



# UNA TEMPESTA PERFETTA

IL FALLIMENTO DELLE POLITICHE EUROPEE NEL MEDITERRANEO CENTRALE

**Amnesty International è un movimento globale di oltre sette milioni di persone impegnate in campagne per un mondo dove tutti godano dei diritti umani.**

**La nostra visione è che ogni persona possa godere dei diritti sanciti dalla Dichiarazione universale dei diritti umani e altri standard internazionali sui diritti umani.**

**Siamo indipendenti da qualsiasi governo, ideologia politica, interesse economico o religione e ci finanziamo principalmente grazie ai nostri soci e a donazioni pubbliche.**

© Amnesty International 2017

Tranne dove diversamente indicato, il contenuto di questo rapporto è concesso in licenza a Creative Commons licence. <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Per maggiori informazioni: [www.amnesty.org](http://www.amnesty.org)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Per maggiori informazioni: [www.amnesty.org](http://www.amnesty.org)

Qualora il materiale sia attribuito a un copyright diverso da Amnesty International il materiale non è soggetto al Creative Commons licence.

Publicato nel 2017

by Amnesty International Ltd

Peter Benenson House, 1 Easton Street

London WC1X 0DW, UK

Index: EUR03/6655/2017

Lingua originale: Inglese

**amnesty.it**



**Immagine di copertina:** Rifugiati e immigrati, avvistati dall'equipaggio dell'imbarcazione Migrant Offshore Aid Station (MOAS) 'Phoenix', chiedono aiuto in mare dopo che la barca di legno sulla quale viaggiavano 500 persone si è capovolta. 24 maggio 2017, largo di Lampedusa, Italia.  
© Chris McGrath/Getty Images

# INDICE

<b>SOMMARIO</b>	<b>5</b>
METODOLOGIA	6
<b>1. LA ROTTA DEL MEDITERRANEO CENTRALE 2016-2017. UNA CRISI UMANITARIA PERMANENTE</b>	<b>8</b>
1.1 SEMPRE PIÙ PERSONE INTRAPRENDONO VIAGGI SEMPRE PIÙ PERICOLOSI	7
1.2 UNA RICETTA SEMPLICE CHE FUNZIONAVA: PIÙ IMBARCAZIONI DI SALVATAGGIO VICINO ALLE COSTE LIBICHE SALVAVANO PIÙ VITE	9
1.3 CAMBIA LO SCENARIO NEL MEDITERRANEO CENTRALE: RIFUGIATI E MIGRANTI PARTONO IN CONDIZIONI SEMPRE PIÙ RISCHIOSE	12
1.4 RICERCA E SOCCORSO NEL 2016 E 2017	15
1.5 IL RUOLO DELLE ONG	15
<b>2. L'IMPATTO SUI DIRITTI UMANI DELLA COOPERAZIONE CON LA LIBIA PER LE ATTIVITÀ DI RICERCA E SOCCORSO</b>	<b>19</b>
2.1 LA COOPERAZIONE CON LA LIBIA PER IMPEDIRE CHE LE PERSONE RAGGIUNGANO L'EUROPA	18
2.2 PREOCCUPAZIONI SULLA GUARDIA COSTIERA LIBICA	20
2.3 VIOLAZIONI E ABUSI DEI DIRITTI UMANI DI RIFUGIATI E MIGRANTI IN LIBIA	26
<b>3. RACCOMANDAZIONI</b>	<b>29</b>

# GLOSSARIO

Un **rifugiato** è una persona che è fuggita dal proprio paese perché ha un timore fondato di essere perseguitata e il suo paese non può o non vuole proteggerla. Le procedure di asilo sono previste per determinare se un soggetto rientra nella definizione legale di rifugiato. Quando un paese riconosce una persona come rifugiato, le concede la protezione internazionale in sostituzione alla protezione del suo paese d'origine.

Un **richiedente asilo** è colui che ha lasciato il proprio paese in cerca di protezione ma non è ancora stato riconosciuto come rifugiato. In attesa che la sua richiesta di asilo venga esaminata, i richiedenti asilo non possono essere costretti a ritornare nel loro paese d'origine. Secondo il diritto internazionale, lo status di rifugiato è basato sui fatti e si verifica prima della concessione ufficiale e legale dell'asilo. Il presente rapporto usa il termine rifugiato per riferirsi a coloro che sono fuggiti da persecuzioni o guerra, indipendentemente dal fatto che siano ufficialmente riconosciuti come rifugiati.

Un **migrante** è una persona che si sposta da un paese a un altro per vivere e di solito per lavorare, sia per un periodo limitato che in modo permanente, o per riunirsi a membri della sua famiglia. I migranti regolari sono cittadini stranieri che, secondo il diritto interno, hanno titolo a rimanere nel paese. I migranti irregolari sono cittadini stranieri la cui posizione migratoria non soddisfa i requisiti della legislazione e dei regolamenti nazionali sull'immigrazione. Sono anche chiamati "migranti senza documenti". Il termine "irregolare" si riferisce solo all'ingresso e alla permanenza di una persona.

# SOMMARIO

È una crisi umanitaria quella in corso nel Mediterraneo centrale, in cui migliaia di persone muoiono in mare nel disperato tentativo di raggiungere la sicurezza, o una vita migliore, in Europa. Nella prima metà del 2017 sono stati 73.000 i rifugiati e migranti arrivati in Italia dal mare: il 14 per cento in più dello stesso periodo nel 2016. Circa 2000 hanno perso la vita, portando il tasso di mortalità al 2,7 per cento. Tre volte più alto che nella seconda metà del 2015, quando le operazioni di ricerca e soccorso in mare guidate dall'Unione europea erano al culmine.

La causa immediata dell'aumento delle morti in mare è rappresentata dal peggioramento delle condizioni in cui migranti e rifugiati si trovano ad attraversare il mare. In parte a causa degli sforzi dell'Unione europea per distruggere le loro attività, i trafficanti in Libia stipano più persone su barche di peggior fattura, spesso gommoni, con poco carburante, nessun giubbotto di salvataggio o altre misure di sicurezza, e spesso senza mezzi per chiamare i soccorsi, come i telefoni satellitari. Sono imbarcazioni che non hanno nessuna possibilità di raggiungere le coste europee e che necessitano di soccorsi fin dal primo momento in cui partono.

L'attuale ordine di grandezza della perdita di vite, insieme all'alta probabilità che si verifichino nuovi naufragi in correlazione alle partenze, avrebbe dovuto allertare i leader europei sulla necessità di impiegare più imbarcazioni dedicate alle operazioni di soccorso, il più vicino possibile alle acque territoriali libiche. Invece i leader europei hanno dato priorità a misure di prevenzione delle partenze dalla Libia per mantenere basso il numero degli arrivi in Europa, incrementando la cooperazione sulla migrazione con le autorità libiche internazionalmente riconosciute. Negli anni passati, la colonna portante di questa strategia è stata la cooperazione con la Guardia costiera libica. Rivendicando l'obiettivo di salvare vite in mare impedendo le pericolose traversate, i governi europei hanno formato ed equipaggiato la Guardia costiera libica incoraggiandola a intercettare le barche di rifugiati e migranti che cercano di raggiungere le acque internazionali.

Questa irresponsabile strategia europea non solo ha fallito nel risultato auspicato di fermare le partenze e prevenire le morti, ma sta di fatto esponendo rifugiati e migranti a un rischio ancora maggiore sia in mare che, se intercettati, allo sbarco in Libia dove affrontano situazioni di detenzione, tortura e stupri.

La prima parte del rapporto, che segue una serie di pubblicazioni precedenti sullo stesso tema<sup>1</sup>, esamina la situazione attuale sulle rotte del Mediterraneo centrale con uno sguardo al 2015 quando, a seguito di due naufragi che costarono la vita a 1.200 persone, i leader europei aumentarono le risorse per le attività di salvataggio di rifugiati e migranti in mare, riuscendo a ridurre il tasso di mortalità. Il report esamina le varie operazioni attualmente in corso nel Mediterraneo centrale (l'operazione Triton dell'agenzia europea per il controllo delle frontiere, l'operazione militare Eunavfor Med dedicata alla distruzione delle imbarcazioni dei trafficanti, e quella della Marina italiana Mare Sicuro) insieme al vitale contributo al soccorso da parte delle organizzazioni non governative che hanno riempito il vuoto lasciato dal fallimento dei leader europei nel dare priorità al salvataggio di vite in mare. La conclusione è che i leader europei hanno smesso di vedere nelle attività di ricerca e soccorso una priorità, fallendo nella risposta al cambiamento delle condizioni e ai nuovi pericoli ai quali rifugiati e migranti sono esposti.

---

<sup>1</sup> Amnesty International, "Lives adrift: Refugees and migrants in peril in the central Mediterranean" (settembre 2014), <https://www.amnesty.org/en/documents/EUR05/006/2014/en/>; Amnesty International, "Europe's sinking shame: The failure to save refugees and migrants at sea" (aprile 2015), <https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/1434/2015/en/>; e Amnesty International, "A safer sea: The impact of increased search and rescue operations in the central Mediterranean" (luglio 2015), <https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en/>

La seconda parte del rapporto, dedicata all'impatto sui diritti umani della cooperazione con la Libia nella attività di ricerca e soccorso, entra nel dettaglio delle preoccupazioni riguardanti la condotta della Guardia costiera libica con il riferimento a casi di intercettazione che hanno messo in pericolo le persone coinvolte, e delle conseguenze degli sbarchi in Libia sulla sicurezza di rifugiati e migranti. Il report descrive i rischi a cui rifugiati e migranti sono abitualmente esposti in Libia, che includono diffuse violazioni dei diritti umani e abusi, tra cui omicidi, tortura, violenza sessuale, rapimenti, lavoro forzato, detenzione arbitraria in condizioni crudeli, inumane e degradanti.

In assenza di canali di accesso sicuri e legali al territorio europeo per rifugiati e migranti, e fino a quando le partenze dalla Libia continueranno, i leader europei devono impegnarsi a mettere sul campo risorse dedicate alla ricerca e soccorso nei pressi delle acque territoriali libiche sbarcando le persone salvate in porti sicuri. In breve, urge un'operazione umanitaria plurinazionale sotto il coordinamento delle autorità italiane, sul modello di quella del 2015.

La cooperazione con la Guardia costiera libica deve essere guidata esclusivamente da obiettivi di ricerca e soccorso ed essere condizionata all'accettazione da parte delle autorità libiche delle seguenti condizioni:

- la Guardia costiera libica non deve svolgere attività di ricerca e soccorso al di fuori delle acque libiche;
- la Guardia costiera libica deve consentire lo svolgimento senza ostacoli di operazioni di ricerca e soccorso da parte di natanti civili, comprese le imbarcazioni gestite da Ong, in acque territoriali libiche;
- alla Guardia costiera libica non deve essere consentito di rivendicare ed esercitare il comando sul posto durante un'operazione di ricerca e soccorso; la Guardia costiera deve trasferire ogni persona soccorsa su natanti dell'Unione europea o stranieri partecipanti alle operazioni, per lo sbarco in un luogo sicuro;
- la Guardia costiera libica deve accettare l'immediata costituzione di un meccanismo che garantisca un concreto monitoraggio della sua condotta e delle sue operazioni in mare, nonché della sua procedura per mettere gli autori di fronte alle loro responsabilità, in caso di violazioni di norme di diritto internazionale.

Più in generale, i leader europei devono condizionare la cooperazione con le autorità libiche su rifugiati e migranti alla verifica di progressi nella detenzione dei migranti irregolari dalla Libia e alla definizione di un sistema di asilo che garantisca l'accesso delle agenzie internazionali ai rifugiati e migranti detenuti.

## METODOLOGIA

Questo report si basa su informazioni raccolte da rappresentanti della Guardia costiera italiana al Centro Nazionale del Coordinamento del Soccorso in Mare di Roma; organizzazioni non governative impegnate nelle attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale, informazioni raccolte al Shared Awareness and Deconfliction (Shade Med) Forum organizzato dall'operazione Sophia di Eunavfor Med l'8 e 9 giugno 2017. Sono state altresì prese in considerazione le registrazioni delle audizioni parlamentari alla Commissione difesa al senato e del Comitato Schengen della Camera dei deputati, le attività dell'Europol e le pratiche di supervisione sull'immigrazione. Sono stati utilizzati dati ufficiali e informazioni fornite dalle agenzie delle Nazioni Unite, Unhcr e Oim, la Commissione europea, l'agenzia Frontex, l'operazione militare europea Eunavfor Med Sophia, il Ministero degli Interni italiano e la Guardia costiera italiana; così come fonti accademiche e giornalistiche, report di esperti e di organizzazioni non governative. Sono state raccolte le testimonianze di 18 rifugiati e migranti durante una missione in Sicilia del 23 al 26 maggio 2017, durante la quale i ricercatori hanno visitato i centri di accoglienza di Mineo (Catania), Ragusa Ibla (Ragusa), Borgo La Croce (Ragusa) e Villa Sikanìa (Agrigento).



# 1. LA ROTTA DEL MEDITERRANEO CENTRALE 2016-2017. UNA CRISI UMANITARIA PERMANENTE

**“Ogni salvataggio ormai è una tragedia annunciata”.**

Rappresentante di una Ong impegnata in attività di ricerca e salvataggio, giugno 2017.

## 1.1 SEMPRE PIÙ PERSONE INTRAPRENDONO VIAGGI SEMPRE PIÙ PERICOLOSI

Le rotte del Mediterraneo centrale sono state usate da rifugiati e migranti per raggiungere l'Europa per oltre 20 anni. Negli ultimi tre anni e mezzo però il numero delle partenze dalle coste nordafricane verso l'Italia è aumentato in maniera significativa, con oltre 170.000 arrivi registrati dal ministero degli Interni nel 2014, 153.800 nel 2015, e 181.400 nel 2016<sup>2</sup>. Al 27 giugno 2017 oltre 73.380 persone hanno raggiunto l'Italia via mare, il 14 per cento in più rispetto allo stesso periodo nel 2016<sup>3</sup>. Alla fine dell'anno le cifre saranno probabilmente uguali, se non superiori, al 2016.

