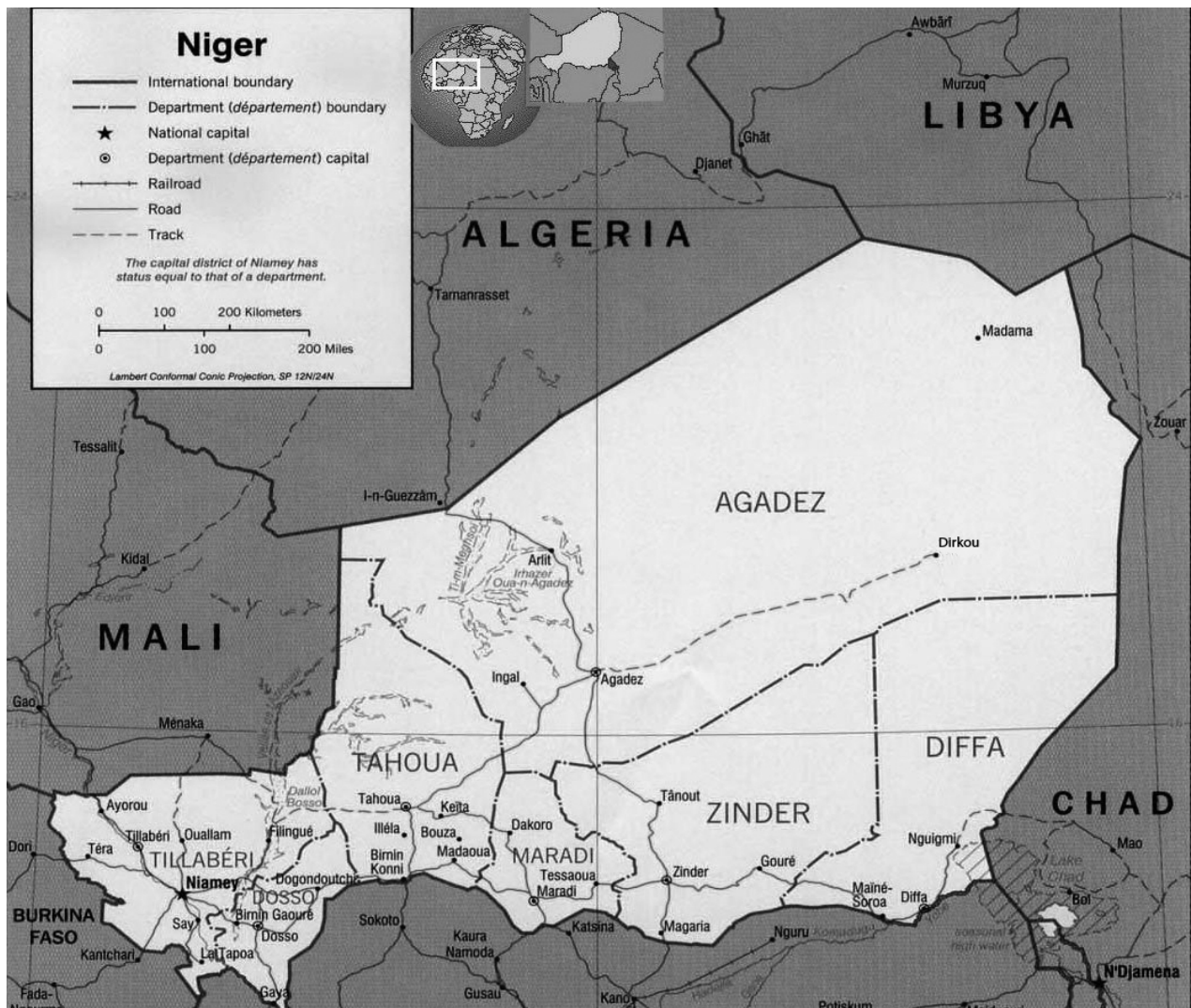
¹⁰ G. Klute, 1999, “De la chefferie administrative à la parasouveraineté regionale”. In Bourgeot, A. (a cura di), *Horizons nomades en Afrique sahélienne*, Paris, Karthala, 167-81.

Kidal, “la frontiera di Tin Zaouatene [tra Mali e Algeria ndr] è sempre stata gestita da noi. Il governo esige una somma annuale forfettaria dagli agenti di dogana, che per il resto possono gestire a proprio piacimento il passaggio delle merci e delle persone”. In effetti, in seguito al trattato di pace che ha posto fine alla ribellione del 1990, diversi tuareg sono stati incorporati nell’amministrazione delle dogane¹¹. L’esplosione del conflitto nel Mali è legata anche a questo meccanismo; è in parte determinata dai tentativi del governo centrale di riappropriarsi del controllo frontaliero, sulla spinta dei programmi di assistenza di Stati Uniti ed Unione Europea, in parte, dopo i primi scontri e il trattato di pace, a lotte interne tra tuareg per la gestione di questo controllo. Nell’ambito dell’iniziativa Pan Sahel e della TSCTI, gli americani hanno finanziato l’addestramento di pattuglie di agenti doganieri e la costituzione di pattuglie miste su una parte della cosiddetta Route Markouba, che va dalla città di Kidal alla frontiera di Tessalit. L’Unione europea, dal canto suo, ha finanziato un progetto di training in Mali per l’addestramento degli agenti doganali. Queste intrusioni esterne sono state viste con fastidio dai tuareg del luogo e hanno contribuito a rompere un equilibrio che reggeva, tra alterne vicende, da più di dieci anni. In particolare, i tuareg maliani hanno temuto di perdere il controllo delle rotte del contrabbando, e quindi la loro principale fonte di reddito.

