

De Jasones y chacales. El Ala 49 en:

Operación Sophia: del escenario táctico al *político*

JUAN M. CHOMÓN PÉREZ
Comandante del Ejército del Aire



ESCENARIO TÁCTICO

El título de este artículo bien podría parecer el de una película a medio camino entre mitología y acción de éstas a las que nos tiene acostumbrados la Warner. Sin embargo, en esta ocasión la realidad bien supera la ficción, dándole un giro trágico y amargo. Este giro hace que hoy los miembros del 801 Escuadrón desciendan tras la misión del D4 VIGMA, avión con un sentimiento agrídulce. Con la satisfacción del deber cumplido, sí, el de la identificación de traficantes de seres humanos,

pero con el impacto emocional de ver multitud de migrantes al borde de la muerte.

Volando bajo bandera de la UE, la misión operación Sophia (EUNAVFOR MED) ha sido un éxito. Hemos realizado hoy muchas horas de vuelo operando frente a las costas de Libia, en las que conseguimos identificar a tres “chacales”, como se conoce vulgarmente en el argot de la misión a los traficantes de seres humanos. Los chacales acompañan a una distancia prudente, en sus embarcaciones rápidas a los migrantes que viajan a su vez en otras embarcaciones semirrígidas

abarrotaadas. Estas embarcaciones tienen una capacidad de navegación muy reducida como para pretender llegar desde su punto de embarque, las costas de Libia, a su punto de destino, separadas en el caso más favorable por 320 kilómetros de mar.

Antes de que se lanzase la operación Sophia de la UE, la mortandad de la ruta migratoria del Mediterráneo central era mucho más elevada, y con frecuencia llegaban noticias de grandes naufragios de embarcaciones cargadas de migrantes.

Las tácticas de los chacales han ido evolucionando. A día de hoy, son conscientes de que las aguas nacionales libias constituyen un santuario para ellos y terreno vedado para nuestros medios, por lo que se limitan a acompañar a sus “clientes”. Las embarcaciones semirrígidas, con unos 120 migrantes en cada una, son asistidas o rescatadas por las ONG u otros medios militares en zona, quienes recogen a los migrantes, que si no perderían muy posiblemente la vida en el mar.

Una vez que ven a los rescatadores en la proximidad, los chacales intervienen tratando de quitar los motores a las embarcaciones de los migrantes, pues para ellos esto no es más que un negocio y esos motores, de en torno a 35 caballos de potencia, representan un importante valor económico y logístico. Después del rescate, si no hay ningún medio militar en las cercanías, como buenos carroñeros atarán un cabo a las semirrígidas vacías y las remolcarán de vuelta a sus bases logísticas en Libia.

De acuerdo al lema “buscar, detectar, identificar e informar” el trabajo del D.4 se centra en obtener imágenes de estos traficantes para que puedan ser detenidos en alta mar por las embarcaciones de EUNAVFO MED y puestos a disposición de las autoridades en Italia y posteriormente procesados.

Hoy, tras asegurarnos de que los traficantes no llevaban ningún tipo de armamento, observándoles desde una altura y distancia de seguridad, con nuestro potente sensor electroóptico FLIR (Forward Looking Infra Red), hemos podido descender para posteriormente tomar una fotografía tradicional. Aunque quizás lo único de tradicional

Celebración 1500 horas de vuelo de D4 en la Operación Sophia



que tenga es que está hecha por una cámara y un fotógrafo, porque es realizada a 100 metros del agua, 300 kilómetros por hora de velocidad. Un muy potente objetivo nos permitirá, tras editar la imagen, identificar facialmente al traficante e informar a nuestro centro de mando, enviando las imágenes mediante el sistema de enlace por satélite de la aeronave.

Nuestro avión, el CN-235 VIGMA, el Jason, del 801 Escuadrón, que con sus argonautas a bordo patrulla las aguas fronterizas libias, no solo posee el rol de vigilancia marítima, sino que también está preparado para la búsqueda y el rescate.

