


Più pattugliamenti da parte dei libici e meno navi delle Ong che attendono i barconi al largo. Così è stato drasticamente ridotto l'afflusso di migranti sulle coste italiane. È evidente che i maggiori controlli, le nuove regole e gli accordi Italia-Libia stanno dando risultati. Ed è ancora più evidente se si sale sulle motovedette di Al Serraj. *Panorama* lo ha fatto.

*testo e foto di Fausto Biloslavo - da Tripoli*



**CACCIA AI**



La Polizia  
marittima libica  
durante  
un'operazione di  
pattugliamento  
fra Tripoli  
e Garabulli.

# TRAFFICANTI

## DUELLI IN MARE

“ *In sole due missioni ho intercettato 300 migranti in mare e in altre occasioni sono stato io a bloccare le navi delle Ong troppo vicino alle nostre coste. Adesso mi manca l'olio per il motore e non posso salpare. A voi italiani chiedo uno sforzo in più in mezzi e in soldi.* ”

*tenente di vascello Naser Al Kamoudy*



L'ufficiale della Guardia costiera libica ci accoglie a bordo della motovedetta Sabrata, un bestione grigio ormeggiato nella base navale di Abu Sitta nel porto di Tripoli. All'interno tutti i comandi e i cartelli sono rimasti in italiano. Sabrata è una delle quattro ex unità della Guardia di finanza consegnate ai libici per contrastare le partenze dei barconi verso l'Italia. Nel pomeriggio dovrebbero arrivare i meccanici della nave officina Tremiti della Marina militare, ormeggiata un centinaio di metri più in là, a dare un'occhiata. Il problema di oggi è che delle nostre motovedette classe Biliani consegnate ai libici tre sono guaste ed una si trova a Misurata, la Sparta libica ai ferri corti con il governo di unità nazionale di Tripoli.

sulle organizzazioni umanitarie. «Sono in contatto con i trafficanti, se non collusi» sottolinea l'alto ufficiale. «Quando pattugliamo non parte nessuno. Appena ce ne andiamo i barconi prendono il mare verso le navi umanitarie, scortati dagli scafisti». E aggiunge: «I natanti delle Ong fanno da calamita ai flussi migratori. E vivono anche di questo: più migranti recuperano in mare, più donazioni raccolgono oltre ai fondi governativi europei».

Anche il coordinamento con la nostra Marina è in fase di rodaggio. Il commodoro ci mostra dei video girati di notte a bordo delle motovedette libiche, che registrano anche le comunicazioni radio.

# 2859

**Meno sbarchi**  
I migranti arrivati sulle coste italiane dall'1 al 23 agosto di quest'anno.

**Nonostante la mancanza di mezzi e fondi**, la scassata Guardia costiera libica con altre due motovedette e i gommoni è riuscita da luglio fino al 16 agosto a fermare 2.379 migranti diretti in Italia riportandoli a terra. «Le partenze illegali si sono drasticamente ridotte grazie ai nostri pattugliamenti, ma soprattutto perché ci sono poche navi delle Ong al largo ad attendere i barconi» spiega il commodoro Ayoub Omr Ghasem, portavoce della Guardia costiera. Divisa bianca impeccabile e baffoni da lupo di mare, spara a zero





## Dietrofront sotto scorta

Sopra, la Guardia costiera libica ferma un gommone di migranti diretti in Italia. Sotto, due delle quattro motovedette che l'Italia ha dato alla Libia, ferme in porto per problemi meccanici.



Il 27 giugno un ufficiale della Guardia costiera di Zawya, con elmetto e mimetica protesta via radio, in inglese, per la vicinanza alla Libia, comunque fuori dalle acque territoriali, di un'unità della nostra Marina integrata nell'operazione europea Sophia, che segnala un barcone di legno a 15 miglia dalla costa. «Guardia costiera italiana, siete molto vicini alla costa libica. A questa distanza minima non aiutate la gente (*i migranti*, ndr) a non morire, ma aiutate i trafficanti a incassare più soldi. Lo sapete bene». Dall'altra parte rispondono così: «No...contattate direttamente il comandante sulla nave italiana Foscarei. Canale 16».

**Mezz'ora dopo si vede una nave delle Ong tedesca Sea Watch** a 8 miglia dalle acque territoriali libiche con potenti luci accese. «È un'esca per i migranti e talvolta usano anche dei bengala per segnalare la loro posizione ai trafficanti» denuncia il commodoro. La Guardia costiera libica non sta sparando, neppure in aria, ma un'unità della Marina italiana, che deve essere nelle vicinanze, interviene via radio intimando «di lasciarli andare e di abbassare le armi puntate verso di loro».