Queste rotte, attive da alcuni decenni, hanno visto un costante aumento dei flussi, in cui cittadini di tutta l’Africa Occidentale sono andati a mischiarsi ai tuareg nigerini o maliani che tradizionalmente partivano “all’avventura” nei paesi vicini. Se l’afflusso e la portata delle rotte migratorie ha subito nel corso degli anni passati alcune variazioni e cambiamenti, determinati soprattutto dalle azioni di contrasto attuate dai paesi più a nord, l’esplosione del conflitto tuareg ha modificato in parte anche i meccanismi di funzionamento e l’organizzazione delle traversate. Mai completamente chiuse, neanche nei periodi più intensi di combattimento, le rotte hanno comunque conosciuto alcuni mutamenti determinati proprio dalla situazione di instabilità sul terreno. Dalle informazioni raccolte sul terreno, è possibile sostenere che questi mutamenti sono intervenuti in modo più considerevole in Niger, dove il conflitto ha assunto una dimensione più rilevante e dove si è messa in opera una vera e propria militarizzazione del territorio, e meno marcata in Mali, dove invece il governo centrale ha avuto un approccio più morbido e dialogante rispetto alla “questione tuareg”.

¹¹ La stessa cosa non è avvenuta in Niger, dove la decentralizzazione prevista dagli accordi di pace non è mai stata attuata completamente e non è comunque andata a beneficio dei tuareg.

NIGER, AGADEZ: GLI EFFETTI DELLA MILITARIZZAZIONE SUI PATTERN MIGRATORI



Dopo la comparsa del MNJ – e i frequenti attacchi alle postazioni militari condotti dai combattenti – il governo di Niamey ha scelto per diversi mesi la linea dura: nessun negoziato con i ribelli, definiti “banditi e contrabbandieri”, stato d’emergenza e legge marziale nella regione, imbavagliamento della stampa¹². Solo nell’ultimo periodo, a partire dall’aprile scorso, si è avviato un negoziato mediato dalla Libia e la situazione sta lentamente tornando alla normalità, anche se è presto per dire se si arriverà alla firma di un vero e proprio trattato di pace¹³. In questi due anni, i principali centri abitati del nord sono stati occupati militarmente: la città di Agadez – centro nevralgico sia dell’attività turistica che dei viaggi degli emigranti attraverso il deserto – ha visto un afflusso enorme di militari. I villaggi e le oasi più vicini al massiccio dell’Air, base del MNJ, sono finiti nel mirino dell’esercito e sono stati di fatto evacuati. Iférouane, dove c’è stato il primo attacco

¹² Diversi giornali, accusati di dare voce ai ribelli, sono stati chiusi. Alcuni giornalisti sono finiti in carcere. Fra questi, i più noti sono Moussa Kakà, corrispondente di Radio France International dal Niger, che ha trascorso tredici mesi in prigione prima di essere liberato in attesa del processo, e Ibrahim Manzo Diallo, direttore del bi-mensile Air Info, che ha scontato quattro mesi di carcere prima di essere liberato anche lui in attesa di processo.

¹³ Il 3 maggio 2009, il presidente Mamadou Tandja si è recato per la prima volta da due anni ad Agadez e ha incontrato i capi dei gruppi ribelli, promettendo l’ammnistia ai combattenti in cambio della resa.

del MNJ, è stata completamente abbandonata dai suoi 13.000 abitanti, fuggiti per paura di rappresaglie da parte dell'esercito. Solo all'inizio del 2009, c'è stato un primo timido ritorno nelle case, "in una città completamente distrutta, saccheggiata, dove non è rimasto più nulla"¹⁴. Lo stesso è accaduto nelle oasi di Timia e Tinteloust che, seppure meno densamente abitate, hanno conosciuto anch'esse un totale svuotamento della propria popolazione. I tuareg hanno denunciato una profonda repressione da parte dell'esercito che, invece di affrontare i ribelli, se la sarebbe presa con i civili. In seguito allo stato d'emergenza, sarebbe stato creato un vero e proprio regime di polizia, in cui ogni attività sarebbe controllata, ogni spostamento repertoriato, ogni sospetto imprigionato. In conseguenza di ciò, molti hanno scelto di spostarsi: diversi abitanti hanno abbandonato la regione, sia a causa delle operazioni militari, sia in seguito alla riduzione delle attività economiche, soprattutto nella città di Agadez¹⁵. L'attività turistica, piuttosto fiorente nella stagione novembre-marzo, ha subito negli ultimi due anni uno stop totale. La compagnia di charter Point-Afrique, che assicurava collegamenti diretti tra Agadez e la Francia, ha interrotto i voli a partire dalla stagione 2007-2008. Il nord del paese è vietato agli stranieri. Il comparto turistico – che, tra agenzie di viaggio, autisti, guide, cuochi, ristoratori, impiegava direttamente circa cinquemila persone¹⁶ – è piombato in una crisi profonda. Se i proprietari delle agenzie e dei veicoli hanno scelto un atteggiamento attendista¹⁷, molti hanno deciso di spostarsi più a sud, a Niamey o nei paesi vicini, anche per sfuggire alla repressione che inevitabilmente ha finito per colpire tutta la popolazione tuareg. Resta difficile avere delle cifre precise, dal momento che gli spostamenti all'interno del paese non sono registrati, come non lo sono quelli che avvengono nell'area di libera circolazione della Comunità economica degli stati dell'Africa Occidentale (Cedeao). Ma è opinione comune che Agadez abbia avuto un saldo di popolazione pari allo zero, in cui le persone che hanno scelto l'emigrazione – per lo più temporanea – sono state sostituite da sfollati provenienti dalle zone dove più si sentivano le ripercussioni del conflitto, soprattutto i centri abitati del massiccio dell'Air. Le condizioni di vita dei nuovi arrivati e di quanti sono rimasti in città sono tuttavia peggiorate drasticamente: soprattutto nelle fasi più acute del conflitto, l'esercito di Niamey ha deciso di bloccare gli approvvigionamenti di benzina e di derrate alimentari, in modo da impedire il rifornimento dei ribelli. Questa strategia d'assedio ha avuto inevitabili ripercussioni sulla vita della città, già gravata dall'arrivo dei rifugiati. Secondo una coalizione di Ong locali e l'organizzazione francese Médecins sans frontières, alla fine del 2007 il nord era completamente inaccessibile agli aiuti umanitari, necessari per 20.000 sfollati¹⁸. Una situazione che è leggermente migliorata solo nella seconda metà del 2008, quando l'accesso per gli aiuti umanitari nel nord è stato parzialmente ripristinato.