Coloro che rischiano la vita per arrivare in Europa scappano da persecuzioni, conflitti e guerre, o sono migranti in fuga dalla miseria in cerca di una vita migliore. Le nazionalità degli arrivi danno indicazioni geo-politiche sui fattori che spingono a intraprendere il viaggio. La maggioranza degli arrivi in Italia nel 2017 provengono dall'Africa subsahariana, con la Nigeria in testa, seguita da Guinea, Costa d'Avorio, Gambia, Senegal e Mali. Queste nazionalità insieme rappresentano quasi la metà del totale. Il Bangladesh è il secondo gruppo più numeroso – rappresentando il 10 per cento del totale. L'Eritrea, il secondo gruppo più numeroso dopo la Siria nel 2014 (oltre 34.000 persone), era prima nel 2015 (oltre 38.000 persone), seconda nel 2016 (20.000) e rappresenta meno del 4 per cento del totale (2.600 persone) al 21 giugno 2017. La Siria, da cui proveniva il

<sup>2</sup> [http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/cruscotto\\_statistico\\_giornaliero\\_31\\_dicembre\\_2016.pdf](http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/cruscotto_statistico_giornaliero_31_dicembre_2016.pdf)

<sup>3</sup> <http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/it/documentazione/statistica/cruscotto-statistico-giornaliero>

gruppo più numeroso nella rotta Libia-Italia nel 2014, con oltre 42.000 persone, ha un numero molto minore di arrivi nella prima metà del 2017. Si registrano anche nuove nazionalità, con persone provenienti dal Marocco, 4 per cento al 21 giugno, e alcune persone dalla Libia.

Nei primi mesi del 2017 sono diminuiti i rifugiati prima facie, tra cui siriani e eritrei, con alto tasso di successo delle richieste di asilo nei paesi europei negli anni più recenti. Secondo i dati del Ministero dell'Interno<sup>4</sup>, circa il 40 per cento dei richiedenti asilo erano intitolati a ricevere una qualche forma di protezione in Italia nel 2016<sup>5</sup>, mentre il tasso è al momento del 44 per cento nel 2017.

Alcune delle persone intervistate da Amnesty International in Sicilia nel maggio 2017 hanno menzionato tra le motivazioni del viaggio persecuzioni politiche e violazioni dei diritti umani, come esecuzioni extra giudiziarie, detenzione arbitraria, tortura e condizioni di ferma militare paragonabili al lavoro forzato. Altri, alla ricerca disperata di lavoro, hanno parlato della difficoltà di raggiungere l'Europa tramite canali regolari. Un gambiano di 28 anni arrivato a Lampedusa nel maggio 2017, ha dichiarato ad Amnesty International che prima di lasciare il Gambia nel 2015 per iniziare il viaggio verso l'Europa aveva provato senza successo ad ottenere un visto per il Regno Unito. Un altro uomo gambiano intervistato da Amnesty International a Agadez, Niger, nel febbraio 2017 ha spiegato che aveva richiesto un visto alle autorità consolari italiane quattro volte prima di decidere di viaggiare in maniera irregolare. Nonostante questi siano solo esempi, sono sintomatici di un numero molto limitato di opzioni per i migranti in cerca di lavoro. Il Consiglio europeo nel meeting del 22-23 giugno 2017, ha convenuto su "accordi pragmatici con paesi terzi messi in atto a livello europeo senza ulteriori indugi e usando i mezzi possibili, inclusa una valutazione delle politiche sulla concessione dei visti a paesi terzi, se necessario<sup>6</sup>". Pragmatismo benvenuto, anche se ancora lontano dall'essere riflesso nelle politiche migratorie dell'Unione europea e dei suoi stati membri, che continuano a dare priorità alla prevenzione ostacolando gli arrivi regolari con controlli di frontiera con i paesi confinanti e di transito invece che elaborare una gestione comprensiva che includa anche i migranti economici.

La scelta della rotta che rifugiati e migranti intraprendono verso l'Europa dipende da diversi fattori. Non ci sono però dubbi che l'aumento dei controlli frontalieri, sia della frontiera esterna che di quella con i paesi confinanti, come la Turchia, abbia indotto anche le persone con un minimo di prospettive di poter raggiungere l'Europa in maniera legale a intraprendere rotte dalla Libia attraverso il mare. Il numero relativamente alto di bengalesi arrivati in Italia nel 2017 si spiega in parte con la chiusura della frontiera di terra e di mare tra Turchia e Grecia.

Le ragioni dietro a questi viaggi disperati sono in ultima ragione personali e possono essere capite solo attraverso la storia di ognuno. Nonostante questo, la misura della disperazione e della determinazione di rifugiati e migranti trova evidenza nei numeri: decine di migliaia di persone che continuano a scegliere questa rotta, pericolosa ancor prima di raggiungere il mare, tra violenze, stupri, percosse e altri abusi in tutto il viaggio attraverso il deserto e una volta raggiunta la Libia. I morti nel deserto, gli omicidi, le persone abbandonate dai trafficanti non rientrano in nessun conteggio.

La storia di **Abukafir**<sup>7</sup> ventenne partito dal Gambia dopo diverbi con lo zio per l'eredità della fattoria del padre, mostra uno spaccato orribile dei pericoli che i migranti affrontano prima di raggiungere le coste libiche:

"Era il dicembre 2016. Abbiamo lasciato Agadez, in Niger, alle 6 del mattino, su sei Toyota che correvano velocissime. Abbiamo guidato per 12 ore, senza soste, 27 persone. Ci hanno inseguito e cinque Toyota sono state prese. Le persone abbandonate nel deserto. La nostra macchina è stata l'ultima. Quando ci hanno sparato sono quasi svenuto. Hanno colpito la ruota, ma la macchina non si è fermata. L'autista l'ha cambiata e abbiamo continuato il viaggio fino al giorno successivo, quando ci hanno di nuovo fermato. Avevano dei fucili. Ci hanno portato dietro a una collina e ci hanno fatto sdraiare. Avevano uniformi nere con scritte in arabo sui pantaloni, e turbanti. Se alzavamo la testa ci colpivano. 'Dateci i soldi o vi ammazziamo' ci hanno detto. Hanno separato le donne e le hanno portate dietro a un'altra collina. Non so che sia successo loro. Hanno preso le nostre borse e l'acqua. E la macchina. Abbiamo camminato sotto al sole per giorni. C'erano tre ragazze con noi. Ci chiedevano la nostra urina per bere... quattro persone del nostro gruppo sono morte. Seguivamo le tracce delle jeep. Qualche volta di notte abbiamo incrociato altre macchine, ci davano l'acqua. Abbiamo camminato per giorni. Abbiamo lasciato cinque persone lungo la strada. Un venerdì eravamo sdraiati lungo la pista quando una macchina si è fermata e l'autista ci ha detto 'Vi porto in Libia ma dovete pagarmi'. Si è fermato per due giorni e ci ha dato da mangiare e lasciato riposare

<sup>4</sup> <http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/it/documentazione/statistica/i-numeri-dellasilio>

<sup>5</sup> [http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/riepilogo\\_dati\\_2015\\_2016\\_0.pdf](http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/riepilogo_dati_2015_2016_0.pdf)

<sup>6</sup> Paragrafo 22 dell'European Council meeting (22 e 23 giugno 2017) – Conclusioni <file://intsec.amnesty.org/data/users/edepieri/Downloads/22-23-euco-final-conclusions.pdf>

<sup>7</sup> Intervistato a maggio 2017 a Ragusa. Arrivato in Italia nel marzo 2017.

perché dovevamo essere in forze. Abbiamo sepolto un altro del gruppo nel deserto. Abbiamo guidato per altre due notti e raggiunto la Libia”.

Questo rapporto non si dilunga sulla crescente pressione migratoria sull'Europa e i bisogni connessi, sul fatto che questi viaggi vadano evitati, che sia necessario aprire canali sicuri e regolari per rifugiati e migranti economici. Si concentra invece sulle disastrose conseguenze umane della priorità che i leader europei stanno dando alla prevenzione delle partenze dalla Libia invece che alle attività di soccorso in mare.

## 1.2 UNA RICETTA SEMPLICE CHE FUNZIONAVA: PIÙ IMBARCAZIONI DI SALVATAGGIO VICINO ALLE COSTE LIBICHE SALVAVANO PIÙ VITE

Secondo l'Oim, sono state 3.165 le morti nel Mediterraneo centrale nel 2014, 2.876 nel 2015, 4.581 nel 2016 e 2.011 al 21 giugno 2017<sup>8</sup>. L'Unhcr ha stimato che 2.030 persone sono morte o disperse al 28 giugno 2017<sup>9</sup>. Con 2,5 morti ogni 100 persone che tentavano la traversata, il 2016 è stato l'anno con il più alto tasso di mortalità. Al tasso di oggi, il 2017 si presenta con gli stessi tassi, se non più alti<sup>10</sup>.

ANNO	PERIODO	NUMERO DI ARRIVI*	NUMERO DI PARTENZE	NUMERO DI MORTI**	TASSO DI MORTALITÀ
2014	GEN-DIC	170.100	173.265	3.165	1,8
2015	GEN-DIC	153.842	156.718	2.876	1,8
	GEN-APR	26.221 1	27.722 1	1.721	6,2
	27 APR-31 DIC	127.622***	128.996	1.155	0,89
2016	GEN-DIC	181.436	186.017	4.581	2,5
2017	GEN-GIU	73.380	75.452	2.072	2,7

\*Dati ministero degli Interni italiano

\*\*Dati Oim

\*\*\*Dati del periodo dal 1 maggio al 31 dicembre

Numeri così elevati, e le tragedie che potrebbero verificarsi in ogni momento visto che le barche continuano a partire in condizioni di estremo rischio, determinano una crisi umanitaria cui i leader europei hanno il dovere morale e legale di rispondere senza indugi rispettando il diritto marittimo internazionale, le convenzioni sui diritti umani e sui rifugiati.

<sup>8</sup> Dati Oim: [missingmigrants.iom.int/Mediterranean](http://missingmigrants.iom.int/Mediterranean). Le cifre sono stime, perché solo le salme recuperate sono certe. Non ci sono informazioni ufficiali sul numero delle barche e delle persone che partono. Considerato che i gommoni nel 2016 portavano una media di 122 persone (stime della Guardia costiera italiana) naufragi di cui non si conosce l'esistenza altererebbero le cifre in maniera significativa.

<sup>9</sup> <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean>

<sup>10</sup> Dati Ministero degli Interni italiano per gli arrivi e Oim per i morti nel Mediterraneo centrale.

A causa del rischio connaturato con ognuno di questi viaggi organizzati dai trafficanti nel Mediterraneo centrale – che sono effettuati su barche inadatte, sovraffollate, senza dispositivi di sicurezza, carburante, personale qualificato e mezzi di comunicazione – non sarà mai possibile prevenire i naufragi. È già un grande risultato per chi svolge ricerca e soccorso in mare salvare quotidianamente così tante vite. È chiaro che gli sforzi dell'Unione europea e dei suoi stati membri hanno fallito nell'adattarsi a un contesto che cambia (in parte a causa delle sue stesse politiche) e a un numero di partenze che rimane alto, con conseguente aumento del tasso di mortalità negli ultimi 18 mesi, dopo il successo delle operazioni di ricerca e soccorso della seconda metà del 2015, quando queste erano prioritarie.

Nel 2015, Amnesty International aveva definito il Mediterraneo centrale “un mare più sicuro” documentando l'impatto positivo delle misure prese a livello europeo per rafforzare le capacità di ricerca e soccorso dalla fine dell'aprile 2015<sup>11</sup>. Il tasso di mortalità tra il 27 aprile (quando la prima nave addizionale si era aggiunta all'operazione Triton di Frontex, vedi sotto) e il 31 dicembre era sceso a 1 ogni 112 persone, lo 0,89 per cento.

Il picco di 1 persona ogni 16, 6,2 per cento, era stato raggiunto lo stesso anno tra il primo gennaio e il 26 aprile, quando la Guardia costiera italiana che coordinava le attività poteva contare solo sulle sue risorse. È stata la conseguenza della decisione dei leader europei e del governo italiano di porre fine all'operazione umanitaria Mare Nostrum specificamente orientata alla ricerca e soccorso in mare, motivata dalla paura di un contraccolpo politico determinato dalle decine di migliaia di persone sbarcate in Italia e decise a continuare il viaggio verso i paesi del nord Europa. Mare Nostrum era iniziata in Italia nel 2013, a seguito di due grossi naufragi in cui avevano perso la vita 560 persone il 3 e l'11 ottobre. Tra il 18 ottobre 2013 e il 31 ottobre 2014, Mare Nostrum ha assicurato il salvataggio e lo sbarco sicuro di 166.000 persone<sup>12</sup>.

I leader europei hanno interpretato erroneamente Mare Nostrum come un fattore di attrazione stimando la maggiore sicurezza come un incoraggiamento al viaggio<sup>13</sup>. Per assistere l'Italia nel controllo della frontiera marittima meridionale, i leader europei hanno creato l'operazione congiunta di Frontex, Triton, con il mandato di pattugliare ad almeno 30 miglia nautiche dalle coste maltesi e italiane dal 1 novembre 2014. Le risorse, in termini di qualità e quantità, erano proporzionate al mandato limitato, non certo al compito di condurre operazioni di ricerca e soccorso. Contrariamente all'opinione dei leader europei sul fattore di attrazione di Mare Nostrum, nell'inverno 2014/2015 le partenze dalla Libia sono continuate e le morti, prevedibilmente, aumentate.