En toda la historia de aviones de ala fija del 801 Escuadrón y en sus actuaciones para el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, antes del 2016, solo se habían realizado dos lanzamientos de cadenas de balsas de supervivencia en situaciones de emergencia reales.

Sin embargo, desde que se inició en el 2016 la participación del 801 Escuadrón en la operación Sophia, un total de 18 balsas de supervivencia han sido lanzadas ya por nuestros tripulantes, salvando un total aproximado de 350 vidas de forma directa con migrantes a la deriva que pudieron subirse a bordo de ellas y un número indeterminado de forma indirecta.

No deja de ser un grano de arena en el desierto del mar libio, pues la cantidad de migrantes que trataron en el 2016 de alcanzar las costas italianas, partiendo de Libia, ascendió a un total de 180.000 pereciendo más de 2.000 en el intento. Por ello, la sensación de los miembros de la tripulación al bajar del vuelo es en ocasiones agri dulce.

Una embarcación con 120 migrantes fue avistada hoy por el Jason a primera hora de la mañana sin

ningún medio que pudiera auxiliarla en las proximidades y con una flotabilidad limitada. Tras informar de la situación a nuestro centro de mando y enviar una foto en tiempo real se continúa la patrulla. Se localizan otras embarcaciones similares pero con mejor flotabilidad, tomando fotografías. Cuatro horas más tarde el centro de mando nos ordena proceder de nuevo a reposicionar la embarcación con flotabilidad limitada. El D4 pone rumbo hacia la última posición conocida. Se observa al llegar que la situación se ha agravado y el naufragio de la misma es cuestión de horas o quizás de minutos, siendo difícil vaticinar cuándo se va a producir.

Actuando ya como medio SAR, y viendo que el barco de la ONG más cercana se encuentra a más de una hora de ruta, se decide contactar en frecuencia de emergencia marítima con el

Personal de mantenimiento trabajando en el DAT GRAPPA



mercante más cercano. Éste, de acuerdo con las leyes internacionales marítimas, está obligado a prestar apoyo en caso de asistir a un evento en el que haya peligro para vidas humanas en el mar. Este evento se denomina evento SOLAS por sus siglas en inglés, Safty Of Lifes at Sea.

El mercante, un petrolero, se aproxima, pero su capacidad de rescate es muy reducida y se limita a quedarse a 600 metros de la embarcación de migrantes. Despliega una escalerilla de cuerda y lanza al agua un bote salvavidas. Esos 600 metros de mar son un precipicio insalvable para los migrantes, entre los que se encuentra un gran número de niños. En su mayoría no saben nadar.

La pantalla táctica de cabina de vuelo muestra a los pilotos, al mismo tiempo que la pantalla del sistema de misión gestionada por el operador, cómo la embarcación naufraga:



Operador y Supervisor táctico observan como se degrada la flotabilidad de la embarcación de los migrantes a través de las consolas del Sistema de Misión



hay más de 60 personas en el agua. ¡Se agotó el tiempo! La tripulación del D4 tensa sus músculos, los pensamientos se aceleran, aparcen sus sentimientos hacia las personas que luchan por sus vidas chapoteando en el mar, y pasa a la acción.

Los miembros de la tripulación todavía recuerdan que quince días antes, en otro evento similar, pese a haber lanzado balsas y haber salvado a un centenar de personas, fallecieron ahogadas 32 de ellas. Lo último que querrían esos aviadores es irse de nuevo a dormir esta noche con imágenes de cuerpos flotando boca abajo en el agua, de mujeres y niños batiendo los brazos hasta que dejan de hacerlo. Eso no lo van a permitir, no si ellos lo pueden evitar.

El avión inicia un acentuado descenso mientras adquiere la configuración de lanzamiento eligiendo el rumbo más adecuado para lanzar las balsas.

