

EMERGENZA LIBIA

A CURA DI **FRANCESCO SEMPRINI**

Rubbettino

Emergenza Libia

a cura di Francesco Semprini

Rubbettino

La presente pubblicazione è stata curata dall'Associazione Culturale oltreteradio
e realizzata con il contributo del Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

Ha collaborato Laura Harth, membro
del "Global Committee for the Rule of Law - Marco Pannella"

Associazione Culturale oltreteradio
Via John Fitzgerald Kennedy 75h – 70124 Bari P.IVA: 07407520720

Le traduzioni dei testi sono di Davide De Leo (hobbesandsushi.com)

© 2016 - Rubbettino Editore
88049 Soveria Mannelli - Viale Rosario Rubbettino, 10
tel (0968) 6664201
www.rubbettino.it

Indice

Parte prima

Lo Stato fallito nel giardino di casa nostra

1. Cause e prospettive dell'attuale caos libico
di Mattia Toaldo 11
2. Vita da Libico
di Marco Ricci 27

Parte seconda

Organizzazioni terroristiche, network internazionali e traffici

1. La mappa delle organizzazioni terroristiche,
radicali ed estremistiche in Libia
di Arturo Varvelli 43
2. Lo Stato Islamico e la sua espansione in Africa
del nord e Sahel: riallineamenti politici
intorno a uno Stato da costruire
di Roland Marchal 57
3. Libia: la correlazione strategica tra traffici illegali e
gruppi armati
di Alessandro Politi 71

Parte terza
Migranti, rifugiati e trafficanti: Le rotte della disperazione

1. Il traffico di essere umani e i network
del contrabbando tra Libia e Italia
*di Carlo Amenta, Rino Coluccello,
Paolo Di Betta, Gery Ferrara* 89
2. La risposta europea alla crisi della migrazione
attraverso la rotta libica
di Martin Baldwin-Edwards 105
3. Barconi, milizie e jihad: cronache dalla Libia
di Francesco Semprini 119

Parte quarta
Libia domani: da emergenza regionale a globale

1. La crisi libica: scenari futuri e il potenziale ruolo italiano
di Mahmoud Gebril 153
 2. Institution Building e la partnership italo-europea
di Giulio Terzi di Sant'Agata 161
 3. La Libia nel grande gioco medio-orientale:
il ruolo dell'Alleanza Atlantica
di Alessandro Minuto-Rizzo 173
- Appendice fotografica 185
- Biografie autori 201

1. Il traffico di essere umani e i network del contrabbando tra Libia e Italia

di Carlo Amenta, Rino Coluccello,
Paolo Di Betta, Gery Ferrara

Una specie di sindrome sconosciuta. Come quel giovane venuto per farsi visitare. Una, due, tre volte, il medico ha chiesto: «Di cosa soffri?». E il giovane migrante ha finito per rispondere: «Mi fa male la Libia»

(Anna, Diario di bordo, Sos Méditerranée)

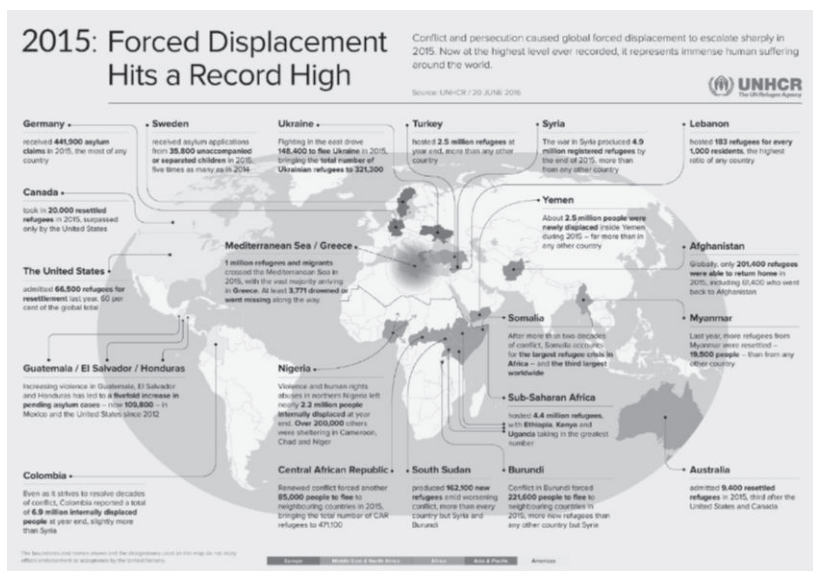
Introduzione

La recente diffusione da parte dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni di nuovi dati sui morti e dispersi nel Mediterraneo, 2.734 nei primi otto mesi del 2016 con oltre 115.000 rifugiati, migranti e richiedenti asilo sbarcati sulle coste italiane nello stesso periodo, conferma come la rotta del Mediterraneo centrale sia tornata a essere la principale via di accesso all'Europa.

