



L'INDUSTRIA LIBICA DELLE MIGRAZIONI

📅 30/06/2017

Dal 2011 la Libia è terra franca per trafficanti che hanno sostituito i passeurs tradizionali, organizzando il business migratorio insieme alle mafie regionali. La geografia dei traffici. Il ruolo delle milizie. L'autolesionismo dell'Europa.

di Nancy Porsia

Publicato in: [MEDITERRANEI](#) - n°6 - 2017

1. **Centinaia di migliaia di uomini e donne per anni hanno trovato in Libia** un rifugio sicuro dalla guerra e dalla fame dei [propri paesi dell'Africa subsahariana](#), e per oltre dieci anni solo poche migliaia di migranti si sono avventurati nella pericolosa traversata del Mar Mediterraneo.

I primi flussi migratori attraverso la rotta libica si sono registrati a metà degli anni Novanta, e solo a partire dal 2002 il [flusso migratorio ha acquisito proporzioni significative](#) con il massiccio transito dei migranti provenienti dal Corno d'Africa. Ma per oltre dieci anni i numeri dei migranti che tentavano la sorte sulle carrette del mare verso l'Europa erano nettamente inferiori rispetto a quelli odierni, grazie all'economia florida del petrodollaro libico. Dalla fine dell'embargo, nel 1999, la Libia di [Muammar Gheddafi](#) ha svolto la funzione di primo ammortizzatore socioeconomico dell'intero continente africano, grazie all'oro nero che viene estratto dalle sue viscere.

Alla ricchezza della Libia si combinava il controllo totale del territorio da parte del regime che, in affari e in costante negoziazione con la comunità internazionale, permetteva le partenze *una tantum* dei barconi di migranti solo per minacciare l'Europa con una potenziale invasione qualora le sue richieste su altri tavoli negoziali non fossero state accolte¹.

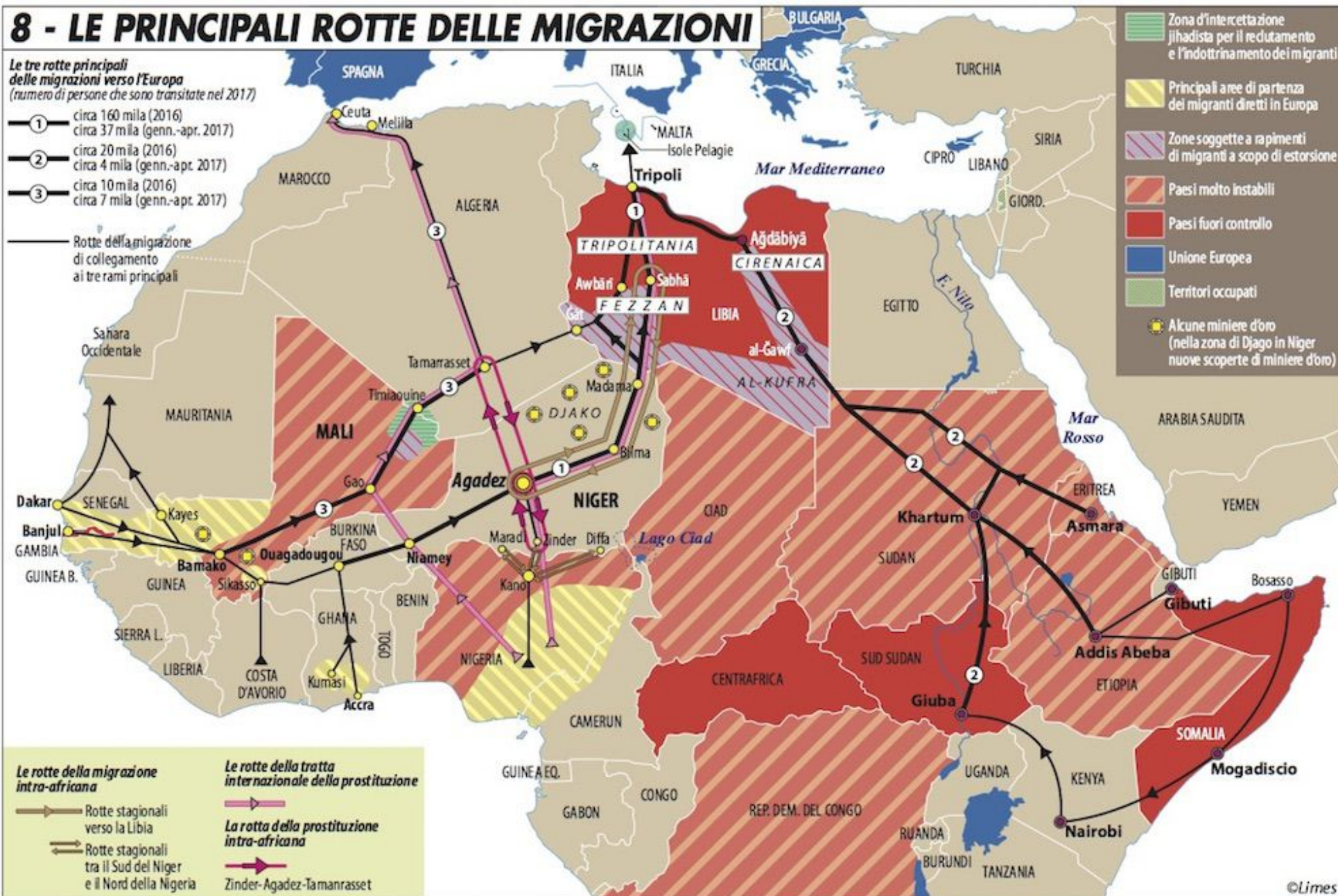
Quando nel 2008 l'Italia registrò un picco di arrivi (37 mila migranti) sulle proprie coste, Gheddafi incassò il [Trattato di amicizia italo-libico](#), con cui Roma si impegnava a versare 5 miliardi di dollari spalmati in vent'anni come risarcimento dei danni arrecati dal colonialismo, nonché a consegnare quattro motovedette nuove di zecca per il pattugliamento delle coste libiche. Nel 2009 il regime arrestò i principali passatori presenti sul territorio libico, decapitando la rete che garantiva il trasporto dal deserto fino alla costa e da lì fino in Europa a bordo dei barconi. Anche le fabbriche di barche in legno lungo la costa vennero distrutte nella campagna di repressione contro il traffico dei migranti. Nel 2010, gli arrivi erano crollati del 90% rispetto all'anno precedente.

