



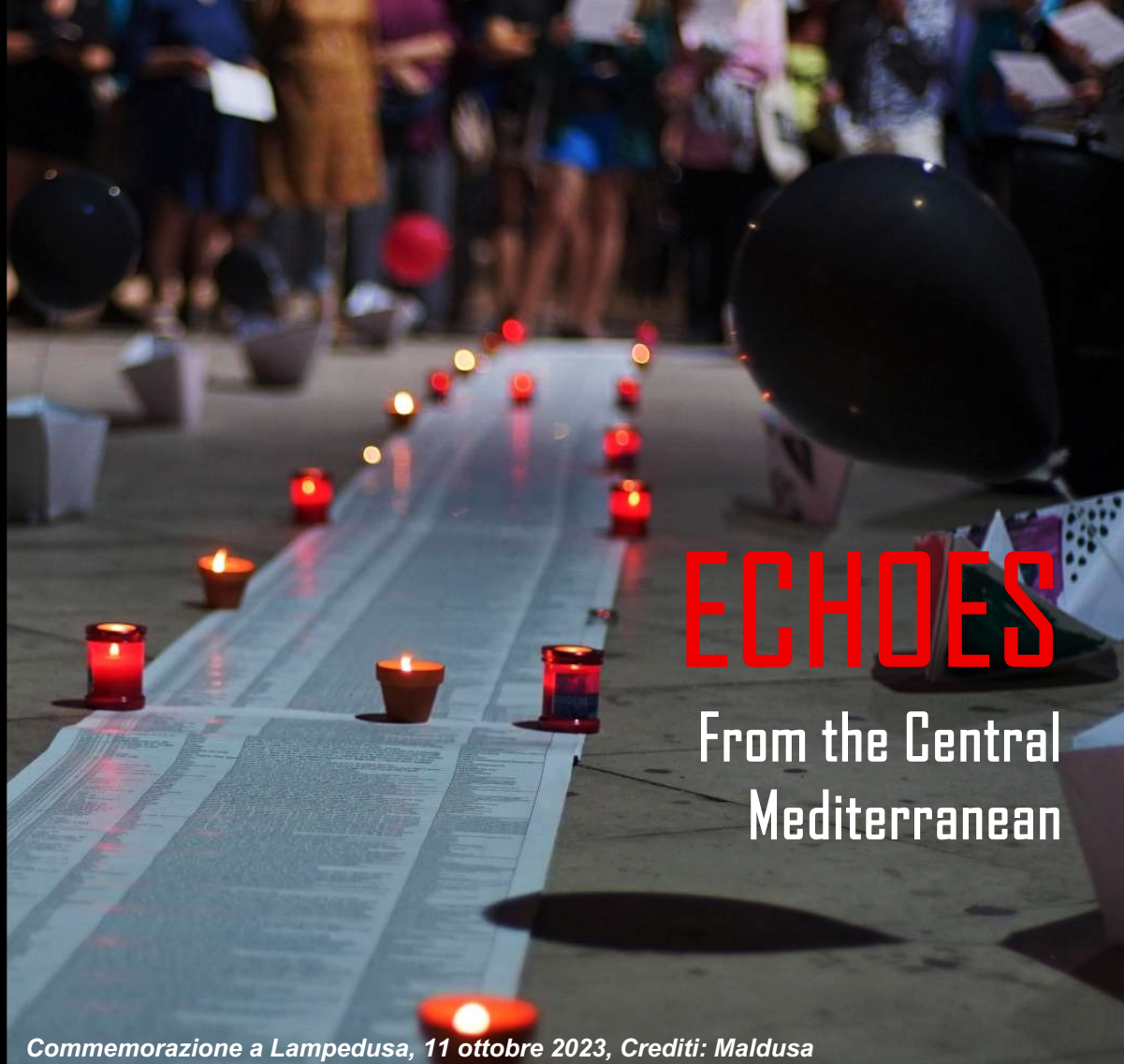
Civil MRCC

Piattaforma di
coordinamento e
documentazione per
persone in pericolo nel
Mediterraneo Centrale

S
A
R
N
e
w
s

Nº9

Novembre
2023



ECHOES

From the Central
Mediterranean

Commemorazione a Lampedusa, 11 ottobre 2023, Crediti: Maldusa

P.3-ULTIMI SVILUPPI POLITICI

Dinamiche delle lotte nel movimento e nel controllo delle frontiere tra Italia e Tunisia

P.14-ANALISI

Sovvertire le narrazioni riguardo al traffico di esseri umani

P.17-FRAMMENTO LEGALE

Le nuove procedure di asilo alle frontiere in Italia

P.19-INTERVISTA

FTDES in Tunisia - "non deve esserci alcun silenzio riguardo a tutti i responsabili del razzismo e della violenza contro le persone in movimento"

P.24 - AMPLIFICARE LE VOCI

Alliance with Refugees in Libya

P.25 - CRIMINALIZZAZIONE

Iuventa: Appunti da Trapani

MAI DIMENTICARE, MAI PERDONARE

L'11 ottobre 2023 si è svolta un'imponente commemorazione nei pressi del porto di Lampedusa per ricordare le vittime dei grandi naufragi di dieci anni fa e, allo stesso tempo, per sottolineare la responsabilità del regime di frontiera europeo nelle continue morti in mare che ancora oggi avvengono. Secondo i dati dell'OIM, nel 2023 sono morte altre 2480 persone che si aggiungono alle 17.000 persone morte e scomparse registrate dall'MMP dal 2014 a oggi.

Mentre viene negato un passaggio sicuro alle persone in movimento, esse vengono uccise da una politica razzista di controllo della migrazione, di deterrenza e di esternalizzazione. Non dimenticheremo mai e non perdoneremo mai questi crimini alle frontiere degli Stati, mentre continuiamo a sostenere e a essere solidali con tutte le persone in movimento.

Dall'inizio dell'anno 2023:

- 144.675 persone sono arrivate in Italia via mare, gran parte delle quali in modo autonomo (dati UNHCR fino al 5 novembre)
- 10.693 persone sono state soccorse dalla flotta civile da oltre 200 imbarcazioni in difficoltà (dato CMRCC fino al 31 ottobre)
- 14.894 persone sono state respinte in Libia dopo essere state intercettate dalla cosiddetta guardia costiera libica sostenuta dall'UE (dati UNHCR al 4 novembre) e 44.092 persone sono state intercettate dalle autorità tunisine (dati FTDES al 31 ottobre).
- Secondo i dati ufficiali, 2.188 persone sono morte o disperse sulla rotta del Mediterraneo centrale (dati OIM fino al 18 novembre), tra cui 1.293 persone fuggite dalla Tunisia (dati FTDES fino al 31 ottobre).

“Mentre viene negato un passaggio sicuro alle persone in movimento, esse vengono uccise da una politica razzista di controllo della migrazione, di deterrenza e di esternalizzazione. Non dimenticheremo mai e non perdoneremo mai questi crimini alle frontiere degli Stati, mentre continuiamo a sostenere e a essere solidali con tutte le persone in movimento.”



ULTIMI SVILUPPI POLITICI

LE DINAMICHE DELLE LOTTE PER LA LIBERTÀ DI MOVIMENTO IN ITALIA

Di **MEDITERRANEA Saving Humans**

ALBANIA: LA GRANDE STRATEGIA E IL PICCOLO MERCATO SPORCO

Sono tre i livelli interpretativi da considerare di fronte alla "mossa a sorpresa" annunciata dalla premier italiana Meloni insieme al primo ministro albanese Rama il 6 novembre a Roma. I due hanno presentato un memorandum che prevede, entro la tarda primavera del 2024, l'apertura in territorio albanese di un centro di identificazione e registrazione nel porto di Shengjin e di un centro di detenzione per il successivo esame delle domande di protezione internazionale nella vecchia base dell'aeronautica militare di Gjader, per 3.000 posti (fino a una capienza massima annuale di 36.000) dedicati esclusivamente alle persone migranti soccorse nel Mediterraneo dalle unità militari italiane.

La prima chiave interpretativa sta nell'ossessiva ricerca di sempre nuove strade per la logora strategia di esternalizzazione della gestione delle frontiere esterne dell'Unione Europea: dopo l'accordo UE-Turchia del 2016, gli accordi spagnoli con Marocco e Mauritania, il memorandum italiano con la Libia del 2017, gli sforzi verso i Paesi del Sahel e la più recente faticosa trattativa con la Tunisia, questo passo rappresenta un ulteriore - negativo - salto di qualità. Nel senso che, per la prima volta, vengono definite zone di extraterritorialità con la sovranità di uno Stato membro dell'UE in un Paese terzo, a cui vengono subappaltati la detenzione e l'eventuale respingimento.

Il secondo livello interpretativo è l'esplicita brutalità insita in questa mossa: come già accaduto in passato di fronte ai rischi della traversata e alle gravissime omissioni di soccorso da parte delle autorità europee, si afferma apertamente una volontà di "deterrenza" nei

confronti delle persone in movimento. Mostrando l'interesse della Germania, così come di Danimarca, Austria e Paesi Bassi, per la strada aperta da Meloni, il consigliere del governo tedesco Ruud Koopmans ha dichiarato: "Se la gente sa che dovrà aspettare in Albania di sapere se verrà respinta, diventa per loro meno attraente pagare grandi somme di denaro ai trafficanti". Ancora una volta, gli Stati europei si presentano come una banda di tagliagole.

Il terzo livello interpretativo ci racconta infine di un "piccolo mercato sporco" di interessi politici convergenti: da un lato, a fronte di un numero di arrivi in Italia che entro la fine dell'anno toccherà i 160.000 sbarchi, a fronte di un peggioramento della situazione economica e sociale con tagli al welfare e scioperi sindacali, la necessità per la premier Meloni di battere un colpo propagandistico in vista delle prossime elezioni europee di maggio 2024, in diretta competizione su chi si mostra più intransigente contro le persone migranti, tra il partito post-fascista Fratelli d'Italia e i suoi alleati della Lega di Salvini e della più centrista Forza Italia. Dall'altra parte del canale d'Otranto, l'obiettivo a lungo perseguito dal premier Edi Rama è di ottenere l'ingresso a pieno titolo dell'Albania nell'Unione Europea, anche a costo di contribuire alla compressione dei diritti umani fondamentali e allo smantellamento dell'ancora claudicante sistema di asilo e protezione internazionale.

È del tutto evidente che questo nuovo memorandum presenta enormi problematiche sia dal punto di vista del rispetto del diritto internazionale che della sua attuazione pratica, compresi i trasferimenti, le procedure e le deportazioni. Ma è altrettanto vero che "loro" ci proveranno, e questo sarà il terreno per una nuova battaglia sociale, politica e legale, da combattere fino in fondo.



Barca sulla spiaggia a Vlorë, Albania, Aprile 2021, Sophie-Anne Bisiaux

SBARCARRE LE PERSONE SOCCORSE IN TUNISIA O IN LIBIA: IL SOGNO DEL GOVERNO ITALIANO, L'INCUBO DELLE PERSONE MIGRANTI, LA REPRESSIONE CONTRO LA FLOTTA CIVILE

Proprio nel momento in cui il dilagare dello stato di guerra globale con la tragedia in Medio Oriente distoglie l'attenzione dell'opinione pubblica dalla permanente crisi umanitaria in Nord Africa e nel Mediterraneo centrale, è iniziata una nuova offensiva del Governo italiano contro le navi della Flotta Civile.