Lanzar balsas de supervivencia en mar abierto a personas que no saben nadar y cuya embarcación va a desaparecer en minutos es diferente, y mucho, a las misiones SAR que llevamos a cabo y para las que nos entrenamos en España. Ese entrenamiento, sin embargo, se revela fun-

damental para la coordinación de toda la tripulación que conoce a la perfección su trabajo.

El copiloto saca la *checklist* y, rápidamente bajo la supervisión del comandante de aeronave se configura el avión para el lanzamiento. Los operadores y el coordinador de cabina analizan con el FLIR lo que sucede abajo. Los fotógrafos, ya asegurados al avión con los arneses, abren rampa reconvirtiéndose en rescatadores, cambiando de rol.

“¡¡15 segundos para lanzamiento!! ¡¡en eje de pasada!! Estamos a 700 metros de la embarcación a solo 100 metros de altura, acercándonos rápidamente hacia ella, ¡¡flaps down!! y ¡¡rampa abierta!!” Se guarda un silencio absoluto en el avión.

003, 002, 001... Los pilotos pueden ya ver las caras de los naufragos, nos están mirando... La tripulación no los ve, pero sabe que están ahí: “¡¡LANZAR!! ¡¡Balsa saliendo!! ¡¡, ¡¡balsa fuera!! ¡¡, !!balsa hinchándose!! ¡¡, ¡¡balsa en el agua!!”

La primera balsa cae a unos 30 metros del grupo de naufragos y pese a solo tener cabida para 20 personas se llena con aproximadamente 35. Pero previendo lo que va a suceder, por ser el quinto evento de



Realizando fotografías durante la misión

estas características en que tenemos que actuar, el piloto al mando ya está iniciando el tráfico para realizar un segundo lanzamiento. Todo pasa a un ritmo mucho más rápido que en nuestro entrenamiento en España. En apenas dos minutos estamos lanzando la segunda balsa, a la que en breve seguirán otras dos más. Nuestra actuación ha permitido que al final se salven todos los naufragos. Serán recogidos una hora más tarde por una embarcación perteneciente a una ONG 140 vidas en total.

La aeronave y sus argonautas vuelven a su base en Sigonella, en la isla de Sicilia, Italia. Tras un baño de realidad táctica y humana que les separan de esos nombres con origen en la mitología griega y les lleva a cumplir con una misión cuyos resultados se pueden observar, como en el día de hoy, en tiempo real.

Tras parar motores se da novedades y se prepara el *briefing* postmisión al jefe de destacamento. A este *briefing* asisten otros miembros del destacamento. Esos que no han volado, esos que con su trabajo permiten que el D4 despegue para cumplir su misión. Ellos no han podido estar a bordo, pero quieren participar en la visualización de su trabajo. Se preparan los mensajes y se envía todo el material obtenido tanto al cuartel general de la operación Sophia como a territorio nacional.

Al llegar a los alojamientos la tripulación, todo el destacamento, trata de descansar. Se inician los preparativos para la siguiente misión.

La avalancha migratoria no cesa: ¿de dónde vienen?, ¿cómo afron-

ta y gestiona la Unión Europea este enorme flujo migratorio? Son preguntas que inevitablemente surgen al participar en la operación y a las que el siguiente artículo trata de responder.

ESCENARIO POLÍTICO; LA OPERACIÓN SOPHIA UN CONTEXTO

MÁS AMPLIO. EUNAVFOR MED Y LA PESC (POLÍTICA EXTERIOR Y DE SEGURIDAD EUROPEA)

Existen tres rutas principales de migración a través del Mediterráneo hacia Europa: la del Mediterráneo occidental, la ruta central del Mediterráneo y la ruta del este del Mediterráneo.

Los flujos de migrantes que transitan por estas rutas son flujos mixtos, pues las revueltas y transiciones políticas acaecidas en las primaveras árabes y la falta de regulación estatal en países como Libia, facilitan el tránsito tanto de refugiados de guerras como la de Afganistán, Siria, Sudán, Eritrea o Somalia, como de migrantes económicos provenientes de países del África Occidental, como Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Mali, Níger, Nigeria y Camerún.