8 - LE PRINCIPALI ROTTE DELLE MIGRAZIONI

Le tre rotte principali delle migrazioni verso l'Europa
(numero di persone che sono transitate nel 2017)

- ① circa 160 mila (2016)
circa 37 mila (genn.-apr. 2017)
- ② circa 20 mila (2016)
circa 4 mila (genn.-apr. 2017)
- ③ circa 10 mila (2016)
circa 7 mila (genn.-apr. 2017)

Rotte della migrazione di collegamento ai tre rami principali



Fonte: autori di Limes sul territorio per le rotte 1 e 3, per la rotta 2 dati di Frontex, Europol, Icmpd, Unhcr, Unodc

Carta di Laura Canali

Quando ancora le forze gheddafiane tentavano disperatamente il colpo di coda per reprimere l'ondata di proteste nel 2011, il Colonnello diede ordine di liberare tutti i passatori di migranti chiusi nelle patrie galere e a questi fu offerto del denaro per mandare migliaia di migranti verso le coste di quell'Europa che lo aveva tradito schierandosi con i rivoluzionari. Da allora i paesi europei non hanno più avuto un interlocutore in grado di controllare il territorio e tenere a freno le partenze dei migranti, restando in balia delle decine di brigate armate che nel dopo-rivoluzione spadroneggiano lungo la frontiera meridionale.

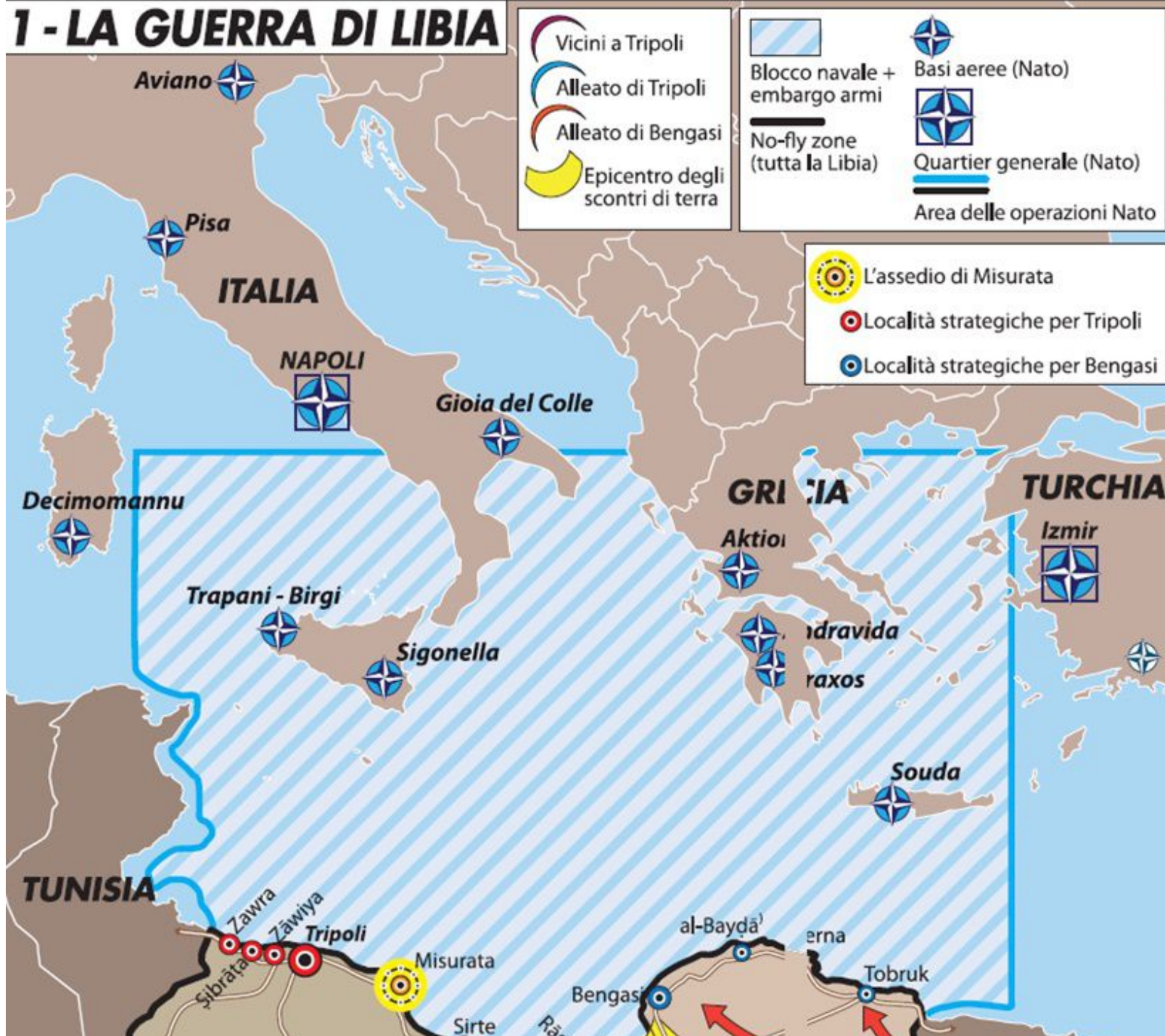
La speranza di una transizione pacifica verso una nuova forma di governo è svanita in meno di due anni. Già nell'autunno 2013 i primi scontri armati tra le principali milizie libiche a Tripoli fanno segnare un improvviso deterioramento delle condizioni di sicurezza. I migranti dell'Africa subsahariana e orientale che erano tornati ad affollare le città libiche in cerca di lavoro, insieme ai siriani fuggiti dalla guerra che avevano trovato riparo nel paese, iniziarono a riversarsi lungo la costa alla ricerca di un Caronte che li traghettasse verso l'Europa.