La questione ha dimensioni mondiali e l'Italia, per la sua posizione e conformazione geografica, con confini di terra con Francia, Svizzera, Austria e Slovenia, e 7.600 chilometri di coste in posizione centrale nel Mar Mediterraneo, è divenuta sin dai primi anni Novanta un territorio di arrivo e di transito per persone che viaggiano senza documenti, quasi sempre dirette in altri Paesi europei che spesso accusano l'Italia di incapacità nella gestione del fenomeno che, negli ultimi tre anni, ha raggiunto livelli eccezionali.

Nei primi otto mesi del 2016 oltre 115mila migranti sono arrivati via mare in Italia, e molti di questi sono riusciti a raggiungere le nostre coste a seguito di operazioni di soccorso e salvataggio coordinate soprattutto dalla Guardia costiera italiana, dalle forze militari che operano nell'ambito della missione navale Sophia e di interventi di navi di ong presenti nel Mediterraneo. Oltre il 70% dei migranti, rifugiati e richiedenti asilo che sono sbarcati in Italia proviene dalla

più pericolosa rotta migratoria, quella del Mediterraneo centrale, che trova nella Libia il punto di snodo fondamentale. (<http://data.unhcr.org/mediterranean/country.php?id=105>).



<https://www.unhcr.it/news/comunicati-stampa/newscomunicati-stampa3024-html.html>.
<http://www.ismu.org/2016/07/aggiornamenti-emergenza-immigrazione-europa/>.

La mortalità sulle imbarcazioni nel Mediterraneo centrale costituisce il 72% di tutti i decessi avvenuti sulle rotte migratorie mondiali e ha fatto della Central Mediterranean Route la rotta più pericolosa per i migranti e i rifugiati. I motivi principali di questa pericolosità sono la scarsa qualità delle imbarcazioni fornite dai trafficanti, l'alto numero di persone imbarcate e la lunghezza della traversata.

Il lembo di terra più vicino si trova a quasi 200 chilometri di distanza, la maggior parte delle morti si verifica in quella tratta di mare che Christopher Catrambone, il fondatore del Moas, (Migrant offshore aid station), la missione di salvataggio privata che lavora in quel tratto di mare con due imbarcazioni di soccorso, chiama la «zona della morte», un tratto che si estende per 12 miglia nautiche all'interno delle acque territoriali libiche.

La Libia resta un Paese frammentato dai conflitti e dagli effetti della guerra civile e la zona della morte non è presidiata da nessuno.

Mentre continuano i combattimenti con i gruppi armati rivali, la situazione per i migranti, richiedenti asilo e profughi resta come sempre precaria e pericolosa. Le testimonianze rilasciate dai migranti che transitano in Libia, donne, uomini e sempre più bambini non accompagnati (alcuni di 10 anni), a Medici Senza Frontiere, impegnata nelle operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo dallo scorso anno, confermano le violenze subite per mano dei trafficanti, dei gruppi armati e di privati cittadini che sfruttano la disperazione di coloro che scappano da guerra, persecuzione e povertà. Gli abusi riportati comprendono l'aver subito violenza (anche sessuale), detenzione arbitraria in condizioni disumane, torture e altre forme di maltrattamento, sfruttamento economico e lavoro forzato. Negli ultimi due anni i flussi migratori dalla Libia, il «rubinetto dell'Africa», hanno avuto un'impennata significativa anche perché ci sono sempre più persone che tentano la traversata. La rotta centrale del Mediterraneo è oggetto di spinte migratorie più pressanti, formate da profughi e richiedenti asilo di Paesi lontani, del Medio Oriente (come la Siria e la Palestina) o dell'Africa subsahariana (ad esempio dell'Eritrea, o della Nigeria), persone che fuggono da situazioni di guerra, di persecuzioni, carestie o altro.

Del resto, per dare un'idea dell'entità del fenomeno, della difficoltà nel fronteggiarlo e del potenziale guadagno illecito a esso connesso, si possono richiamare, a corredo di quanto già evidenziato, i dati diffusi dal Ministero degli Interni e da Frontex, l'agenzia europea per il controllo e lo sviluppo delle frontiere dell'Unione Europea.

Nel 2013 i migranti sbarcati in Italia dalla Libia sono stati 27.313 per un totale di 230 sbarchi, principalmente provenienti da Paesi in guerra come la Siria, seguita da Eritrea, Somalia, Egitto e Nigeria.

Un considerevole incremento del flusso migratorio verso l'Italia si è registrato nel 2014, soprattutto a seguito dell'operazione varata dal governo italiano, denominata «Mare Nostrum» dopo la tragedia del 3 ottobre 2013 in cui 366 migranti persero la vita a poche miglia dalle spiagge dell'Isola dei Conigli a Lampedusa. Il numero di arrivi rispetto al 2013 si è quasi quintuplicato nel periodo tra il 1° dicembre 2013 e il 31 ottobre 2014, allorquando nel corso della citata

operazione «Mare Nostrum» sono stati tratti in salvo circa 207.000 migranti con il contestuale arresto di 752 trafficanti di uomini. L'operazione è consistita nell'intervento delle navi della Marina militare italiana e di altri supporti fino a 120 miglia dalle acque territoriali nazionali e al limite delle acque territoriali libiche (ora sostituita da quella denominata «Triton» e da «Sophia», svolta di concerto con altri Stati europei ma che prevede una area di intervento ben più limitata, fino a un massimo di trenta miglia dalle acque nazionali).