Se l'attività turistica si è interrotta, lo stesso non può dirsi della seconda fonte di introito di Agadez: il transito degli emigranti. Al centro di alcune rotte importanti verso l'Algeria e la Libia, la città di Agadez ha visto un aumento esponenziale negli ultimi anni di viaggiatori di passaggio. Albergatori, intermediari, autisti, capi di agenzie di viaggio, "l'avventura" attraverso il Sahara ha impiegato una fetta consistente della popolazione della città e creato occupazione anche per gli ex ribelli tuareg, che hanno messo il proprio *know how* delle piste del deserto al servizio di questi viaggiatori. I viaggi si sono sempre organizzati alla stazione degli autobus, dove vengono riempiti sia i camion mercedes a 10 ruote diretti attraverso la pista del Teneré verso l'oasi di Dirkou e da qui in Libia, sia i più piccoli pick up che seguono la rotta montagnosa attraverso il massiccio dell'Air, entrano

¹⁴ Testimonianza di Raliou Assaleh Hamed corrispondente di Rfi da Agadez, che è andato a Iférouane nel febbraio 2009.

¹⁵ L'attività estrattiva di uranio, concentrata intorno alla città di Arlit, è invece continuata indisturbata, anche se il trasporto del materiale estratto è stato fatto con scorte militari.

¹⁶ Si tratta di una stima del tutto approssimativa fornita dal Syndicat du tourisme au Niger.

¹⁷ "Aspettiamo che passi la guerra e che i turisti tornino. Per ora non ci muoviamo", testimonianza del direttore di un'agenzia di viaggi di Agadez, aprile 2009

¹⁸ Questa stima è la somma degli sfollati causati dal conflitto e di quanti hanno perso la casa a causa delle forti piogge che si sono registrate nel settembre 2007. "Niger: humanitarian access cut to North", *Irinnews*, 10 dicembre 2007.

clandestinamente in Algeria e lasciano i viaggiatori nei pressi della città algerina di Djanet, da cui poi proseguono a piedi verso il confine libico di Ghat. Alla stazione ci sono dieci agenzie di viaggio, regolarmente registrate al locale municipio, che assicurano il collegamento. Ogni camion può trasportare un centinaio di immigrati, ogni pick up fino a trenta viaggiatori. Il sistema prevede il coinvolgimento di diverse persone: appena arrivano alla barriera della città, i migranti stranieri vengono intercettati dai poliziotti, che esigono da loro il pagamento di una “tassa d’ingresso” variabile a seconda della nazionalità e della capacità di negoziazione dei singoli. Una volta entrato in città, il viaggiatore intenzionato ad andare in Libia viene avvicinato da un intermediario, che lo indirizza verso l’agenzia di riferimento. La tariffa della traversata varia a seconda di diversi fattori: numero di passeggeri, costo del carburante, situazione alla frontiera, ma anche capacità di negoziare del passeggero. Nel 2006, il viaggio Agadez-Dirkou costava tra i 10.000 e i 20.000 cfa, mentre il passaggio in Algeria in pick up si attestava tra i 30.000 e i 40.000¹⁹.

L’universo migratorio di Agadez è strutturato intorno a un vero e proprio sistema economico, che vede la partecipazione diretta di alcuni attori (agenti di viaggio, poliziotti, autisti, intermediari) e un inevitabile indotto (venditori di cibarie e di barili d’acqua, agenzie di cambio, fornitori di alloggi). Dell’organizzazione dei viaggi vivevano – direttamente o indirettamente – circa 3000 persone²⁰. Prima dello scoppio del conflitto tuareg, ogni anno prendevano la strada da Agadez a Dirkou circa 10.000 persone, la quasi totalità delle quali proseguiva poi per la Libia. Un numero solo leggermente inferiore si muoveva verso Djanet nella rotta settentrionale²¹.

La situazione che si è venuta a creare ad Agadez e in tutta la regione con l’esplosione del conflitto tuareg non ha bloccato i viaggi, ma li ha resi più difficoltosi. In particolare la rotta che taglia l’Air da sud a nord verso l’Algeria, attraverso le zone di conflitto, ha subito una forte inflessione. In generale, si è assistito a un graduale spostamento dei viaggi dall’asse nord-sud a quello ovest-est verso l’oasi di Dirkou. Questo spostamento è stato determinato in larga parte proprio dal conflitto: la rotta attraversa il cuore della zona dei combattimenti ed è quindi ritenuta molto insicura. A questo stato di insicurezza determinato dal conflitto tuareg, bisogna aggiungere anche l’inasprimento dei controlli frontalieri da parte dell’Algeria, che rappresenta un ulteriore deterrente a muoversi per questa via. Tutte le testimonianze raccolte parlano di una riduzione drastica delle partenze verso Djanet e di un conseguente aumento del flusso diretto a est verso la Libia.