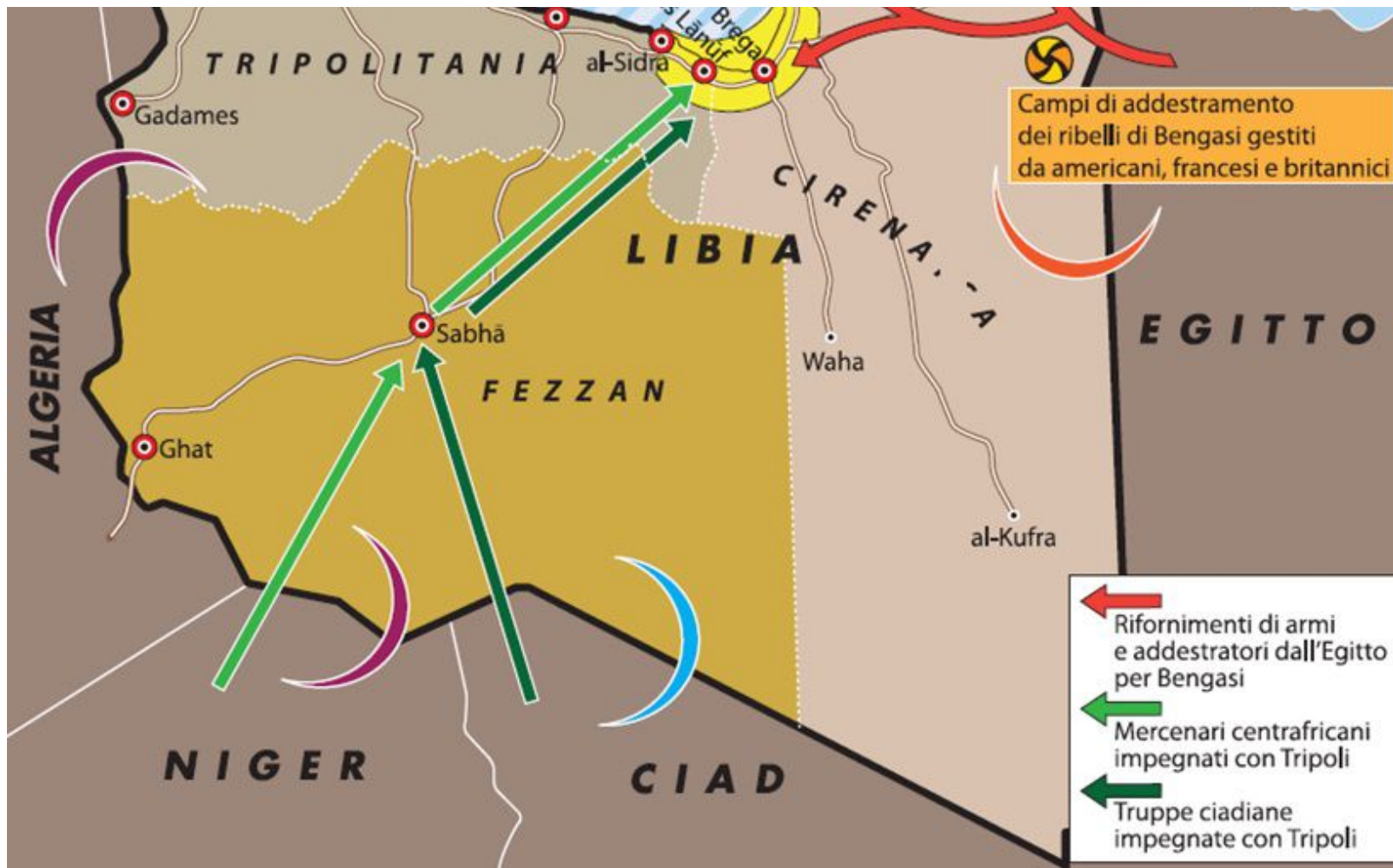
Mentre la rete dei passatori che garantiva il passaggio ai migranti dal Sud verso la costa settentrionale si era già ristrutturata, le forze di sicurezza libiche lamentavano la totale mancanza di supporto finanziario e logistico per effettuare operazioni di pattugliamento delle acque territoriali.