In un meeting emergenziale del Consiglio europeo il 23 aprile 2015, i leader europei si sono accordati sul rafforzamento di Triton e Poseidon (l'operazione Frontex nell'Egeo) triplicando le risorse finanziarie e l'equipaggiamento di Frontex. Nelle settimane successive diversi governi hanno garantito a Triton navi e equipaggiamento aereo addizionali che avrebbero permesso il pattugliamento anche con il maltempo e aumentato il numero dei salvataggi. Il 26 maggio, Frontex ha adottato un nuovo piano operativo per Triton, permettendo il pattugliamento a 70 miglia nautiche da Lampedusa. Tra maggio e settembre 2015, Triton ha impiegato sei pattugliatori offshore, 12 barche, tre aeroplani e due elicotteri. Alcuni governi europei, tra cui Francia, Germania, Irlanda e Regno Unito hanno impiegato mezzi propri fuori da Triton in operazioni umanitarie nazionali per assistere rifugiati e migranti in mare, unendosi alle cinque navi della Marina italiana anch'esse operanti al di fuori di Triton. Nell'agenda europea sulla migrazione, del 13 maggio 2015, la Commissione europea aveva enfatizzato la priorità data al salvataggio di vite, proponendo di riportare le operazioni al livello di Mare Nostrum. “Questo livello di solidarietà va mantenuto fino a quando la pressione migratoria persisterà”. Questo chiaro impegno alla ricerca e salvataggio non è stato mantenuto.

Alla fine di maggio 2015, il livello di risorse disponibili per Mare Nostrum era stato superato: Triton pattugliava la frontiera di ricerca e soccorso a sud di Malta e i natanti europei potevano raggiungere barche in pericolo fino a 30 miglia nautiche (55 chilometri) dalle coste libiche in due ore.

Il 22 giugno 2015, l'Unione europea lancia Eunavfor Med, un'operazione militare congiunta con la missione di “identificare, catturare e distruggere le imbarcazioni usate da “passeurs” e trafficanti” per “demolire il business del traffico di persone e la sua rete nel Mediterraneo centrale meridionale”. La ricerca di migranti e rifugiati sulle barche in pericolo non era quindi prevista; tuttavia, dal momento che Eunavfor Med operava

---

<sup>11</sup> Amnesty International, “A safer sea: The impact of increased search and rescue operations in the central Mediterranean” (luglio 2015), <https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en/>

<sup>12</sup> Amnesty International, “Europe's sinking shame: The failure to save refugees and migrants at sea” (aprile 2015), <https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/1434/2015/en/>

<sup>13</sup> Amnesty International, “Lives adrift: Refugees and migrants in peril in the central Mediterranean” (settembre 2014), <https://www.amnesty.org/en/documents/EUR05/006/2014/en/>

nelle aree dove venivano riportati più incidenti, le sue risorse navali e aeree avevano contribuito fin dall'inizio alle operazioni di soccorso.

Le Ong iniziano le operazioni private di soccorso finanziate dalla società civile. La Migrant Offshore Aid Station (Moas) è la prima Ong che manda una nave nel Mediterraneo centrale tra agosto e settembre 2014, la Phoenix che tra il 2 maggio e il 28 settembre 2015 opera con il team di Medici Senza Frontiere (Msf) a bordo per assistere rifugiati e migranti<sup>14</sup>. Anche Msf impiega la Bourbon Argos dal 9 maggio 2015 fino a settembre, e la Dignity I dal 13 giugno 2015. L'Ong tedesca Sea-Watch impiega la Sea-Watch I tra giugno e settembre 2015.

Il risultato del rafforzamento delle operazioni di ricerca e soccorso è una diminuzione dei morti, nonostante aumentino le partenze. Nelle parole di un rappresentante di una Ong, l'estate del 2015 è stato un periodo di attività molto intensa in cui gli attori cooperavano insieme in maniera efficace e in cui i salvataggi avvenivano in maniera prevedibile e con uno schema regolare che facilitava le operazioni<sup>15</sup>.

Alla fine del 2015, 152.343 persone sono state salvate in mare. Di queste, 41.341 sono state salvate dalla Guardia costiera italiana, anche con strumenti co-finanziati da Frontex; 29.178 dalla Marina italiana, 6.290 dai doganieri italiani, anche con strumenti co-finanziati di Frontex; 16.158 da mercantili; 20.063 da Ong, 15.428 da Triton Frontex, mezzi italiani esclusi; e 23.885 da Eunavfor Med e navi straniere<sup>16</sup>.

La prossima sezione analizza il cambiamento nelle partenze dalla Libia e l'accresciuto rischio a cui sono esposte le persone imbarcate, confrontando questi cambiamenti con quelli nelle operazioni di ricerca e soccorso. Diventa subito chiaro come la spirale di morti sia il risultato del cambiamento delle attività dei trafficanti a cui gli sforzi di ricerca e soccorso diretti dall'Unione europea non si sono adattati.

## 1.3 CAMBIA LO SCENARIO NEL MEDITERRANEO CENTRALE: RIFUGIATI E MIGRANTI PARTONO IN CONDIZIONI SEMPRE PIÙ RISCHIOSE

Non c'è una spiegazione semplice per il numero record di morti in mare nel 2016. Si possono tuttavia identificare una serie di fattori che hanno contribuito. Fin dal 2015, e poi nel 2016, le pratiche legate al traffico sono cambiate. Nella sua ricerca<sup>17</sup> del 2016 sulle attività di ricerca e soccorso la Guardia costiera italiana aveva già notato un deterioramento notevole nelle condizioni di sicurezza a bordo delle imbarcazioni usate per il traffico di esseri umani dalla Libia. In particolare:

- telefoni satellitari spesso assenti, il che rende particolarmente difficile e laborioso prestare soccorso alle imbarcazioni in pericolo. Le attività di ricerca e soccorso iniziate tramite una segnalazione col telefono satellitare all'Mrcc (Centro di coordinamento del soccorso marittimo) di Roma sono state solo il 45 per cento nel 2016, con una diminuzione del 56 per cento rispetto al 2015 quando erano invece state l'80. Nel 2016, il 55 per cento dei salvataggi è iniziato a partire dall'avvistamento di imbarcazioni in pericolo da parte di aerei o altre navi presenti nell'area;
- le partenze dalla Libia hanno cominciato a essere effettuate sempre più durante la notte e con cattivo tempo, mentre negli anni precedenti tendevano a essere effettuate alle prime ore del mattino e con buone condizioni meteo;
- è drasticamente diminuito l'uso di imbarcazioni di legno, sostituite da gommoni (676 nel 2015 e 1.094 nel 2016). Le barche in legno hanno una capienza di 500-600 persone, il che le rende più vantaggiose per i trafficanti, insieme al fatto che possono essere riutilizzate. Da quando Eunavfor Med ha iniziato a distruggere le imbarcazioni, i trafficanti hanno optato per i gommoni, più economici. Dal 2016 inoltre

---

<sup>14</sup> Informazioni date dalle Ong attive in ricerca e soccorso a giugno 2017

<sup>15</sup> Intervista giugno 2017. Risultati simili emergono dal rapporto Blaming the Rescuers, p.9 prodotto da Forensic Oceanography (Charles Heller and Lorenzo Pezzani), part of the Forensic Architecture agency (diretta da Eyal Weizman) Goldsmiths (University of London)

pubblicato a giugno 2017 <https://blamingtherescuers.org/report/>

<sup>16</sup> <http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx>

<sup>17</sup> <http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx>

hanno cominciato a caricare più persone: se nel 2015 erano in media 103 per gommonone, nel 2016 la media è salita del 18 per cento, 122 persone, raggiungendo in alcuni casi le 200<sup>18</sup>;

- la pratica di far partire contemporaneamente più barche, moltiplicando le azioni simultanee di ricerca e soccorso, che era già stata rilevata dalla Guardia costiera italiana nel 2015<sup>19</sup> è continuata mettendo a dura prova le capacità di intervento dell'Mrcc di Roma in termini di coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso. Interventi di ricerca e soccorso (Sar) multipli sono diventati la norma nel 2016, con picchi di 112 eventi tra il 28 e il 31 agosto, con 13.762 persone coinvolte, e 77 eventi tra il 3 e il 4 ottobre, con 10.850 persone coinvolte. Secondo Eunavfor Med i trafficanti cercano di distogliere l'attenzione dei militari in carica nelle operazioni dell'Unione europea dalla priorità di catturare e distruggere le imbarcazioni, facendo partire più gommoni, sapendo che le barche Eunavfor Med danno la priorità al salvataggio di vite in mare, secondo il diritto marittimo internazionale<sup>20</sup>.

Nel report di Eunavfor Med che copre i sei mesi fino al 31 dicembre 2015, il Comandante delle operazioni afferma che nonostante le barche in legno siano più vantaggiose dei gommoni, perché più capienti e resistenti, "a seguito dell'operazione Sophia fase 2A (Alto Mare) i trafficanti non riescono più a riutilizzare le barche, il che le rende un'opzione meno vantaggiosa economicamente". L'analisi mostra inoltre che "il carburante (comparato con quello usato prima dell'operazione Eunavfor Med) è stato ulteriormente diminuito, rispetto a un livello che già prima era insufficiente a raggiungere qualsiasi posto più distante di 30-50 miglia nautiche dalla costa. Raggiungere l'Europa, Malta o anche Lampedusa è molto difficile con queste imbarcazioni. In effetti, queste barche con equipaggiamento insufficiente e carico spropositato rappresentano casi di Solas (secondo la Convenzione internazionale di Safety of Life at Sea) fin dal primo momento in cui partono e quindi necessitano di soccorso<sup>21</sup>".

Le condizioni fisiche delle persone che attraversano il mare sono deteriorate, rendendo il salvataggio ancora più difficile. Un rappresentante di una Ong impegnata in ricerca e soccorso ha dichiarato ad Amnesty International nel giugno 2017:

"Abbiamo notato molta più violenza da parte dei trafficanti alla partenza. Le persone arrivano in condizioni fisiche peggiori. Abbiamo notato più ferite, anche da arma da fuoco, e molte donne incinta. E partenze di massa. Abbiamo deciso di operare sempre più vicino alle acque territoriali libiche perché le persone non sono in condizione di viaggiare. Ogni salvataggio ormai è una tragedia annunciata".

Le testimonianze raccolte da Amnesty International in Sicilia nel maggio 2017 confermano questa nuova, mortale, configurazione delle traversate.

Partenze di massa, mancanza di telefoni satellitari, carburante insufficiente sono gli elementi chiave della storia di **Idris**<sup>22</sup>, 21 anni dalla Nigeria, arrivato in Sicilia alla fine del luglio 2016. Dice che ha lasciato la Nigeria dopo essere stato minacciato da una gang che ritiene responsabile dell'uccisione del padre alla fine del 2015. Avendo lavorato in Libia per diversi mesi, senza essere pagato, il suo "datore di lavoro" gli ha rimediato una barca sulla quale partire da una spiaggia vicino a Tripoli:

"Sulla spiaggia c'erano migliaia di uomini di colore, donne e bambini... quando è rimasta una sola barca [le altre erano partite] il mio boss libico mi ha detto di imbarcarmi e rimanere calmo. Nessuno aveva un telefono satellitare. Siamo stati cinque giorni in mare. Non avevamo carburante. I libici sono rimasti con noi sulla barca per un'oretta fino alla fine delle acque territoriali, poi una barca veloce li ha recuperati. Avevano le armi. Hanno lasciato un gallone di benzina e detto a un ragazzo di guidare la barca. Quando l'acqua è finita abbiamo bevuto la nostra urina... siamo stati salvati alle sei del mattino. Un uomo bianco ha detto 'benvenuti'. Eravamo in mezzo al mare e lui ha detto 'benvenuti, sono le sei'. Parlava inglese. Eravamo felicissimi, pensavamo che saremmo morti senza carburante".

Il gommonone nel quale è arrivato **Kwakese Junior**, un ghanese giunto a Catania il 23 ottobre 2016, era affollatissimo. Non c'erano cibo né acqua e i trafficanti non gli avevano lasciato nessun telefono satellitare. Kwakese Junior ha lasciato la Libia dopo esserci rimasto quasi quattro anni. Ha detto che la giovane moglie era morta in una sparatoria per strada a Zintane, nel 2015, poco dopo averlo raggiunto lì per lavorare, e aver

<sup>18</sup> <http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx>

<sup>19</sup> Amnesty International, "A safer sea: The impact of increased search and rescue operations in the central Mediterranean", (luglio 2015) <https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en/>

<sup>20</sup> Informazione raccolta al SHared Awareness and DEconfliction (Shade Med) Forum organizzato da Eunavfor Med operation Sophia, Roma, 8-9 giugno 2017.

<sup>21</sup> Eunavfor Med – Operation Sophia, Six Monthly Report: June, 22<sup>nd</sup> to December 31<sup>st</sup> 2015, p. 7

<sup>22</sup> Intervistato a maggio 2017 a Ragusa, Sicilia.

lasciato la loro neonata con la madre di Kwakese Junior a Pristia, in Ghana. È stato salvato dopo che il gommone è andato alla deriva per una settimana. I corpi di nove persone morte durante la traversata sono stati portati in Italia.

“Quando sono stato salvato ero confuso, stavo male e ero stanco, le gambe mi tremavano. Siamo stati con le gambe in acqua per tutto il viaggio, avevo mal di testa, tutto il copro dolorante. Non c’era cibo, né acqua. Era caldo. Stavamo uno sopra l’altro, come sardine. Se cadevi non potevi tornare su. Nessuno poteva dormire. Molti avevano fame e sete. Altri erano malati. Nessuno aveva un telefono. Eravamo persi...<sup>23</sup>”

**Efosa Idehen**, 25 anni dalla Nigeria, ha passato più di un anno in Libia, detenuto per chiedere un riscatto e torturato per diversi mesi (vedi sotto), prima di riuscire a scappare a Tripoli e a contattare i trafficanti per attraversare il mare. Ha pagato un trafficante, un uomo ghanese, 1.200 dinari in contanti. Ha lasciato Sabrata su un gommone, il 4 marzo 2017 alle 5 di sera, insieme a altre 140 persone:

“Quando ho visto la barca ho pensato, Signore! Non può essere questa. Un libico è rimasto con noi per 5/6 ore, poi se ne è andato su un motoscafo che ci ha scortato. In una delle barche, un arabo aveva l’uniforme di polizia. Lavoravano per il ghanese”.