La ruta del este del Mediterráneo en el 2016 gracias al acuerdo alcanzado entre la UE y Turquía para la devolución de los migrantes llegados a Grecia (UE-Turkey Statement) quedó prácticamente cerrada. En el otro extremo del Mediterráneo, la ruta del Mediterráneo Occidental, gracias a los acuerdos alcanzados entre el gobierno de España y Marruecos, Mauritania y Senegal, a partir del 2009, disminuye su flujo drásticamente.

El pico máximo de demandantes de asilo para toda Europa se registra en el 2014, llegando a la cifra de 625.000 solicitudes, concentrándose muchas de ellas en Alemania y Suecia, llegando estos migrantes y refu-

giados utilizando la ruta del Mediterráneo Central y la del Mediterráneo Oriental principalmente. Pese a que en esos años muchas de las solicitudes provenían de Siria o Iraq, muchos migrantes procedentes de otros países prefieren identificarse como refugiados, para tener más probabilidades de éxito de conseguir asilo.

Por otro lado, al encontrarse, a día de hoy, la ruta del oeste también cerrada, se está viendo un fuerte crecimiento en la utilización de la ruta del Mediterráneo Central por parte de migrantes con origen en la costa Occidental Africana y que un tiempo atrás eran infrecuentes como de Gambia, Senegal o con un menor aumento de Mali y de Nigeria.

PROBLEMAS GENERADOS EN LA UE POR LAS MIGRACIONES

Las migraciones masivas suponen un reto para Europa pues generan problemas sociales, estatales e interestatales que finalmente pueden acabar por socavar sus cimientos, pudiendo llegar a poner en peligro incluso el Mercado Común, que es el primer y fundamental pilar de la UE. Entre los principales problemas se puede citar la no absorción en el mercado laboral debido a la baja cualificación del personal migrante y a la falta de políticas de adaptación e integración de los mismos y la saturación de los servicios sociales de algunos Estados miembros.

A nivel de seguridad cabe citar la inseguridad ciudadana, el incremento de la delincuencia callejera, el aumento del crimen organizado y de sus redes, el aumento del terrorismo.

Y a nivel político la ruptura del pacto de Irlanda y del sistema de cuotas de asilo establecido, la concentración de las solicitudes de asilo en unos pocos países cuyas políticas de inmigración son más benévolas y desarrolladas como Alemania y Suecia. Así se llegan a desbordar las administraciones, afectando negativamente a los servicios sociales de los ciudadanos nacionales que se encuentran saturados, estimulándose la ruptura de los acuerdos de Schengen (como en Dinamarca o Austria), o la aparición de movimientos políticos populistas que utilizan la inmigración como estandarte antieuropeista.



Finalmente cabe mencionar la propia situación de inseguridad de los refugiados a quienes no se puede dar un asilo con garantías.

RESPUESTA DE LA UE FRENTE A LAS MIGRACIONES DEL MEDITERRÁNEO

La política exterior y de seguridad de la UE, en lo referente a la migración, queda reflejada desde el año 2005 en el Enfoque Global de la Migración y la Movilidad, GAMM, según sus siglas en Inglés (Global Approach Migration and Mobility), en donde se definen los objetivos estratégicos, que se pueden resumir en: organizar la migración legal, prevenir y combatir la irregular, fomentar el desarrollo en los países de origen e incentivar la protección internacional y el asilo.

Para ello utiliza diferentes vías como son: las políticas centradas en diálogos, ya sean regionales o bilaterales, y en planes de acción; las jurídicas (readmisión y visados) y las operativas entre las que podríamos incluir una amalgama de instrumentos y programas que sirven para desarrollar capacidades, dar asistencia o apoyar a otras organizaciones regionales, estatales o internacionales según sea el caso.