2. All'indomani dei naufragi del 3 e dell'11 ottobre 2013, in cui morirono rispettivamente 366 e 268 persone, l'Italia decise di muoversi autonomamente rispetto all'Unione Europea, che nel frattempo restava incastrata nel suo dibattito tra interventisti francesi e britannici al fianco del generale Halifa Haftar, l'uomo forte dell'Est, e neutralisti che puntavano alla creazione di un governo di unità nazionale sostenuto dall'Onu.

Nel corso del 2014 le imbarcazioni della Marina militare italiana rimasero dispiegate al largo della costa libica per effettuare operazioni di soccorso ai barconi di migranti in difficoltà, nel quadro dell'operazione Mare Nostrum. Un dispiegamento imponente che le autorità libiche percepivano come segno di contraddizione, se non di schizofrenia, da parte degli europei. Per la Libia, paese di transito e non di origine del flusso migratorio verso l'Europa, il passaggio di uomini e donne senza regolari documenti rappresenta un problema di sicurezza nazionale. Senza Stato né esercito a garanzia della sicurezza, il flusso diviene fattore di forte instabilità: sia per il pericolo concreto di infiltrazioni terroristiche, sia per il rafforzamento delle reti criminali che gestiscono i traffici nel paese, compreso quello dei migranti.

Per mesi le autorità libiche si interrogarono sulla volontà politica dell'Europa circa la gestione della migrazione irregolare attraverso il Mediterraneo. Tuttavia rimasero a guardare inermi, incastrate nella guerra totale tra le due fazioni che infuriava nel paese. Le forze del generale Haftar, con il sostegno dell'Egitto e degli Emirati Arabi Uniti, bombardavano le postazioni della coalizione Alba libica, senza lasciare alle forze di sicurezza nell'Ovest del paese alcun margine d'azione per occuparsi della questione migratoria.





Carta di Laura Canali – 2011

Solo quando gli italiani uscirono di scena sospendendo Mare Nostrum e Bruxelles assunse nuovamente l'iniziativa per il controllo della frontiera mediterranea, le autorità libiche – a ovest e a est – iniziarono a parlare di ingerenza. L'operazione Eunavfor Med lanciata dall'Ue ad aprile 2015 aveva un mandato solo militare e non umanitario, a differenza di Mare Nostrum, quindi il lavoro d'intelligence risultava centrale. Inoltre, il dibattito su una potenziale cooperazione tra autorità libiche e Ue venne presto fagocitato dal

braccio di ferro tra le due fazioni rivali del paese, i cui rappresentanti osteggiavano apertamente il dialogo nazionale caldeggiato dall'Onu.

Mentre Haftar accusava l'autorità tripolina di sostenere il terrorismo internazionale e di inviare in Europa i terroristi attraverso il mare, Tripoli denunciava il doppiogioco del generale, che avrebbe appositamente spalancato i confini orientali del paese per far confluire il maggior numero di migranti, terroristi compresi, verso la costa occidentale su cui sono ubicati i principali punti d'imbarco, per via delle acque relativamente basse. Sollecitate dall'incapacità europea di definire una strategia di cooperazione a lungo termine sul fronte migratorio, le autorità della nuova Libia iniziarono a riproporre [la «diplomazia delle frontiere» di gheddafiana memoria](#).

Lo stato di anarchia in cui è definitivamente sprofondato il paese all'indomani dello scoppio della guerra civile tra Est e Ovest ha lasciato campo libero alle milizie locali, che hanno continuato a finanziare la propria campagna di armamento attraverso i traffici illeciti alla base dell'odierna economia libica. Con la fuga delle società straniere, la battuta d'arresto all'industria petrolifera e il crollo del prezzo del greggio, oggi in Libia i traffici rappresentano l'unica economia esistente. Tra i principali figura il traffico di valuta forte che ha portato a una crisi di liquidità del dinaro, al collasso del sistema bancario e a una conseguente, forte inflazione della valuta locale sul mercato nero. Il potere d'acquisto dei libici è drasticamente calato per via dell'aumento del 50% del costo della vita. A parte l'industria petrolifera, la Libia non ha altra forma di produzione e quindi dipende dall'import di tutti i beni di necessità.