Anche quest’ultima via ha subito qualche modifica nel meccanismo di funzionamento. A causa dello stato d’emergenza, nessun veicolo può attraversare il deserto senza scorta. Si organizzano quindi convogli militari, circa una volta ogni tre settimane, in cui i camion carichi di immigrati – come quelli delle sigarette di contrabbando – partono tutti insieme. Questo genera un affollamento soprattutto nella stazione intermedia, la piccola oasi di Dirkou, costretta a sostenere l’afflusso contemporaneo di due-tremila persone che prima arrivavano (e ripartivano) alla spicciolata.

Se il numero dei viaggiatori sembra aumentato sulla rotta Agadez-Dirkou, in termini assoluti non pare tuttavia possibile parlare di un aumento dei flussi: in altre parole, l’incremento che si registra sull’asse Agadez-Dirkou-Libia è da addebitare alla riduzione-chiusura dell’asse Agadez-Djanet e quindi allo spostamento su questo asse di quanti passavano per quella traiettoria. Non sembra esserci stata mobilità forzata verso nord a causa del conflitto: gli sfollati dell’Air sono per lo più rimasti nelle vicinanze delle loro case e si sono concentrati ad Agadez e ad Arlit. I tuareg che hanno

¹⁹ 1 euro=655.95 franchi Cfa. Tutte queste informazioni sono frutto di una missione condotta in Niger nel maggio 2006, prima dello scoppio del conflitto, nell’ambito del progetto “Development and Sustainable Management of Migratory Flows from Africa”, curato da Cespi-Sid per il ministero italiano degli Affari Esteri, Direzione generale per la cooperazione allo sviluppo.

²⁰ Stima approssimativa fornita da Ibrahim Manzo Diallo, direttore del bi-settimanale Air Info.

²¹ Queste cifre sono state fornite dal commissariato di Agadez, che dovrebbe registrare numero e nomi di tutti i viaggiatori in transito. In realtà, quest’operazione non è fatta in modo accurato, ma è solo un meccanismo per esigere un dazio supplementare da chi parte. La stima va quindi presa con il beneficio d’inventario.

scelto l'emigrazione a causa della repressione, comunque in numero limitato, sono piuttosto fuggiti a sud, nei paesi vicini dell'Africa sub-sahariana. C'è stato invece un aumento dei prezzi delle traversate, anche a causa dei più frequenti taglieggiamenti da parte dei militari e dal prezzo della scorta, che l'esercito addebita ai trasportatori (e che questi ricaricano sui viaggiatori). Il costo della traversata per Dirkou è raddoppiato, attestandosi nel 2009 sui 30.000-40.000 franchi Cfa.

Al di là degli sviluppi che potrà avere il conflitto tuareg, che pare avviato verso una risoluzione, il transito sulla rotta di Dirkou potrebbe subire mutamenti a causa di un altro fattore: le politiche di contrasto messe in atto più a nord, dalla Libia. Se la Jamahiriya ha lasciato transitare negli ultimi due anni molti migranti – e ridotto sensibilmente i rimpatri coatti che aveva invece iniziato a fare tra il 2005 e il 2006 su impulso dell'Unione Europea e dell'Italia – è principalmente per sopperire al grande bisogno di manodopera da impiegare in opere infrastrutturali e di corredo urbano nelle oasi del sud in vista dei grandi festeggiamenti del 1° settembre 2009, 40esimo anniversario della rivoluzione. Una volta venuta meno questa esigenza – e conclusosi il processo di “sanatoria” degli immigrati irregolari, che riguarda solo in minima parte quelli originari dell'Africa sub-sahariana²² – non è da escludere che la Libia attiverà delle forme di contrasto più efficaci, anche e soprattutto in conseguenza dell'entrata in vigore del Trattato di amicizia, cooperazione e partenariato firmato con l'Italia il 30 agosto 2008, che prevede un rafforzamento dei controlli alla frontiera sud con la collaborazione materiale dell'Unione europea e dell'Italia²³.

In conclusione, possiamo dire che il conflitto tuareg – e la conseguente militarizzazione della regione settentrionale, soggetta a regime d'emergenza – hanno provocato una mobilità forzata di raggio limitato della popolazione delle zone più coinvolte dal conflitto (circa 20mila persone), uno stimolo all'emigrazione nei paesi confinanti a sud per quanti si sono trovati schiacciati dalla repressione o dalla crisi che ha colpito il settore turistico (poche migliaia di persone) e hanno avuto un certo influsso sulle rotte migratorie internazionali, provocando la quasi chiusura della via che portava in Algeria e un conseguente aumento dell'afflusso sulla rotta Agadez-Dirkou verso la Libia. Lo stato d'emergenza – e il divieto di viaggiare senza scorta – ha provocato una maggiore visibilità dei viaggi, dal momento che i convogli organizzati ogni tre settimane sono costituiti da circa 30 camion, e un sovraffollamento della stazione intermedia di Dirkou, che in occasione dell'arrivo dei convogli vede un afflusso contemporaneo di migliaia di persone, con conseguenze anche drammatiche per la situazione socio-sanitaria dell'oasi.

Per il prossimo futuro, è possibile prevedere che la probabile risoluzione del conflitto tuareg porterà a un ripristino delle attività turistiche ad Agadez e nell'Air e a un ritorno degli sfollati nelle proprie case. Quanto alle rotte migratorie internazionali, saranno probabilmente toccate da azioni di contrasto che la Libia attuerà in conseguenza alla firma e all'implementazione del Trattato siglato con l'Italia nell'agosto 2008.