Quando hanno raggiunto le acque internazionali il mare ha cominciato a ingrossarsi.

“Alcune persone, nove penso, sono cadute in acqua. Solo due sono state salvate. Non avevamo giubbotti salvagente. Ero seduto sulla parte alta del gommone, e non riuscivo a vedere dietro. Sono passate nove ore prima che venissimo salvati, alle 2 del mattino del 5 marzo. Stavamo tutti pregando. Quando ho visto le luci [della barca di salvataggio] ho sperato che non fosse la polizia libica. Era una barca spagnola. Ci hanno detto: calmi, calmi, state calmi. Siamo il team di salvataggio spagnolo dell’Unione europea, state seduti. Hanno salvato prima le donne e i bambini. Ho pensato: sono in paradiso. Quando siamo saliti in barca c’era la musica. Bob Marley, Don’t worry, everything is going to be all right. Le persone cantavano. Ci hanno dato acqua, cibo e vestiti”.

**Senait** una giovane donna eritrea, è arrivata su una barca sovraffollata nel dicembre 2016, con un nipote e una nipote. Dopo essere arrivata in Libia dal Sudan, i trafficanti l’hanno messa in uno spazio recintato vicino al mare, dove insieme a altri rifugiati e migranti ha aspettato diverse settimane prima di essere imbarcata. Abusi e maltrattamenti da parte delle guardie libiche erano la consuetudine. I trafficanti distribuivano poco cibo, pane e pasta, e poca acqua. Alcune persone sono morte, inclusa la cognata di Senait. Si erano incontrate in Sudan, dove vive ancora il fratello di Senait, e avevano continuato il viaggio insieme al nipote di Senait, Freab. La cognata era in avanzato stato di gravidanza e ha cominciato il travaglio poco dopo che i trafficanti avevano detto che stavano partendo per il mare. Dopo aver dato alla luce la piccola Hiamir, a causa della mancanza di cure mediche è morta per un’emorragia, mentre i trafficanti caricavano le persone sui camion. I trafficanti non si sono fermati, e hanno caricato il suo corpo sul camion, insieme ai suoi bambini, a Senait e altre 200 persone.

Il viaggio verso il mare è durato due ore. Senait ha lasciato il corpo della cognata sulla spiaggia, e ha continuato il viaggio con i nipoti. Hanno passato 18 ore in mare.

“Eravamo in pericolo, il gommone imbarcava acqua. Siamo partiti in due gommoni, 150 persone a gommone. Molti erano somali, e circa 10 eritrei. Mi hanno aiutata con la bambina. Quando i trafficanti ci hanno messo sui barconi, erano fuori controllo, fumavano droghe ed erano ubriachi<sup>24</sup>”.

Il deterioramento delle condizioni di viaggio negli ultimi 18 mesi, illustrata anche nei casi sopra, ha aumentato il rischio del viaggio, mettendo in pericolo, spesso di vita, un numero sempre maggiore di imbarcazioni di rifugiati e migranti, subito dopo la partenza, in prossimità della costa libica.

Come spiegato nella prossima sezione, i leader europei hanno fallito nell’adattarsi al nuovo scenario di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale, lasciando un vuoto pericoloso che le organizzazioni non governative hanno dovuto riempire.

---

<sup>23</sup> Intervistato a maggio 2017 a Mineo, Sicilia.

<sup>24</sup> Intervistata a maggio 2017 ad Agrigento, Sicilia.

## 1.4 RICERCA E SOCCORSO NEL 2016 E 2017

Negli ultimi 18 mesi l'Mrcc della guardia costiera italiana di Roma e i soccorritori nel Mediterraneo centrale si sono dovuti confrontare con i cambiamenti nelle operazioni di ricerca e soccorso.

Per prima cosa si sono confrontati con un aumento significativo nei numeri delle partenze e delle morti in mare, ma anche nel numero delle operazioni di ricerca e soccorso, in quanto il numero delle singole imbarcazioni in necessità è aumentato. Nel 2016, la Guardia costiera italiana ha coordinato 1.424 casi, il 52 per cento in più del 2015 e il 46,5 per cento in più del 2014<sup>25</sup>.

Questa tendenza è continuata anche nel primo trimestre del 2017. Il 19 e 20 marzo, l'Mrcc di Roma ha coordinato 41 operazioni di ricerca e soccorso, e tra il 14 e il 16 aprile 2017 73 operazioni in 72 ore, coordinando il salvataggio di 9.262 persone<sup>26</sup>.

Tra il 25 e il 27 giugno, secondo i primi report dei media, sono state salvate 13.500 persone in 23 operazioni di ricerca e soccorso che hanno coinvolto 18 gommoni e cinque barche. Il coordinamento e la realizzazione di così tante attività in simultanea è molto complesso e richiede il contributo di forze tecniche in campo, sia navali che aeree, in particolare per l'evacuazione medica.

Secondo la Guardia costiera italiana, negli ultimi 18 mesi la maggior parte delle attività di ricerca e soccorso sono iniziate con l'avvistamento di una barca in pericolo da parte di un'altra imbarcazione, o aereo, che hanno poi contattato l'Mrcc di Roma. Nel 2016, come già menzionato, il 55 per cento delle attività di ricerca e soccorso erano iniziate nello stesso modo, mentre il restante 45 per cento tramite chiamata da telefono satellitare all'Mrcc di Roma. Nel primo trimestre del 2017, circa il 60 per cento delle operazioni è partito da un avvistamento<sup>27</sup>.

L'avvistamento è fondamentale per segnalare imbarcazioni in pericolo, ma l'assenza di un telefono satellitare a bordo rende molto più laborioso trovare la collocazione specifica. Inoltre, non permette la comunicazione diretta con le persone in pericolo, rendendo difficile stimarne il numero e impossibile predire situazioni critiche, come ad esempio le necessità urgenti di assistenza medica, tutti dettagli che aumentano le possibilità di successo di un'operazione di ricerca e soccorso, perché il personale addetto riesce a prepararsi in anticipo.

In terzo luogo, negli ultimi 18 mesi i casi di ricerca e soccorso si sono verificati sempre più in prossimità della costa libica, sul limite tra le acque territoriali libiche e internazionali, e in alcuni casi all'interno delle acque territoriali libiche. Secondo la Guardia costiera italiana, le operazioni di ricerca e soccorso si sono spostate sempre più vicino alla Libia negli ultimi anni. Tra il 2016 e 2017 è diventato chiaro che le barche di rifugiati e migranti partono in condizioni tali per cui hanno bisogno di assistenza dal primo momento in cui salpano, e sono talmente male equipaggiate che gli sarebbe impossibile raggiungere l'Europa.

Molti casi di ricerca e soccorso a sud delle coste europee possono avere successo solo a patto di avere un numero sufficiente di barche addette al salvataggio abbastanza vicine alle acque territoriali libiche in modo da raggiungere chi ne ha bisogno prima che sia troppo tardi.

Gli elementi elencati sopra – e cioè l'aumento in termini assoluti del numero di casi di ricerca e soccorso e l'aumento di casi in contemporanea, spesso protratti per giorni, l'aumento dei casi di ricerca e soccorso che iniziano per avvistamento, spesso per via aerea, e il fatto che i casi accadano sempre più spesso nei pressi delle acque territoriali libiche – contribuiscono a rendere sempre più complesse e dispendiose in termini di tempo le operazioni di ricerca e soccorso, portando al limite le capacità di coordinamento e l'uso degli equipaggiamenti in dotazione.

A questa realtà non ha fatto da contraltare un aumento delle dotazioni specifiche per le operazioni di ricerca e soccorso. Mentre varie imbarcazioni europee, italiane e di altre nazionalità sono impiegate contemporaneamente nel Mediterraneo centrale come parte di varie operazioni, non ci sono missioni umanitarie operative nella parte di mare prospiciente le acque territoriali libiche, ad eccezione dell'irlandese LE Eithne<sup>28</sup> e delle imbarcazioni delle Ong (considerato che le imbarcazioni della Guardia costiera italiana sono impiegate in casi specifici di salvataggio quando richiesto).

---

<sup>25</sup> <http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx>

<sup>26</sup> Informazione raccolta durante il SHared Awareness and DEconfliction (Shade Med) Forum organizzato da Eunavfor Med operation Sophia, Roma, 8-9 giugno 2017.

<sup>27</sup> Informazione raccolta durante il SHared Awareness and DEconfliction (Shade Med) Forum organizzato da Eunavfor Med operation Sophia, Roma, 8-9 giugno 2017.

<sup>28</sup> <http://www.defence.ie/website.nsf/Release+ID/95EE2D1FC563A14A80258141005B2589?OpenDocument>

Mentre tutte le agenzie impegnate in mare continuano a prestare le loro imbarcazioni, cooperando con l'Mrcc di Roma nelle operazioni di ricerca e soccorso, le operazioni di controllo frontaliero Triton e Eunavfor Med rimangono ancorate al loro focus primario di controllo e sorveglianza della frontiera a sud delle coste italiane (Triton) e di eradicazione del traffico tramite l'identificazione, la cattura e la distruzione delle imbarcazioni dei trafficanti (Eunavfor Med). Nel giugno 2016 il mandato di Eunavfor Med è stato ampliato alla formazione della Guardia costiera e della Marina libiche, contribuendo all'attuazione dell'embargo alle armi in alto mare fuori dalle coste libiche imposto dalle Nazioni Unite. Nessuna delle due operazioni include un focus sul salvataggio di vite umane in mare e quindi continuano a essere utilizzate nel rispetto del loro mandato principale.

Anche le imbarcazioni della Marina italiana impiegate nell'operazione Mare Sicuro, che avevano portato a termine un alto numero di salvataggi nel 2016 (oltre 36.000 persone issate a bordo) sono impiegate per assicurare la sicurezza generale della navigazione e la protezione degli interessi internazionali in mare, incluse le attività della guardia costiera, ma non sono da considerarsi impegnate in operazioni umanitarie<sup>29</sup>.

La situazione attuale è quindi diversa da quella dell'estate 2015, quando insieme a un ruolo più attivo dell'operazione Triton, diverse marine avevano impiegato, sotto le linee di comando nazionali, le proprie imbarcazioni in operazioni di ricerca e soccorso coordinate dall'Mrcc di Roma, come indica il diritto navale internazionale. La Marina italiana, che impiegava cinque imbarcazioni sotto Triton – come fa ancora – assicurava il coordinamento locale per impiegare nel miglior modo possibile le risorse disponibili<sup>30</sup>.

Visto il cambiamento del focus dei leader europei verso la prevenzione delle partenze, salvare rifugiati e migranti è sempre più uno sforzo non pianificato di concerto, ma una serie senza fine di risposte emergenziali utilizzando risorse pianificate per altri scopi.

## 1.5 IL RUOLO DELLE ONG

Le circostanze hanno lasciato spazio alle Ong affinché intervenissero a riempire il vuoto; senza i loro sforzi le morti in mare sarebbero di sicuro più numerose. Tra il 2016 e il 2017 le Ong hanno salvato un numero sempre crescente di vite.

OPERATORI	NUMERO DI PERSONE SALVATE			
	2014	2015	2016	2017 GEN - APR
<b>GUARDIA COSTIERA ITALIANA</b>	<b>38.047</b>	<b>41.341</b>	<b>35.875</b>	<b>10.673</b>
<b>MARINA ITALIANA</b>	<b>82.952</b>	<b>29.178</b>	<b>36.084</b>	<b>1.364</b>
<b>ALTRE FORZE DI POLIZIA ITALIANE (INCL. CO-FINANZIATE FRONTEX)</b>	<b>1.627</b>	<b>6.290</b>	<b>1.867</b>	<b>173</b>

<sup>29</sup> Cinque imbarcazioni operano in Mare Sicuro <http://www.difesa.it/OperazioniMilitari/NazionaliInCorso/MareSicuro/Pagine/default.aspx>

<sup>30</sup> Inclusa la nave battente bandiera inglese HMS Bulwark, dell'operazione britannica "Weald", insieme a tre elicotteri Merlin; le navi della Marina tedesca Berlin e Hessen, e l'irlandese Lé Eithne. Si veda Amnesty International, "A safer sea: The impact of increased search and rescue operations in the central Mediterranean" (luglio 2015) <https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en>

<b>FRONTEX (ESCLUSE FORZE ITALIANE)</b>	<b>978</b>	<b>15.428</b>	<b>13.616</b>	<b>2.726</b>
<b>TRITON DAL 1 NOV 2014</b>				
<b>EUNAVFOR MED DAL 22 GIU 2015</b>	<b>--</b>	<b>23.885</b>	<b>22.885</b>	<b>3.141</b>
<b>NAVI STRANIERE</b>	<b>705</b>	<b>INCL EUNAVFOR MED</b>	<b>7.404</b>	<b>INCL EUNAVFOR MED</b>
<b>ONG</b>	<b>1.450</b>	<b>20.063</b>	<b>46.796</b>	<b>12.647</b>
<b>MERCANTILI</b>	<b>40.611</b>	<b>16.158</b>	<b>13.888</b>	<b>5.698</b>
<b>TOTALE</b>	<b>166.370</b>	<b>152.343</b>	<b>178.415</b>	<b>36.422 GEN/APR</b>

Il coinvolgimento delle Ong nelle operazioni di ricerca e soccorso è cominciato nel 2015 con quattro imbarcazioni, e aumentato nell'arco del 2016. Attualmente nove Ong sono impegnate con le loro navi nel Mediterraneo Centrale: Moas, Msf, Jugend Rettet, Life Boat, Proactiva Open Arms, Save the Children, Sea-Eye, Sea-Watch, SOS Mediterranee. Alcune delle risorse delle Ong sono grandi navi capaci di caricare a bordo centinaia di persone trasportandole ed effettuando uno sbarco sicuro in Italia, mentre altre sono navi più piccole e supportano le operazioni di salvataggio grazie alla distribuzione di giubbotti salvagente e altri rifornimenti, mantenendo la comunicazione con le persone in pericolo fino al momento dell'arrivo di un'imbarcazione più grande che possa compiere il trasbordo.