Uno degli episodi più clamorosi è avvenuto il 10 maggio davanti a Sabratha. Il comandante Abulagila Abd Elberri al timone della motovedetta libica Kifa

riceve un'allerta dal comando di Roma della Guardia costiera italiana, su un barcone in difficoltà. L'unità arriva in zona con i motori al massimo. «Una delle navi dell'Ong tedesca Sea watch era ferma. Appena ci ha visto arrivare ha acceso i motori» spiega il comandante. «Non credevo ai miei occhi, cercava di tagliarci la rotta». A bordo i marinai libici urlano e gesticolano inutilmente. Abulagila tira dritto ed evita per un soffio la collisione. Poco più avanti c'è il barcone con 493 migranti marocchini, sudanesi, pachistani, bengalesi e un solo siriano. Due scafisti in sella a moto d'acqua vedono arrivare la motovedetta e scappano a tutta velocità verso la costa. «Avevano accompagnato il barcone fino alla nave della Ong. Era evidente. Sono stati gli stessi migranti a confermarci che gli scafisti si erano ripresi il timoniere» spiega l'ufficiale della Marina libica. Sea Watch ha cercato di fare la vittima sostenendo che la motovedetta voleva speronare la nave umanitaria, ma le telecamere montate a bordo hanno registrato tutta la scena.

**Dal 10 agosto la guardia costiera libica ha esteso l'area Sar**, di ricerca e soccorso, a 90 miglia della costa. Il codice di condotta imposto dal ministro dell'Interno italiano, Marco Minniti, ha fatto il resto. «È servito a far ritirare alcune Ong

“  
**LE REGOLE ERANO  
 CAMBIATE:  
 I TRAFFICANTI  
 VENIVANO PAGATI  
 SOLO QUANDO  
 I MIGRANTI ERANO  
 AL SICURO SU UNA  
 NAVE DELLE ONG  
 O ITALIANA. CON  
 I CONTROLLI  
 DI ADESSO, SONO  
 COSTRETTI  
 A FERMARSI PERCHÉ  
 NON VOGIONO  
 RISCHIARE  
 DI PERDERE  
 SIA I GOMMONI  
 CHE I SOLDI.**  
 ”

dalle operazioni e farne retrocedere altre. Il traffico dei migranti è subito diminuito (*meno 72 per cento dall'1 al 24 agosto rispetto allo stesso mese del 2016, ndr*), ma è un successo temporaneo» spiega il commodoro Omr Ghasem. Una fonte italiana a Tripoli aggiunge: «Se dall'altra parte non c'è qualcuno che assicura il passaggio traghettandoli a casa nostra, i trafficanti non fanno partire i migranti perché il saldo viene pagato solo quando sono stati recuperati. Non parlatemi di salvataggio».

Uno dei motivi dello stop degli sbarchi è legato proprio al sistema degli intermediari, *samasira* in arabo, che sono dei rappresentanti delle varie nazionalità in fuga verso l'illusorio Eldorado europeo. Piccoli boss etnici nigeriani, sudanesi, etiopi, senegalesi, ma pure bengalesi o pachistani, che raccolgono i soldi dei migranti per l'imbarco. Il trafficante riceve il saldo quando il «cliente» viene recuperato da una nave internazionale o sbarca in Italia. Una specie di pagamento con garanzia. «Per questo si sono fermate le partenze» spiega una fonte libica di *Panorama*. «I trafficanti non mettono in mare i gommoni con il rischio che non arrivino a destinazione perché le navi delle Ong sono diminuite o più lontane. O peggio, che il carico di esseri umani venga riportato indietro dalla guardia costiera. In ambedue i casi non verrebbero pagati».

Però a terra ci sono ancora fra il mezzo milione e i 700 mila migranti decisi ad arrivare in Europa. Per questo potrebbero risultare determinanti le decisioni e i finanziamenti annunciati nel vertice europeo di Parigi del 29 agosto scorso. Dalla Tripolitania partono sempre meno barconi, ma il rischio è che si aprano nuovi punti di imbarco, come nell'ex base navale di Sidi Bilal davanti al territorio Warshefana, a ovest di Tripoli, infestato da una milizia criminale. Un altro porto



**Ayoub Omr Ghasem**  
 Commodoro  
 della Guardia costiera libica.



**Leonardo La Rocca**  
 Tenente di vascello, comanda la nave  
 officina italiana Tremeit, ora nel porto  
 di Tripoli per riparare le motovedette guaste.