Tre indizi fanno più di una prova: è il caso del fermo dell'agosto scorso di AURORA SAR, dell'asset veloce di Sea-Watch, e più recentemente delle navi MARE JONIO di Mediterranea e SEA-EYE 4 dell'omonima organizzazione tedesca nell'ottobre scorso.

Infatti, ad agosto, ad AURORA era stato assegnato dalle autorità italiane Trapani come Place of Safety (PoS), ma il carburante rimanente non era sufficiente per raggiungere la Sicilia dal luogo dell'operazione di soccorso: l'unica opzione era Lampedusa. A questo punto, l'MRCC italiano li ha incaricati di chiedere un PoS in Tunisia, ma AURORA si è rifiutata. Fin da subito è sembrato un tentativo di legittimare l'accordo UE-Tunisia. AURORA ha proseguito per Lampedusa ed è stata quindi sottoposta a fermo per la seconda volta, ai sensi della legge italiana per il "Decreto Piantadosi" con la motivazione formale di "mettere in pericolo le persone soccorse non sbarcandole nel più vicino porto di Zarzis, in Tunisia". Non sono stati trovati motivi diversi per fermare la nave.

Sea-Watch ha presentato ricorso contro la detenzione: "Secondo le autorità italiane, dovevano sbarcare a Trapani, dove Aurora non poteva arrivare; oppure in Tunisia, dove i diritti umani non sono garantiti. Lo sbarco a Lampedusa era l'unica opzione possibile per Aurora, date le limitate risorse della nave in termini di carburante, cibo e acqua potabile per raggiungere il porto di Trapani".

A ottobre è arrivato il decimo fermo amministrativo di un asset SAR civile da parte delle autorità italiane nel 2023 in riferimento al Decreto Piantadosi, emanato a gennaio e convalidato dal Parlamento il 24 febbraio. Dopo un secondo soccorso di 69 persone nella regione SAR libica, circa 70 miglia nautiche al largo di Zuwara, MARE JONIO è stata fermata dalle autorità italiane nel porto di Trapani.

Al momento dello sbarco, il 18 ottobre, al comandante e all'armatore è stato notificato che la nave battente bandiera italiana sarebbe stata sequestrata per 20 giorni e che l'organizzazione avrebbe dovuto pagare la consueta multa per non aver seguito le istruzioni dell'MRCC di Roma di contattare il cosiddetto "Libyan Maritime Rescue Coordination Centre" e porsi sotto la sua autorità; in secondo luogo, per non aver richiesto alle autorità libiche la designazione di un porto di sbarco.

Meno di dieci giorni dopo è arrivato l'undicesimo fermo amministrativo del 2023: si tratta del terzo fermo amministrativo per la SEA-EYE 4. Il 27 ottobre le autorità italiane hanno fermato la nave per altri 20 giorni e hanno multato l'organizzazione per aver presumibilmente "ignorato gli ordini della guardia costiera libica".

L'MRCC italiano accusa il capitano di non aver seguito le istruzioni della cosiddetta guardia costiera libica che, con la minaccia della violenza, aveva intimato alla SEA-EYE 4 in acque internazionali di spostarsi verso nord e poi aveva inseguito un gommone che trasportava circa 50 persone al punto da scatenare il panico e far cadere in acqua alcune persone. La SEA-EYE 4, rifiutandosi di obbedire ai disumani ordini libici, ha invece potuto soccorrere e assistere le persone, alcune delle quali in gravi condizioni di salute, trovandone purtroppo quattro già decedute all'interno del gommone.

Sea Eye ha pubblicato un video dell'incidente che mostra chiaramente i Libici eseguire manovre pericolose nelle immediate vicinanze del gommone. "Il capitano della nave della guardia costiera libica ha pericolosamente inseguito e assaltato il gommone mentre il suo equipaggio stava vicino al parapetto fumando sigarette e filmando con i loro telefoni cellulari. Questo non ha assolutamente nulla a che fare con il soccorso in mare", afferma Jan Ribbeck, capo missione di Sea-Eye e.V. A causa del comportamento sconsiderato e aggressivo della cosiddetta guardia costiera libica, almeno quattro persone hanno perso la vita. "Se la SEA-EYE 4 avesse lasciato la zona di mare, sarebbero morte ancora più persone e nessuno avrebbe saputo di questa tragedia".

Commentando il suo ricorso contro il fermo, depositato il 2 novembre presso il Tribunale di Trapani, e gli altri due casi, MEDITERRANEA afferma:

Le motivazioni dei provvedimenti che hanno colpito la MARE JONIO sono dimostrate "illegittime" nel ricorso presentato ai giudici di Trapania Comandante e armatore viene infatti contestato il fatto di "non aver informato" il centro di coordinamento libico e, soprattutto, di non aver chiesto alla Libia il porto di sbarco.

In sostanza, il Governo italiano voleva ci rendessimo complici della deportazione dei naufraghi in Libia, proprio il paese da cui le 69 donne, uomini e bambini, stavano fuggendo.

Il ricorso riporta infatti gli stralci più significativi dei rapporti di organismi ed agenzie delle Nazioni Unite che descrivono e documentano "le condizioni cui sono costretti i migranti nei centri di detenzione libici, che costituiscono tortura e trattamento inumano e degradante" e le provate complicità della cosiddetta "guardia costiera" e di altre autorità statali libiche con i trafficanti di esseri umani e i responsabili di abusi e violenze contro i migranti, detenuti e costretti a lavori forzati e riduzione in schiavitù.



Per questa ragione il ricorso insiste sul fatto che “la Libia non può essere considerata un luogo sicuro dove sbarcare i naufraghi e le sue autorità pertanto non possono essere considerate interlocutrici legittime al momento in cui sia necessario ricevere istruzioni in merito allo sbarco di naufraghi.”

Il Comandante della MARE JONIO ha invece fatto fino in fondo il suo dovere, nel pieno rispetto del diritto italiano e internazionale, obbedendo non solo a solidi principi etici e morali, ma anche alle Convenzioni SAR di Amburgo e sul diritto d’asilo di Ginevra, rifiutando invece di sottostare a istruzioni che avrebbero rappresentato gravissime violazioni della Convenzione Europea per i Diritti Umani (CEDU) e della Carta Fondamentale dell’Unione Europea, oltre che dei nostri principi costituzionali.

Le nostre Legali ricordano anche i numerosi pronunciamenti, ormai definitivi, della Giustizia italiana in merito: dai casi della stessa MARE JONIO del marzo e maggio 2019, alla sentenza della Cassazione per la Comandante Carola Rackete del giugno 2019 fino alla condanna del Capitano della ASSO 28 per aver riportato a Tripoli un gruppo di naufraghi.

Illegittima è dunque la pretesa del Governo Italiano che la MARE JONIO consegnasse alle “autorità libiche” le 69 persone soccorse a bordo, e illegittime sono la sanzione e il fermo che ha colpito la nave. Ancora più grave è il tentativo - evidente nei simili provvedimenti che hanno colpito AURORA e, più recentemente, SEA-EYE 4 - di imporre Libia e Tunisia come “porti sicuri” quando è sotto gli occhi di tutti come consegnare le persone soccorse in mare alle milizie e ai militari di quei paesi significa condannare a un destino tragico donne, uomini e bambini che sono alla ricerca di protezione in Europa..

MEDITERRANEA non ci sta, e il procedimento contro il fermo della MARE JONIO che si aprirà davanti al Tribunale di Trapani sarà per noi occasione per ottenere non solo la cancellazione dei provvedimenti che hanno colpito la nostra nave, ma anche una condanna inequivocabile delle violazioni dei diritti fondamentali che avvengono, con la complicità del Governo Italiano, nel Mediterraneo.

Dato che lo sbarco in Tunisia o in Libia delle persone soccorse in mare è l'incubo peggiore per le persone in movimento e il sogno ossessivo dei governi italiani ed europei, questa nuova offensiva contro la flotta civile non deve essere sottovalutata: ogni tentativo in tal senso deve essere sconfitto in ogni modo possibile.

TRA SOVRANITÀ E INTERFERENZA EUROPEA: L'AMBIGUITÀ DELLE AUTORITÀ TUNISINE SULLA QUESTIONE DEL CONTROLLO DELLE MIGRAZIONI

Di Alarm phone Tunisia

Negli ultimi mesi, la Tunisia è stata oggetto di crescente attenzione da parte dei paesi europei. Di fronte all'aumento degli attraversamenti lungo la rotta tunisina, particolarmente attiva tra Sfax e Lampedusa, l'UE e i suoi Stati membri hanno intensificato le politiche di esternalizzazione dei confini nel tentativo di ridurre il numero di arrivi sulla costa italiana. Di fronte a crescenti pressioni, il Presidente Kais Saied ha adottato un atteggiamento ambiguo: ribadendo la sua determinazione nell'evitare che la Tunisia diventi "guardia di frontiera" dell'Europa, sta tuttavia progressivamente intensificando la cooperazione con i paesi europei nel controllo delle migrazioni e continua a alimentare discorsi di odio contro la popolazione nera della Tunisia.

A settembre, ad esempio, le autorità tunisine hanno interrotto la visita di diversi membri del Parlamento europeo per incontri con la società civile sulla situazione politica in Tunisia. All'inizio di ottobre, Kais Saied ha anche respinto il sostegno finanziario annunciato dall'Unione Europea a settembre, lamentando che l'importo fosse troppo esiguo e contrastasse lo spirito dell'accordo firmato tre mesi prima. Questo accordo, concordato a luglio, includeva un impegno di 1 miliardo di euro in aiuti alla Tunisia per sostenere presumibilmente la sua economia e le finanze statali e affrontare la cosiddetta "crisi migratoria".

Secondo un comunicato stampa della presidenza tunisina, il Presidente ha dichiarato che "la Tunisia, che accetta la cooperazione, non accetta nulla che assomigli a carità o favoritismi, perché il nostro paese e il nostro popolo non vogliono compassione e non la accettano quando non è accompagnata da rispetto". I fondi respinti dal Presidente, tuttavia, provenivano da un vecchio accordo con l'UE e non dal memorandum firmato di recente.

Nel frattempo, come ha dichiarato il Ministro degli Interni austriaco Gerhard Karner (ÖVP) giovedì 16 novembre 2023 durante un viaggio in Tunisia, "l'accordo sulla migrazione concluso quest'estate tra l'Unione Europea (UE) e la Tunisia 'sta lentamente cominciando a produrre i suoi effetti'". In occasione di questo viaggio è stato inaugurato un centro di formazione per le guardie di frontiera tunisine,

finanziato dall'Unione Europea nell'ambito di un progetto coordinato dal Centro Internazionale per lo Sviluppo delle Politiche Migratorie (ICMPD)[1].