²² Sulle caratteristiche di questa sanatoria, si legga Coslovi L. (2009), *La regolarizzazione in Libia: verso una migliore gestione delle migrazioni?*, Paper CeSPI, Doc 7/09.

²³ Il testo prevede che il finanziamento di tale sistema di controllo sarà assicurato per il 50 per cento dall'Italia e per il 50 per cento dall'Unione europea. Secondo indiscrezioni di stampa, il sistema sarà realizzato dall'impresa italiana Finmeccanica. Il testo integrale del trattato è disponibile all'indirizzo <http://www.meltingpot.org/stampa13952.html>.

Il conflitto tuareg non è mai arrivato direttamente a Gao, ma si è concentrato intorno alla città di Kidal, all'Adrar des Ifoghas e all'oasi di frontiera di Tin Zaouatene. Se hanno preso avvio da un'analoga situazione di emarginazione e sono stati animati da rivendicazioni simili, molte sono le differenze tra le rivolte tuareg nei due paesi vicini. Nella regione di Kidal, i civili non sono stati presi di mira, il governo non ha mai preso ufficialmente provvedimenti per limitare l'accesso nella zona. Solo il turismo legato all'attraversamento del Sahara su fuoristrada ha subito uno stop, comunque temporaneo e legato alla fase più intensa dei combattimenti intorno alla frontiera di Tin Zaouatene.

I viaggi degli emigranti, sulla rotta che da Gao-Kidal sale verso la frontiera di Tessalit sono continuati e anch'essi hanno subito interruzioni solo provvisorie. La rotta su Tin Zaouatene si è invece interrotta per alcuni mesi, a causa dell'installazione di mine, successivamente rimosse. Ma quella che passa per Tin Zaouatene è sempre stata una rotta meno battuta dai convogli di emigranti diretti a nord ed è tradizionalmente usata per i viaggi in senso inverso, poiché gli algerini usano Tin Zaouatene come frontiera per i rimpatri coatti. Paradossalmente, l'installazione di mine ha reso quindi più problematico il rientro di quanti erano stati espulsi dall'Algeria, costretti a un giro molto più largo per arrivare a Kidal e quindi a un esborso maggiore.

Se la rotta algerina non ha subito una chiusura forzata, è tuttavia evidente una diminuzione dell'afflusso di emigranti in transito per la città di Gao diretti verso nord. Fino a qualche anno fa a Gao si potevano vedere gli stessi protagonisti dell'universo migratorio di Agadez – albergatori, intermediari, ristoratori, trasportatori, autisti, venditori di vettovaglie e di barili d'acqua – tanto che esisteva un vero e proprio quartiere degli “avventurieri”²⁴. Oggi non c'è alcun segno evidente del transito dei viaggiatori. I pochi migranti che si vedono per strada sono per lo più cittadini dell'Africa sub-sahariana rimpatriati dall'Algeria, che fanno il viaggio in senso inverso. Questi si raccolgono normalmente nel cortile della missione cattolica, il cui responsabile (il sacerdote tanzaniano Anselm Mahwera) provvede al loro sostentamento e spesso paga loro il biglietto di autobus per Bamako. Nessuno è in grado di fornire una stima precisa del numero di questi *refoulés*: padre Anselm scrive su un quaderno il nome di tutti quelli che passano da lui, ma non lo fa in ordine progressivo. Il distaccamento del ministero per i maliani dell'estero e per l'integrazione africana, che si occupa anche delle politiche migratorie, sostiene di avere dei dati, ma non è in grado di fornirli. Lo stesso vale per il commissariato di polizia, dove tutti i visitatori di passaggio sarebbero tenuti a registrarsi. In definitiva, non sembra che ci sia un coordinamento né la volontà di crearlo: anzi, i rappresentanti delle istituzioni maliane vivono con sempre maggior fastidio questo flusso a ritroso di cittadini di paesi terzi respinti dall'Algeria, che non possono a loro volta rimpatriare per mancanza di mezzi²⁵. Stesso discorso vale per la città di Kidal, dove l'autorità centrale è pressoché assente. Qui gli immigrati di passaggio vengono ospitati in due “foyers”, centri di transito gestiti da ex migranti, che provvedono al vitto e all'alloggio in cambio di una piccola somma. Ognuno di questi foyer tiene un registro dei passaggi, ma senza specificare la direzione presa dai viaggiatori (se verso sud o verso nord) e senza mantenere un ordine progressivo. I responsabili comunque sottolineano che il flusso è soprattutto a ritroso e che negli ultimi due anni c'è stato un calo considerevole dei passaggi su questa rotta.

Le ragioni evocate per tale diminuzione sono diverse: c'è chi parla dell'inasprimento delle azioni di contrasto da parte delle guardie di frontiera algerine; chi addebita invece al conflitto tuareg la causa dell'inflessione. A ben guardare, le due cose possono essere correlate: come sottolineano alcuni studiosi, la sollevazione tuareg in Mali ha infatti preso avvio dal tentativo del governo centrale – in gran parte su impulso esterno – di assumere il controllo del passaggio frontaliero, fino ad allora

²⁴ Osservazioni personali, settembre 2004.

²⁵ In Mali vengono rispediti tutti gli immigrati irregolari catturati nel sud dell'Algeria, anche quelli che erano passati per il Niger. Il governo di Niamey infatti accetta il rimpatrio solo di nigerini e non di cittadini di paesi terzi.

delegato alle tribù tuareg²⁶. Nell'ambito dei vari programmi di assistenza militare lanciati negli ultimi anni, gli Stati Uniti hanno fornito mezzi e radar. Hanno mandato un distaccamento di soldati a Gao. E hanno messo gli occhi sulla vecchia base francese di Tessalit. Di fatto, la regione del nord del Mali, considerata dal dipartimento di stato americano la più problematica e la più potenzialmente esplosiva, anche per la presenza degli islamisti algerini di AQMI, è al centro dei programmi di assistenza militare di Washington²⁷.