## Per l'intelligence italiana una fitta rete di contatti e accordi «informali»

L'incontro sulla costa del Mediterraneo, il protettore dei trafficanti che cambia registro e blocca i migranti, l'arresto del boss non in linea e i soldi del governo libico spalleggiato da Roma. Le mosse segrete dell'Italia per fermare le partenze dei barconi dalla Tripolitania sono ardite, ma per il momento efficaci anche grazie all'Aise, la nostra intelligence. Verso fine luglio «emissari italiani e rappresentanti dei miliziani che controllano Sabrata si sono incontrati nel vicino hotel Dar Tallil che si affaccia sul Mediterraneo» rivela una fonte libica di *Panorama*. La città dalle antiche vestigia romane, 70 chilometri a ovest di Tripoli, è uno dei principali punti di partenza dei barconi verso l'Italia. Un'altra fonte locale conferma l'incontro, che sarebbe avvenuto sempre di fronte al mare, però a Sabrata. I dettagli non trapelano, ma la proposta è chiara: In cambio di aiuti e denaro italiani che arriveranno dal

governo di Tripoli, fermate il flusso di migranti. Il «garante» dell'accordo è Al Ammu, che significa «zio», al secolo Ahmed Al Dabbashi, protettore degli scafisti a Sabrata in cambio del pizzo su ogni barcone. Non a caso il gestore dell'hotel Dar Tallil è amico fraterno e compagno d'armi dello «zio» ai tempi della rivolta contro il colonello Gheddafi. Gli stessi miliziani di Sabrata hanno rapporti consolidati con gli italiani tenendo conto che garantiscono la sicurezza esterna dell'impianto libico e dell'Eni di Mellita vicino al confine tunisino, da dove arriva il gas a Gela. Lo «zio» non è un capo bastone qualunque. Un rapporto di giugno commissionato dal ministero degli Esteri olandese definisce Al Dabbashi «il trafficante di migranti più potente della Libia». Ad agosto

inversione a U: la Brigata 48 dei miliziani di Sabrata, formalmente integrata dal ministero della Difesa di Tripoli, ma che fa riferimento allo «zio», comincia a pattugliare strade e spiagge fermando i migranti e bloccando le partenze dei gommoni. La svolta a 180 gradi è uno dei fattori chiave della riduzione degli arrivi in Italia di oltre il 70 per cento nell'ultimo mese. Un sistema simile era già stato adottato per Zawya, altro punto di partenze dalla Tripolitania ora ridotte a quasi zero. Il governo di Tripoli ha girato soldi e mezzi al discusso capo della guardia costiera Abd al Rahman Milad, veterano della rivolta anti Gheddafi accusato di maltrattare i migranti. Nome di

battaglia «Bija», era legato a una banda di trafficanti di uomini e petrolio dello stesso clan.

E che l'accordo tenga lo dimostra il fatto che chi non si allinea con il nuovo ordine voluto dagli italiani finisce male. Il 23 agosto un commando di sette uomini delle «forze di

deterrenza» Rada, la milizia islamista diventata unità speciale del ministero dell'Interno di Tripoli, sbarca da un elicottero a Zuwara sempre sulla costa occidentale. Ad attenderli dei reparti locali che guidano verso l'obiettivo gli uomini di Abdul Rauf Kara, il salafita schierato con il governo di Fayed al Serraj riconosciuto dall'Onu. Il commando irrompe nella villa in stile Dubai di Fahmi Salim Mousa Bin Khalifa (foto). Il noto trafficante di uomini e contrabbandiere di petrolio finisce in manette e viene trasferito nella capitale. Salim aveva spostato le sue attività criminali a Sabrata e avrebbe potuto riattivare i barconi da Zuwara. Un ostacolo alle mosse italiane per tamponare le partenze dei migranti dalla Tripolitania.

(F.B.)