Qualche settimana prima, a settembre 2023, diversi media hanno riportato che l'UE stava lavorando attivamente per istituire una zona di ricerca e soccorso (SAR) nelle acque tunisine nell'ambito dell'attuazione del memorandum d'intesa firmato di recente tra la Tunisia e l'Europa. Questo progetto, accompagnato dall'istituzione di un MRCC in Tunisia e dal potenziamento delle capacità delle guardie costiere tunisine, segue il modello del sistema di "respingimento per procura" che l'Unione Europea ha in atto in Libia da diversi anni. Questi piani vengono perseguiti sebbene la Tunisia non possa essere in alcun modo considerata un paese sicuro, né per i tunisini né per i migranti che cercano di fuggire dal paese, e nonostante le numerose violazioni dei diritti commesse dalla Guardia Costiera tunisina contro le persone in movimento, segnalate da attori della società civile.

Nel frattempo, la situazione dei migranti sul suolo tunisino continua a peggiorare. Secondo varie testimonianze raccolte da Human Rights Watch, Alarm Phone e altri attori della società civile, le pratiche di respingimento ai confini algerini e libici sono diventate sistematiche. Dal settembre 2023, sembra che chiunque venga intercettato in mare dalla Guardia Nazionale tunisina venga immediatamente deportato in queste aree desertiche. Queste pratiche colpiscono anche i sopravvissuti a naufragi, così come le persone di nazionalità che potrebbero ricevere protezione internazionale in Tunisia tramite l'UNHCR.

Dopo aver raggiunto il picco nuovamente a settembre 2023 (dopo il picco di luglio), le deportazioni continuano quotidianamente. Al confine libico, sembra che sia stato raggiunto un accordo tra le autorità tunisine e le milizie libiche, in base al quale alcuni migranti riferiscono di essere consegnati ai libici in cambio di petrolio e altri beni dalla Libia. I migranti riferiscono poi di essere portati al centro Al-Assah, una base militare a circa trenta chilometri da Zuwara, prima di essere consegnati a varie milizie.

La Guardia di Frontiera libica ha annunciato

l'attivazione di osservatori di sorveglianza elettronica al confine con la Tunisia nel settore di Al-Assah [2].

Al confine algerino, le persone respinte si trovano nel fuoco incrociato tra le autorità tunisine e algerine. Come riferito dalla rete Sahara di Alarm Phone, diverse persone sono state respinte dalla Tunisia all'Algeria e poi dall'Algeria al Niger. Dopo essere state espulse in Algeria, altre persone cercano di attraversare il confine marocchino, ma anche qui incontrano numerosi ostacoli e violenze dalle autorità marocchine. Così molte persone in movimento diventano vittime di questo ping-pong tra le autorità, che le respingono da un paese all'altro.

La maggior parte di coloro che sono ancora in Tunisia si trova in una situazione estremamente precaria. Molte persone migranti sono senza fissa dimora, sono state sfrattate dalle loro case e hanno perso il lavoro. Davanti all'ufficio dell'OIM a Tunisi, centinaia di persone continuano a radunarsi, costrette a chiedere il loro ritorno "volontario" al loro paese d'origine. A Sfax, il volto della città è cambiato, dopo che molte persone migranti sono state circondate dalle forze tunisine e portate con la forza a uliveti più a nord.

Dopo un numero record di arrivi a Lampedusa nella seconda settimana di settembre, da ottobre il numero di persone che lasciano la Tunisia per raggiungere l'Italia via mare è crollato. Anche se le cause di questa diminuzione del numero di attraversamenti sono diverse, è evidente che il controllo delle migrazioni viene utilizzato come una leva dal Presidente Kais Saied nei suoi negoziati con l'Unione Europea.

Come sottolineato dall'organizzazione Maldusa, l'atteggiamento di Kais Saied può essere interpretato

anche come "intenzione di controllare il territorio tunisino e qualsiasi forma di organizzazione che sfugga al controllo dello stato, sia esso politico (oppositori politici, attivisti, ONG) o economico (reti di contrabbando). Il sovranismo - il monopolio dello stato nel controllare il territorio - piuttosto che l'opportunismo politico, è il filtro attraverso il quale leggere l'intenzione politica di Kais Saied contemporaneamente il punto di convergenza con la visione politica di Giorgia Meloni e la giustificazione per la natura repressiva e dittatoriale del sistema politico orchestrato negli ultimi anni." [3]

Il calo del numero di barche che utilizzano la rotta tunisina in ottobre non dovrebbe offuscare l'autonomia delle migrazioni e la capacità delle persone in movimento di inventare nuove strategie per superare le frontiere. Come abbiamo visto per molto tempo, il rafforzamento delle frontiere non ferma il movimento delle persone, ma solo devia le rotte e spesso le rende più pericolose.

Alarm Phone è stato in grado di osservare che in ottobre, ad esempio, le partenze dalla Libia, specialmente intorno a Zuwara, sono aumentate: diverse barche con circa 50 persone a bordo sono arrivate a Lampedusa, con un tempo medio di viaggio di soli 24 ore. Sono stati anche notevoli i 3 grandi pescherecci con diverse centinaia di persone a bordo che sono recentemente approdati a Lampedusa.

[1]<https://kapitalis.com/tunisie/2023/11/20/lutte-contre-la-migration-illegale-la-cooperation-tuniso-europeenne-va-bon-train/>

[2]<https://twitter.com/rgowans/status/1724760069235990993?s=09>

[3]<https://www.maldusa.org/l/the-arbitrariness-of-control-and-the-border-regime/>



Picture Una delle imbarcazioni da pesca da Zuwara è arrivata a Lampedusa, ottobre 2023, Maldusa



Foto: RESQship

GERMANIA: APPELLO PER FERMARE LA CRIMINALIZZAZIONE DEL SOCCORSO IN MARE E DELLA SOLIDARIETÀ!

By Hagen Kop

In Germania, il Ministero federale degli Interni ha presentato un progetto di legge che, tra le altre cose, potrebbe punire il soccorso in mare con pene fino ai 10 anni di carcere. Il paragrafo è inserito in un ulteriore inasprimento della legge sull'asilo. Ciò non deve accadere!

Dopo le prime proteste, l'attuale ministra degli Interni Nancy Faeser ha dichiarato che non è sua intenzione criminalizzare il soccorso in mare. Tuttavia, la nuova legge creerebbe comunque una base per farlo e influenzerebbe anche altre pratiche di solidarietà. Infine, ma non meno importante, questo progetto di legge sembra essere diretto contro le comunità di migranti che vivono in Germania e che potrebbero aiutare le loro parenti e amici a sconfiggere il regime di frontiera.

Il paragrafo 96 della legge sulla residenza, così come è stato redatto, stabilisce che le persone che traggono un vantaggio personale dal "traffico di stranieri" - ad esempio, se ricevono denaro per questo - devono essere punite.

Questo paragrafo sta per essere modificato in modo che far sbarcare a terra persone soccorse in mare una o più volte diventi un reato penale. Inoltre,

potrebbero essere criminalizzate anche altre forme di sostegno alle persone in movimento.

A seconda dell'interpretazione, chiunque dia un passaggio in auto a persone migranti prive di documenti all'interno del Paese, compri loro un biglietto per il trasporto pubblico, distribuisca cibo o acqua o offra loro un alloggio potrebbe essere punito. La pena massima è di 10 anni di carcere! Questo paragrafo disumano è inserito in un progetto di legge che criminalizza le persone in movimento e inasprisce le misure di espulsione.

In una dichiarazione congiunta, oltre 50 organizzazioni chiedono alle fazioni governative di fermare la legge. Il soccorso in mare e la libertà di movimento per le rifugiate devono essere sostenute, non penalizzate!

Appello comune e ulteriori informazioni (in tedesco):

<https://resqship.org/kriminalisierung-seenotrettung/>

Petizione (in tedesco):

<https://weact.campact.de/petitions/keine-haft-fur-zivile-seenotrettung>

FA LA DIFFERENZA!

UN DIARIO DEL COORDINAMENTO DEI SOCCORSI DA PARTE DEGLI ATTORI CIVILI NEL MEDITERRANEO CENTRALE

Questa sezione fornisce una panoramica del livello e dell'impatto del coordinamento dei soccorsi da parte degli attori civili nel Mediterraneo centrale, utilizzando brevi resoconti ed estratti di Twitter.

SEPTEMBER 2023

Louise Michel(LM) soccorre 24 persone da un'imbarcazione di legno inadatta alla navigazione e trascorre le 12 ore successive alla ricerca di una seconda imbarcazione con 44 persone a bordo, in coordinamento con **Alarm Phone**. Alla fine viene identificata a notte fonda, molte ore dopo aver perso il contatto con **Alarm Phone**. Le condizioni meteorologiche inducono la LM a cercare riparo a Lampedusa, ma le 68 persone soccorse sono costrette a trascorrere altre 3 notti a bordo della LM in condizioni meteorologiche difficili per poi sbarcare a Trapani qualche giorno dopo.

4 Settembre

Nadir e Mare*Go assistono 2 imbarcazioni instabili con circa 100 persone a bordo. Con il peggiorare delle condizioni meteorologiche, una delle imbarcazioni affonda mentre la sopravvissuta vengono affidata alle autorità; fortunatamente tutte le persone cadute in acqua vengono recuperate sane e salve.

Alarm Phone riceve una richiesta di soccorso da 31 persone nella zona SAR libica. **Geo Barents** localizza l'imbarcazione e soccorre tutte le persone in sicurezza. Viene assegnato il porto di Bari, lontano dal luogo del soccorso.

10 Settembre

AlarmPhone segnala il caso di un'imbarcazione con 68 persone a bordo partite da Zuwara. **Ocean Viking** identifica la barca di legno e le viene assegnato il porto di Ancona, lontano altri 4 giorni di navigazione.

Sia **Nadir** che **Sea Punk 1** rispondono alla richiesta di un'imbarcazione con 39 persone in cattive condizioni fisiche a bordo. La sopravvissuta informano gli equipaggi che altre 40 persone sono disperse a causa di un naufragio di cui sono state testimoni. **Sea Punk 1** cerca i dispersi, ma non riesce a trovare superstiti. (1) Durante la notte, 39 persone vengono rintracciate su una barca di ferro. Dopo aver distribuito giubbotti di salvataggio, all'equipaggio viene ordinato di accompagnare la barca verso Lampedusa. Ben presto, però, l'imbarcazione inizia ad imbarcare acqua, rendendo necessario il trasferimento della sopravvissuta sulla nave della ONG. Poi le persone vengono poi sbarcate in sicurezza a Lampedusa.

44 persone a bordo di un'imbarcazione inadatta alla navigazione vengono segnalate da **Sea Punk 1**. **Nadir** assiste tutta a bordo. Dopo aver ricevuto assistenza medica, tutte le 44 persone vengono affidate in sicurezza alle autorità italiane.

12 Settembre

Nel corso della giornata, **Nadir** rintraccia un totale di 5 imbarcazioni instabili e assiste 239 persone in difficoltà nella zona SAR maltese. Per la lunga missione è stata necessaria l'assistenza di una nave cargo poiché le autorità italiane sono state sopraffatte dall'arrivo di oltre 5.000 persone a largo di Lampedusa.