Ugualmente nel 2015 e nei primi mesi del 2016 il flusso migratorio è continuato incessantemente, anche con le successive operazioni internazionali di soccorso varate sotto l'egida dell'Unione Europea («Triton Plus» e «Eunav for Med» – «Sophia»), tant'è che nel 2015 si sono registrati oltre 135mila arrivi e nei soli primi otto mesi del 2016 più di 80mila.

Peraltro, questi numeri non tengono conto delle migliaia di vittime rimaste non identificate a seguito di numerosi e non quantificabili casi di naufragio, tant'è che secondo una stima solo approssimativa, e probabilmente per difetto, si ritiene che oltre 25.000 persone siano morte negli ultimi 20 anni nel corso dei cosiddetti «viaggi della speranza» a bordo di barconi provenienti dai Paesi del Maghreb (principalmente Libia ed Egitto) con un considerevole aumento proprio nell'ultimo anno, nel quale la stima del numero dei morti si è quasi decuplicata rispetto all'anno precedente (da una media di 4,6 morti ogni 1.000 arrivi a una media di oltre 40 decessi ogni 1.000 migranti giunti in Italia).

Il già citato naufragio di Lampedusa del 3 ottobre 2013 ha costituito un vero e proprio punto di svolta sia nella risposta all'aumento del fenomeno migratorio che si era verificato nella seconda metà di quell'anno, sia nell'approccio investigativo-giudiziario al contrasto al traffico di uomini e alla tratta di esseri umani tra il continente africano e quello europeo, principalmente lungo la rotta mediterranea che, partendo dal centro Africa, si articola sulla direttrice Sudan-Libia-Sicilia-nord Europa. È proprio a seguito di quel tragico evento che, il 18 ottobre del 2013, è partita la richiamata operazione militare e umanitaria Mare Nostrum (conclusasi il 31 ottobre del 2014) con gli obiettivi di «garantire la salvaguardia della vita in mare» e «assicurare alla giustizia coloro che lucrano sul traffico illegale di migranti».

La portata del fenomeno, ormai di natura emergenziale, e la necessità di strumenti di contrasto adeguati ha portato anche uno degli uffici giudiziari maggiormente interessati dal fenomeno criminale, la Procura della Repubblica di Palermo, ad adoperarsi per promuovere la creazione di gruppi specializzati di magistrati e di appartenenti alle forze dell'ordine (per lo più all'interno della Polizia di Stato) che si occupano principalmente delle relative fattispecie criminali, sollecitando l'elaborazione e l'adozione di protocolli investigativi basati sulle esperienze di contrasto ad altre forme di criminalità organizzata, come ad esempio quella mafiosa, che hanno consentito di affrontare una serie di problemi tecnico-giuridici attinenti non solo al diritto nazionale italiano, ma sconfinanti con il diritto internazionale e di andare oltre il semplice arresto dei cosiddetti «scafisti» o dei componenti dell'equipaggio dei barconi sovraccarichi di migranti che attraversano il Mar Mediterraneo.

Per la prima volta, infatti, attraverso le indagini denominate «Glaucò», «Glaucò 2» e «Glaucò 3» (avviate dall'ottobre 2013 e condotte dalla Polizia di Stato sotto la direzione e il coordinamento della Procura di Palermo), si è riusciti a individuare e ricostruire in maniera dettagliata il funzionamento di più gruppi criminali dediti stabilmente alla pianificazione, organizzazione e realizzazione dei viaggi di decine di migliaia di migranti.

In via preliminare merita di essere segnalato che, per la prima volta, nel corso delle predette investigazioni è stata cristallizzata, dal punto di vista giudiziario, l'esistenza di una o più associazioni a delinquere a carattere transazionale (fattispecie criminosa sanzionata in Italia ex art. 416 comma 6 c.p. aggravata ex art. 4 l. 146/2006 e, come tale, di competenza della Direzione Distrettuale Antimafia ai sensi dell'art. 51 comma 3 bis c.p.p.) finalizzate alla commissione del delitto di favoreggiamento della immigrazione clandestina. Di tali gruppi criminali sono stati individuati non solo i maggiori esponenti operanti sul territorio italiano, o comunque in Europa, ma anche per la prima volta i soggetti di vertice operativi tra il centro Africa e la Libia.