Quanto all'Unione europea, la sua presenza è meno vistosa ma comunque non trascurabile: essa finanzia, attraverso il programma Aeneas, un progetto di training per le guardie di frontiera condotto da poliziotti francesi inquadrati nell'organizzazione Civipol/Sctip, che si occupa dei programmi all'estero del ministero degli interni di Parigi. Il programma, mirato ad "attivare controlli di frontiera efficaci in modo da evitare l'ingresso di persone in condizioni disagiate nel territorio dell'Unione Europea", fornisce veicoli e strumentazioni alle guardie di frontiera maliane. Se ha coinvolto qualche decina di uomini e previsto un impegno finanziario poco significativo, il progetto Aeneas in Mali è un tassello della politica di esternalizzazione della frontiera condotta dall'Unione europea, che tende a delegare il controllo dei flussi migratori agli stati della frontiera esterna, fornendo loro mezzi sia logistici che finanziari. Una politica che ha come centro di azione gli stati del Nord Africa, ma che sta lentamente coinvolgendo anche la regione del Sahel, in particolare il Mali e il Niger²⁸.

Per quanto ancora di impegno limitato nella regione saheliana, queste politiche spesso finiscono per avere un impatto notevole sulle regioni prese in esame, che va al di là del puro contrasto all'immigrazione irregolare diretta verso l'Europa. Nel nord del Niger, ad esempio, anche prima dello scoppio della rivolta tuareg, le politiche restrittive messe in atto dalla Libia su impulso europeo hanno di fatto reso più difficoltosa l'emigrazione transfrontaliera e stagionale delle popolazioni tuareg verso il sud della Libia, che andava avanti da decenni nel reciproco interesse dei due paesi²⁹.

In Mali questo non è avvenuto. I provvedimenti restrittivi messi in atto dall'Algeria su impulso europeo non hanno colpito i tuareg, che continuano ad attraversare la frontiera senza bisogno di documenti e senza alcun controllo. Ma al contempo, l'afflusso di mezzi e fondi nelle regioni saheliane per il controllo delle frontiere, normalmente affidate al potere parasovrano dei responsabili tuareg ha ingenerato un'insoddisfazione alla radice poi dello scoppio del conflitto. Diversi tuareg sostengono che la rivolta è scoppiata "perché Bamako non ha rispettato i patti e si è venduta agli stranieri". Se alla fine si è trovato un accomodamento, in cui per spegnere le tensioni si è di fatto tornato allo *status quo ante*, con la percezione di un'imposta annuale in cambio della delega ai tuareg della gestione della frontiera, il tentativo di assumerne il controllo da parte delle autorità di Bamako ha comunque provveduto a scoraggiare il passaggio degli emigranti, già fortemente segnato dalle politiche restrittive attuate dall'Algeria. La rotta di Gao è diventata "troppo rischiosa e poco praticabile". Molti migranti sub-sahariani, che sono passati varie volte in

²⁶ B. Lecocq, P. Schrijver, "The War in terror in a Haze of Dust: Potholes and Pitfalls on the Saharan Front", *Journal of Contemporary African Studies*, vol. 25, issue 1, 2007, pp. 141-166 e J. Keenan "Waging War on Terror: The Implications of America's 'New Imperialism' for Saharan Peoples", *Journal of North African Studies*, Special Issue, 2005 pp 610-38.

²⁷ Fin dall'inizio della Pan Sahel Initiative, la metà del budget è stato consacrato al nord del Mali. Si veda per un dettaglio sulle iniziative americane nella regione, B. Lecocq, P. Schrijver, *op. cit.*.

²⁸ In Niger è attivo dal 2004 Across Sahara, un progetto finanziato dal programma Aeneas dell'Unione Europea e coordinato dal Ministero dell'Interno italiano (con la partecipazione dell'Oim – Organizzazione internazionale per le migrazioni) volto a "rafforzare la cooperazione tra Libia e Niger nel controllo frontaliero e nella lotta all'immigrazione clandestina, a organizzare le loro strutture e a considerare una revisione della legislazione, a formare addestratori o ufficiali da impiegare nei settori specifici". Il budget è di 1,5 milioni di euro. La seconda fase dovrebbe riguardare il confine libico-algerino.

²⁹ Osservazioni personali durante la missione in Niger nel maggio 2006.

Algeria, sostengono che il paese “non è più un santuario” e che addirittura “è il primo paese europeo. Ormai rimpatria tutti”³⁰. Quindi, in definitiva, possiamo dire che la riduzione sensibile (e visibile) sulla rotta migratoria internazionale che attraversa le regioni tuareg del nord del Mali è da addebitare principalmente alle politiche restrittive implementate dall’Algeria su impulso europeo, ma in parte anche al tentativo da parte dello stato maliano di rafforzare la propria presenza nelle regioni del nord. Un tentativo che è alla radice della rivolta delle popolazioni tuareg la quale, sia pure in misura limitata, ha rappresentato a sua volta un fattore inibitorio sulle dinamiche migratorie nella regione. Se questo tentativo è di fatto abortito, ha infatti rappresentato per un breve periodo un fattore di scoraggiamento alle traversate e un impulso a seguire altre vie. Secondo le testimonianze di molti migranti, le rotte che dal Mali portavano verso l’Algeria si sono ormai spostate verso la Mauritania, diventata nuovo paese d’immigrazione e nuova piattaforma di partenza per eventuali viaggi in Europa.