Negli ultimi due anni in Libia si è assistito a un'impennata del livello di criminalità, che ha portato a un cambiamento sostanziale anche del giro d'affari che ruota intorno al transito dei migranti. Il profilo della persona che organizza il trasporto si è trasformato. Dall'inizio del flusso migratorio attraverso la Libia fino al 2012, gli uomini coinvolti nel traffico erano passatori puri, uomini d'affari che sebbene al di fuori del quadro normativo nazionale e internazionale e a scopo di lucro, aiutavano persone sprovviste di validi documenti di viaggio a passare le frontiere. In sostanza, tra il migrante e il passatore che organizzava l'attraversamento del deserto libico o il barcone per la traversata del Mediterraneo sussisteva un rapporto di reciproca consensualità, regolato dalla relazione fra domanda e offerta e quindi dal prezzo del servizio stesso. Non era il passatore a creare lo stato di necessità del migrante.

Con l'acuirsi della crisi economica e l'incremento della quantità di armi nel paese, semplici criminali vengono attratti dai proventi del traffico di migranti. Soprattutto uomini tra i 20 e i 30 anni, che nel 2011 erano poco più che ventenni o adolescenti. «Cavalli pazzi», come li chiamano i passatori di lungo corso, che hanno imposto livelli di violenza prima estranei al mercato. Con la forza delle armi e senza alcuna competenza, questi giovani criminali hanno iniziato a inflazionare il business. Dal 2015 in poi, in Libia si assiste così al passaggio di consegne dal passatore al trafficante, generalmente a capo di una milizia, il quale esercita coercizione sul migrante che quindi perde il controllo sui propri spostamenti, e spesso viene ceduto da una banda di criminali all'altra che cerca di trarre il maggior profitto possibile, torturando e maltrattando fisicamente i migranti a scopi estorsivi.

Alla criminalità libica si sono presto sovrapposte le organizzazioni criminali transnazionali della regione. Le mafie nigeriana e sudanese hanno sfruttato l'assenza di un potere centrale in Libia per strutturare una ben più sofisticata rete di traffico di esseri umani verso l'Europa. I libici sono divenuti quindi fornitori di servizi alle mafie transnazionali: la maggior parte dei migranti che passa per la rotta libica non paga il trafficante libico, ma quello nigeriano o sudanese, o etiopico o eritreo di base in Sudan, solo dopo essere arrivato salvo in Europa. Sono i nigeriani e i sudanesi che pagano i libici, e la competenza di questi ultimi inizia e finisce con il tratto di strada o mare che sono chiamati a far percorrere ai migranti per conto dei loro partner stranieri. A Şabrāta la mafia nigeriana conta anche uomini armati sul territorio, che secondo fonti di sicurezza locali stanno a guardia dei casolari di campagna (*connection houses*) dove vengono stipate centinaia di uomini, donne e bambini prima della traversata verso l'Europa. La transnazionalizzazione del business ha portato anche alla sua industrializzazione, con conseguente incremento della domanda.

Nel nuovo assetto definito da criminali puri, non si registra solo un aumento significativo della violenza da parte dei carcerieri nelle *connection houses*, ma anche un drastico calo degli standard di sicurezza nel trasporto dei migranti. Anche in mare le vittime aumentano esponenzialmente: tra il 12 e il 18 aprile 2015, in due naufragi muoiono oltre 1.066 persone, facendo registrare la settimana più drammatica nella storia del flusso migratorio attraverso il Mediterraneo. Lo spettacolo tetto dei corpi sulla battigia inizia a dare alle comunità libiche la misura della violenza inaudita che il business sta generando.

3. La città di Zuwāra, 120 chilometri a ovest di Tripoli e ultimo bastione libico al confine con la Tunisia, per dieci anni è stata il principale punto d'imbarco dei migranti verso l'Europa. Ma davanti alle immagini di violenza e morte dei migranti, quella stessa comunità che per anni aveva protetto i passatori si è dissociata dai trafficanti. Nell'agosto 2015, decine di giovani donne e uomini scesero in piazza urlando «fuori i vampiri dalla nostra città», riferendosi ai trafficanti. La città fu tappezzata con le immagini dei corpi martoriati dei migranti naufraghi per diffondere consapevolezza. La radio locale lanciò una campagna di sensibilizzazione contro il traffico, invitando esperti di vari ambiti a spiegarne le conseguenze disastrose anche in termini di sviluppo sociale interno. L'unità anticrimine locale, meglio nota come «gli uomini mascherati» arrestò in un mese circa sessanta trafficanti. Di quelli scampati alla retata, alcuni decisero di continuare il business sulla costa della vicina Şabrāta, altri optarono per il traffico della nafta, cui le forze Eunavfor Med schierate davanti alle coste libiche non prestavano attenzione. Da allora le spiagge di Zuwāra hanno smesso di fungere da trampolino di lancio delle carrette del mare.