Sintetizzando, infatti, le acquisizioni investigative, costituite principalmente dalle dichiarazioni dei migranti (spesso sopravvissuti) da leggersi e interpretarsi congiuntamente ad altri elementi

probatori (comunicazioni registrate attraverso intercettazioni telefoniche e/o telematiche – dichiarazioni auto ed eteroaccusatorie dei componenti dei gruppi criminali che, in un caso, hanno avviato per la prima volta un percorso di collaborazione con la autorità giudiziaria), hanno consentito di ricostruire le diverse rotte e le plurime modalità operative del traffico di uomini organizzato dal sodalizio criminale dalle indagini, inclusi i profili gestionali e «contabili» derivanti da tali condotte criminose realizzate principalmente attraverso la Libia ove, a seguito dei noti eventi politici che hanno condotto alla caduta del regime di Gheddafi, alla guerra civile e alla suddivisione del Paese in diverse zone di influenza tra differenti gruppi politico-militari, è venuta a mancare qualunque forma di controllo delle frontiere. Non è un caso che nel triennio interessato dalle attività investigative si sia registrato il descritto costante incremento del numero degli arrivi dei migranti, spesso purtroppo accompagnato da una crescita esponenziale del numero dei morti a essi collegato.

Nei casi specificamente oggetto di indagine, la condotta criminosa ricostruita ha dimostrato la sussistenza di un vincolo associativo tra i gruppi già inseriti nel territorio italiano e quelli operanti all'estero (Libia, Eritrea, Etiopia e Sudan soprattutto, individuati quali i maggiori Paesi di partenza e di transito dei migranti verso l'Italia) che congiuntamente hanno consentito la intermediazione con gli aspiranti viaggiatori, la organizzazione del viaggio per arrivare in Sicilia e la successiva prosecuzione dello stesso verso il nord Italia, prima, e il nord Europa poi.

Dalle indagini citate è quindi emersa la piena operatività di un organismo plurisoggettivo unico e fortemente strutturato, di carattere transazionale e composto prevalentemente da soggetti stranieri, ma di cui sono evidenti le connessioni anche con la criminalità locale.

Nei casi oggetto delle indagini analizzate la narrazione fatta dai migranti trasportati e il *modus operandi*, constatato attraverso attività tecniche di intercettazione dal contenuto inequivocabile, delineano in modo convergente e uniforme tutte le varie fasi della organizzazione del viaggio.

È quindi emersa la esistenza di una rete fitta e articolata che opera in costante raccordo reciproco per l'organizzazione della «rotta

terrestre» per i migranti dal centro Africa fino alle coste del Mediterraneo. La concentrazione dei migranti presso luoghi a ciò dedicati in attesa dei pagamenti per organizzare i trasporti in mare, l'uso di armi da fuoco, le ripetute e continue violenze finalizzate a creare la situazione di assoggettamento propria della tratta e della riduzione in schiavitù, le violenze e le umiliazioni fisiche e psichiche cui gli stessi vengono sottoposti, l'imbarcazione, talvolta anche a forza, in natanti fatiscenti sono tutti elementi indicativi della piena operatività di un gruppo criminale avente a disposizione una struttura stabile e con obiettivi ben pianificati.

Dalle analisi condotte sulle indagini emergono con forza i tratti di una attività illecita necessariamente organizzata secondo procedure e metodi sperimentati e seriali per il favoreggiamento dell'immigrazione illegale e della tratta di persone, oltre che dei reati connessi. Si tratta di una organizzazione con capillare predisposizione di uomini, mezzi e capitali e che ha intensificato le attività di illecito afflusso di migranti in epoca recente, approfittando dello stato di disagio e turbolenza interna attraversato dai Paesi di precipua provenienza dei migranti.

Le indagini hanno, dunque, consentito di ricostruire le diverse rotte e le plurime modalità operative del traffico di uomini organizzato dal sodalizio criminale che si articolano nella introduzione nel territorio nazionale, nella istruzione a sottrarsi, se possibile, alle procedure di fotosegnalamento e agli accertamenti previsti dalla normativa di controllo e, in ogni caso, nella organizzazione prima della regolarizzazione sul territorio nazionale della fuga dai centri di accoglienza verso il nord Italia e il nord Europa, in elusione delle norme nazionali e comunitarie in materia di immigrazione.

La ragion d'essere della clandestinità degli spostamenti, nel territorio nazionale, è evidente, poiché ai sensi della vigente normativa in materia di asilo e immigrazione, un pregresso fotosegnalamento in Italia comporterebbe l'esito del procedimento amministrativo nel Paese ove è iniziato, mentre i migranti preferiscono trasferirsi nei citati Paesi del nord Europa, sia in quanto ambiscono ai programmi di inserimento sociale lì previsti, sia per ricongiungersi a parenti e congiunti, lì residenti.

Tale impianto normativo, ben noto ai trafficanti, è una costante di tutta l'attività dell'organizzazione e dei migranti, che in ogni modo cercano, secondo le direttive impartite dai membri del sodalizio criminale, di evadere i controlli delle forze di polizia, sia al momento dello sbarco sia successivamente.

Le indagini hanno dimostrato che il momento fondamentale del progetto criminoso del sodalizio indagato è certamente l'«aggancio» del cliente, tramite contatto telefonico o *de visu*, l'allontanamento dalla struttura di accoglienza o dal luogo dello sbarco finalizzato a sottrarre i migranti alla compiuta identificazione da parte delle autorità amministrative e di polizia italiana, talvolta anche per mezzo di fughe organizzate, e la successiva ospitalità, all'occorrenza, in abitazioni a disposizione dell'organizzazione.