14 Settembre

Aurora soccorre 84 persone a sud di Lampedusa, uno dei 16 casi individuati da **Colibri 2** e segnalati da **Alarm Phone**. Nonostante la vicinanza dell'isola, viene assegnato il lontano porto di Catania.

16 Settembre

Colibri 2 collabora con **RESQ People** che risponde alla chiamata di un'imbarcazione in difficoltà con 96 persone a bordo. Tutte vengono sbarcati in sicurezza a Trapani.

In 20 ore, **Geo Barents** soccorre 11 imbarcazioni e assiste la CG italiana in altre 4 operazioni. 471 persone vengono trasferite a bordo di **Geo Barents**. Sia **Colibri 2** che **Seabird** hanno garantito ricognizioni aeree durante lo svolgimento delle operazioni. Come porto di sbarco viene assegnato Brindisi (2)

19 Settembre

Aurora, con il supporto di **Colibri 2**, impedisce il ritorno in Libia di un'imbarcazione con a bordo 40 persone. La sopravvissuta riferiscono che 4 persone sono annegate la notte precedente. Viene assegnato il porto di Pozzallo, lontano 370 km.

20 Settembre

AlarmPhone e **Pilotes Volontaires** si coordinano per segnalare a **Louise Michel** un'imbarcazione in difficoltà con 19 persone a bordo nella zona SAR maltese. Poco dopo, **Louise Michel** rintraccia un'ulteriore imbarcazione e soccorre altre 16 persone (3)

Sea Punk 1 individua 83 persone a bordo di un'imbarcazione in ferro non idonea a navigare. Tutte le persone vengono portate in salvo a bordo della nave ONG.

21 Settembre

Colibrì 2 individua un'imbarcazione in difficoltà con 28 persone a bordo dopo diverse ore di ricerca. Life Support interviene e soccorre la sopravvissuta. (4)

28 Settembre

AlarmPhone riceve una richiesta di soccorso da 68 persone nella zona SAR libica. **Geo Barents** localizza l'imbarcazione e le soccorre.

Durante le operazioni di ricerca, **Seabird** e **Louise Michel** assistono a un violento respingimento da parte della cosiddetta guardia costiera libica. Il respingimento si è verificato nei pressi di **Louise Michel**, che stava rispondendo a una richiesta di soccorso su segnalazione di **Alarm Phone**. Le 58 persone che avevano contattato **Alarm Phone** sono state soccorse dalla **Louise Michel**, ma la sorte di altre 50 persone respinte con violenza verso la Libia rimane sconosciuta.

29 Settembre

41 persone in fuga dalla Libia contattano **Alarm Phone**, chiedendo aiuto. Nadir si coordina con **Alarm Phone** e rintraccia la barca di legno. Dopo aver fornito i giubbotti di salvataggio, l'imbarcazione viene accompagnata a Lampedusa.

Trotamar III si imbatte in due imbarcazioni, una delle quali aveva perso il motore. Dopo averle stabilizzate, le persone vengono affidate alle autorità italiane e trasferite in sicurezza a Lampedusa.

Nel corso della giornata, **Open Arms** effettua 3 soccorsi in coordinamento con **Alarm Phone**, contattato da due imbarcazioni, e **Seabird**, e accoglie 178 persone a bordo. Viene inizialmente assegnato il lontano porto di Genova, ma le persone soccorse vengono poi sbarcate a Carrara.

30 Settembre

Nadir risponde a un mayday relay e soccorre 22 persone vicino a Lampedusa. Viene assegnato il PoS di Porto Empedolce, lontano 40 ore di navigazione e 215 km. Il peggioramento delle condizioni meteorologiche impone a Nadir di cercare riparo a Lampedusa, dove alla fine vengono sbarcate le naufraghe.



1
RESQSHIP
@resqship_int

Today #Nadir, together with @sea_punks, was able to assist 35 people who had been at sea for days. #SeaPunk1 spotted the boat & evacuated the medical emergencies. #Nadir came to assist & our Rhib crew brought the remaining people safely onto the #SeaPunk1.
#civilfleet

2
MSF Sea
@MSFSea

UPDATE

After 20 hours of non-stop rescue operations, MSF team onboard #Geobarents rescued 11 boats in distress and assisted the Italian #MRCC and @guardiacostiera in rescuing 4 others. There is now a total of 471 people on board our ship, amongst whom 205 children.

3
LouiseMichel
@MVLouiseMichel

The crew of Louise Michel was informed about a boat in distress by @alarm_phone and @PVolontaires

All 19 survivors including 1 child and 1 baby have been embarked on the Louise Michel.

The Louise is now proceeding towards another distress case reported by @alarm_phone



4
EMERGENCY NGO
@emergency_ngo

The disembarkation of 28 people rescued by #LifeSupportSAR concluded this afternoon in #Ravenna, northeastern #Italy, after 4+ days at sea, including 2 in rough seas and adverse weather conditions.
#civilfleet

OCTOBER 2023

3 Ottobre	Colibri 2 fornisce supporto a Nadir nel soccorso di 3 imbarcazioni in difficoltà con 125 persone in totale a bordo.
4 Ottobre	Alarm Phone riceve una chiamata da un'imbarcazione con 53 persone a bordo. Louise Michel si trova nella zona e rintraccia il gommone sovraffollato. Dopo aver effettuato il primo soccorso, Louise Michel risponde a un mayday relay e soccorre altre 30 persone che si trovavano alla deriva da 3 giorni senza cibo. Tutte le 83 persone soccorse vengono sbarcate il giorno seguente a Pozzallo.
5 Ottobre	Open Arms viene sanzionata con 20 giorni di fermo amministrativo e rischia una multa fino a 10.000 euro dalle autorità italiane dopo che per oltre sei ore il capitano e il coordinatore SAR di Open Arms sono stati interrogati per oltre 6 ore. (5) Alarm Phone riceve una chiamata da un'imbarcazione di legno sovraffollata e inadeguata per navigare con a bordo 45 persone. Nadir interviene per stabilizzare l'imbarcazione e prestare i primi soccorsi. Più tardi nella notte, viene rintracciata anche una barca di ferro con 48 persone a bordo. Tutte le 93 persone a bordo vengono affidate in sicurezza alle autorità italiane.
6 Ottobre	Colibri 2 individua 3 imbarcazioni con circa 130 persone a bordo. Due vengono assistite da Aurora e le 100 persone a bordo vengono affidate in sicurezza alle autorità italiane. 258 persone in totale vengono soccorse da Geo Barents da 2 imbarcazioni in legno non idonee a navigare. le persone soccorse vengono sbarcate 3 giorni dopo a Salerno.
7 Ottobre	Colibri 2 individua 4 imbarcazioni con circa 170 persone a bordo, 2 delle quali erano state segnalate da Alarm Phone . Aurora raggiunge una barca di legno sovraffollata che rischia di affondare, dove 110 persone vengono stabilizzate con giubbotti di salvataggio fino all'arrivo delle autorità italiane, che completano il soccorso. Anche Life Support interviene e soccorre una seconda imbarcazione. Delle 2 imbarcazioni rimanenti, 1 arriva a Lampedusa autonomamente, mentre la sorte della quarta rimane sconosciuta. (6)
8 Ottobre	Life Support effettua altri due soccorsi di 48 persone dalla zona SAR maltese. Alarm Phone ha fornito la prima segnalazione per la prima imbarcazione con a bordo 21 persone, la cui posizione è stata confermata da Seabird . La seconda imbarcazione con 27 persone a bordo è stata rintracciata dopo che Life Support ha iniziato la navigazione verso il POS di Livorno.
9 Ottobre	Alarm Phone riceve una richiesta di soccorso da parte di 21 persone che erano in mare già da 3 giorni. Aurora effettua il soccorso e le viene assegnato il lontano porto di Trapani.
10 Ottobre	In collaborazione con Alarm Phone , Seabird segnala a Louise Michel un'imbarcazione in difficoltà. Dopo aver soccorso le 19 persone a bordo, Louise Michel si dirige verso Pozzallo per lo sbarco.
11 Ottobre	Alarm Phone viene contattato da un'imbarcazione in legno con 48 persone a bordo, avvistata anche da Seabird . Nonostante le autorità conoscano la loro posizione da molte ore, non rispondono, ignorando i loro doveri. Aita Mari risponde e, in coordinamento con Seabird , individua una seconda barca nelle vicinanze. Tutte le 69 persone a bordo vengono soccorse.
13 Ottobre	Aurora soccorre 53 persone a bordo di un'imbarcazione sovraffollata. Viene assegnato il porto di Pozzallo, a 17 ore di navigazione dal luogo dell'operazione di soccorso. 69 persone a bordo di 2 imbarcazioni segnalate da Alarm Phone vengono soccorse da Aita Mari . Viene assegnato il porto di Genova, lontano 900 km. Alla fine, lo sbarco della sopravvissuta avviene a Napoli. (7)
14 Ottobre	Mare Jonio soccorre 47 persone da una barca in ferro che stava affondando. Tutte vengono sbarcate a Lampedusa.
15 Ottobre	Alarm Phone riceve una richiesta di soccorso per un'imbarcazione nella zona SAR maltese, la segnalazione viene confermata da Seabird 2 . 31 persone vengono soccorse grazie al coordinamento della flotta civile, mentre né le autorità italiane né quelle maltesi rispondono alla richiesta di soccorso. Nel cuore della notte, Geo Barents interviene su un caso di soccorso di 63 persone a bordo di un gommone che stava affondando. Il caso era stato segnalato da Alarm Phone e l'imbarcazione