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Il conflitto tuareg che ha colpito le regioni saheliane del nord del Mali e del nord del Niger ha avuto effetti diversi nei due paesi: nel primo ha avuto conseguenze ridotte sui pattern di mobilità, anche se ha esacerbato una situazione di crisi delle rotte migratorie già avviate con il rafforzamento dei controlli frontaliери da parte delle autorità algerine. Questo rafforzamento si inserisce in una politica più ampia, in cui attori esterni – come Stati Uniti ed Unione Europea – fanno pressioni per riportare sotto il controllo delle autorità centrali le cosiddette “zone grigie” del Sahara. Se l’obiettivo non è stato pienamente raggiunto, dal momento che le rotte del contrabbando delle merci continuano a essere attive, tale strategia ha portato a una sensibile riduzione del passaggio di migranti, che peraltro è il trasporto meno remunerativo.

Nel Nord del Niger gli effetti del conflitto sulla mobilità regionale o transnazionale sono molto più vistosi: il conflitto in sé ha generato una certa mobilità forzata, con alcune migliaia di sfollati in fuga dalle zone più colpite. Ha poi portato a un’emigrazione di carattere economico da zone entrate in crisi proprio a causa dello stato d’emergenza decretato dal governo centrale, come la città di Agadez, già fiorente centro turistico. Inoltre, ha modificato il funzionamento delle rotte internazionali di transito verso il Nord Africa e da qui, eventualmente, l’Europa. La rotta algerina, che passava nelle zone più toccate dal conflitto, è praticamente chiusa. La rotta libica ha subito un incremento, soprattutto in conseguenza della chiusura della rotta algerina, provocando un certo affollamento nella stazione intermedia di Dirkou.

Se entrambi i conflitti sembrano avviarsi verso una risoluzione, è difficile dire se i pattern migratori, soprattutto quelli relativi alle migrazioni transnazionali, ritorneranno alla situazione pre-conflitto: le modifiche che sono intervenute sulle rotte in questi anni sono il risultato dell’intervento di una serie di fattori, fra i quali l’insicurezza determinata dai combattimenti e la militarizzazione di regioni in cui normalmente lo stato è poco presente forse non sono nemmeno i più rilevanti. I pattern di mobilità delle aree prese in esame hanno subito mutamenti anche e soprattutto in seguito agli accordi che gli stati confinanti a nord – l’Algeria e la Libia – hanno concluso con l’Unione Europea o con suoi singoli stati membri. Da questo punto di vista, il trattato di amicizia, partenariato e cooperazione siglato tra il governo italiano e quello libico il 30 agosto 2008 a Bengasi appare emblematico. Secondo tale accordo, l’Unione europea e l’Italia dovranno

³⁰ Interviste con diversi migranti respinti a Gao, Kidal, Bamako e con i rappresentanti dell’Association des maliens expulsés (AME) e dell’ Association des Refoulés d’Afrique Centrale au Mali (ARACEM), Bamako, dicembre 2008.

provvedere finanziariamente al rafforzamento dei controlli alla frontiera sud della Jamahiriya, rendendo quindi sempre più difficoltoso il transito su una via normalmente molto battuta. Se l'accordo entrerà effettivamente in funzione, una volta venute meno le esigenze di manodopera per i lavori infrastrutturali realizzati in Libia per il 40esimo anniversario della rivoluzione (1° settembre 2009), è lecito prevedere una drastica diminuzione del passaggio anche sulla rotta che attraversa il Niger sull'asse Agadez-Dirkou.

Quindi, anche se il conflitto si spegnerà e l'insicurezza diminuirà nei mesi a venire, bisogna considerare che gli altri fattori – primo fra tutti, il rafforzamento dei controlli operati dagli stati del Nord Africa in conseguenza alla politica di “esternalizzazione” della frontiera portata avanti dall'Unione Europea – rimarranno in loco, e anzi appaiono destinati a crescere di importanza, con la conseguente cristallizzazione della situazione di questi anni, in cui si osserva uno spostamento delle rotte verso altri paesi, come la Mauritania, e una riduzione sensibile del passaggio nelle zone già interessate al conflitto tuareg.

La chiusura delle rotte avrà inevitabilmente delle conseguenze negative sul contesto socio-economico delle regioni prese in esame, dal momento che produrrà (come di fatto sta già avvenendo in Niger) una diminuzione di mobilità per le popolazioni nomadi locali, privandole di fonti di introito e di sussistenza. L'Unione Europea, che finanzia tanto gli stati del Nord Africa che quelli del Sahel per “esternalizzare i controlli frontalieri” e che quindi è in parte responsabile di questi mutamenti, dovrebbe avviare una riflessione sugli effetti delle proprie politiche e attivare adeguate politiche di cooperazione atte a smorzare le tensioni che inevitabilmente si creeranno nei paesi interessati.

Se per il Mali Bruxelles si è in parte mossa in questo senso, creando una struttura (il Centre d'information et de gestion des migrations – Cigem) che dovrebbe di fatto fungere da organo di intermediazione per l'emigrazione legale verso l'Unione europea, facendo incontrare richieste e offerte di manodopera e quindi dando una sorta di contropartita alla riduzione di mobilità nel Nord³¹, in Niger non è stato pensato nulla di questo tipo. C'è quindi il rischio che, nel medio termine, il conflitto possa esacerbarsi proprio per il persistere di quei fattori che almeno in parte lo hanno generato.