Il contributo che le Ong hanno fornito al salvataggio di vite negli ultimi due anni è stato accolto favorevolmente e riconosciuto da politici e rappresentanti delle istituzioni, inclusi il comandante della Guardia costiera italiana e il Comandante di Eunavfor Med<sup>31</sup>. Ciò non ha fermato altri politici e rappresentanti delle istituzioni dal rivolgere accuse, come la collusione tra trafficanti e Ong. Queste accuse sono state oggetto di inchieste parlamentari in Italia che non hanno trovato riscontro. Amnesty International ha criticato questa campagna diffamatoria che ha messo a rischio le attività di soccorso portate avanti dalle organizzazioni della società civile che hanno messo in campo a titolo volontario risorse e forze che sarebbero dovute essere dispiegate dai governi per salvare vite<sup>32</sup>.

Le navi delle Ong in mare rientrano nella categoria delle navi mercantili. Operano nel rispetto del diritto navale e, durante le operazioni di salvataggio, sotto il coordinamento e le istruzioni dell'Mrcc di Roma. Hanno sempre mantenuto la propria posizione tra le 20 e le 50 miglia nautiche dalla costa libica con alcuni avvicinamenti alle acque territoriali libiche.

È dimostrato che il coinvolgimento delle Ong nelle operazioni di ricerca e soccorso ha contribuito a ridurre le morti in mare. Nonostante le morti siano aumentate nel 2016, grazie alla presenza delle Ong, mese dopo

<sup>31</sup> La trascrizione degli interventi durante l'audizione in Parlamento si può trovare a questi link  
<http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=SommComm&leg=17&id=1022010>:  
<http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=SommComm&leg=17&id=1011982>

<sup>32</sup> Amnesty International, "Italy: Losing the moral compass: Innuendoes against NGOs which rescue lives in the central Mediterranean" (Aprile 2017) <https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/6152/2017/en/>

mese, la tendenza si è abbassata, e questo mostra che il tasso di morti era più alto prima della presenza delle Ong in mare, e che tale tasso scende man mano che aumentano le navi delle Ong<sup>33</sup>.

Inoltre, la qualità generale del sistema di ricerca e soccorso è migliorata grazie alla presenza delle Ong che ha, di fatto, sostituito le navi mercantili nell'effettuare i salvataggi offrendo navi progettate ed equipaggiate per questa finalità, con personale formato, incluso staff medico. Mentre le navi commerciali continuano a contribuire a salvare vite in mare (nel 2014 hanno salvato 40.600 persone), non sono equipaggiate per i grandi salvataggi a causa della loro struttura, dell'equipaggio ridotto, delle poche risorse a bordo e a volte perché trasportano carichi pericolosi.

Da quando le Ong hanno iniziato ad operare, si è creata una sorta di "divisione dei compiti" mentre le navi dell'Unione europea e di altri stati hanno contribuito a distanza ad esempio con avvistamenti, è stato fatto affidamento sulle Ong per salvare le persone e trasferirle in Italia. Mentre, da un lato, le Ong si sono mosse per questo scopo, dall'altro Amnesty International ha parlato con molte di loro che hanno dichiarato che il loro scopo è ridurre le morti in mare e assicurare operazioni di ricerca e soccorso mentre questo compito spetterebbe ai governi. La situazione non è sostenibile per le Ong, che si basano sul volontariato e le cui operazioni potrebbero essere interrotte dalle decisioni dei governi (come l'ordine di interrompere gli sbarchi<sup>34</sup>).

I governi europei e le istituzioni devono prendere atto della situazione del Mediterraneo centrale e adattarsi. La strategia di bloccare le partenze dalla Libia non funziona e, come dettagliato sotto, intrappola le persone in condizioni terribili.

In aggiunta, ciò va contro le raccomandazioni dell'Unhcr che, nel 2015, ha chiesto agli stati di permettere ai civili che fuggono dalla Libia (cittadini libici, residenti in Libia e cittadini di altre nazionalità) di entrare nel loro territorio<sup>35</sup>. I tentativi di affidarsi alla Guardia costiera libica nelle operazioni di ricerca e soccorso sono un ulteriore pericolo per migranti e rifugiati: sia per la bassa qualità delle operazioni sia per il rischio che corrono nell'essere riportati in Libia.

I leader europei devono assicurare che vi siano le risorse necessarie per salvare le persone anche in prossimità delle acque libiche. Un'operazione plurinazionale, sotto il coordinamento delle autorità italiane, è urgentemente necessaria.

---

<sup>33</sup> Blaming the Rescuers, p.9, report prodotto da Forensic Oceanography (Charles Heller and Lorenzo Pezzani), e pubblicato a giugno 2017, disponibile su <https://blamingtherescuers.org/report/>

<sup>34</sup> Nonostante il contributo al salvataggio di vite umane, le Ong sono state accusate da rappresentanti politici e di istituzioni, riprendendo le accuse mosse in report dell'anno passato di Frontex – anche queste non provate – su possibilità di collusione tra Ong e trafficanti. Nel corso di due indagini al Parlamento italiano nel primo quadrimestre 2017 non sono emerse prove di collusione. Sull'accusa di essere un fattore di attrazione, Amnesty International replica che la stessa accusa era stata mossa contro Mare Nostrum, e che il vero punto sono i fattori che spingono le persone a lasciare i loro paesi verso l'Europa. Amnesty International "Italy: Losing the moral compass: Innuendoes against NGOs which rescue lives in the central Mediterranean" (aprile 2017) <https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/6152/2017/en/>

<sup>35</sup> <http://www.refworld.org/docid/561cd8804.html>

# 2. L'IMPATTO SUI DIRITTI UMANI DELLA COOPERAZIONE CON LA LIBIA PER LE ATTIVITÀ DI RICERCA E SOCCORSO

**“Mi hanno preso dalla strada e venduto a una prigione libica. Le guardie mi hanno chiesto se ci fosse qualcuno che potesse pagare per me, altrimenti sarei morto lì o riportato a Sabha. Le guardie mi hanno picchiato. Poi mi hanno appeso per le braccia, senza che le mie gambe toccassero a terra”.**

Amadou, Gambia, maggio 2016.

## 2.1 LA COOPERAZIONE CON LA LIBIA PER IMPEDIRE CHE LE PERSONE RAGGIUNGANO L'EUROPA

Gli sforzi europei per assistere la Libia, dopo la caduta di Gheddafi, si sono indirizzati in più aree. L'Unione europea sta supportando la transizione politica e un assetto negoziatorio tra i gruppi politici del paese attraverso il ripristino delle istituzioni e progetti mirati alla ricostruzione delle infrastrutture pubbliche. L'Unione europea sta inoltre provvedendo a fornire aiuto umanitario agli sfollati interni e altri gruppi vulnerabili nelle aree coinvolte dal conflitto<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Relazioni Unione europea - Libia [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en/19163/EU-Libya%20relations,%20factsheet](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/19163/EU-Libya%20relations,%20factsheet)

Nonostante ciò, ridurre la migrazione irregolare dalla Libia verso l'Europa è una priorità per l'Unione europea. Il comunicato stampa della Commissione europea "Migration on the Central Mediterranean route - Managing flows, saving lives" del gennaio 2017 ha fornito alcuni dettagli della cooperazione con la Libia in ambito migratorio<sup>37</sup>. Il piano include misure per fermare i trafficanti e le reti criminali rafforzando lo scambio di informazioni e il coordinamento tra la Guardia costiera libica e le agenzie di controllo delle frontiere di altri paesi africani. Include inoltre l'impegno a finanziare programmi di formazione per la Guardia costiera libica, assistere le autorità libiche nel creare un centro di coordinamento per i salvataggi e incrementare la cooperazione operativa con gli stati membri dell'Unione europea e supportare la Guardia costiera libica nell'incrementare risorse per il pattugliamento, e assicurare il loro mantenimento.

Il 3 febbraio 2017 il Consiglio europeo a Malta ha siglato la dichiarazione di Malta, documento che si focalizza sulla rotta del Mediterraneo centrale<sup>38</sup>. I leader europei hanno concordato di rendere prioritarie formazione, equipaggiamento e supporto della Guardia costiera libica e altre agenzie. I leader europei hanno inoltre concordato di implementare misure per "assicurare adeguate condizioni di accoglienza in Libia per i migranti, in accordo con Oim e Unhcr" e di supportare l'Oim "nel portare avanti attività di rimpatrio volontario assistito".

Nella dichiarazione di Malta, i leader europei hanno confermato il loro supporto agli sforzi di cooperazione bilaterale dell'Italia con la Libia in ambito migratorio concretizzati in un Memorandum Of Understanding (MoU) firmato il 2 febbraio 2017 dalle autorità italiane e il presidente del Consiglio al-Serraj<sup>39</sup>. Il MoU prevede che l'Italia fornisca supporto tecnico e finanziario non solo alla Guardia costiera libica ma anche al Ministero degli Interni libico, responsabile dei centri di detenzione per migranti. Nonostante lo status dell'accordo non fosse chiaro dopo la sospensione da parte di una corte libica (marzo 2017) i due governi hanno continuato a implementare le misure e i programmi previsti.

L'obiettivo principale di questa strategia di cooperazione con la Libia è quello di ridurre le migrazioni verso l'Europa e il rafforzamento della Guardia costiera libica attraverso formazione e fornitura di equipaggiamento. Questo per fare in modo che la Guardia costiera libica prevenga le partenze e intercetti migranti e rifugiati nelle acque territoriali per riportarli in Libia.

Questo obiettivo è stato perseguito a partire dal 2016. Il 20 giugno il Consiglio europeo per gli affari esteri ha esteso il mandato di Eunavfor Med per includervi capacity building e formazione per la Marina militare libica. La formazione del personale è stata autorizzata il 30 agosto 2016 dal Psc<sup>40</sup> dell'Unione europea (Political and Security Committee). Le autorità libiche hanno creato un comitato esperti per lavorare in sinergia con Eunavfor Med e implementare la formazione.

Il training iniziale è cominciato in alto mare a bordo delle navi di Eunavfor Med<sup>41</sup> focalizzato su principi base, tecniche avanzate, diritto internazionale e diritti umani. Un secondo pacchetto è stato realizzato a terra a Creta e Malta e si sta tuttora svolgendo con ulteriori moduli che nel corso del 2017 verranno effettuati in Spagna e Italia<sup>42</sup>.

L'Italia ha inoltre concordato di restituire alla Libia 10 navi superelevate che erano state inizialmente donate dalla Libia durante il comando del colonnello Gheddafi. Quattro di queste sono state consegnate alle autorità libiche nel maggio 2017 mentre il resto sarà consegnato a breve. Le navi costituiscono un rafforzamento della Guardia costiera libica nel pattugliamento delle acque territoriali e in acque internazionali<sup>43</sup>.

Nel marzo 2017 alcuni ufficiali della Guardia costiera italiana presso l'Mrcc di Roma hanno confermato ad Amnesty International che è stato richiesto loro di assistere le autorità libiche nel creare un Mrcc libico con l'obiettivo di permettere alla Libia di gestire operazioni di ricerca e soccorso nell'area Sar di competenza. Hanno stimato che il processo dovrebbe durare 18 mesi e hanno sottolineato che questo può dipendere solamente

---

<sup>37</sup> [https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/proposal-implementationpackage/docs/20170125\\_migration\\_on\\_the\\_central\\_mediterranean\\_route\\_-\\_managing\\_flows\\_saving\\_lives\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/proposal-implementationpackage/docs/20170125_migration_on_the_central_mediterranean_route_-_managing_flows_saving_lives_en.pdf)

<sup>38</sup> <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/01/03-malta-declaration/>

<sup>39</sup> Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel campo dello sviluppo, del contrasto all'immigrazione illegale, al traffico di esseri umani, al contrabbando e sul rafforzamento della sicurezza delle frontiere tra lo Stato della Libia e la Repubblica Italiana, <http://www.statewatch.org/news/2017/feb/it-libya-memo-immigration-border-security-2-2-17.pdf>

<sup>40</sup> Eunavfor Med Operation Sophia inizia le operazioni di formazione alla Guardia costiera libica e alla Marina libica (27 ottobre 2016), [https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eunavfor-med/13195/eunavfor-med-operation-sophia-starts-training-libyan-navy-coast-guard-and-libyan-navy\\_en](https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eunavfor-med/13195/eunavfor-med-operation-sophia-starts-training-libyan-navy-coast-guard-and-libyan-navy_en)

<sup>41</sup> Informazioni al Shade Med Forum organizzato da Eunavfor Med operation Sophia, Roma, 8-9 giugno 2017.

<sup>42</sup> [https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eunavfor-med/13195/eunavfor-med-operation-sophia-starts-training-libyan-navy-coast-guard-and-libyan-navy\\_fr](https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eunavfor-med/13195/eunavfor-med-operation-sophia-starts-training-libyan-navy-coast-guard-and-libyan-navy_fr)

<sup>43</sup> Secondo informazioni raccolte al Shade Med Forum organizzato da Eunavfor Med operation Sophia, Roma, 8-9 giugno 2017.

dal successo degli sforzi nella ricostruzione delle istituzioni. È essenziale che vi siano istituzioni stabili per poter creare strutture adeguate a portare avanti attività di ricerca e soccorso.

## 2.2 PREOCCUPAZIONI SU GUARDIA COSTIERA LIBICA

Non ci si può sbagliare: l'obiettivo dei leader europei è quello di formare e potenziare la Guardia costiera e la Marina libiche. Un punto fondamentale emerso durante il Forum dell'8-9 giugno 2017 Shade Med e dal piano operativo di Eunavfor Med è che la formazione della Guardia costiera è "la via più veloce per ridurre gli effetti dei flussi delle migrazioni irregolari intercettando le attività dei trafficanti nelle acque territoriali". Nel 2016, secondo i dati dell'Oim, la Guardia costiera libica ha intercettato e riportato in Libia 18.904 persone<sup>44</sup>.