La puesta en práctica, su supervisión y evaluación corresponde a la Comisión Europea y al Servicio Europeo de Acción Exterior, quienes con el paso del tiempo han consolidado y perfeccionado los mecanismos ya existentes como el Proceso de Rabat, el Proceso de Jartum, el Africa-EU Migration and Mobility Dialogue o su propia Política de Vecindad de la UE. Entre las herramientas desarrolladas cabe citar por su especial importancia para la aplicación del resto de iniciativas el EU Emergency Trust Fund for stability and addressing root causes of irregular migration and displaced persons in Africa (EU-TF) y el nuevo EIP (European External Investment Plan for Africa and EU Neighbourhood Countries). La Comisión Europea es uno de los principales donantes en materia de migración se han empleado más de 1000 millones de euros en proyectos relacionados con la migración entre 2004 y 2014.

La Agenda Europea de Migración, adoptada en el 2015, retoma todas las

vías abiertas por la GAMM, profundizando en ellas, y poco después, la Cumbre de La Valeta servirá para intensificar la colaboración con terceros países, centrándose en los países de origen y de tránsito. A fin de conseguir resultados efectivos se desarrolla a su vez un acuerdo Marco de Asociación, centrado por el momento en cinco países subsaharianos, pues para que el Plan de Acción sea exitoso se considera adecuada la aplicación de paquetes de medidas (*compacts*) diseñados ex profeso para cada uno de los países.

Al mismo tiempo, la UE trabaja en lo que sería un control convencional de fronteras con agencias como Frontex. Pero dada la falta de capacidades propias de la UE se incrementa la cooperación con otras agencias o entidades internacionales como ACNUR (Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados), la OIM (Organización Internacional para las Migraciones) o el GIZ (Agencia Alemana de Cooperación).

Las misiones propias de la UE se concentran a través de su PCSD (Política Común de Seguridad y Defensa) en el último tramo de la ruta del Mediterráneo Central para evitar tragedias y desbaratar el modelo de negocio de las redes de traficantes de seres humanos mediante la operación Sophia (EUNAVFORMED)

CAPACIDADES PROPIAS DE LA UE, EUNAVFORMED. LA ÚLTIMA BARRERA

Como es sabido, la UE tiene una gran capacidad económica pero es aún una entidad política con poca fuerza en relación a su tamaño, por lo que no dispone a día de hoy de grandes capacidades propias en materia de política exterior y menos aún de seguridad y defensa. Para lanzar cualquier tipo de operación, enmarcada en el dominio de la seguridad, debe recurrir a las capacidades de sus países miembros, quienes según la mayoría de sus legislaciones internas necesitan llevar a cabo una consulta para conseguir la aprobación de sus congresos o entidades políticas similares.

La Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) se ha centrado por ello en la última parte de la ruta central



del Mediterráneo, en la costa de Libia y en las aguas internacionales que separan Libia de Malta y de Italia.

Si bien es verdad que otras misiones de la PCSD de la UE contribuyen a la estabilidad en otros países en los que sin ella los éxodos serían masivos. Tal es el caso de Mali (EUTM Mali, EUTM Sahel), Somalia (EUTM Somalia, EUCAP Somalia) y Níger (EUCAP Sahel) que además de repercutir positivamente en estos países también favorece la seguridad en todo el Sahel.

La misión de EUNAVFOR MED, operación Sophia, que comenzó en el año 2015, trata de desarticular el modelo de negocio de las redes de traficantes mediante diferentes tipos de actuaciones, como son el estudio de su modus operandi, la destrucción de sus medios, su detención y el embargo de armas según resolución de Naciones Unidas.

Su zona de actuación comprende desde el borde de las aguas territoriales libias hasta las proximidades de Malta.

La misión EUNAVFOR MED ha contribuido hasta ahora a la detención y aprensión de 109 traficantes y neutralizado 415 de sus embarcaciones.