Sotto il profilo strettamente criminale, dunque, le problematiche legate al contenimento dei flussi migratori sembrano aver determinato, come effetto collaterale, un investimento di risorse sempre più ingente da parte della criminalità organizzata nella gestione illegale di tali flussi.

Al divieto di ingresso regolare oltre un determinato numero prefissato è subito seguita la risposta idonea a superare l'ostacolo frapposto e la criminalità organizzata a livello transnazionale si è posta, infatti, come una azienda, o meglio come una società di servizi, in grado, in cambio di adeguata retribuzione, di garantire il viaggio per l'Italia o per un altro Paese europeo. Anzi, paradossalmente la criminalità stessa si è proposta non solo di offrire un servizio, ma è divenuta protagonista di un ruolo abnorme di dispensatrice di speranze, perché si è autoreferenzializzata come lo strumento principale, indispensabile, per realizzare un sogno, quello di raggiungere un Paese che, agli occhi del migrante, rappresenta un investimento di vita per il futuro.

Dall'analisi delle indagini svolte emergono due diversi fenomeni criminali: il traffico dei migranti (il cosiddetto *smuggling*) e la tratta degli esseri umani (il cosiddetto *trafficking*). Nell'ambito del primo fenomeno il soggetto criminale svolge una funzione assimilabile a quella di una buona agenzia di viaggi, di un efficiente tour operator, che assicura l'arrivo nel posto pattuito disinteressandosi completamente del futuro della persona trasportata. Si tratta fondamental-

mente di un rapporto tra il migrante che chiede e il criminale che offre un servizio illegale dietro adeguato compenso; in sostanza, uno scambio adeguatamente retribuito che avviene su una base illegale. Nell'ambito della tratta invece, di norma, non vi è alcuna pattuizione e il destino della «merce» ha una rilevanza fondamentale per il trafficante poiché i suoi guadagni deriveranno dal futuro impiego che ne farà.

Tra traffico di migranti (in Italia sanzionato dall'art. 12 comma 3 e commi seguenti del d.lgs. 286/1998) e tratta di persone (sanzionata in Italia dagli artt. 600, 601, 602 c.p. nelle diverse condotte di riduzione in schiavitù, tratta e commercio di schiavi) esistono differenze significative, anche se nel linguaggio comune le due figure tendono a confondersi. Tuttavia, occorre precisare che i confini sono labili e che di frequente episodi di traffico, in itinere, divengono casi di tratta. Infatti, i due mercati, sempre contigui, tendono spesso a intrecciarsi. Talvolta le organizzazioni svolgono entrambe le attività, e spesso le vie di trasporto internazionale coincidono, in tutto o in parte. Inoltre, accade frequentemente che la persona trasportata, inizialmente richiedente il servizio di ingresso migratorio illegale in uno Stato, divenga in un momento successivo vittima di tratta. È stato rilevato, infatti, che, in molti casi la persona si rivolge spontaneamente agli esponenti delle organizzazioni che gestiscono il servizio migratorio illegale per essere condotta in un altro Stato e solo in seguito, durante le fasi del viaggio, la condotta del trasportatore si modifica, subentra la coercizione e intervengono la finalità di sfruttamento e le altre manifestazioni di prevaricazione (minacce, violenze o si svela l'inganno originario).

Il traffico si articola in un certo periodo di tempo e riguarda il territorio di più Stati; pertanto, è frequente che alcuni elementi di reato si manifestino in uno Stato diverso da quello in cui la persona ha iniziato il viaggio; e può accadere che proprio a seguito del manifestarsi di tali elementi si possa configurare un'ipotesi di *trafficking*, piuttosto che di semplice *smuggling*: ciò comporta la necessità di conoscere e valutare tutte le fasi in cui si è articolata la condotta per poterla identificare e qualificare giuridicamente in maniera corretta.

Sulla base dei dati emersi dalle indagini citate, abbiamo preliminarmente analizzato il funzionamento dell'organizzazione sot-

to il profilo economico-aziendale al fine di stimare il giro d'affari connesso al traffico svolto. È stato possibile studiare l'intera attività dell'organizzazione criminale come un'offerta di servizi di trasporto per coloro che volevano lasciare la propria Nazione. L'organizzazione, molto ramificata e articolata, fornisce perfino «servizi» di collegamento alle destinazioni finali, anche verso il nord Europa.

L'organizzazione cura anche gli aspetti di reputazione e di immagine. Al riguardo, le reazioni al naufragio del 3 ottobre 2013 sono molto significative. Da molte conversazioni intercettate, riportate nelle indagini, si capisce, infatti, che i capi del sodalizio criminale erano preoccupati dalle ripercussioni sulla fiducia riposta dai migranti nell'organizzazione. I criminali temevano la perdita di «clienti» e di «quote di mercato»: i migranti potevano, cioè, scegliere di rivolgersi ad altre organizzazioni, a causa della scarsa cura negli aspetti di sicurezza. Si tratta di conversazioni nelle quali è possibile rintracciare molte analogie con chi si occupa di gestire business del tutto leciti. Ciò ha confermato l'appropriatezza dell'approccio nell'analizzare l'organizzazione con gli strumenti e le tecniche proprie della gestione delle imprese.