Inoltre, la politica di esternalizzazione che finisce per investire i paesi del Sahel delega di fatto a stati dalla debole tradizione democratica e dalla scarsa attenzione per il rispetto dei diritti umani il delicato compito di controllare i flussi migratori. I rimpatri coatti in mezzo al deserto del Teneré compiuti negli anni scorsi dal governo libico, insieme ai veri resoconti sulle condizioni degradanti di gran parte dei centri di raccolta per immigrati nella Jamahiriya³², impongono un'ulteriore riflessione sia all'Unione europea che in particolare all'Italia, che ha fatto di un rapporto privilegiato con Tripoli l'asse portante della propria politica di contrasto all'immigrazione irregolare. L'Europa e l'Italia dovranno moltiplicare le pressioni sui paesi del Nordafrica affinché rispettino i diritti umani nell'azione di contrasto dell'immigrazione irregolare e non pregiudichino il diritto all'asilo garantito dalle Convenzioni internazionali. da questo punto di vista, è importante che l'Alto commissariato delle Nazioni unite per i rifugiati (Unhcr), che ha a più riprese esortato

³¹ Inaugurato il 6 ottobre 2008 a Bamako, alla presenza del ministro francese per l'Immigrazione Brice Hortefeux, del commissario europeo allo Sviluppo Louis Michel e del presidente della Repubblica maliana Amadou Toumani Touré, il Centre d'information et de gestion des migration (Cigem) è nato dalla collaborazione tra l'Europa e i Paesi del Sahel. Fortemente voluto dalla Francia, che da tempo sta spingendo il Mali a firmare un accordo di rimpatrio per i suoi concittadini colti in posizione irregolare sul territorio francese, il centro ha un budget di 10 milioni di euro fino al 2013. Tra i suoi compiti, “informare, orientare gli immigrati in partenza, i potenziali migranti e quelli di ritorno, sensibilizzare la popolazione sui rischi dell'immigrazione irregolare”. Incontro con il direttore del Cigem Abdoulaye Kounate, Bamako, dicembre 2008.

³² Si legga in particolare il rapporto di Human Rights Watch, “Pushed back, pushed around. Italy's forced return of boat migrants and asylum seekers. Libya's mistreatment of migrants and asylum seekers, settembre 2009. [www.hrw.org].

l'Italia a garantire il diritto d'asilo ai migranti intercettati in mare e quindi a evitare respingimenti indiscriminati, mantenga un occhio vigile su queste politiche, anche a partire dall'osservatorio privilegiato offerto dal proprio ufficio a Tripoli.

BIBLIOGRAFIA

- Bensaad A. (2003), "Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin", *Revue Européenne des Migrations Internationales*, n. 19/2003.
- Brachet J. (2005), "Migrants, transporteurs et agents de l'état: rencontres sur l'axe Agadez-Sebha", in "Migrations entre les deux rives du Sahara", *Autrepart* n. 36.
- Coslovi L. (2009), *La regolarizzazione in Libia: verso una migliore gestione delle migrazioni?*, Paper CeSPI, Doc 7/09, Roma.
- De Haas H. (2007a), *Between Courting and Controlling: The Moroccan State and its' Emigrants*. Working Paper No. 54, Centre on Migration, Policy and Society, University of Oxford.
- De Haas H. (2007b), *The Myth of Invasion*, IMI Research Report, International Migration Institute, University of Oxford. [<http://www.heindehaas.com/Publications/de%20Haas%202008%20-%20inconvenient%20realities.pdf>].
- Drozdz M., Pliez O. (2005), "Entre Libye et Soudan: la fermeture d'une piste transsaharienne", in "Migrations entre les deux rives du Sahara", *Autrepart* n. 36.
- Fortress Europe (2007), *Fuga da Tripoli: Rapporto sulle condizioni dei migranti in transito in Libia*, [www.fortresseurope.blogspot.com].
- Fortress Europe (2007), *Effetti collaterali. Rapporto sulle condizioni dei migranti in transito in Algeria*, [www.fortresseurope.blogspot.com].
- Harouna I. (2007), *Study of Migration in the Agadez Urban Commune*, Study conducted with UNICEF support for the regional directorate for gender promotion and child protection, Agadez, Niger.
- Keenan J. (2005), "Waging War on Terror: The Implications of America's 'New Imperialism' for Saharan Peoples", *Journal of North African Studies*, Special Issue.
- Keenan J. (2008), "Uranium Goes Critical in Niger: Tuareg Rebellions Threaten Sahelian Conflagration", in *Review of African Political Economy*. n.117.
- Klute G. (1999), "De la chefferie administrative à la parasouveraineté régionale". in Bourgeot, A. (a cura di), *Horizons nomades en Afrique sahélienne*, Paris.
- Lahlou M. (2005), *Migrations irrégulières trans méditerranéennes et relations Maroc – Union Européenne*. Paper presented at the XXV International Population Conference, Tours, France, July 18-23.
- Lecocq B., Schrijver P. (2007), "The War in Terror in a Haze of Dust: Potholes and Pitfalls on the Saharan Front", *Journal of Contemporary African Studies*, vol. 25, issue 1.
- Liberti, S. (2006), *L'esodo a ritroso dei clandestini del Sahel*, Centro Studi di Politica Internazionale (CeSPI) e Society for International Development (SID), [<http://www.sidint.org/migration/html/publications.html>].
- Pliez O. (2004), "De l'Immigration au Transit? La Libye dans l'Espace Migratoire Euro- Africain". In *La Nouvelle Libye: Sociétés, Espaces et Géopolitique au Lendemain de l'Embargo*, ed. O Pliez. Paris, 2004 Editions Karthala.
- Pliez O. (2005), "Le Sahara libyen dans les nouvelles configurations migratoires". *Revue Européenne des Migrations Internationales* 16/2005.