Questo approccio porta con sé due evidenti problemi. Il primo è che la Guardia costiera libica attualmente è palesemente non in grado di effettuare operazioni di ricerca e soccorso. La seconda è che lo sbarco delle persone in Libia espone rifugiati e migranti a violazioni e abusi. Il controllo della migrazione e la cooperazione con la Libia in ambito di ricerca e soccorso deve tener conto di questo dato di fatto e deve essere strutturato in modo da garantire i diritti umani delle persone e impedirne gli abusi. Ciò richiede un approccio differente da quello attualmente adottato che appare guidato solamente dal desiderio di ridurre le partenze dalla Libia e di riportare a terra le persone partite. Mentre L'Unione europea dovrebbe esplorare ogni via per salvare vite in mare – anche attraverso operazioni di ricerca e soccorso in acque territoriali libiche – è molto grave che si stia facendo affidamento sulle capacità della Guardia costiera libica.

Attualmente, la cooperazione e la formazione della Guardia costiera libiche sono state avviate senza un quadro di azione chiaro e in assenza di un monitoraggio adeguato affinché gli ufficiali e la Guardia costiera agiscano nel rispetto dei diritti umani e del diritto internazionale. La mancanza di accountability e di monitoraggio è emersa chiaramente durante il gruppo di lavoro sulla cooperazione con la Libia del Shade Med Forum dell'8 e 9 giugno 2017.

La formazione e la cooperazione con la Guardia costiera e la Marina libiche sono state implementate molto velocemente e rimane molta incertezza per quanto riguarda il livello effettivo di controllo esercitato dal governo libico riconosciuto e dalle autorità della Guardia costiera sui propri ufficiali, alla luce di quello che emerge da numerosi report che evidenziano come gruppi irregolari e milizie stanno de facto esercitando le funzioni della Guardia costiera nelle acque territoriali.

Il rapporto pubblicato il 1 giugno 2017 dal Panel di esperti delle Nazioni Unite sulla Libia e indirizzato al presidente del Consiglio di sicurezza contiene molti riferimenti alla collusione tra strutture della Guardia costiera libica e i trafficanti oltre a violenze ed abusi commessi ai danni dei migranti<sup>45</sup>.

Il rapporto afferma che:

"104. Sono stati riportati numerosi abusi nei confronti di migranti fra cui esecuzioni, torture, privazioni di cibo, acqua e cure sanitarie. L'Oim ha inoltre riportato situazioni di schiavitù dei migranti dell'Africa Subsahariana. I trafficanti, così come il Dipartimento per il contrasto all'immigrazione irregolare e la Guardia costiera, sono coinvolti in queste violazioni dei diritti umani [...]"; "105. Abd al-Rahman Milad (alias Bija), e altri membri della Guardia costiera, sono coinvolti direttamente nell'affondamento di navi di migranti causato da armi da fuoco. A Zawiyah, Mohammad Koshlaf ha aperto un rudimentale centro per migranti in una raffineria. Il Panel ha raccolto informazioni sugli abusi commessi sui migranti da molti individui (vd. annex 30). Inoltre, il Panel ha riportato delle misere condizioni nei centri di detenzione di Khums, Misratah e Tripoli [...]"

Un ulteriore rapporto della Missione dell'Onu di supporto in Libia (Unsimil) e l'ufficio dell'Alto Commissario per i Diritti Umani pubblicato nel dicembre del 2016 riporta la collusione tra la Guardia costiera libica e i trafficanti, e di abusi sui migranti:

"Quando le navi dei migranti sono intercettate dalla Guardia costiera libica i migranti vengono trasferiti nei centri di detenzione del Dicm (Dipartimento per il contrasto all'immigrazione irregolare) o in case private e fattorie, a volte sotto ricompensa, dove vengono costretti al lavoro forzato e, se sono donne, sottoposte a stupri e a continui abusi. Lo staff della Guardia costiera libica si è inoltre

<sup>44</sup> <https://www.iom.int/news/iom-eu-train-libyan-mediterranean-migrant-rescuers>

<sup>45</sup> <http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/N1711623.pdf>

impadronito di barche e motori e li ha venduti. Alcuni migranti intervistati dall'Unsimil che sono stati intercettati in mare da uomini armati, presumibilmente della Guardia costiera libica, hanno riportato che alcuni di questi uomini erano in abiti militari e altri in abiti civili. I migranti sono stati riportati a terra e lasciati in coda per ore. Numerosi migranti hanno raccontato di essere stati picchiati con bastoni e calci di pistola e derubati dei loro averi come telefoni e soldi<sup>46</sup>.

Alcuni dei rifugiati e migranti intervistati da Amnesty International nel maggio 2017 hanno riferito che i trafficanti pagavano gli ufficiali della Guardia costiera per permettere alle navi di lasciare le acque territoriali o per ottenere il rilascio di persone dai centri di detenzione in modo da ritentare la traversata. Questa pratica espone rifugiati e migranti a ulteriori abusi<sup>47</sup>.

## MARUF, BANGLADESH

**Maruf**<sup>48</sup>, un giovane uomo del Bangladesh, è arrivato in Italia nel dicembre 2016 dalla Libia, dopo aver viaggiato in Oman, Dubai e Turchia via aereo. Ha cercato di attraversare due volte senza successo prima di riuscire al terzo tentativo:

“Siamo stati fermati due volte in un luogo pieno di luci [una piattaforma petrolifera a largo della costa]. C’era un uomo con noi con una divisa della polizia con scritto dietro Police. Ha pagato per noi le prime due volte e poi è stato riportato a bordo di una nave della Guardia costiera libica. Quindi, quando i pirati sono tornati da noi nessuno poteva pagare e ci hanno riportato indietro. Avevano armi, nessuna uniforme. I trafficanti hanno pagato per noi. La seconda volta siamo stati fermati dalla Guardia costiera libica su una grossa nave, indossavano uniformi grigie e grosse armi. Eravamo partiti da Sabrata. Il nostro motore si è rotto. Siamo tornati indietro a cambiarlo. L’abbiamo riparato e siamo ripartiti dopo un’ora e siamo stati fermati dalla Guardia costiera. Ho visto che il nostro uomo stava negoziando. L’ho riconosciuto dal loro linguaggio del corpo e ho chiesto anche a qualcuno che parlava arabo. Poi (la Guardia costiera libica) ha chiesto il 50 per cento. L’uomo ha detto di no. Eravamo 170 su un gommone. Siamo stati riportati in prigione e ci hanno chiesto altri soldi. Ci hanno detto: se pagate nessuno vi fermerà perché siamo la Guardia costiera. Nella “stazione di polizia” [presumibilmente un centro di detenzione] a Sabrata c’erano 50 persone a cella. Se accetti di pagare di più ti portano fuori dalla cella e ti mettono in un’area all’aperto. Aspetti finché il mare non è buono. Se non paghi, un uomo del Bangladesh arriva e ti compra. Le prigioni libiche sono l’inferno. Ci sono stato due giorni ed era l’inferno. C’era una guardia pakistana, la persona peggiore che abbia mai incontrato. L’avevo capito dall’Urdu, lingua che parlava. Dicevano di chiamare la tua famiglia [per chiedere di pagare per la tua libertà]. Mettono alla prova la tua pazienza. Qualsiasi cosa ha a che fare con la polizia. “L’uomo di contatto” negozia con la polizia. Se decide di non pagare la polizia, vieni catturato...”

Molti incidenti hanno coinvolto unità della Guardia costiera libica ed è stato riportato che queste hanno sparato mettendo a rischio la sicurezza di rifugiati e migranti e delle navi delle Ong coinvolte nelle operazioni di ricerca e soccorso. Questo desta molte preoccupazioni sull’operato della Guardia costiera, sulla catena di comando, l’accountability, i metodi operativi e le capacità.

<sup>46</sup> [http://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/DetainedAndDehumanised\\_en.pdf](http://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/DetainedAndDehumanised_en.pdf)

<sup>47</sup> <https://blamingtherescuers.org/report/>

<sup>48</sup> Intervistato a maggio 2017 a Ragusa, Sicilia

## **INCIDENTE CHE HA COINVOLTO LA BARCA BOURBON ARGOS DI MSF, 17 AGOSTO 2016**

Il 17 agosto 2016 uomini armati su una nave veloce hanno sparato 13 colpi contro il ponte e la zona motore della nave di Msf, Bourbon Argos, mentre si trovava in acque internazionali, a 24 miglia nautiche dalla Libia. Coloro che hanno attaccato erano ad una distanza di 400-500, metri e si sono mossi per abbordare la Bourbon Argos. A bordo, non c'era nessuna persona soccorsa. Gli uomini armati sono stati a bordo per circa 50 minuti senza fare del male allo staff e senza sottrarre nulla. Più tardi, probabilmente per la pressione dell'attenzione mediatica, la Guardia costiera libica ha ammesso di aver preso parte a un confronto con la Bourbon Argos. Hanno dichiarato di aver sparato colpi di avvertimento ma non di essere saliti a bordo. Hanno dichiarato che la Bourbon Argos non si fosse identificata<sup>49</sup>. Il recente rapporto del Panel di esperti delle Nazioni Unite sulla Libia dichiara sull'incidente: "59. Il 17 agosto 2016, una nave veloce ha attaccato una nave di Msf al largo delle coste libiche. Due funzionari della Guardia costiera di Dallah sono stati coinvolti nell'attacco. Le due persone identificate sono fedeli a Abd al-Rahman Milad (alias Bija), capo della Guardia costiera di Zawiyah coinvolta in attività con i trafficanti<sup>50</sup>".

## **INCIDENTE CHE HA COINVOLTO SEA-WATCH, 21 OTTOBRE 2016**

Secondo l'equipaggio dell'Ong Sea-Watch, il 21 ottobre 2016, fra le 2 e le 3 del mattino, una nave veloce con la scritta Guardia costiera libica e circa 20 persone in uniforme militare si è avvicinata ad alta velocità e ha cominciato ad assistere un gommone con 150 persone a bordo a circa 14 miglia di distanza dalla costa libica (due miglia all'interno di acque internazionali). Uno degli uomini a bordo della nave libica ha gettato una corda all'imbarcazione in difficoltà, pratica pericolosa, che è stata usata dalle unità libiche per far indietreggiare le barche. Un altro uomo è salito a bordo e ha iniziato a picchiare i migranti con un bastone. L'attacco ha causato il panico. La nave libica ha indietreggiato ma il gommone ha cominciato a sgonfiarsi causando la caduta in acqua di molte persone. L'equipaggio di Sea-Watch ha cercato di salvare 120 persone, fra cui quattro che avevano perso coscienza a seguito della caduta in acqua ma ha ritrovato quattro corpi. Il giorno seguente il portavoce della Marina libica di Tripoli ha negato l'attacco sui migranti ma ha riconosciuto che personale della Guardia costiera aveva abbordato il gommone. I sopravvissuti e i quattro corpi sono stati sbarcati a Palermo, in Sicilia, e sono state aperte indagini in seguito all'incidente<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> <https://www.theguardian.com/world/2016/aug/28/libyan-navy-admits-confrontation-charity-rescue-boat-msf>  
<https://www.theguardian.com/world/2016/sep/03/libyan-naval-attack-on-charity-ship-adds-new-danger-to-migrant-rescue>

<sup>50</sup> <http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/N1711623.pdf>

<sup>51</sup> <http://uk.reuters.com/article/uk-europe-migrants-italy-idUKKCN1201IE>; <https://hras-seawatch.org/2016/11/04/mission-13-update-libyan-coastguard-push-back-a-personal-report/>; <https://sea-watch.org/en/breaking-news-libyan-coast-guard-attack-on-sea-watch-rescue-operation-causes-multiple-dead/>

## **INCIDENTE CHE HA COINVOLTO SEA-WATCH 2, 10 MAGGIO 2017**

Nella mattina del 10 maggio 2017, un natante della Guardia costiera libica ha accostato ad alta velocità in acque internazionali una barca in difficoltà, che trasportava quasi 500 rifugiati e migranti, tagliando la rotta a una piccola scialuppa di salvataggio che la Sea-Watch 2 aveva già calato in acqua per dare assistenza alle persone sul barcone. La Sea-Watch 2 aveva ricevuto dal Centro di coordinamento del soccorso marittimo della Guardia costiera italiana a Roma (Mrcc di Roma) l'ordine di fornire assistenza all'imbarcazione in difficoltà. Poiché la richiesta di aiuto aveva raggiunto l'Mrcc di Roma mentre i rifugiati e i migranti erano ancora in acque libiche, l'Mrcc di Roma aveva anche avvertito la Guardia costiera libica, la quale aveva deciso di intervenire e coordinare l'operazione di soccorso, assumendo il comando sul posto (*Osc - on scene command*). Secondo il comandante della Sea-Watch 2, la manovra ad alta velocità compiuta dal natante della Guardia costiera libica ha messo in pericolo sia il proprio equipaggio che quello della Sea-Watch 2. Il natante della Guardia costiera libica ha proceduto poi a fermare l'imbarcazione dei rifugiati e migranti. Il capitano della Guardia costiera libica ha minacciato i rifugiati e migranti con un'arma da fuoco e ha preso il controllo dell'imbarcazione in difficoltà. Alcuni rifugiati e migranti sono stati trasferiti sul natante libico. I funzionari libici sono saliti a bordo dell'imbarcazione in difficoltà mentre la maggior parte dei rifugiati e migranti era ancora a bordo. Sia il natante della Guardia costiera libica che il barcone hanno fatto di nuovo rotta verso Tripoli<sup>52</sup>.