Antes de que se lanzase la operación, la mortandad de esta ruta era mucho más elevada y, pese a que su misión no es la de rescate, siguiendo las normas del derecho internacional en el mar, los medios de EUNAVFORMED lle-

van a cabo rescates cada vez que tienen noticia o se encuentran en presencia de un evento Safty of Life at Sea (SOLAS).

Por ello los buques de la UE han rescatado más de 35000 personas desde que comenzó la operación Sophia.

Pese al elevado número de rescates llevados a cabo por los medios de la operación Sophia, tanto las embarcaciones de las ONGs, como sobre todo los buques de la guardia costera italiana son los que mayor capacidad de rescate han mostrado en estos dos últimos años.





La eficacia de la misión EUNAVFOR MED se podría considerar hasta ahora como parcial, puesto que las detenciones realizadas o la destrucción de sus medios no han conseguido frenar a las redes de traficantes, cuyo negocio sigue rentándoles.

La metodología utilizada por las ONG que directamente esperan a unos 20 kilómetros frente a las costas de Libia, no ayuda a la resolución del problema y se podría incluso debatir sobre si actúan como “transportistas”, produciendo un efecto llamada.

Frente a tal escenario, en junio del 2016 se extendió la misión de la operación Sophia a otros dos cometidos

más, la lucha contra el contrabando de armas y el entrenamiento de la guardia costera libia.

Con la guardia costera libia, se comparte además información, a fin de que sea el propio estado libio quien se haga cargo de la seguridad dentro de sus aguas, pues este es por el momento terreno vedado para los medios de la UE.

Esta nueva línea de acción de la operación Sophia parece empezar a dar resultados y muchas de las embarcaciones con migrantes son interceptadas por la guardia costera naval de libia antes de que lleguen a alta mar, quien también ha estado llevando a cabo un número creciente de operaciones para rescatar a migrantes en peligro.

El entrenamiento de la guardia costera libia, que se revela fundamental para el éxito de la misión, consta a su vez de tres acciones formativas.

La primera de ellas ya ha proporcionado entrenamiento basado en la mar, a personal de la guardia costera libia, en total de casi un centenar de miembros. La segunda estaba basada en entrenamiento en la costa y se desarrolló en enero de este año y consiguió formar en Malta y Grecia a otros 41 miembros. España e Italia se han ofrecido para desarrollar el tercer módulo que formaría un total de unas 300 personas más.

EFEECTO DE LAS RESPUESTAS DE LA UE ANTE LAS MIGRACIONES DEL MEDITERRÁNEO Y SU POSIBLE EVOLUCIÓN. REPERCUSIONES EN LA OPERACIÓN SOPHIA

Durante el año 2016 se constató una reducción total del 70% de entradas irregulares en la UE con respecto al año precedente. Esto es debido a los acuerdos alcanzados entre la Unión Europea y Turquía, que han permitido prácticamente cerrar la ruta de migración del Mediterráneo Oriental.

Sin embargo la situación en el Mediterráneo Central es preocupante y el flujo sigue al alza, habiéndose producido un incremento del 20% en ella en el 2016. Hasta un total de 180.000 migrantes la utilizaron en el 2016. Entre los motivos el principal es la absorción en esta ruta de migrantes provenientes de Nigeria, Malí, Senegal, Gambia y Costa de Marfil, es decir del África Occidental, susceptibles de utilizar la ruta del Mediterráneo Oeste, pero que utilizaron la ruta del Mediterráneo Central en el año 2016, cumpliendo la ley de los vasos comunicantes, que en este caso, obedecen los flujos migratorios provenientes de África Occidental.

Podemos por otro lado afirmar que las migraciones provenientes del norte de África sí que han sido frenadas, gracias a los acuerdos de vigilancia fronteriza y de repatriación firmados entre los estados implicados, Senegal, Mauritania, Marruecos y España, añadidos a la puesta en marcha a mediados de 2013 de la Asociación para la movilidad (*Mobility Partnership*) entre la UE y Marruecos.