	individuata da Seabird 2 . Tutte le persone sono state soccorse, ma le autorità italiane hanno assegnato il PoS di Genova, lontano 1166 km di viaggio..
16 Ottobre	Alarm Phone viene contattato per un caso di un'imbarcazione con 31 persone a bordo. Humanity 1 risponde alla segnalazione, localizza e soccorre le persone in pericolo. Humanity 1 porta a termine il terzo soccorso consecutivo, portando a bordo altre 28 persone, con il supporto aereo di Seabird 2. Le 88 persone vengono sbarcate a Bari 3 giorni dopo. Seabird individua un'imbarcazione in difficoltà e Mare Jonio interviene, soccorrendo 69 persone. Al momento dello sbarco a Trapani, la nave viene sottoposta a fermo amministrativo per 20 giorni e rischia una multa fino a 10.000 euro in base al decreto Piantedosi.
18 Ottobre	Nel cuore della notte, Sea-Eye 4 porta a termine con successo un'operazione di soccorso per 51 persone nella zona SAR libica , caso che era stato segnalato da Alarm Phone . Una volta giunte nel porto di Brindisi, le persone vengono sbarcate. Dopodiché Sea-Eye 4 deve sottoporsi a un estenuante controllo di stato portuale durato 9 ore.
21 Ottobre	Alarm Phone viene contattato da una nave in condizioni critiche con circa 250 persone a bordo tra la zona SAR maltese e quella tunisina. L'imbarcazione viene avvistata da Seabird e le informazioni vengono trasmesse a Nadir , che si trova nelle vicinanze. Nadir è in grado di stabilizzare l'imbarcazione fino al completamento del soccorso da parte dell'ITCG, che sbarca le persone a Lampedusa (8)
24 Ottobre	Alarm Phone viene contattato da un'imbarcazione in difficoltà con 29 persone a bordo nella zona SAR libica. Seabird avvista la nave e Ocean Viking si dirige verso l'imbarcazione. Le tre organizzazioni coordinano insieme il soccorso. Il porto di sbarco assegnato è Ravenna, distante 1613 km e 6 giorni di navigazione. (9) Al mattino, Nadir si imbatte una barca di legno sovraffollata con 60 persone a bordo. Tutte vengono trasferite in sicurezza su una motovedetta della CG italiana. Nel tardo pomeriggio, Nadir rintraccia e assiste un'imbarcazione di legno sovraffollata con a bordo 44 persone in fuga dalla Libia. Anche in questo caso, tutte le sopravvissute vengono affidate alla CG italiana.
25 Ottobre	Alarm Phone viene allertato per un caso di emergenza e, grazie anche all'aiuto di Seabird , Humanity 1 soccorre 8 persone da un'imbarcazione in vetroresina non idonea alla navigazione.
26 Ottobre	Alarm Phone viene contattato da un gruppo di persone in grave pericolo. A Humanity 1 viene assegnato il porto di Civitavecchia dopo aver soccorso 50 persone in mare aperto nel cuore della notte. Il porto lontano dista 800 km, che si sommano ai 3 giorni che le soccorritore hanno già trascorso in mare. Le onde di oltre 3 metri costringono le autorità ad assegnare il più vicino porto di Taranto. La Ocean Viking soccorre 18 persone rimaste bloccate per 3 giorni in mare aperto, precedentemente avvistate dal Seabird. Anche Sea-Eye 4 era in zona per cercare l'imbarcazione in difficoltà. Ocean Viking rintraccia e soccorre le persone, poi prosegue per Ravenna per lo sbarco.
27 Ottobre	Le autorità chiedono all'umanità 1 di stabilizzare 50 persone bisognose di soccorso da una barca a vela sovraffollata. I sopravvissuti vengono poi trasferiti con successo alla Guardia Costiera italiana. AlarmPhone riceve una chiamata di soccorso da persone su una barca di gomma non sicura. Quando la Sea-Eye 4 è arrivata, la cosiddetta Guardia Costiera libica era sul posto cercando di respingere. 48 persone sono state salvate dalla nave ONG e sbarcate a Vibo Valentia.
28 Ottobre	Nadir trova una barca di legno sovraffollata con 48 persone nella zona SAR maltese. Dopo molte ore di attesa, le autorità rispondono finalmente e i sopravvissuti vengono trasferiti alla Guardia Costiera italiana. AlarmPhone riceve una chiamata di soccorso da 61 persone nella zona SAR libica. Geo Barents risponde e effettua il salvataggio. Viene assegnato il lontano porto di Civitavecchia, dove i sopravvissuti vengono sbarcati in sicurezza 3 giorni dopo.

 **Open Arms ENG** ✓
@openarms_found

5
#BREAKINGNEWS
New 20-day administrative blockade and fine of up to €10,000 for the #OpenArms.

After more than 6 hours of interrogation of our Captain and our SAR Coordinator, the Italian authorities seize our boat again.

The crime? Having saved 176 lives in danger in 3 rescue operations in international waters in the central Mediterranean.

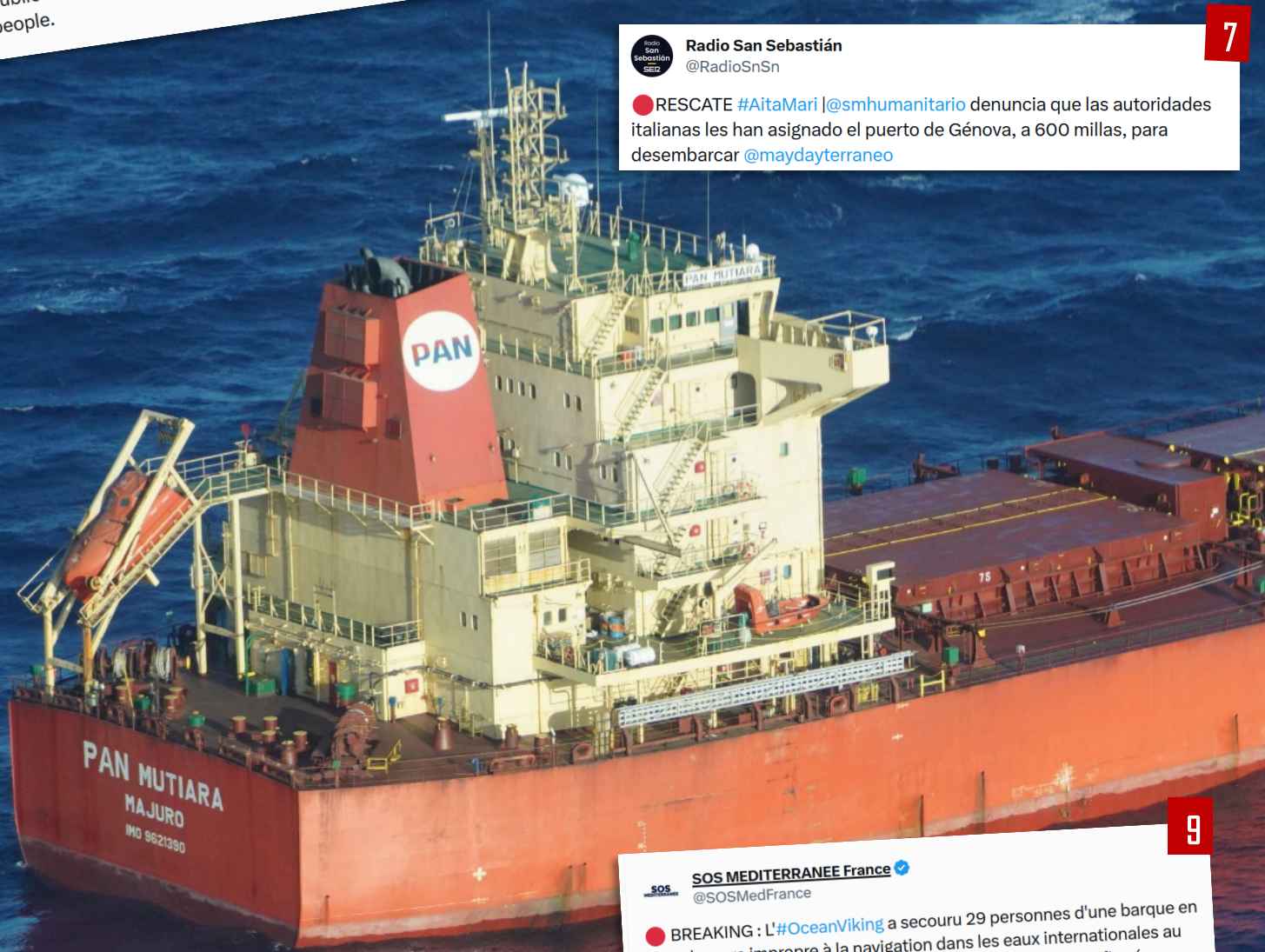
The far-right government of Meloni and Salvini continues its strategy of harassing the work of humanitarian ships. Once again it investigates, fines and arrests those who save lives while funding with millions of public money those who imprison, torture and blackmail vulnerable people.

 **Pilotes Volontaires**
@PVolontaires

6
Le 07/10, repérage de 4 embarcations dont 2 qui s'étaient signalées à @alarm_phone avec environ 170 personnes. L'1 d'entre elles a pu être secourue par #LifeSupport @emergency_ong, 1 autre a été sécurisée par l'Aurora avant d'être prise en charge par les garde-côtes italiens. 3/5
[Translate post](#)

 **Radio San Sebastián**
@RadioSnSn

7
RESCATE #AitaMari | @smhumanitario denuncia que las autoridades italianas les han asignado el puerto de Génova, a 600 millas, para desembarcar @maydayteraneo



 **@alarmphone**
@alarm_phone

8
Thank you #Nadir and #Seabird for being the first to react when we called for assistance! The Maltese authorities failed to react and the #civilfleet had to step in once more. We hope the people will safely reach #Lampedusa!

 **SOS MEDITERRANEE France** ✓
@SOSMedFrance

9
BREAKING : L'@OceanViking a secouru 29 personnes d'une barque en fibre de verre impropre à la navigation dans les eaux internationales au large de la Libye à la suite d'une alerte d'@alarm_phone, confirmée ensuite par #Seabird.
Après avoir passé huit heures en mer, les personnes rescapées sont épuisées. Elles sont maintenant prises en charge par les équipes de @SOSMedFrance et de l'@ifrc.

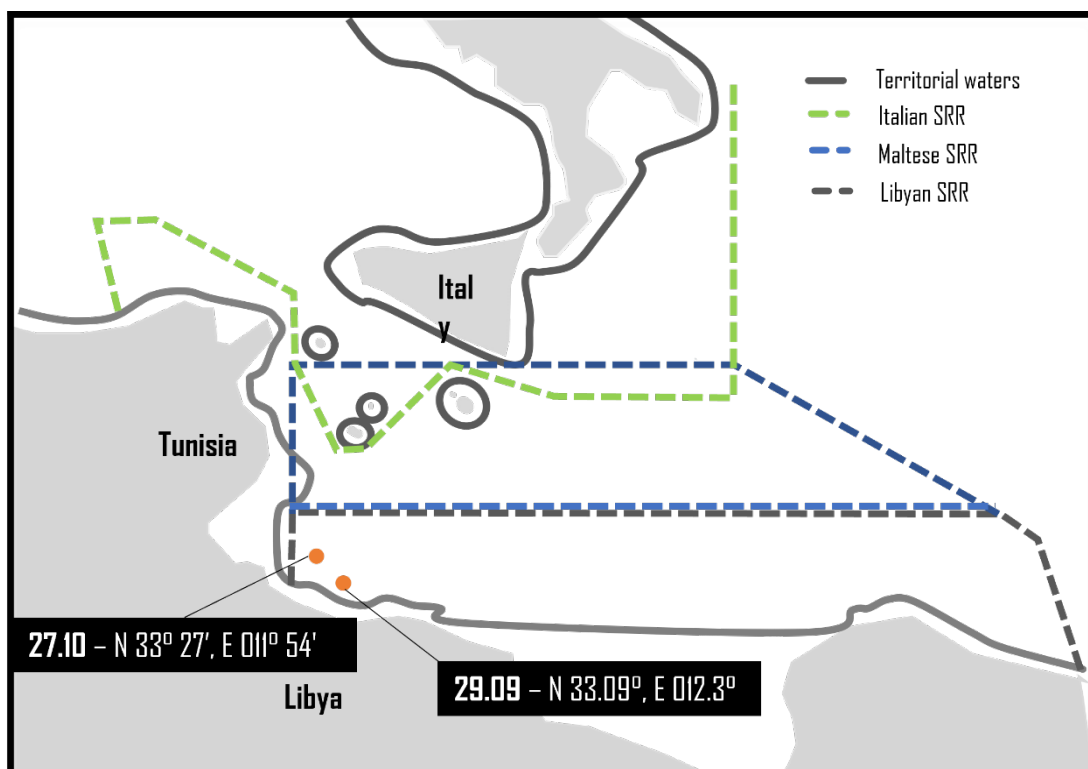
29.09.23 E 27.10.23 LE NAVI DELLA FLOTTA CIVILE SONO TESTIMONI DI VIOLENTI RESPINGIMENTI DA PARTE DELLA COSIDDETTA GUARDIA COSTIERA LIBICA

Il 29 settembre sia **Louise Michel** che **Seabird** sono state testimoni di un violento respingimento da parte della cosiddetta guardia costiera libica, avvenuto nella zona SAR libica. Seabird ha trasmesso un mayday dopo aver avvistato un gommone della cosiddetta Guardia costiera libica che manovrava pericolosamente vicino a un gommone sovraffollato, facendolo affondare. Il video registrato da Seabird ha mostrato che circa 50 persone sono cadute in acqua. Louise Michel si trovava nelle vicinanze, dopo aver appena risposto a una richiesta di soccorso di Alarm Phone, e insieme a Seabird ha cercato la sopravvissuta. Alla fine, circa 50 persone sono state deportate in Libia. Non si sa se ci siano state morti causate dall'intercettazione da parte della cosiddetta Guardia Costiera libica.