## **INCIDENTE CHE HA COINVOLTO LE IMBARCAZIONI DELLE ONG JUGEND RETTET, SOS MEDITERRANEE E SAVE THE CHILDREN, 23 MAGGIO 2017**

Il 23 maggio, secondo il resoconto delle Ong, l'Mrcc di Roma ha ordinato a vari natanti, compresi i loro, di fornire assistenza a otto imbarcazioni in difficoltà a circa 14 miglia nautiche al largo dalla costa libica, in acque internazionali<sup>53</sup>. Secondo le stime iniziali, le imbarcazioni che avevano bisogno di assistenza, trasportavano circa 1.800 persone<sup>54</sup>. Le operazioni di soccorso sono iniziate alle 10.30 circa. Dopo circa due ore, alcuni motoscafi della Guardia costiera libica, uno dei quali munito di quattro mitragliatrici fisse, si sono avvicinati all'area dei soccorsi ad alta velocità, provocando – secondo quanto riferito – grandi ondate. In base ai resoconti, personale armato libico ha aperto il fuoco innanzitutto verso un peschereccio nelle vicinanze e poi sparando in aria, ma vicinissimo ai gommoni dei rifugiati e migranti. I funzionari libici sono saliti a bordo di due delle imbarcazioni di rifugiati e migranti, iniziando a colpire le persone a bordo e puntando contro di loro armi da fuoco di grosso calibro. Ne è derivato il panico e un gran numero di persone (forse fino a 100) si è lanciato in acqua. Poiché gli equipaggi delle Ong avevano già distribuito i giubbotti salvagente poco prima dell'arrivo della Guardia costiera libica, molti sono riusciti a restare a galla. Sessantasette persone sono state soccorse e issate a bordo dell'imbarcazione Aquarius di Sos Mediterranee. Due gommoni sono stati riportati verso le acque libiche dalla Guardia costiera libica. Le Ong non sono state in grado di dire se le persone riportate in Libia avessero subito lesioni<sup>55</sup>.

Come si evince da questi episodi, l'intervento di unità della Guardia costiera libica nello scorso anno ha più volte messo in pericolo la sicurezza e la vita degli equipaggi delle Ong impegnati nelle operazioni di salvataggio in acque internazionali, oltre alla vita di rifugiati e migranti, sia perché ha fatto ricorso alle armi da fuoco e alla violenza, sia perché ha operato in mare in evidente dispregio di basilari protocolli e norme di sicurezza.

<sup>52</sup> Amnesty International, "Italy: refugees and migrants in the central Mediterranean, cutting the lifelines" (maggio 2017) <https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/6319/2017/en/>

<sup>53</sup> <https://www.hrw.org/news/2017/06/19/eu-shifting-rescue-libya-risks-lives>

<sup>54</sup> Tra il 23 e il 24 maggio, la Guardia costiera italiana ha coordinato nel Mediterraneo centrale 11 operazioni, che hanno portato al salvataggio di un totale di 2.100 persone, tra cui circa 200 cadute in acqua dopo il ribaltamento di un barcone che trasportava circa 500 passeggeri. Sono stati recuperati dall'acqua 34 corpi, anche di bambini piccoli. Si consultino i comunicati stampa della Guardia costiera italiana del 23, 24 e maggio 2017 su [www.guardiacostiera.gov.it](http://www.guardiacostiera.gov.it)

<sup>55</sup> <http://sosmediterranee.org/1004-people-rescued-operations-disrupted-by-gunshots/?lang=en>;  
<http://www.independent.co.uk/news/world/europe/refugee-crisis-deaths-mediterranean-libya-coastguard-opens-fire-drowned-gunshots-ngos-rescue-boat-a7754176.html#gallery>

Dopo anni di lavoro in operazioni di ricerca e soccorso nel contesto specifico del soccorso a rifugiati e migranti nel Mediterraneo centrale, accanto al rispetto delle linee guida previste nel Manuale internazionale di ricerca e soccorso aereo marittimo (IAMSAR - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue), le guardie costiere e gli equipaggi di soccorso civile hanno sviluppato buone pratiche che si sono dimostrate estremamente efficaci nel prevenire il panico e il capovolgimento e nel garantire la prestazione dei soccorsi più sicura possibile.

Gli incidenti sopra descritti danno adito a una macroscopica preoccupazione circa il fatto che spesso, se non di routine, la Guardia costiera libica non si preoccupa affatto di seguire tali basilari misure di sicurezza, come: avvicinarsi lentamente per evitare di destabilizzare ulteriormente le imbarcazioni in difficoltà; comunicare con altri natanti presenti sulla scena per garantire l'impiego efficace e ottimale di tutte le risorse disponibili, al fine di riuscire a salvare il numero massimo possibile di vite (invece di sparare); evitare di accostare un'imbarcazione in difficoltà da un lato, una manovra che in passato ha provocato il capovolgimento delle imbarcazioni, poiché le persone a bordo tendono a spostarsi tutte sul lato del natante che sta accostando per prestare loro soccorso; identificare tra i rifugiati e i migranti casi particolarmente vulnerabili che richiedono assistenza medica d'emergenza, da trasferire per primi sul natante dei soccorritori; calare in acqua una piccola scialuppa di salvataggio per realizzare salvataggi rapidi durante il trasferimento delle persone dall'imbarcazione in difficoltà al natante di soccorso, nel caso che qualcuno cada in acqua; distribuire giubbotti salvagenti; cercare di stabilire un clima di calma per svolgere le operazioni di soccorso in condizioni di sicurezza ottimali. Dai metodi applicati dalla Guardia costiera libica si deduce che essa attribuisce priorità non a garantire il salvataggio in sicurezza di vite umane, ma piuttosto a riportare persone in Libia<sup>56</sup>.

Alla luce di tali premesse, Amnesty International valuta che non si può e non si deve fare affidamento sulla Guardia costiera libica per eseguire o contribuire alle operazioni di ricerca e salvataggio in acque internazionali, poiché la sua presenza incrementa i rischi già elevati riguardanti la sicurezza. Nel quadro della cooperazione con le autorità libiche, i leader dell'Unione europea dovrebbero chiarire che la Guardia costiera libica non deve intervenire al di fuori delle acque libiche, a meno che, secondo l'Mrcc responsabile del coordinamento di un'operazione (rappresentato probabilmente nella maggior parte dei casi dall'Mrcc di Roma), l'intervento risulti assolutamente necessario per salvare vite. In tali evenienze, le persone soccorse dovrebbero essere trasferite su natanti non libici coinvolti nell'operazione, per essere sbarcati in un luogo sicuro che, in base a quanto illustrato di seguito, in questo momento non può essere rappresentato dalla Libia.

Le autorità europee dovrebbero anche ricordare alle autorità libiche competenti e al Comitato di esperti libico che incontra i rappresentanti di Eunavfor Med (Sophia) che i soccorsi da parte di imbarcazioni straniere in acque territoriali libiche sono legittimi ai sensi del diritto del mare; dovrebbe quindi essere consentito il loro svolgimento senza intralci, sotto il coordinamento dell'Mrcc competente (rappresentato probabilmente nella maggior parte dei casi dall'Mrcc di Roma). Dovrebbero anche ottenere una garanzia verificabile che sia consentita senza azioni di disturbo e in sicurezza l'esecuzione di tali soccorsi da parte di natanti civili stranieri, compresi i natanti delle Ong.

La Libia, benché aderente alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso in mare del 1979, non ha finora designato ufficialmente un'area di ricerca e soccorso, né istituito un Mrcc in grado di esercitare le funzioni richieste dalla Convenzione Sar del 1979. Inoltre, la Libia non ha aderito alla Convenzione sullo stato dei rifugiati, i cui principi sono fondamentali per determinare il luogo sicuro in cui le persone soccorse dovrebbero essere sbarcate sulla base della Convenzione Sar del 1979<sup>57</sup>.

Il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso in acque internazionali in conformità con le leggi e norme prevede istituzioni stabili, attualmente assenti in Libia. In tale contesto, il perseguimento di un Mrcc da costituire in Libia, in vista di una sua operatività nel 2018 (secondo quanto confermato da fonti ufficiali dell'Unione europea ad Amnesty International) appare nel migliore dei casi delirante, mentre nel peggiore sembra un tentativo cinico di garantire che le persone soccorse siano riportate in Libia. Malgrado gli attuali sforzi dell'Unione europea e delle agenzie dell'ONU di fornire assistenza a rifugiati e migranti in alcuni punti di sbarco in Libia, resta la realtà che la maggioranza delle persone sbarcate in Libia viene ancora trasferita in centri di detenzione dove subisce gravi violazioni e abusi in relazione ai diritti umani, come documenta il prossimo capitolo.

---

<sup>56</sup> Si vedano ad esempio le videoriprese del maltrattamento di rifugiati e migranti da parte della Guardia costiera libica, al collegamento: <https://www.thetimes.co.uk/article/video-shows-libyan-coastguard-whipping-rescued-migrants-6d8g2jz6>;

<sup>57</sup> Rescue at sea, A Guide to principles and practice as applied to refugees and migrants, redatta dall'Organizzazione marittima internazionale, dall'Unhcr e dalla Camera internazionale della Marina mercantile, alla pagina [http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/UNHCR-Rescue\\_at\\_Sea-Guide-ENG-screen.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/UNHCR-Rescue_at_Sea-Guide-ENG-screen.pdf)

## 2.3 VIOLAZIONI E ABUSI DEI DIRITTI UMANI DI RIFUGIATI E MIGRANTI IN LIBIA

Amnesty International ha più volte messo in guardia i leader dell'Unione europea che la loro cooperazione con le autorità libiche e, in particolare, la cooperazione per potenziare la capacità degli organismi di frontiera e di guardia costiera per fermare le persone che cercano di lasciare la Libia, determinerebbero l'intrappolamento di un numero ancora maggiore di persone in Libia, dove sono diffusamente sottoposte a violazioni e abusi sistematici.

Nonostante tali avvertimenti, i leader europei hanno rafforzato la cooperazione con le autorità libiche, specialmente con gli enti competenti per il controllo delle frontiere, in assenza di qualsiasi garanzia che tale cooperazione attribuisca priorità o dia la sicurezza di progressi indispensabili in materia di tutela dei diritti umani nel paese, che comprendono: l'abolizione della detenzione automatica di rifugiati e migranti; misure per contrastare il sistematico maltrattamento, miranti a porre fine all'impunità e a reprimere le reti criminali per assicurarle alla giustizia; l'istituzione di un regime di asilo nel paese conforme agli standard legali internazionali.

Le autorità italiane ed europee sono ben consapevoli della situazione drammatica affrontata da centinaia di migliaia di rifugiati e migranti in Libia, sottoposti a maltrattamento e detenzione arbitraria se reclusi in centri di detenzione, nonché a uccisioni arbitrarie, violenza e sfruttamento se non si trovano in detenzione.

Negli ultimissimi anni, l'anarchia del conflitto civile in cui è precipitata la Libia dalla fine del regime di Gheddafi nel 2011 ha contribuito notevolmente al ricorso alla rotta del Mediterraneo centrale verso l'Italia come unico modo per sottrarsi a tale stato di diffusa violenza e insicurezza. Migliaia di persone che all'inizio intendevano fermarsi in Libia si sono ritrovate impossibilitate a viverci e senza altra via di uscita che il mare.

Le condizioni di vita sono divenute particolarmente intollerabili per i migranti africani, come dimostrano le testimonianze raccolte dal Amnesty International. Un diffuso razzismo permea violazioni e abusi endemici contro gli africani neri che sono ordinariamente sfruttati come manodopera, rapiti e trattenuti a fini di riscatto, comprati e venduti, come dimostrano i casi riportati di seguito<sup>58</sup>.

**Joseph**<sup>59</sup>, un nigeriano di poco più di vent'anni ha lasciato il suo paese dopo la morte della sorella in un bombardamento di Boko Haram nel 2014, in cui lui stesso ha riportato ferite. È arrivato in Italia a luglio 2016, ma inizialmente intendeva restare in Libia:

“A Sebha sono stato rapito per sei mesi e tenuto prigioniero dagli Asma Boys (gang criminali). Non avevo nessuno da contattare [per il pagamento del riscatto]. Sono fuggito mentre le guardie libiche ci sparavano addosso. Ero debolissimo perché non ci davano da mangiare. Un arabo mi ha portato a casa con sé. Sono rimasto con lui due mesi, lavorando per costruire case, senza paga. Sono stato in Libia per un anno e volevo restarci. Nel 2016 un giorno (ero ancora a Sebha), l'arabo presso cui vivevo mi ha detto di prendere i miei vestiti e seguire un altro arabo che mi ha portato a Tripoli e ha organizzato la mia traversata in barca”.

Nei resoconti delle persone che hanno attraversato la Libia negli ultimissimi anni, viene spesso menzionata la figura del cosiddetto *connection man* (specie di intermediario). Il *connection man* è l'anello di collegamento tra il rifugiato o migrante e il trafficante che organizza il viaggio in barca. È la persona che intasca il pagamento per la traversata. Spesso il *connection man* sistema chi intende fare la traversata in una *connection house*, vale a dire un luogo chiuso, dove le persone sono trattenute per periodi variabili da pochi giorni ad alcuni mesi, fino a quando si rende disponibile un'imbarcazione per loro. Le condizioni di vita nella *connection house* possono variare, ma tendenzialmente sono spaventose. Spesso sono denunciati un sovraffollamento estremo, la mancanza di cibo e di acqua pulita, percosse in varie occasioni. Secondo recenti testimonianze, le persone trattenute nella *connection house* spesso devono pagare per ottenere cibo e bevande.

---

<sup>58</sup> Amnesty International aveva già documentato nel 2016 le violazioni e gli abusi analoghi a quelli descritti in questo rapporto, nel testo *Refugees and migrants fleeing sexual violence, abuse and exploitation in Libya*, reperibile alla pagina <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2016/07/refugees-and-migrants-fleeing-sexual-violence-abuse-and-exploitation-in-libya/>

<sup>59</sup> Intervistato a maggio 2017 a Ragusa, Sicilia

**Samuel**<sup>60</sup>, un ventiduenne nigeriano che ha lasciato il suo paese d'origine alla morte dei suoi genitori in un attacco di Boko Haram contro una chiesa a Maduga nel 2010, ha raccontato ad Amnesty International che tra il dicembre 2016 e il gennaio 2017 tantissime persone di pelle nera sono state terrorizzate dalla minaccia di essere uccise a fucilate a Tripoli:

“Lavoravo in un ospedale e dormivo in un’abitazione in affitto. Dopo Natale, i combattimenti erano molto intensi. Non potevo più andare a lavorare perché era troppo pericoloso. Moltissime persone di pelle nera venivano uccise. Dio mi ha salvato. Stavo nascosto. Non potevo uscire. Avevo degli amici, ma dopo questo attacco, ci siamo tutti dispersi. L’attacco è durato un mese. Nessuno usciva dal proprio rifugio. A febbraio, un uomo ci ha salvato [sic]. Ci ha chiesto: cosa pensate di fare, l’unica via di uscita è il mare. Ci ha portato a Sabrata, da un *connection man*, che ci ha chiesto 1.000 dinari. Ho pagato. Avevo il denaro addosso, perché in Libia non si può mettere in nessun altro posto. Sono rimasto nella *connection house* fino al 21 maggio. È stato terribile. Eravamo in 80, tutti uomini. Ci venivano dati due pasti al giorno. Se volevamo qualcos’altro, come bevande o acqua, dovevamo chiedere al *connection man* di comprarcele e pagarlo. Nel pomeriggio del 21 maggio ci è stato detto che avremmo preso il largo quella notte”.

**Abukafir** (già citato), durante la sua permanenza in Libia, è stato detenuto, comprato e venduto:

“Il conducente ci ha portato a Sebha e ci ha venduto alla prigione di Abukafir [da cui ha tratto il suo nome per questo rapporto]. Vi ho trascorso un mese. Ti danno un telefono per chiamare i tuoi. [Ride] Il popolo libico è pazzo! Ogni giorno mi picchiavano con un bastone sotto le ginocchia e le piante dei piedi, tutti i punti deboli. Nel momento in cui qualcuno risponde al telefono sparano con una pistola vicino alla tua testa. Ho pagato 96.000 dalasi del Gambia. Adesso non ho più soldi. Ho trascorso a Sebha un mese lavorando. Non era sicuro, si combatteva, i neri venivano uccisi a casaccio. Sono riuscito a raggiungere Tripoli. C’era un gambiano chiamato Sanko in Benwalid. Gli ho dato del denaro per raggiungere Tripoli attraverso il deserto. Prima di arrivarci, non so se ci avesse venduti, ma un’altra auto è venuta a prelevarci per raggiungere Tripoli. A Tripoli eravamo schiavi. Avevamo un capò e i datori di lavoro venivano a prenderci e pagavano lui. Trasportavamo mattoni. Un giorno una donna libica cercava lavoratori. Mi ha portato a casa sua, per fare le pulizie. Aveva un figlio e mi ha raccontato che il marito era morto. Voleva costringermi a dormire con lei. Ha minacciato di denunciarmi. Sapevo che se l’avesse fatto sarei stato ucciso. Non mi piaceva cosa mi stava facendo. Dopo qualche tempo, mi ha chiesto se volevo lasciare la Libia, proponendomi tre opzioni: avrei potuto arruolarmi per i libici; essere condotto illegalmente in Tunisia; oppure mi avrebbe pagato il viaggio in barca per l’Italia. Ero spaventatissimo di essere di nuovo condotto illegalmente verso la Tunisia. Ho scelto di arruolarmi. In Libia, ogni città ha i propri soldati. I libici vogliono i neri perché pensano che siano forti. La persona con cui la donna era in contatto, però, non mi ha voluto. Quindi, mi restava una sola scelta, il barcone. Non so se la donna abbia pagato per me, ma un giorno mi ha detto: devi andare”.

Per la legge libica, l’ingresso illegale è un reato e chi viene giudicato colpevole viene multato e può anche subire una condanna al carcere. In Libia non esiste un quadro normativo sull’asilo, per cui vige la detenzione automatica per i migranti irregolari come per i richiedenti asilo e i rifugiati. Le agenzie dell’Onu e varie organizzazioni non governative impegnate per i diritti umani, compresa Amnesty International, hanno documentato violazioni sistematiche e gravi dei diritti umani nei centri di detenzione libici. Le persone sono detenute a tempo indeterminato e sono soggette a torture e altri maltrattamenti, percosse, sfruttamento e violenze sessuali da parte delle guardie, nei centri di detenzione gestiti dal governo oppure da gruppi armati svincolati da un reale controllo del governo. Tali abusi vengono commessi nella totale impunità poiché in pratica non esiste alcuna vigilanza giudiziaria su tali centri di detenzione, né alcuna forma di riparazione per chi vi è detenuto.

---

<sup>60</sup> Intervistato a maggio 2017 a Ragusa, Sicilia.

## AMADOU, GAMBIA

Amadou<sup>61</sup> arriva dal Gambia e ha raccontato ad Amnesty International: “Nell’ottobre 2016 ero a Sorman, tra Sabrata e Zawiya. Sono stato preso per strada e venduto a una prigione libica. Le guardie non erano in divisa. A volte diventano guardie i prigionieri rimasti a lungo nella prigione. I libici però avevano armi da fuoco e divise mimetiche. I datori di lavoro venivano a prendere le persone perché lavorassero gratis per loro e, poi, pagavano le guardie. Ho trascorso in prigione tre mesi. Dormivamo su materassi stesi sul pavimento. In cella dormi come le sardine, di lato, perché non c’è spazio. Ti picchiano se non ti stendi nel modo giusto. L’acqua del gabinetto serviva anche per bere. A volte non ti danno acqua per tutto il giorno. Ti danno una porzione di maccheroni da dividere in due e, per mangiare, facevamo i turni con un cucchiaino. La colazione è alle 13, il pranzo alle 15 e la cena, se te la danno, alle 19. Mancano totalmente i medicinali. Se sei davvero malato, ti buttano fuori...

Una volta un arabo e una donna bianca dell’Oim sono venuti nella prigione. La visita non è durata molto. Non ci era consentito parlare con loro. Le persone sono in celle separate secondo la nazionalità e ha parlato solo il “leader” di ciascun gruppo nazionale, facendo solo affermazioni positive. Hanno consegnato saponi e asciugamani alle guardie libiche. Hanno anche prelevato campioni dell’acqua che bevevamo. Alcuni prigionieri affermavano che avessero portato medicine, ma non è stato distribuito nulla. La signora dell’OIM ha detto che sarebbe venuto qualcuno per prendere accordi in modo da rimpatriare le persone. Non li ho più visti. La visita non è durata più di 15 minuti. Mentre ero in prigione, ho visto tre persone sottoposte a torture. Un ragazzo è morto sotto tortura. Lo hanno gettato fuori dalla prigione. Non so da dove provenisse. Lo avevano torturato perché aveva cercato di scappare. Anche un liberiano aveva tentato la fuga e lo hanno torturato fino a quando è stato malissimo. Hanno torturato ferocemente un altro, originario del Gambia, per poi riportarlo a Sebha perché non erano d’accordo sul prezzo [del rilascio]... Anch’io sono stato torturato... Le guardie mi hanno chiesto se avessi qualcuno che potesse pagare per me, oppure sarei morto là o riportato a Sebha. Le guardie libiche mi hanno frustato. Mi avevano legato le braccia, mentre non toccavo terra con le gambe. Mi hanno colpito in ogni parte del corpo. Usavano tubi per picchiare i prigionieri. Sono stato picchiato di notte, alle 23.00 circa. Ero debolissimo. Se sei troppo malmesso per riprenderti, ti rigettano da qualche parte nel deserto. Mi hanno messo in auto di notte e io sono svenuto. Mi hanno lanciato in una boscaglia. Quando mi sono svegliato, ho visto uomini africani che lavoravano in una fattoria. Mi hanno aiutato e sono rimasto con loro”.

Attualmente, centinaia di migliaia di persone sono intrappolate in Libia senza alcun’altra via di fuga che un pericoloso viaggio attraverso il Mediterraneo centrale, verso l’Italia. Secondo i dati Oim, in Libia sono presenti oltre 270.000 migranti, ma secondo alcune stime la cifra potrebbe raggiungere un milione. Presso l’Unhcr sono registrate come rifugiati o richiedenti asilo oltre 40.700 persone. Se anche il ritorno ai paesi d’origine fosse un’opzione possibile per alcuni di loro, un nuovo attraversamento del deserto sarebbe altrettanto pericoloso e costoso della traversata in mare. Alcuni di loro potrebbero avvalersi dei programmi Oim per il rimpatrio volontario assistito, che sono in fase di ampliamento con i contributi finanziari dell’Unione europea e dei suoi stati membri. In ogni caso, per i rifugiati che scappano da guerre e persecuzioni, per i quali il rimpatrio è impensabile, rischiare la vita in pericolose traversate in mare è praticamente l’unico modo di lasciare il paese.

---

<sup>61</sup> Intervistato a maggio 2017 ad Agrigento, Sicilia

# 3. RACCOMANDAZIONI

- Gli stati membri e le istituzioni dell'Unione europea, compresa Frontex, dovrebbero garantire il dispiegamento di un numero adeguato di natanti dell'Unione europea, finalizzati primariamente alla ricerca e al soccorso lungo le rotte seguite da imbarcazioni di rifugiati e migranti, anche in prossimità delle acque territoriali libiche, per tutto il tempo che proseguiranno le partenze di rifugiati e migranti dalle coste libiche.
- Amnesty International valuta profondamente problematico il rafforzamento della cooperazione con la Guardia costiera e la Marina militare libiche e i corsi di formazione per tali organismi, specialmente in relazione all'istituzione di un Mrcc libico e di un'area libica di ricerca e soccorso, accanto alla concessione di ulteriori risorse, natanti compresi. Gli stati membri e delle istituzioni dell'Unione europea dovrebbero subordinare la prosecuzione della cooperazione alla condizione che le autorità libiche accettino una serie di limitazioni sulle loro attività, vale a dire:
  - la Guardia costiera libica non deve svolgere attività di ricerca e soccorso al di fuori delle acque libiche;
  - la Guardia costiera libica deve consentire lo svolgimento senza ostacoli di operazioni di ricerca e soccorso da parte di natanti civili, comprese le imbarcazioni gestite da Ong, in acque territoriali libiche;
  - alla Guardia costiera libica non deve essere consentito di rivendicare ed esercitare il comando sul posto durante un'operazione di ricerca e soccorso; deve trasferire ogni persona soccorsa su natanti dell'Unione europea o stranieri partecipanti alle operazioni, per lo sbarco in un luogo sicuro;
  - la Guardia costiera libica deve accettare l'immediata costituzione di un meccanismo che garantisca un concreto monitoraggio della sua condotta e delle sue operazioni in mare, nonché della sua procedura per mettere gli autori di fronte alle loro responsabilità, in caso di violazioni di norme di diritto internazionale. I leader europei devono sospendere i piani per la costituzione di un Mrcc libico fino a quando la Libia non avrà istituzioni stabili e affidabili, in grado di svolgere in modo credibile il coordinamento delle ricerche e dei soccorsi secondo gli standard imposti dalle leggi e dalle norme internazionali in materia.
- Gli stati membri dell'Unione europea devono aprire rotte sicure e legali verso l'Europa, in particolare mettendo a disposizione l'ammissione umanitaria alle migliaia di persone che necessitano di protezione e sono bloccate e in difficoltà in Libia.
- Gli stati membri e le istituzioni dell'Unione europea devono subordinare ogni cooperazione correlata alle migrazioni con la Libia e il relativo finanziamento alla condizione che le autorità libiche intraprendano passi concreti e verificabili per porre fine alla detenzione automatica di migranti e per istituire un sistema di protezione in Libia, che comprenda: la ratifica della Convenzione sullo status dei rifugiati; il riconoscimento dell'Unhcr e l'accesso consentito alle agenzie umanitarie in tutti i luoghi di detenzione. In caso di mancata osservanza di tali condizioni, i leader europei devono essere pronti a interrompere la cooperazione in materia di migrazione.

- Gli stati membri e le istituzioni dell'Unione europea devono garantire alle organizzazioni non governative che salvano vite in mare la possibilità di continuare a contribuire ai soccorsi di rifugiati e migranti, in conformità con il diritto e le norme internazionali in materia.

**AMNESTY INTERNATIONAL  
È UN MOVIMENTO GLOBALE  
PER I DIRITTI UMANI.  
QUANDO UN'INGIUSTIZIA  
COLPISCE UNA PERSONA CI  
RIGUARDA TUTTI.**

CONTATTACI



[info@amnesty.it](mailto:info@amnesty.it)



[www.facebook.com/amnestyinternationalitalia](https://www.facebook.com/amnestyinternationalitalia)



+39 06 44 901



@Amnestyitalia

# UNA TEMPESTA PERFETTA

## IL FALLIMENTO DELLE POLITICHE EUROPEE NEL MEDITERRANEO CENTRALE

È una crisi umanitaria quella in corso nel Mediterraneo centrale in cui migliaia di persone muoiono in mare nel disperato tentativo di raggiungere la sicurezza, o una vita migliore, in Europa. Oltre 2000 hanno già perso la vita nel 2017.

Invece di cercare di prevenire nuove perdite di vite impiegando più imbarcazioni dedicate alle operazioni di ricerca e soccorso vicino alle acque territoriali libiche, i leader europei si concentrano nella prevenzione delle partenze dalla Libia per mantenere bassi i numeri degli arrivi in Europa.

Questo report mostra che l'irresponsabile strategia europea, la cui colonna portante è la cooperazione con la Guardia costiera libica, espone rifugiati e migranti a pericoli ancora maggiori in mare e, quando intercettati, allo sbarco in Libia, dove devono affrontare situazioni orribili e violazioni, detenzione, tortura e violenze sessuali.

Questo report chiede ai leader europei di impegnare risorse dedicate per la ricerca e il soccorso nei pressi delle acque territoriali libiche e di assicurare lo sbarco di quelli salvati nel primo porto sicuro: è urgente un'operazione umanitaria plurinazionale, simile a quella del 2015. Qualsiasi forma di cooperazione con la Guardia costiera libica deve essere limitata ai casi in cui l'intervento sia essenziale per prevenire la perdita di vite e condizionale a misure per mitigare il rischio dello sbarco in Libia. I leader europei devono moltiplicare gli sforzi per garantire canali sicuri e legali di accesso al territorio europeo per rifugiati e migranti.