Una vez que la ruta del este queda prácticamente cerrada cabe plantearse qué porcentaje de ese flujo será reabsorbido por la ruta del Mediterráneo Central a través de Libia, siendo la única abierta a día de hoy. La UE ha mostrado hasta ahora una política de tipo “reactivo” frente al problema de las migraciones y en ocasiones con falta de acciones concretas. Esto parece debido a la falta de capacidades propias, que la dejan siempre a expensas de recibir el respaldo de sus estados miembros o a las iniciativas de los mismos.

EL D4-VIGMA envuelto en la niebla matinal en el DAT GRAPPA



Siguiendo estos principios, los intentos de migración a través de las costas de Libia aumentarán y la operación Sophia tendrá que redoblar sus esfuerzos. Mientras, se espera a que progresivamente arraiguen el resto de medidas implementadas desde la PESC de la UE.

Pese a no disponer la UE de grandes capacidades en comparación con otros actores globales de su entidad, sí que dispone de prácticas herramientas diplomáticas y económicas que sabe utilizar con habilidad y que por ser las únicas disponibles presentan la ventaja de reforzar las soluciones internas y el desarrollo de capacidades en los países de origen y tránsito, limitándose las posibilidades de injerencia.

Así, estamos viendo cómo en los últimos años, la UE convencida de las ventajas de convertir las políticas exteriores en acciones concretas, pese a continuar con el eje del desarrollo en los países de origen, ha incorporado en el Plan de Acción Valeta las lecciones aprendidas del EU-Turkey Statement o de la operación EUNAVFOR MED.

Así se ha desarrollado el Migration Partnership Framework, que pretende, a través de paquetes diseñados especialmente para países clave, llegar a resultados concretos en la gestión de la migración en la ruta del Mediterráneo Central. Se pretende atacar con estos *compacts* o paquetes de medidas, las raíces del problema, promoviendo el desarrollo, favoreciendo el control de fronteras de cada país, aumentando los retornos y la capacidad de dar asilo y desmantelando el modelo de negocio de los traficantes de personas



Tripulación del Ala 49 tras el vuelo

para finalmente minimizar el número de muertes en el mar y limitar la cantidad de llegadas de migrantes a nuestras costas.

El apoyo económico seguirá siendo clave para que estos países desarrollen sus propias capacidades, como las

calificación laboral necesaria, pues la demanda deseable y que podría crear puestos de empleo se concentraría en el sector económico secundario o terciario, de alta productividad y no en el sector primario de productividad más baja y escasa calificación laboral. Solo

si las migraciones se produjeren de forma ordenada y planificada serían beneficiosas para la UE y para ello es requisito *sine qua non* el desarrollo de una política europea conjunta para la migración laboral que armonice la de los Estados miembros.

Hasta ahora la UE ha tratado el fenómeno de las migraciones desde el punto de vista de la segu-

ridad, tratando de disminuir la llegada de migrantes, solucionando los problemas en su origen o sellando las fronteras. Pero si tomamos como ejemplo otros países receptores de migración económica irregular vemos cómo en algunos casos supieron utilizar los flujos migratorios incorporándolos a su mercado laboral.

Debido al estado "semifederal" en que se encuentra a día de hoy la UE, la puesta en práctica de las decisiones políticas adoptadas resulta en ocasiones compleja al tener que ser secundadas mediante acciones concretas de los Estados. •



de la guardia costera libia. El futuro despliegue de oficiales de enlace de migración, las plataformas de cooperación UE contra el tráfico de migrantes en puestos específicos y la articulación de rutas legales de migración, se consideran fundamentales.

Una migración bien canalizada y absorbida por la población de la UE podría presentar ventajas significativas. El descenso demográfico experimentado en la UE, que repercutirá en breve en la cantidad de población activa existente en algunos de los estados miembros, apuntan a futuros problemas para mantener los sistemas