Nelle prime ore del mattino del 27 ottobre, **AlarmPhone** (AP) ha ricevuto una richiesta di soccorso per un'imbarcazione che aveva lasciato Zuwara e navigava ancora nella zona SAR libica. AP ha girato la richiesta di soccorso alle autorità competenti e Sea-Eye 4, che compiendo un'operazione di pattugliamento nelle vicinanze. In breve tempo, Sea-Eye 4 ha raggiunto l'imbarcazione in difficoltà per scoprire che la cosiddetta guardia costiera libica era già sul posto. L'equipaggio di Sea-Eye ha osservato che alcune persone erano cadute in mare dal gommone sovraffollato, poi è fuggito dalla cd. GCL. Nonostante le minacce da parte della cd. GCL,

l'equipaggio di Sea-Eye 4 ha utilizzato le attrezzature di salvataggio per soccorrere le altre persone cadute in acqua durante la fuga del gommone ed è riuscita a soccorrere 48 persone. Tragicamente molte delle persone cadute in mare non sono mai state ritrovate e quattro corpi sono stati recuperati dal gommone. A bordo di Sea-Eye 4 sono state trattate le emergenze mediche, ma il Centro italiano di soccorso marittimo si è rifiutato di evacuare una donna incinta in condizioni critiche. Dopo molte ore di ripetute telefonate, prima alle autorità italiane e poi a quelle libiche, le autorità italiane hanno infine ordinato a Sea-Eye 4 di salpare verso Lampedusa, dove la donna avrebbe potuto essere evacuata un giorno intero dopo l'operazione. La altra sopravvissuta sono stata sbarcata a Vibo Valentia il 29 ottobre.

Questi due casi esemplificano il livello di rischio che corrono le persone in movimento. Annegamenti e sparizioni avvengono regolarmente, spesso lontano dalla qualunque testimone. Gli eventi a cui assistono gli asset della flotta civile non sono altro che il mancato rispetto dei diritti umani e della legge internazionale del mare da parte di vari attori. Se non fosse stato per la presenza delle navi della flotta civile e degli aerei di ricognizione, gli eventi del 29 settembre e del 27 ottobre non sarebbero mai stati documentati, evidenziando la necessità della presenza vigile degli attori della Flotta Civile nel Mediterraneo centrale.



ANALISI

SOVERTIRE LE NARRAZIONI SUL CONTRABBANDO

*A cura di Captain Support & Feminist Autonomous
Centre for Research*

PERCHÉ ABBIAMO BISOGNO DI QUESTA DISCUSSIONE

In tutta l'UE e nei suoi Stati membri, la migrazione è costruita come una minaccia contro cui è necessario difendersi. Particolare enfasi è data al "contrabbando di migranti", raffigurato come un crimine globale che espone i migranti a rischi di vita. Questa narrazione è legata all'uso del linguaggio umanitario da parte delle autorità per esprimere preoccupazione per i "migranti vulnerabili" la cui vita è messa in pericolo non attraverso le proprie politiche e azioni, ma da attori pericolosi, ovvero i "contrabbandieri".

Gli Stati difendono la propria violenza ai confini sostenendo che la militarizzazione e la sorveglianza sono necessarie non solo per proteggere i cittadini dell'UE dalle minacce costruite dalla migrazione, ma anche per proteggere i "migranti vulnerabili" da criminali violenti. In questo modo, sia violenza che vulnerabilità vengono costruite attorno a categorie razzializzate e che vivono discriminazioni di genere, utilizzando narrazioni coloniali che intersecano forme di protezione/controllo patriarcale da parte dello stato, a idee coloniali e patronizzanti proprie del white saviourism (il complesso del salvatore bianco).

Le ONG e le analisi più umanitarie della violenza ai confini, per sfidare la violenza ai confini sono spesso incentrate sulla protezione delle persone (e in particolare delle donne e dei bambini) che vengono ancora una volta presentate come "vittime", sfruttate da contrabbandieri violenti e in cerca di profitto. Iniziative, campagne e ONG di soccorso in mare si rivolgono spesso allo Stato chiedendo protezione per le persone in movimento e chiedendo di porre fine ai loro accordi di gestione dei confini con paesi non europei che sarebbero i principali responsabili di questa violenza.

PROBLEMI CON LE NARRAZIONI SUL CONTRABBANDO

Mentre queste richieste riconoscono la mancanza di soccorso, protezione e cure da parte delle autorità dell'UE e nazionali, tendono anche a sottolineare la loro responsabilità nel proteggere le persone da attori "esterni" (spesso libici o tunisini) costruiti come violenti e fuorilegge, comprese le guardie costiere e le cosiddette reti di contrabbando. Questo approccio "esternalizza" la fonte della violenza verso attori non europei con il pericolo di giocare allo stesso gioco che legittima le narrazioni dell'UE a attuare una maggiore militarizzazione dei confini e minimizza come le politiche dell'UE attuino violenza razzista, apartheid, estorsione e sfruttamento di e contro le persone in movimento in primo luogo.

Pertanto, sia il processo di criminalizzazione della migrazione e della solidarietà, sia la resistenza ad esso da parte delle organizzazioni della società civile, continuano a etichettare alcune azioni come benevole e umanitarie, mentre altre come potenzialmente pericolose e meritevoli di punizione e repressione, con un netto divario tra l'Europa come luogo sicuro e salvatore e tutto ciò che è non europeo come pericoloso e criminale.

PERICOLI DELLA ROMANTICIZZAZIONE

Il termine "contrabbando di persone" è spesso associato a concetti di "violenza" e "coercizione". Sebbene le persone possano incontrare violenza lungo i loro percorsi, è importante mantenere il focus sulla violenza e lo sfruttamento generati dall'ineguaglianza globale e dai regimi di (im)mobilità, senza minimizzare la violenza spesso sperimentata dalle persone in movimento da coloro che facilitano il loro spostamento.

Inoltre, la criminalizzazione del movimento delle persone e della sua facilitazione crea le condizioni in cui la violenza e gli abusi di potere diventano non solo possibili, ma più probabili. Non è la condizione di "migrante" in sé che rende le persone vulnerabili, ma la sua illegalizzazione: costringere le persone in uno stato di invisibilità e precarietà le rende vulnerabili a potenziali sfruttatori o abusatori. In queste condizioni, gli individui o gruppi che si trovano in posizione di consentire o limitare il movimento spesso sono tra i responsabili della violenza ai confini: non solo i contrabbandieri, ma le guardie di frontiera, le forze di polizia o le milizie.

RESISTERE ALLE NOSTRE IMMAGINAZIONI

Come possiamo opporci a queste narrazioni distorte e riconoscere che ciò che è definito come contrabbando è spesso legato all'aiuto reciproco tra le comunità migranti e ai servizi che cercano di facilitare la libertà di movimento? Come possiamo evitare di fabbricare o perpetuare differenziazioni tra figure come l'organizzatore comunitario, l'attivista migrante, il conducente del barcone, il soccorritore in mare o il conducente del camion? Come possiamo resistere alla nostra inclinazione a creare una falsa dicotomia tra il buon salvatore europeo che non merita la criminalizzazione da parte degli Stati dell'UE e il presunto facilitatore non europeo violento che merita la repressione? Come possiamo mettere in atto forme di aiuto e protezione "dal basso" che non richiedano l'intervento delle stesse autorità che generano questa violenza in primo luogo? Per fare ciò è importante sfidare le nostre immaginazioni, riconoscere come siano informate dal privilegio e dai valori eurocentrici, nonché comprendere le intersezioni e gli sovrapposizioni delle pratiche denominate come facilitazione, contrabbando e solidarietà, anziché rafforzarne le differenze.

Molti di noi potrebbero essere familiari con l'eredità di Harriet Tubman, la coraggiosa contrabbandiera,

conduttrice e soldato guerrigliero che ha facilitato i percorsi degli schiavi verso la libertà attraverso l'Underground Railroad. Stabilire parallelismi diretti tra la migrazione e lo schiavismo è problematico e alimenta narrazioni di contrabbando, coercizione e vittimizzazione che devono essere sfidate. Tuttavia, c'è molto da imparare dalle pratiche di resistenza contro lo schiavismo, l'apartheid razziale, la violenza coloniale e l'oppressione statale che le persone hanno messo in atto lungo la storia. Pratiche portate avanti dalle persone in movimento stesse,

con la loro autonomia, le loro reti e le loro ferrovie che potrebbero avere bisogno di rimanere clandestine, che devono rimanere invisibili, ma non necessariamente non riconosciute.

Riconoscere il loro potere nel sfidare il regime dei confini, anziché prendere le distanze da loro, può aiutare a espandere le nostre immaginazioni e a collegare meglio le nostre lotte contro la violenza ai confini con quelle per la decriminalizzazione della migrazione e della facilitazione.



Captain Support

Web: <https://captainsupport.net/> (in progress)

Email: captainsupport@proton.me

FB:

<https://www.facebook.com/CaptainSupportLegalAid>

Twitter: @CaptainSupport_



FAC research

Web: Feministresearch.org

Email: info@feministresearch.org

FB: <https://www.facebook.com/facresearch>

Twitter: @fac_research



FRAMMENTO LEGALE

LE NUOVE PROCEDURE DI ASILO ALLE FRONTIERE IN ITALIA

UN NUOVO MODO DI 'GESTIRE' GLI ARRIVI E LA VIOLAZIONE DEI DIRITTI DEI RIFUGIATI AL CONFINE MERIDIONALE DELL'UE
di Lucia Gennari, Civil MRCC legal team

Pochi giorni dopo il naufragio di Cutro, il Governo italiano ha riunito tutti i suoi ministri nel paese calabrese per un consiglio dei Ministri "straordinario" dal quale è uscito il decreto legge n. 20/2023 del 10 marzo, tristemente noto come "decreto Cutro", poi convertito in legge (legge n. 50 del 2023).