### Nasser Al Kamoudy

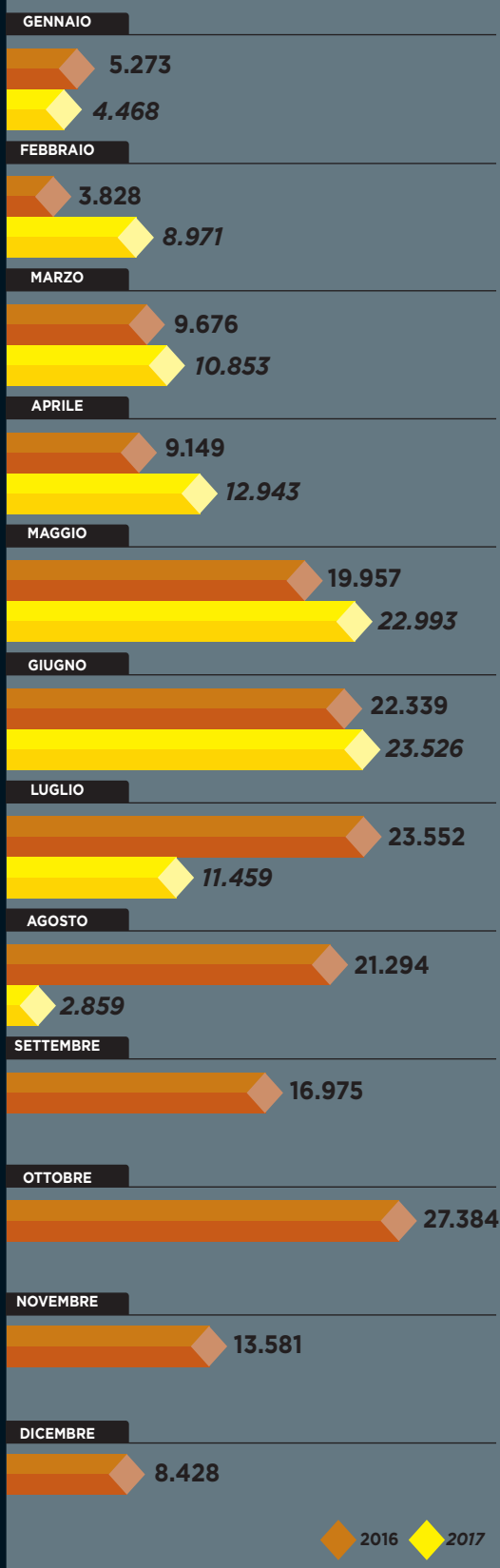
Comandante dell'ex motovedetta della Guardia di finanza italiana donata ai libici ma ferma per un guasto.



### L'italiano Giulio Lolli

al timone della motovedetta del ministero dell'Interno libico 07 in pattugliamento anti trafficanti.





## Barconi ridotti in quattro mosse

Il picco mensile degli sbarchi di quest'anno è stato raggiunto a giugno con 23.526 migranti. Poi una rapida discesa che il 23 agosto ha segnato, su tre quarti del mese, un numero di quasi otto volte inferiore: 2.859. Dipende dal codice di condotta imposto dal ministero dell'Interno alle Ong che salvano (e a volte, forse, attirano) i migranti? Non solo, alla base del cambiamento c'è un'inversione di rotta partita a inizio 2017 i cui effetti (vedere la tabella a fianco), hanno cominciato a manifestarsi già a luglio. E adesso, dopo il vertice di Parigi, ci si aspetta ulteriori progressi. Queste le tappe più importanti:

**2 febbraio.** Memorandum firmato a Roma con il governo di Fayed al-Sarraj per il sostegno italiano al controllo delle frontiere meridionali libiche e per il rafforzamento della sorveglianza lungo la costa settentrionale.

**31 marzo.** Accordo siglato a Roma fra le due principali tribù del Fezzan, regione libica a sud della Tripolitania, confinante con Niger e Ciad (da cui arriva gran parte dei migranti) con la partecipazione del vicepresidente del governo di Tripoli e un rappresentante del popolo nomade Tuareg, allo scopo di migliorare il controllo di quelle frontiere.

**21 aprile.** Consegna alla Libia da parte italiana di quattro motovedette per il pattugliamento delle coste e entrata in servizio del primo equipaggio della Guardia costiera libica addestrato in Italia

**31 luglio.** Entrata in vigore del codice di condotta con cui il ministero dell'Interno ha imposto alle Ong nuove condizioni, fra cui la disponibilità a far salire a bordo ufficiali di polizia giudiziaria, l'impegno a non trasferire i migranti su altre navi e a tentare il recupero dei mezzi degli scafisti. Tra le organizzazioni attive fino a quel momento, tre non hanno aderito mentre le altre continuano l'attività.