Sebbene i punti d'imbarco dei migranti siano concentrati in poco più di 200 chilometri di costa, da al-Ḥums (50 chilometri a est di Tripoli) ad Abū Kammāš (al confine con la Tunisia), la rete del traffico in Libia si estende su tutto il territorio nazionale. Senza Stato né esercito e con una guerra civile in corso, i 4.383 chilometri di confini terrestri e 1.770 chilometri di costa sul Mediterraneo restano del tutto fuori controllo.

Nel 2014, con l'acuirsi degli scontri tra le forze di Haftar e gruppi islamisti a Bengasi e con la nascita, l'anno successivo, di una provincia dello Stato Islamico (Is) a Sirte, nella regione orientale del paese si è assistito a una significativa riduzione del flusso di migranti, decine dei quali furono rapiti nel 2015 dai miliziani dell'Is che controllavano la strada di collegamento principale tra il Sud e il Nord del paese.

Il Sahara è il punto d'ingresso in Libia per la maggior parte dei migranti che puntano all'Europa. I migranti del Corno d'Africa passano per il Sudan e da lì, attraverso il deserto, si dirigono verso la prima città libica sul loro versante, Kufra, mentre i migranti provenienti dall'Africa subsahariana e occidentale passano dal Niger puntando verso Sabhā. Con la rotta orientale fuori gioco, anche gli eritrei e i somali che entrano attraverso Kufra si spostano verso Sabhā, divenuta quindi lo snodo principale del traffico a sud. Da qui passano anche i migranti che attraversano il confine dall'Algeria. A Sabhā, i gruppi appartenenti alle minoranze tebu e tuareg che popolano la regione meridionale del Fezzan rappresentano il primo anello della catena di trafficanti libica.

Da Sabhā le rotte che puntano verso Tripoli passano per Banī Walīd, 180 chilometri a sud-est di Tripoli, o per Ġaryān, poco più di 100 chilometri a sud-ovest di Tripoli. Entrambe le rotte vengono battute a bordo di pick-up sovraffollati guidati da trafficanti affiliati alle milizie locali. Altri migranti, soprattutto pakistani e siriani che si imbarcano in Algeria o in Marocco, arrivano direttamente a Tripoli per via aerea, con documenti falsi.

Sopravvissuti in alcuni casi alle percosse dei trafficanti e alle violenze dei carcerieri nelle prigioni del Directorate for Combating Illegal Migration (Dcim) libico, i migranti giunti a Tripoli vengono smistati nei vari punti d'imbarco lungo la costa ovest del paese. Siriani, eritrei, etiopi e somali sono la «merce» migliore da contrabbandare, perché il loro valore è superiore a quello degli africani subsahariani e occidentali. I primi hanno un accordo con trafficanti nigeriani o sudanesi che prevede il pagamento a fine viaggio, e pagano prezzi nettamente superiori agli altri che invece pagano in contanti e, di norma, dispongono di poco denaro. In base alle nazionalità, i trafficanti indirizzano i migranti verso uno dei punti d'imbarco.

A Tripoli le spiagge di Qarqārīš e Tāġūrā', periferia Ovest ed Est della città, sono importanti trampolini di lancio, così come al-Qarabūllī, a est della capitale. Tuttavia, dal 2015 il tratto di costa che si estende a ovest di Tripoli tra Šabrāta e Muṭrud è il punto di partenza principale verso le coste italiane.

4. Le milizie armate locali che costituiscono di fatto l'apparato di sicurezza in Libia iniziarono a riorganizzarsi autonomamente puntando a prendere presto parte al grande business del contrasto alla migrazione «irregolare», unica parola d'ordine rimasta immutata nel frasarario europeo nell'ultimo decennio. Tuttavia, gli oltranzisti delle due fazioni rivali libiche tacciavano la missione Eunavfor Med–Sophia di violare la sovranità nazionale libica, soprattutto quando a Bruxelles si discuteva di passare alla fase due, con il bombardamento dei barconi nei porti libici e l'azione militare sul terreno.

Inoltre, il Congresso nazionale di Tripoli e il parlamento di Tobruk dichiararono che non avrebbero mai permesso l'apertura di campi profughi sul suolo libico. I rappresentanti dei vari schieramenti politici si interrogavano su come l'Europa potesse chiedere a un paese in piena guerra civile, con un'economia in caduta libera e senza un apparato di sicurezza nazionale, di far fronte a un problema di portata internazionale che neanche Bruxelles riusciva a risolvere.

All'inizio del 2016 l'Unione Europea ha accelerato il processo di creazione di un governo d'unità nazionale, accettando acriticamente l'influenza sul processo delle decine di milizie di vari colori e sigle. L'unica condizione dettata da Bruxelles per divenire interlocutori era riconoscere il Consiglio presidenziale del primo ministro designato Fāyiz al-Sarrāġ come unica autorità di governo nazionale legittima.

Pezzi interni all'establishment libico si sono industriati per non farsi cogliere impreparati da un eventuale accordo di cooperazione internazionale. Il Dcim, che opera sotto il ministero dell'Interno, si dichiarò immediatamente favorevole al dialogo nazionale propiziato dall'Onu, mentre alcune milizie locali iniziarono a riorganizzarsi per poter entrare nella lista dei soggetti cui l'Europa avrebbe appaltato la lotta ai flussi migratori.

Il dibattito accesosi contemporaneamente in Europa circa un accordo con la Turchia per chiudere la cosiddetta rotta balcanica fu per i libici un precedente importante, garanzia ai loro occhi di un imminente accordo anche con Tripoli. Ai 19 centri di identificazione e detenzione che il Dcim contava già sotto Gheddafi, iniziarono ad aggiungersene di nuovi. Nel gennaio 2015 un gruppo di funzionari del ministero dell'Interno ha aperto a Tripoli il centro di Ṭarīq al-Sikka: qui centinaia di migranti, fino a punte di 1.500, sono detenuti al di fuori del quadro normativo previsto dal Dcim. Le forze che controllano il centro non si limitano a prendere in carico migranti arrestati mentre sono in procinto di partire, o vengono salvati su un barcone al largo della costa, ma alimentano una campagna di retate in cui prelevano i migranti casa per casa, anche nel cuore della notte. Quando tra Europa e Libia si sono aperte le trattative, le autorità di Ṭarīq al-Sikka hanno sciorinato i numeri dei migranti catturati per accaparrarsi una fetta degli aiuti europei. Presto i responsabili di Ṭarīq al-Sikka hanno promosso la prigione a centro di raccolta e smistamento dei migranti e dopo circa un anno sono stati premiati per l'iniziativa, ottenendo il riconoscimento del Dcim.

Sulla scorta del buon esito dell'esperimento di Ṭarīq al-Sikka, nel febbraio 2016 una milizia di Zāwiya, 30 chilometri a ovest di Tripoli, ha inaugurato un nuovo centro di detenzione. Il centro Al-Nāṣir è assurto subito agli onori della cronaca dopo che una fuga di massa dei detenuti è sfociata in una sparatoria da parte dei miliziani a guardia del sito, in cui hanno perso la vita tredici migranti. Tuttavia, il network criminale a Zāwiya può contare su un'organizzazione ben più sofisticata. Dal 2011 il porto della città si è trasformato nel principale banco d'affari sulla costa occidentale della Libia. La raffineria al suo interno ne è il centro direzionale: il traffico di benzina e nafta raffinate *in loco* e quello dei migranti sono il *core business* della struttura.

Nel 2015 c'è stato un cambio importante ai vertici della Guardia costiera di Zāwiya, che ha portato allo sdoganamento del modello mafioso all'interno del corpo. 'Abd al-Raḥmān Mīlād, *alias* al-Bija, è divenuto il comandante e con l'aiuto di suo cugino Muḥammad Kašlāf, noto con il *nom de guerre* di al-Qaṣab e responsabile della sicurezza del porto, ha imposto un pedaggio ai trafficanti di migranti che operano a ovest della capitale ².

Dal tratto di costa compreso tra Ṣabrāta (40 chilometri a est di Zāwiya) e Muṭrud (20 chilometri a ovest di Zāwiya) sarebbe partito il grosso degli oltre 230 mila migranti giunti in Italia via mare dall'inizio del 2016 fino al primo semestre del 2017, oltre 6 mila dei quali hanno perso la vita tra le due sponde del Mediterraneo. Su questo tratto i guardiacoste di Zāwiya sono le uniche autorità competenti.

Ṣabrāta, un tempo famosa per le vestigia romane, è diventata il principale snodo del traffico di migranti lungo tutta la costa libica. Dalla fine della rivoluzione Aḥmad Dabbāšī, *alias* al-'Amm, grazie ai proventi ricavati dal traffico è riuscito a mettere in piedi la milizia più potente della città, tanto da aggiudicarsi l'appalto per la gestione della sicurezza del complesso Eni di Mellita.

Sebbene sia nota anche a Tripoli la connivenza tra alcuni ufficiali delle Forze di sicurezza e la rete criminale, la frammentazione del controllo territoriale rende complessa una risoluzione del problema.

5. Nell'ottobre 2015 il Consiglio di Sicurezza dell'Onu ha approvato la risoluzione 2240 (2015) sul traffico di esseri umani in Libia, chiedendo agli Stati membri di «assistere la Libia, su sua richiesta, nella costruzione delle capacità necessarie a garantire le sue frontiere e a prevenire, indagare, perseguire atti di traffico di migranti e tratta di esseri umani sul suo territorio e nelle sue acque territoriali; altresì si richiede agli Stati e alle organizzazioni regionali di cooperare con il governo libico e tra loro, tramite lo scambio di informazioni su atti di siffatti traffici nel mare territoriale e in alto mare a largo delle coste libiche e rendendo assistenza ai migranti e alle vittime della tratta di esseri umani soccorse in mare, nel rispetto del diritto internazionale».

Con tale documento l'Onu ha mandato un chiaro segnale: la priorità non è definire un piano per la stabilizzazione a lungo termine del paese, ma ridurre il numero dei migranti in arrivo via mare in Europa. Al riguardo, l'Onu ha accelerato il processo di creazione di un governo nazionale, in deroga all'accordo firmato a Ṣaḥīrāt, in Marocco, che prevedeva il riconoscimento del governo di al-Sarrāḡ da parte del parlamento di Tobruk. Quest'ultimo non ha mai votato la fiducia alle compagini governative proposte da al-Sarrāḡ. D'altronde, il paese era in piena guerra civile e la comunità internazionale dovette presto scendere a compromessi con le formazioni armate presenti sul territorio. Ciò rafforzava il potere delle milizie, consegnando il paese a un futuro di instabilità.

Eppure, già ai tempi di Gheddafi la Marina militare era l'unico corpo armato di formazione e vocazione statale. A differenza delle forze di terra, in realtà brigate private del *ra'īs*, quelle marittime avevano una struttura di carattere nazionale sopravvissuta alla

rivoluzione del 2011. Non a caso, a marzo 2016 al-Sarrāġ giunse in Libia a bordo di una nave della Marina libica.

La Guardia costiera, con quartier generale a Tripoli, si divide in tre settori: orientale, centrale e occidentale. Il settore centrale va dalla periferia Ovest di Tripoli fino a Qarabūllī, 20 chilometri a est della capitale; quello orientale da al-Ḥums, 40 chilometri da Tripoli, a Sirte; quello occidentale da Zāwiya ad Abū Kammāš, al confine con la Tunisia. All'indomani della rivoluzione, i pochi mezzi sopravvissuti ai combattimenti furono redistribuiti tra alcune unità della Guardia costiera, in particolare quelle di Tripoli, Misurata, al-Ḥums e Zāwiya. Le altre unità hanno continuato a operare senza mezzi o con mezzi di fortuna: impossibilitate a effettuare pattugliamenti di routine, entrano in azione solo se viene segnalato loro un natante in difficoltà.

Con la firma del Memorandum d'intesa tra Eunavfor Med e Libia, l'Unione Europea si è impegnata a addestrare le forze marittime libiche. Come dichiarato dal comandante del Centro di cooperazione internazionale della Guardia costiera libica, colonnello Mas'ūd 'Abd al-Ṣamad, l'addestramento punta a formare unità di guardiacoste in grado di pattugliare le acque del Mediterraneo fino a 84 miglia dalla costa e a eseguire operazioni di ricerca e soccorso dei migranti in mare anche in acque internazionali.

Tuttavia, dalla cooperazione con l'Europa è automaticamente esclusa la Guardia costiera della regione orientale libica, la Cirenaica: secondo quanto previsto dall'accordo, solo le forze che riconoscono il Consiglio presidenziale di al-Sarrāġ quale unica autorità nazionale legittima possono prendere parte all'addestramento. I guardiacoste dell'Est rispondono dunque a Ḥaftar, il quale ha a più riprese bollato il memorandum come privo di legittimità. Anche secondo la Corte d'appello di Tripoli l'accordo sarebbe incostituzionale, in quanto la controparte libica (il Consiglio presidenziale) non ha potere esecutivo.

Mentre l'Europa lanciava il programma di addestramento dei guardiacoste libici, l'Italia riattivava il Trattato di amicizia italo-libica, per restituire le quattro motovedette dal 2012 alla fonda in Italia per manutenzione. Nel febbraio del 2017 l'Ue ha inoltre stanziato 200 milioni di euro per la lotta alle migrazioni irregolari nel Mediterraneo centrale, attraverso il Fondo fiduciario del Nordafrica.

Da allora la Guardia costiera libica, comprese le unità coinvolte nel traffico dei migranti (come accertato di recente anche dall'Onu), ha incrementato le proprie attività di ricerca e soccorso in mare, in alcuni casi intralciando le operazioni delle ong impegnate dal 2014 nel soccorso dei migranti in mare.

Se l'Ue ha fallito nel tentativo di convincere Tunisia ed Egitto ad accogliere i migranti recuperati in mare, è invece riuscita a chiudere un accordo con i libici sull'apertura di campi per migranti nel paese. Tale politica rischia di innalzare il livello di scontro tra le decine di gruppi armati che si contendono il territorio e di destabilizzare ulteriormente il paese. Fermo restando che già dal 2016 gli stessi libici scappano via mare e chiedono protezione nell'area Schengen.

Note

1. F. Grandi, *La diplomazia delle frontiere*, Ispi, n. 209, May 201.

2. *Smuggling e traffico degli esseri umani*, Panel di esperti sulla Libia del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, giugno 2017, p. 63.


Publicato in: [MEDITERRANEI](#) - n°6 - 2017

Conversazione

[SEGUI](#)

BA

Inizia la conversazione, BA

[ESCI](#)[TUTTI I COMMENTI](#)[più recenti](#)  Inizia la conversazioneCon tecnologia  **viafoura**