Con questo provvedimento, il Governo e il Parlamento italiani hanno apportato importanti modifiche alle norme sull'immigrazione e in particolare alle procedure di asilo, alla detenzione amministrativa, alla criminalizzazione del favoreggiamento dell'immigrazione irregolare e ai diversi permessi di soggiorno.

Ci soffermiamo ora su un aspetto di questa nuova legge che ci sembra importante perché ha forti connotazioni politiche e simboliche e ricadute potenzialmente molto importanti per chi arriva in Italia via mare e passa attraverso il cosiddetto sistema degli hotspot, ovvero la questione delle "procedure di asilo di frontiera".

Come piccola premessa, vorremmo sottolineare che i Paesi dell'Unione Europea in cui sono stati istituiti più o meno formalmente i centri detti "hotspot" sono solo l'Italia e la Grecia. Questi due Paesi hanno però implementato in modo diverso quello che inizialmente era stato definito dalla Commissione UE come un "metodo" per lo screening dei migranti in arrivo e la loro classificazione in "richiedenti asilo" e "migranti irregolari".

Dal 2016, negli hotspot italiani, le pratiche illegittime delle autorità hanno riguardato principalmente la detenzione informale negli hotspot (pratica recentemente sanzionata con quattro sentenze dalla Corte europea dei diritti dell'uomo e l'esclusione di fatto (attraverso pratiche di polizia) di alcune categorie di persone dall'accesso alle procedure di asilo. Così, le persone provenienti da Paesi con cui l'Italia ha in atto accordi di rimpatrio, come ad esempio la Tunisia, spesso non ricevono informazioni sulla possibilità di richiedere protezione o, quando esprimono la loro volontà di farlo, la loro domanda spesso non viene registrata. Così, attraverso la detenzione informale e l'esclusione dalle procedure d'asilo, molte persone sono state rimpatriate in violazione del diritto italiano e internazionale.

Oggi assistiamo a un potenziale cambio di paradigma nella gestione e nel funzionamento degli hotspot, attraverso un

meccanismo che sembrerebbe avvicinare - almeno in parte - il sistema italiano a quello greco. A seguito di una serie di riforme legislative degli ultimi sei anni, e in particolare di quella del marzo di quest'anno, sono state introdotte in modo massiccio le "procedure accelerate" per l'esame delle domande di asilo, neutralizzando di fatto il diritto di asilo sulla base di una continua riduzione delle garanzie per i richiedenti, che vengono sottoposti a procedure rapide (e sommarie) e con un accesso ridotto al supporto sociale, psicologico e legale, servizi che spesso possono determinare o favorire il buon esito della procedura di asilo.

Il decreto di marzo rafforza l'uso della "procedura di frontiera", aumentando i casi in cui può essere applicata e prevedendo la possibilità di trattenere i richiedenti nelle aree di frontiera (cioè hotspot, campi di pre-allontanamento e altre aree "simili"). La procedura può essere applicata non solo a coloro che provengono da un "Paese di origine sicuro" e che presentano domanda di asilo alla frontiera, ma anche a chiunque presenti domanda di asilo alla frontiera dopo aver "eluso o tentato di eludere i controlli di frontiera". In questi casi, i richiedenti possono essere trattenuti per un massimo di quattro settimane al fine di verificare il loro "diritto di entrare nel territorio": siamo quindi di fronte a una "finzione giuridica", prevista in termini molto vaghi anche dalle direttive UE, secondo cui le aree in cui si svolge la procedura di frontiera sarebbero "fuori" dal territorio italiano (e dell'UE).

Esiste quindi un forte rischio di abusi e violazioni, simili a quelli che già si verificano nelle zone di transito di porti e aeroporti.

La nuova legge prevede che, per evitare il trattenimento, il richiedente debba avere il passaporto o fornire una garanzia economica che, secondo le disposizioni ministeriali, dovrebbe consistere in un bonifico bancario di una somma di 4.938 euro da versare tutta in una volta e da un conto intestato all'interessato. Ciò significa, ad esempio, che un parente presente in Italia non potrebbe versare la somma per evitare che il proprio familiare venga trattenuto alla frontiera per l'espletamento della procedura d'asilo. Queste due condizioni appaiono sostanzialmente impossibili da soddisfare per la maggior parte di coloro che arrivano sulle coste italiane in cerca di protezione.

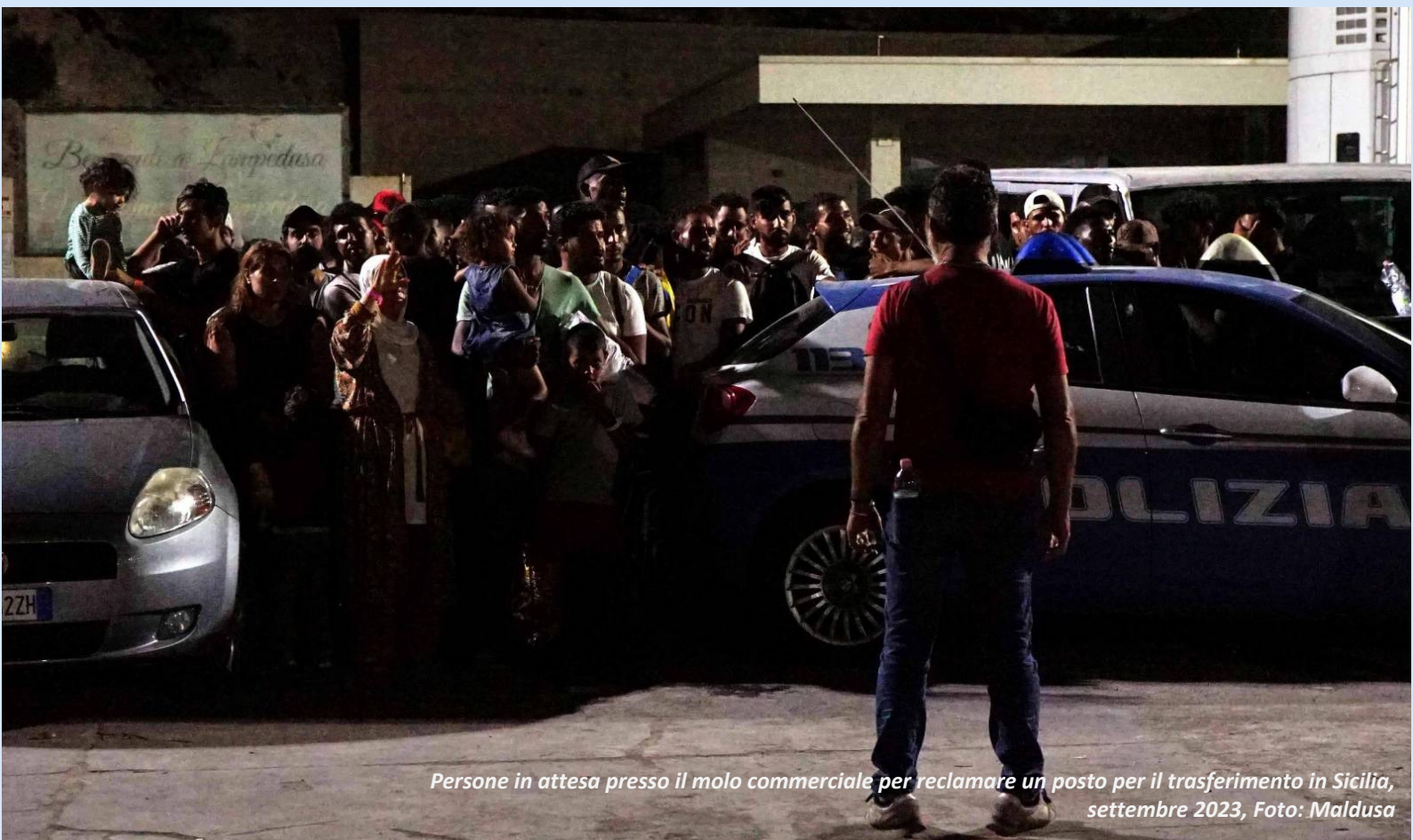
Se queste norme venissero applicate sistematicamente, ci troveremmo di fronte a un importante cambio di passo in direzione molto restrittiva dei diritti dei migranti alle frontiere e alla normalizzazione (per legge) di pratiche che consideriamo ingiuste e illegali. Tuttavia, è importante notare due elementi. Il primo è la censura dell'applicazione di queste norme da parte dei tribunali italiani. L'unico tentativo finora noto di applicare questa procedura è quello relativo al nuovo "hotspot" di Modica, in Sicilia, dove sono stati trattenuti diverse decine di cittadini tunisini, precedentemente sbarcati (autonomamente o a seguito di soccorsi) a Lampedusa. Il Tribunale di Catania, competente a valutare la legittimità del loro

trattenimento, ha emesso diverse decisioni che non hanno convalidato la misura. Le motivazioni erano diverse: si riteneva illegittima l'applicazione della procedura di frontiera stessa a persone sbarcate tanti giorni prima in un luogo diverso da quello in cui avveniva il trattenimento; si riconosceva che per chi sbarcava a seguito di operazioni SAR non si potesse parlare di ingresso "irregolare" in Italia; si riconosceva un contrasto tra le norme sulla garanzia finanziaria da fornire per evitare il trattenimento alla frontiera e la normativa europea in materia.

Queste decisioni dei giudici catanesi hanno scatenato una reazione molto forte da parte del governo, i cui rappresentanti hanno contestato pubblicamente non solo il contenuto delle sentenze, ma hanno anche attaccato personalmente i giudici che le avevano emesse. Per settimane i giornali hanno pubblicato informazioni sui giudici, anche di altri tribunali, "colpevoli" di aver emesso sentenze a favore delle persone in movimento, contestando la conformità di alcuni regolamenti governativi e pratiche ministeriali a standard e principi "superiori". Questa reazione scomposta e minacciosa, oltre a costituire una palese violazione dello "Stato di diritto", ci sembra un segno del valore politico e simbolico di quanto sta accadendo sui confini e della potenzialità di conflittualità che si sviluppa in queste aree e su questi temi.

Un secondo elemento da considerare è la possibilità pratica di sottoporre alle procedure di frontiera un gran numero di cittadini stranieri. A tal fine, le autorità italiane dovrebbero predisporre molte strutture chiuse e sorvegliate, meccanismi rapidi di informazione, identificazione e comunicazione con i tribunali competenti per la "convalida" del trattenimento alla frontiera, che a loro volta dovrebbero essere attrezzati per rispondere rapidamente alle esigenze della polizia di frontiera. Il trattenimento, infatti, viene inizialmente disposto dalla polizia e deve poi essere convalidato da un giudice entro 72 ore dal suo inizio. Allo stato attuale, non ci sembra che esistano le condizioni per un'applicazione sistematica di queste procedure, eppure non possiamo ignorare che molti centri sono in costruzione nelle regioni del Sud Italia e che non sarebbe una novità per le autorità italiane privare della libertà le persone in movimento in modo informale.