Lo studio della letteratura esistente ci ha confortato in questo senso, in quanto abbiamo rinvenuto almeno un paio di lavori scientifici in cui gli autori hanno cercato di adottare tale approccio, nella convinzione che una maggiore conoscenza delle logiche di natura economica e gestionale sottese all'esercizio dell'attività criminale possa risultare molto utile in fase di contrasto del fenomeno e nell'indirizzo delle indagini.

Sulla base dei dati relativi alle diverse fasi dello spostamento dei migranti e delle operazioni portate avanti dall'organizzazione criminale oggetto di indagine, abbiamo preliminarmente condotto una stima del giro d'affari annuo relativo alla tratta dei migranti sulla rotta del Mediterraneo centrale. La stima è stata elaborata con criteri molto prudenziali e fortemente legati alle informazioni ottenibili dalle indagini finora condotte e citate nel presente studio. Per rendere il risultato più significativo ed evitare sovrastime, abbiamo considerato solo gli arrivi ufficiali da Eritrea, Etiopia e Sudan (Paesi espressamente indicati nelle indagini) per gli anni 2014 e 2015 e sono stati comunque esclusi i minori accompagnati considerando

che gli stessi potrebbero non pagare un prezzo autonomo. Le fasi per le quali i migranti corrispondono un prezzo sono:

- partenza dal Paese d'origine (1.000 dollari);
- riscatto a seguito di rapimento nel deserto (3.000 dollari);
- ulteriore somma pagata da chi è sopravvissuto al rapimento per imbarcarsi (1.600 dollari);
- somme pagate per gli spostamenti all'interno dell'Europa (250 dollari);

La somma per la fase 1 è stata considerata per tutti gli arrivi dai Paesi individuati (sempre con l'esclusione dei minori non accompagnati), pari a 86.427 individui, mentre le somme di cui alle fasi 2 e 3 sono state applicate solo al 5% del totale degli arrivi per tenere conto della effettiva incidenza del fenomeno dei rapimenti sul totale. La somma pagata per la fase 4 è stata applicata all'80% del totale degli arrivi considerando che almeno una percentuale pari al 20% possa decidere di restare in Italia. Tutti i «prezzi» indicati sono stati considerati nella misura minima indicata negli atti processuali proprio per evitare sovrastime.

Il giro d'affari complessivo per il biennio è stato determinato in oltre 120 milioni di dollari, 60 milioni di dollari per ogni anno.

Il profitto complessivamente generato da queste operazioni resta molto elevato, in quanto anche considerando i costi relativi al vitto e alloggio dei migranti trattenuti sulle spiagge della Libia, quelli della manodopera legata alla sicurezza, ai rapimenti e alle altre mansioni e quelli legati all'acquisto delle barche per gli spostamenti, si arriva a una percentuale di incidenza non superiore al 35% con un profitto annuo di oltre 40 milioni di dollari pari a circa 35 milioni di euro all'anno.

Abbiamo quindi cercato di approfondire le condizioni di contesto in cui questa attività può prosperare, soffermandoci, in particolare, sulla situazione libica, cercando di costruire un modello econometrico di stima degli arrivi nel quale abbiamo specificato tutti i diversi fattori che possono spingere i migranti a fuggire dalla propria Nazione di origine.

Il Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia di Frontiera ci ha fornito i dati

relativi agli «sbarchati», suddivisi per nazionalità, per i mesi dal gennaio 2011 al marzo 2016. Abbiamo quindi selezionato tutti i Paesi dai quali, con maggiore o minore probabilità, i soggetti possono scegliere di partire utilizzando il passaggio dalla Libia e gli sbarchi sulle coste del sud Italia. I Paesi individuati sono 44 (Algeria, Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Repubblica dell'Africa Centrale, Ciad, Isole Comore, Congo, Costa d'Avorio, Egitto, Eritrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Gibuti, Guinea, Guinea Equatoriale, Guinea Bissau, Kenya, Liberia, Libia, Madagascar, Marocco, Mauritania, Malawi, Mali, Niger, Nigeria, Ruanda, Senegal, Sierra Leone, Somalia, Western Sahara, Sud Africa, Sudan, Tanzania, Togo, Tunisia, Uganda, Zambia, Zimbabwe) e abbiamo costruito un database di natura longitudinale indicando come variabile dipendente gli arrivi da ciascun Paese per tutti i mesi dal gennaio 2011 al marzo del 2016 (63 mesi). I 44 Paesi osservati per 63 mesi danno un risultato complessivo di 2.835 osservazioni unitarie (Paese per mese) che costituiscono il nostro database complessivo. La scelta di includere nel database tutti i Paesi per i quali c'è anche una remota possibilità che i migranti scelgano di transitare dalle coste della Libia o comunque approdare in Sicilia è stata fatta per essere certi che i risultati ottenuti possano essere influenzati solo in maniera minima dal gruppo di Paesi individuato. Per tutti i Paesi individuati ci potrebbe essere un gruppo di soggetti anche minimo che sceglie la rotta del Mediterraneo centrale per il suo viaggio e questo ci assicura che le stime ottenute dal modello possano essere prudenti e che coprano, con molta probabilità, la totalità dei casi possibili di migrazione per la rotta di nostro interesse, gestita anche dall'organizzazione criminale oggetto d'indagine.