(Stefano Caviglia)

di partenza per i migranti è Garabulli, 66 chilometri ad est della capitale verso Misurata, dove non arriva il governo di Fayed al Serraj. Non a caso sono state segnalate al largo di Garabulli le navi delle Ong irriducibili come la tedesca Sea Watch, che si è rifiutata di firmare il codice di condotta del Viminale. Anche la spagnola Proactive open arms e la maltese Moas continuano le operazioni in mare.

**Non solo: I trafficanti potrebbero riorganizzarsi con i vecchi barconi** in legno più resistenti per farli puntare dritti su Lampedusa, come in passato, al posto dei fragili gommoni che servono per arrivare alle navi delle Ong vicine alla costa. «Un buon motivo per aiutarci di più» spiega il tenente di vascello Al Kamoudy. «I miei uomini hanno una paga di 800 dinari (88 euro al cambio in nero, ndr) che possono riscuotere dopo lunghe file davanti alle banche ogni tre mesi, se va bene. Ovvio che mantengono la famiglia con un secondo lavoro. In alcune missioni non avevamo i viveri e siamo stati costretti a fare una colletta per mangiare».

Nonostante gli sforzi dell'Italia, i problemi non mancano. La seconda unità





## Ritorno alla base

In alto, migranti intercettati dalla polizia marittima e riportati in Libia. In basso, i migranti intercettati dalla guardia costiera una volta ritornati in Libia.



della Guardia di finanza consegnata a Tripoli è stata cannibalizzata per i pezzi di ricambio mentre quella dislocata a Zawya ha rotto l'elica. A bordo della nave officina Tremiti arrivata l'8 agosto i meccanici italiani cercano di fare il possibile, ma non è facile. «Una parte della missione è aiutare tecnicamente e con la manutenzione la Guardia costiera e la Marina libica a mettere più unità possibili in mare» spiega il comandante, tenente di vascello Leonardo La Rocca. Un altro compito è impiantare a terra il Centro di coordinamento congiunto con i libici, operativo a bordo. L'obiettivo è mettere a disposizione le informazioni di tutti i sensori italiani, dai radar ai droni fino ai sistemi di ascolto della flotta nel Mediterraneo, per individuare le partenze dei barconi.

**Le Ong accusano la guardia costiera libica di violenze** sui migranti e collusioni con i trafficanti. «Dicono che usiamo le armi, ma se spariamo è solo in aria per evitare che scoppi il caos» giurano gli ufficiali libici. «Al massimo minacciamo di usare un bastone per mantenere la calma. Pensate a 100 persone su un gommone traballante, in mezzo al mare, che

vogliono a tutti i costi andare in Italia e sanno che li riporteremo indietro».

Le altre sei motovedette classe Vittoria, che il ministero dell'Interno italiano doveva consegnare, sono ancora in cantiere a Biserta, in Tunisia, per rimetterle a posto. Le unità faranno parte della Polizia marittima sotto il comando del generale Tarek Shambor. Per il momento dal porto di Tripoli salpa in missione anti trafficanti, grazie a soffiato dei pescatori o da terra, l'unità 07 del ministero dell'Interno. Il fatto curioso è che a pilotarla sia un italiano, Giulio Lolli, che i libici chiamano Karim dopo la sua conversione all'Islam. Il Corto Maltese di Tripoli è ricercato in Italia per estorsione, ma due corti libiche hanno respinto la richiesta di estradizione.

**Lolli, ex venditore di yacht, era finito nei guai per bancarotta.** Nel 2011 in Libia sperava di trovare riparo, ma Gheddafi lo chiuse in carcere. I rivoluzionari lo liberarono e marciò con loro su Tripoli, dove è rimasto fino a oggi andando a evacuare i civili feriti dall'assedio di Bengasi o partecipando dal mare alla battaglia di Sirte contro lo Stato islamico.

«Quando urlo ai migranti "sono italiano" si calmano, ma sono confusi perché vedono la bandiera libica. Altrimenti capita che si buttino in mare per non farsi riportare indietro», spiega Lolli a bordo della motovedetta con la scritta Pollice. A bordo gli 11 uomini dell'unità speciale della sicurezza marittima, in gran parte veterani di Sirte, sono armati fino ai denti per affrontare i trafficanti. In luglio sostengono di avere intercettato 500 migranti e hanno l'ordine di collaborare con la guardia costiera. «Ci sono anche le partenze Vip» rivela Lolli durante un pattugliamento in mare fino a Garabuli. «Sono libici che si mettono in società e comprano o affittano una barca più sicura arrivando direttamente in Italia». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA