



**INCHIESTA** IrpiMedia e Avvenire sui legami sporchi fra petrolio, armi, migranti

# Da Tripoli a Malta a Cosa nostra Ecco rotte e intrecci dei traffici

LORENZO BAGNOLI E NELLO SCAVO

È il 13 aprile 2020. Lunedì di Pasquetta. All'ora di pranzo la Armed Force Malta, la marina militare maltese, lancia un messaggio telex a tutte le imbarcazioni che navigano nella sua zona di Search and rescue (Sar): «Le navi che transitano nell'area devono tene-

re alta la guardia e assistere se necessario», recita l'allerta. Alcuni gommoni con a bordo 63 migranti partiti da Garabulli, 50 chilometri a est di Tripoli, stavano affondando. Nel "navtex" le autorità maltesi avvertono che non avrebbero permesso lo sbarco...

**La prima puntata dell'inchiesta** a pagina 5

L'odissea degli ultimi



Mesi di lavoro, interviste, consultazione di migliaia di documenti, inchieste sul campo, analisi dei dati, hanno prodotto l'inchiesta di Irpi (Investigative Reporting Project Italy) con Avvenire. Una ricerca che ha condotto i giornalisti in vari Paesi, ricostruendo le trame del "Libyagate", il sistema di interessi che ha cambiato il volto del Mediterraneo coinvolgendo faccendieri, trafficanti di uomini, capi milizia, signori della guerra, governi di numerosi Paesi ed esponenti delle principali organizzazioni mafiose internazionali. Irpi (che ha firmato alcune delle più clamorose inchieste giornalistiche apparse sui media internazionali) e Avvenire sono in grado di raccontare il cartello criminale che fa affari sulla pelle degli esseri umani più vulnerabili, condizionando le decisioni politiche in Europa, e incamerando miliardi grazie ai traffici illeciti. Ed è seguendo l'oro nero che è possibile ricostruire le rotte degli affari sporchi. Dalle raffinerie libiche fino al feudo dell'imprendibile Matteo Messina Denaro.

Nel riquadro in alto a sinistra Neville Gafa, uomo di fiducia dell'ex primo ministro maltese Muscat e poi finito al centro di sospetti per le sue relazioni con la Libia. Accanto, alcune immagini di un gruppo di migranti in acque maltesi poi spinti dai militari de La Valletta verso l'Italia. In alto a destra e nella foto sotto, uno dei "pescherecci fantasma" usati per respingere i migranti e sospettati di essere usati per altri traffici

**INCHIESTA**

L'intervento di una nave "fantasma" (poi identificata) nella strage di Pasquetta 2020 ha squarciato il velo su chi e come lucra sui viaggi della speranza alla volta dell'Italia e dell'Europa

## Tripoli, Malta e Cosa nostra Tutte le rotte del "Libyagate"

Le indagini di "IrpiMedia" e "Avvenire" sul cartello dell'oro nero in affari coi trafficanti di uomini e armi

**LORENZO BAGNOLI NELLO SCAVO**

È il 13 aprile 2020. Lunedì di Pasquetta. All'ora di pranzo la Armed Force Malta, la marina militare maltese, lancia un messaggio telex a tutte le imbarcazioni che navigano nella sua zona di Search and rescue (Sar): «Le navi che transitano nell'area devono tenere alta la guardia e assistere se necessario», recita l'allerta. Alcuni gommoni con a bordo 63 migranti partiti da Garabulli, 50 chilometri a est di Tripoli, stavano affondando. Nel "navtex" le autorità maltesi avvertono che, a causa delle restrizioni per il Covid, non avrebbero permesso lo sbarco sull'isola a chi avesse recuperato i naufraghi. La zona Sar è l'area marittima sotto la responsabilità di un Paese rivierasco, cui compete il coordinamento delle operazioni di salvataggio per chi anche solo rischia il naufragio. Questa responsabilità è ratificata agli Stati dall'International Mariti-