Il nostro interesse principale in questa sede resta comunque quello dello studio delle attività criminali e quindi ci siamo soffermati sull'impatto che la caduta di Gheddafi, individuata come variabile statistica che può misurare il successivo caos in cui è sprofondata il Paese, può avere avuto sul numero di migranti sbarcati e quindi sul «giro d'affari» dei trafficanti. Per isolare l'effetto della variabile binaria relativa al caos politico seguito alla caduta di Gheddafi, è stato necessario individuare le altre condizioni e gli altri fattori che influenzano le migrazioni, per ricreare quel contesto di «parità di

condizioni» (*ceteris paribus*) che in economia, e nell'utilizzo dei modelli econometrici, è necessario per studiare la relazione tra le variabili esplicative e la variabile dipendente.

Abbiamo quindi cercato di individuare gli altri fattori, oltre alla caduta di Gheddafi, che possono influire sul numero di arrivi e, alla fine, tutti i fattori presi in considerazione come possibili determinanti degli arrivi sulle coste italiane, considerata come variabile dipendente del modello, sono:

- le operazioni militari nel Mediterraneo;
- i fattori meteorologici che possono influenzare il viaggio e quindi gli arrivi dei diversi mesi;
- il numero di vittime dei naufragi;
- i conflitti armati ancora in atto;
- la situazione economica del Paese di partenza;
- la caduta di Gheddafi e il caos in Libia.

Il primo fattore è stato misurato attraverso la creazione di due diverse variabili binarie. La prima assume valore 0 nei periodi precedenti all'ottobre 2013, in cui l'operazione di contrasto e di salvataggio non era ancora iniziata, e dal 1° ottobre 2013 fino all'ottobre 2014, mese in cui è terminata. Per i periodi residui assume nuovamente valore 0. Dal novembre 2014 e fino al marzo 2016 abbiamo assegnato valore 1 a una diversa variabile che considera l'effetto delle operazioni Triton, Maresicuro, Eunavfor Med, Sophia che hanno sostituito Mare Nostrum con finalità esclusivamente di contrasto, mentre la prima aveva anche, come obiettivo esplicito e unico, finalità di salvataggio dei migranti in mare.

Il fenomeno indicato al numero 2 è stato misurato creando due variabili formate dal conto dei giorni del mese in cui la scala Beaufort, che misura la forza del vento, supera 7 e in cui la scala Douglas, che misura le condizioni del mare, supera 5.

L'impatto delle vittime dei naufragi sugli arrivi è stato misurato considerando l'effetto del numero di morti sia sugli arrivi dello stesso mese sia sul mese successivo e su quello che segue.

La variabile relativa ai conflitti armati è stata costruita utilizzando il database della Uppsala Universitet che contiene informazioni su tutti i conflitti in cui almeno una delle parti in causa è uno Stato.

Le condizioni economiche sono state misurate con l'indicazione del pil pro capite a parità di potere d'acquisto rilevato dal Cia World Factbook.

L'ultimo fattore, che è stato l'oggetto specifico di interesse nel presente studio, è stato misurato considerando una variabile binaria che assume valore 0 fino al mese in cui Gheddafi era ancora in carica in Libia, ottobre 2011, e 1 per tutto il periodo successivo e fino al marzo 2016.

L'analisi dei dati ha confermato che, contrariamente a quanto si pensa, la caduta di Gheddafi ha diminuito, in proporzione agli altri fattori, gli arrivi mensili e ciò può essere spiegato dal caos assoluto che rende ancora più difficile e pericoloso il tentativo di sbarcare dalla Libia suggerendo forse anche diverse rotte. Si può ipotizzare che lo stesso dittatore libico e il suo apparato controllassero in qualche modo i flussi garantendo maggiori certezze ai trafficanti, i quali, nella presente situazione di incertezza, hanno maggiori difficoltà a trovare referenti stabili sul territorio libico e quindi hanno subito un rallentamento delle operazioni in maniera statisticamente significativa con riferimento a tale aspetto.

Tra gli altri risultati interessanti è emerso che le operazioni militari di pattugliamento del Mediterraneo, sia Mare Nostrum con esplicite finalità di contrasto e salvataggio, sia quelle seguenti, con finalità dichiarata solo di contrasto, hanno aumentato gli arrivi costituendo così un incentivo e un elemento di contesto positivo per il business dei trafficanti di migranti ed evidentemente annullando completamente l'effetto della variabile precedente in termini assoluti. Ciò potrebbe essere legato in qualche modo anche alle difficoltà di svolgere tali operazioni in mare senza alcuna possibilità di cooperazione sulla terraferma nel Paese libico. La crescita dei traffici nella rotta centrale del Mediterraneo non è solo dovuta alla crisi politica libica, che comunque e sicuramente lascia più ampio terreno ai traffici seppure con le presumibili maggiori difficoltà richiamate, ma anche e soprattutto alla crescita della pressione migratoria, data dall'instabilità politica nelle regioni contigue al Mediterraneo, e alla capacità dei trafficanti di soddisfare la crescente domanda di viaggi senza documenti.

Il contrasto in mare assume contorni di minore efficienza e l'imperativo morale resta comunque quello del salvataggio dei migranti, vere vittime di questi traffici illeciti.

I fattori meteorologici si sono rivelati non significativi statisticamente, mentre altri risultati interessanti sono quelli che vedono una diminuzione degli arrivi a seguito dei naufragi ma solo nel secondo mese successivo alla notizia, come se la diffusione di quest'ultima tardasse un po' ad arrivare a coloro che vogliono intraprendere il viaggio e costituiscono un disincentivo solo ritardato. I conflitti armati hanno un impatto positivo sugli arrivi aumentandoli, anche se di poco, mentre la situazione economica ha il segno di relazione atteso perché gli arrivi aumentano al peggiorare della situazione economica, ma l'impatto effettivo è molto basso. L'insuccesso dell'operazione Sophia, alla quale una recente decisione del Consiglio dell'Unione Europea ha ampliato il mandato, ha inoltre evidenziato l'impossibilità di colpire i trafficanti, eliminando le condizioni di assoluta libertà nella quale possono muoversi e movimentare capitali ingenti dai Paesi di origine, transito o di rifugio (è risaputo che i trafficanti godono di appoggi politici e militari nei Paesi di origine e di transito). Tutto questo denaro è difficilmente tracciabile, in quanto movimentato con canali non ordinari quale il metodo «Hawala», come è emerso dai dati delle indagini citate.

- <http://dirittiefrontiere.blogspot.gr/2016/07/nel-contrasto-dell-immigrazione.html>;
- Operation Sophia, the EÜs naval mission in the Mediterranean: an impossible challenge
- (House of Lords European Union Committee, 14th Report of Session 2015–16HL Pape
- Analysis The EÜs Planned War on Smugglers Steve Peers, Professor of EU Law, University of Essex
- <http://www.statewatch.org/analyses/no-268-eu-war-on-smugglers.pdf>.

Per quanto a nostra conoscenza non esistono attualmente studi di natura quantitativa che analizzano il fenomeno della migrazione della rotta mediterranea centrale e in particolare l'impatto dell'incertezza in cui è caduto il Paese libico dopo la caduta di Gheddafi.

Gli unici studi sono quelli relativi alla migrazione clandestina dal Messico verso gli Stati Uniti. È un fenomeno comunque diverso perché dettato principalmente da motivazioni economiche e con ondate anche di migrazione di ritorno verso il Paese d'origine che qui possono essere considerate del tutto improbabili.

Dal punto di vista dell'impatto sulle attività delle organizzazioni criminali dedite al traffico di migranti è possibile quindi dire che il caos nel Paese libico stia giocando un ruolo abbastanza determinante. La situazione di frammentazione e di instabilità politica nel Paese maghrebino crea sicuramente maggiori difficoltà alle operazioni di contrasto dell'Unione Europea che, nella forma e nei modi in cui sono attualmente condotte e nell'impossibilità di legami di cooperazione stabile con la Libia quale Paese di partenza dei migranti e di operatività dei criminali, risultano essere un fattore di contesto positivo per i traffici illeciti indagati.

Emergenza Libia è un progetto nato dalla voglia di raccontare sotto diverse angolature, punti di vista e professioni, gli ultimi cinque anni di storia del Paese nordafricano. Dalla guerra civile del 2011 e l'uccisione di Muammar Gheddafi, al fallito colpo di mano con cui lo scorso ottobre gli ultimi irriducibili dell'ex presidente Khalifa Ghwell puntavano a rovesciare il Governo di accordo nazionale di Fayeze al Sarraj, impegnato in una complicata ricerca di legittimazione interna. Processo in cui l'Italia punta a rivestire un ruolo di primo piano in termini di dialogo e cooperazione. Un lustro di conflitti civili, divisioni etniche e politiche, caos, vuoti di potere e migrazioni di massa, culminati con la guerra per la liberazione di Sirte, terza capitale dello Stato Islamico e la spaccatura della Libia nei due blocchi Est-Ovest. Una divisione riflesso di lacerazioni intestine antiche e nuove, contrapposizioni regionali e internazionali, che oggi più che mai stanno segnando le sorti di popoli e nazioni che conservano l'antico privilegio di affacciarsi sul Mar Mediterraneo.

€ 14,00