me Organization (Imo), un'agenzia internazionale di emanazione Onu. I Paesi che aderiscono alla "convenzione Sar" devono sottostare ad alcune convenzioni internazionali. In quel giorno di Pasquetta del 2020 il naufragio avvenne. Cinque i cadaveri e sette dispersi. Gli altri 51 naufraghi sono stati riportati in Libia. Di nuovo inghiottiti nei campi di prigionia. **La flotta fantasma** È stata un'inchiesta di Avvenire, svolta in contemporanea anche dal Guardian e dal New York Times, a scoprire che il respingimento non è stato condotto dalla Guardia costiera libica, come generalmente accade, ma da un peschereccio che navigava senza nome e senza codice Imo, il numero identificativo di tutte le imbarcazioni al di sopra di una certa stazza. La nave fantasma in realtà è un nome ce l'ha. Anzi almeno due, tanto per confondere ulteriormente le acque: "Mae Yemanja" secondo il registro navale libico, "Dar El Salam 1"

secondo il registro navale fari che dalla Libia. Anche il codice Imo coincide con la vernice blu. Ha portato i superstiti in un centro di detenzione gestito da una milizia pro-governativa. Il suo ultimo viaggio tracciabile è stato di cinque giorni, tra il 30 aprile e il 4 maggio. Porto di partenza di arrivo, Al-Khoms, in Libia. Di nuovo inghiottiti nei campi di prigionia. **La flotta fantasma** È stata un'inchiesta di Avvenire, svolta in contemporanea anche dal Guardian e dal New York Times, a scoprire che il respingimento non è stato condotto dalla Guardia costiera libica, come generalmente accade, ma da un peschereccio che navigava senza nome e senza codice Imo, il numero identificativo di tutte le imbarcazioni al di sopra di una certa stazza. La nave fantasma in realtà è un nome ce l'ha. Anzi almeno due, tanto per confondere ulteriormente le acque: "Mae Yemanja" secondo il registro navale libico, "Dar El Salam 1"

secondo il registro navale fari che dalla Libia. Anche il codice Imo coincide con la vernice blu. Ha portato i superstiti in un centro di detenzione gestito da una milizia pro-governativa. Il suo ultimo viaggio tracciabile è stato di cinque giorni, tra il 30 aprile e il 4 maggio. Porto di partenza di arrivo, Al-Khoms, in Libia. Di nuovo inghiottiti nei campi di prigionia. **La flotta fantasma** È stata un'inchiesta di Avvenire, svolta in contemporanea anche dal Guardian e dal New York Times, a scoprire che il respingimento non è stato condotto dalla Guardia costiera libica, come generalmente accade, ma da un peschereccio che navigava senza nome e senza codice Imo, il numero identificativo di tutte le imbarcazioni al di sopra di una certa stazza. La nave fantasma in realtà è un nome ce l'ha. Anzi almeno due, tanto per confondere ulteriormente le acque: "Mae Yemanja" secondo il registro navale libico, "Dar El Salam 1"

l'allora coordinatore dell'ufficio del primo ministro, Neville Gafà. Già negli anni di governo del predecessore di Abela, Joseph Muscat, Gafà era considerato l'emissario del governo maltese in Libia, con cui aveva sottoscritto un patto per i respingimenti rimasto segreto per quasi tre anni. Nel 2020 è finito sotto processo a Malta (poi archiviato per insufficienza di prove) proprio per le minacce rivolte ad *Avvenire* dopo l'uscita dell'inchiesta sulla strage di Pasquetta.

In una intervista alla testata cattolica maltese *Newsbook*, poi sotto giuramento di fronte al tribunale di La Valletta, Gafà ha confermato di essere al corrente dell'attività del "peschereccio fantasma" e ha precisato che tutta l'operazione stava avvenendo «sotto la giurisdizione della Libia». Ha anche aggiunto in un'intervista a IrpiMedia di aver agito come «consulente esterno» dell'ufficio del primo ministro maltese nonostante non sia più un pubblico ufficiale «perché tra il 2014 e il 2020 ho continuato a viaggiare e ho mantenuto le relazioni diplomatiche tra Malta e Libia». Ha preso parte ad altre operazioni simili: solo tra luglio 2018 e gennaio 2019, almeno 53 migranti sono stati riportati in Libia. A *Newsbook* Gafà aveva precisato: «Confermo che nella notte di Pasqua e nei giorni seguenti sono stato coinvolto in una missione in cui una nave con 51 migranti irregolari tra cui 8 donne e 3 minori è stata portata in porto a Tripoli. Sulla stessa barca c'erano 5 cadaveri». Incalzato dalla giornalista Sylvana Debono, il negoziatore maltese già noto per la sua dichiarata e fattiva avversione nei confronti della reporter Daphne Caruana Galizia, uccisa nell'ottobre 2017, aveva aggiunto: «Ho fatto tutto questo su istruzioni dell'Ufficio del Primo ministro, dopo che il suddetto ufficio mi ha chiesto di aiutare attraverso il coordinamento diretto con il ministero

degli Affari interni libico e la Guardia costiera libica. Mi è stato chiesto di farlo poiché sono stato coinvolto in queste operazioni negli ultimi tre anni».

### Non solo profughi. Il cartello dei trafficanti

Armatori e comandanti della flotta intervenuta in occasione di quei naufragi sono riconducibili ad altro genere di affari marittimi. Le imbarcazioni che gestiscono o che hanno preso a noleggio sono citate dal panel di esperti delle Nazioni Unite che ha indagato sui traffici in Libia. Compaiono nelle indagini condotte dalla Procura antimafia di Catania sul contrabbando di gasolio. Sono da tempo sotto il mirino di Ong come Greenpeace e Wwf. Non sono un'associazione criminale classica. La dinamica al loro interno è più simile a un cartello: i diversi attori coinvolti hanno di fatto monopolizzato il mercato nero del diesel. Sono stati - almeno fino al momento in cui si sono fermate le indagini a loro carico, intorno al 2018 - il passaggio obbligato per chiunque volesse infilarsi nel business tra Libia, Malta e Italia.

A differenza delle associazioni, i cartelli possono essere geometrie criminali altamente conflittuali. Le varie componenti, per quanto interdipendenti l'una con l'altra, si contendono il primato sugli altri. Il cartello che agisce nel Canale di Sicilia ha avuto la sua massima espansione tra il 2015 e il 2018, gli anni in cui oltre a nordafricani e maltesi sono entrati a farne parte anche imprenditori siciliani che le procure italiane ritengono abbiano collaborato con uomini di Cosa nostra.

Il nucleo originale, secondo le inchieste, è composto dai maltesi Darren e Gordon Debono. Non sono parenti, né

soci, ne partner commerciali: «La verità è più vicina al contrario», ha dichiarato a marzo 2021 Gordon Debono attraverso i suoi legali. Il tribunale di Catania, nell'ottobre 2017, ha ordinato l'arresto per entrambi, insieme a una rete di broker petroliferi, agenti marittimi, armatori, comandanti, affiliati a milizie libiche, con l'accusa di traffico internazionale di gasolio, venduto in Italia senza pagare le accise. Il processo a loro carico è ancora in corso. Se Gordon aveva a disposizione le petroliere, le società di trading e i distributori (soprattutto in Italia); Darren era invece in ottimi contatti con i libici e disponeva di una flotta di pescherecci già precedentemente impiegata in traffici sospetti. Il 24 novembre 2020 sono stati arrestati (e in seguito rilasciati su cauzione) perché accusati di avere riciclato il denaro proveniente dal traffico di carburante attraverso una rete di professionisti e avvocati.

(1 - continua)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il monopolio sul carburante di frodo dei maltesi Darren e Gordon Debono, arrestati un anno fa (e poi rilasciati su cauzione)

Il transito dei vascelli sospetti nel porto di Mazara del Vallo: è qui che entrano in gioco le cosche mafiose col loro business