È quindi importante tenere presente che questi cambiamenti, anche se solo potenziali, sono molto potenti a livello politico e simbolico. Inoltre, va sempre tenuto in grande considerazione come i "numeri" a volte continuo, pensando ad esempio a quanto accaduto a settembre a Lampedusa, quando l'arrivo di migliaia di persone ha messo in crisi il sistema di hotspot più informale e "artigianale" dell'isola.



Persone in attesa presso il molo commerciale per reclamare un posto per il trasferimento in Sicilia, settembre 2023, Foto: Maldusa

INTERVISTA

INTERVISTA CON ROMDHANE BEN AMOR FROM FTDES (FORUM TUNISIEN DES DROITS ECONOMIQUES ET SOCIAUX)

Può parlarci della FTDES e del suo ruolo nelle lotte per la migrazione?

La filosofia della FTDES si è sempre basata sul confronto con politiche ingiuste e sulla difesa dei gruppi più vulnerabili. Per questo motivo, la giustizia in materia di migrazione è stata uno dei temi più importanti su cui abbiamo lavorato fin dall'inizio. Oltre ai movimenti o alle dinamiche sociali legate all'immigrazione, ci siamo concentrati sulla dimensione politica delle questioni migratorie e abbiamo cercato di affrontare ogni scostamento che colpisce i diritti e la dignità delle persone in movimento e tutte le ramificazioni politiche che giustificano questa violazione.

Monitoriamo il contesto politico e in particolare le relazioni tra la Tunisia e i suoi partner europei. Prestiamo attenzione anche alle leggi nazionali, che non rispondono più agli impegni internazionali della Tunisia e/o non sono all'altezza dei valori e dei principi sollevati dalla rivoluzione tunisina, come libertà, democrazia, giustizia e uguaglianza. Possiamo dire che l'aspetto politico ha avuto uno spazio importante nel lavoro della FTDES nel presentare una narrazione diversa da quella del governo, che presenta una visione fondamentalmente distorta nei confronti degli sfollati.

Dal 2020 si è registrato un forte aumento del numero di persone che lasciano la Tunisia via mare. Come si spiega questa tendenza?

È successo che la Tunisia, nella sua vacillante fase di transizione vissuta dopo il 2011, ha trascurato la transizione economica e sociale. Questa negligenza ha rinforzato il ruolo delle famiglie corrotte nell'economia tunisina. La transizione post-rivoluzionaria ha anche aumentato le disparità esistenti tra la popolazione, ulteriormente aggravate dalla crisi politica iniziata nel 2020, guidata dalla Presidenza della Repubblica e dal Parlamento. Il conflitto tra la Presidenza della Repubblica da un lato e il Parlamento e i primi ministri del governo dall'altro, ha dato ai tunisini l'impressione che il futuro politico fosse diventato molto incerto.

Il 2020 è anche l'anno del Covid e in Tunisia, come in altri Paesi del Sud, sono stati colpiti i gruppi più vulnerabili. Durante questo anno, i cittadini tunisini si sono sentiti abbandonati dallo Stato ma anche dai Paesi ricchi. Nel 2020 ci sono stati due fattori da tenere particolarmente in considerazione: quello politico e quello economico, che hanno permesso l'aggravarsi della crisi.



Commemorazione a Tunisi, febbraio 2023, Foto: FTDES

Alla fine del 2020 sono comparse anche le barche in metallo. Quali sono le caratteristiche di queste imbarcazioni e perché stanno gradualmente sostituendo quelle in legno?

La strategia dello Stato tunisino per combattere la cosiddetta migrazione irregolare ha preso di mira le reti migratorie organizzate/auto-organizzate. In Tunisia si trovano soprattutto barche in legno e le autorità hanno adottato misure severe contro le fabbriche o le officine autorizzate dallo Stato coinvolte nella produzione di queste imbarcazioni. Queste misure anti-immigrazione hanno danneggiato anche i pescatori, costringendoli ad affrontare notevoli procedure burocratiche, anche per quanto riguarda le procedure di manutenzione e ristrutturazione delle imbarcazioni. Lo Stato ha anche limitato le materie prime. In questa situazione è naturale che le reti di contrabbando ricorrano a metodi alternativi per assicurarsi l'accesso alla costa settentrionale del Mediterraneo e, di conseguenza, hanno fatto ricorso alle barche di metallo.

In questo periodo, le barche di ferro sono facili da fabbricare e necessitano solo di materiali di base facili da reperire; inoltre, il processo di fabbricazione non richiede grandi attrezzature, garantendo a chi le produce un maggiore reddito finanziario, ma si sono rivelate pericolose. Queste imbarcazioni sono destinate principalmente ai "migranti subsahariani", e questo dimostra la differenza tra i migranti subsahariani e quelli tunisini che usano barche di legno e di gomma.

L'FTDES riferisce che si è sviluppata una nuova rotta, con i migranti che arrivano in Tunisia attraverso il confine terrestre algerino per poi proseguire verso Sfax e tentare la traversata. Può spiegarci meglio questa nuova rotta?

Questa rotta migratoria è il risultato delle politiche migratorie dell'UE, che ha chiuso la rotta attraverso l'Est (la cosiddetta rotta balcanica) e ha stretto accordi con le milizie libiche, ma anche con il Marocco; tutto ciò ha spinto le ondate di persone in movimento a cercare una nuova rotta migratoria dal deserto algerino alla Tunisia e poi a Sfax. Non dimentichiamo inoltre che le autorità algerine sono tolleranti e permettono ai migranti di attraversare la Tunisia.

Le persone che si trovano in Tunisia hanno già avuto una precedente e dura esperienza di immigrazione e possono considerare la rotta da/per la Tunisia meno pericolosa e meno abusiva, nonostante le tragedie di cui sono stati testimoni, ma anche la vicinanza geografica è un elemento importante. Poiché la Tunisia ha una tradizione di immigrazione, le persone che si trasferiscono in Tunisia pensano che sia più facile attraversare la costa.

La maggior parte delle persone qui è fuggita da guerre, conflitti e cambiamenti climatici. La maggior parte di loro sono giovani uomini, ma ci sono molte donne e bambini.

Alcuni mesi fa, diverse organizzazioni della società civile, tra cui la FTDES, hanno denunciato le pratiche di intercettazione violenta della guardia marittima nazionale, che hanno causato diversi naufragi. Queste pratiche continuano oggi? Come si spiega l'aumento di queste pratiche violente?

In generale e negli anni passati, la narrazione dominante era che la guardia costiera tunisina non era violenta con i migranti in confronto a quelle libiche. Ma va notato che la Guardia costiera tunisina ha commesso crimini in precedenza, come nel 2011, quando la nave della marina militare "houriya 301", per intercettare i migranti, ha colpito l'imbarcazione direttamente con la nave militare. La stessa cosa è accaduta di nuovo nel 2017 a Kerkennah.

Qualche anno fa, le testimonianze che abbiamo raccolto e ricevuto da migranti non tunisini affermavano che la Guardia costiera tunisina aveva un approccio più umanitario nei salvataggi. A quei tempi, non c'erano molte persone che partivano dalla Tunisia verso l'Europa. Poi, sempre più persone sono state intercettate verso la Tunisia e sempre più cittadini non tunisini hanno iniziato a partire dalle coste tunisine e l'UE ha iniziato a prestare maggiore attenzione alla rotta tunisina, dove ha iniziato a formare, finanziare, equipaggiare, coordinarsi con la Guardia costiera e le autorità tunisine.

Da allora, dopo il 2020, abbiamo iniziato a sentire parlare di comportamenti violenti da parte della Guardia costiera tunisina. La Guardia costiera tunisina ha iniziato a sviluppare una nuova narrazione, più presente e dominante nei media, affermando di essere attaccata dai migranti quando cerca di salvarli. Attraverso le testimonianze raccolte da persone in movimento, alcune ONG e attivisti hanno rotto il silenzio su questa violenza, fornendo prove di tali attacchi. Tuttavia, è ancora molto difficile raccogliere prove, poiché gli agenti della Guardia Costiera tunisina rubano tutti i telefoni che hanno registrato video o scattato foto. Inoltre, minacciano le persone in movimento di espulsione e detenzione se parlano di queste violenze con giornalisti o con le ONG.

Durante i primi sei mesi dell'anno 2023, la Guardia Costiera tunisina ha adottato una strategia di amicizia con alcuni canali televisivi, radio e giornalisti, come se avesse una strategia mediatica chiara e precedentemente preparata per contrastare ciò che le persone in movimento hanno riportato su diverse piattaforme di social media. Oggi, poiché è chiaro che sono responsabili delle tragedie in corso sulle coste tunisine, hanno cambiato la loro strategia mediatica legittimando le loro pratiche come parte di una "violenza legittima dello Stato".

Consideriamo la loro strategia di comunicazione come un chiaro riconoscimento da parte del Ministero degli Interni della violenza perpetuata dal TNCG sulle persone in movimento in mare. Oggi, purtroppo, è ancora in corso, ma è sempre più difficile entrare in contatto con le persone in movimento e documentare le violazioni, poiché la loro strategia è quella di deportare quasi tutte le persone che

vengono intercettate in mare alle frontiere algerine o libiche e prendere i loro telefoni.

I pescatori tunisini sono spesso gli unici testimoni di naufragi e violazioni della legge in mare. Come reagiscono?

Dopo la rivoluzione del 2011, i pescatori tunisini sono sempre stati un testimone importante in mare e spesso si impegnano in operazioni di salvataggio, seguendo quanto imposto loro dalla legge e dal loro dovere morale. Ciò è stato particolarmente evidente durante la guerra in Libia, durante la quale molti migranti sono partiti da lì. I pescatori hanno contribuito a salvare molte vite.

Tuttavia, negli ultimi anni, i pescatori sono stati sottoposti a una forma di punizione per il loro coinvolgimento nel salvataggio dei migranti. Sono state adottate politiche per allontanarli dall'area geografica vicina alla costa libica e trasformarla in uno spazio che è una zona militare quasi chiusa. Abbiamo visto cosa è successo con le milizie libiche: i pescatori sono stati colpiti e le loro barche sequestrate.

Da parte tunisina, ci sono anche tentativi di impedire ai pescatori di essere solidali con le persone in movimento. Ad esempio, il pescatore che intraprende un'operazione di salvataggio deve ottenere il permesso dalle autorità tunisine. Il ritardo delle autorità tunisine nel rispondere alla chiamata di Mayday, costringe il pescatore ad abbandonare il suo raccolto di pesce e a chiamare altre barche circostanti. Il messaggio politico trasmesso dalle autorità tunisine ai pescatori è che il salvataggio dei migranti in difficoltà non è di loro competenza e che devono stare alla larga da questo problema. Per questo motivo, quando un pescatore va in mare, è combattuto tra il suo dovere umano e morale e la punizione indiretta a cui può essere esposto per il suo contributo nel salvare vite umane.

Cosa succede ai migranti (tunisini o di altri Paesi) dopo che sono stati intercettati dalla guardia costiera nazionale?

In precedenza, sebbene la traversata fosse criminalizzata dalla legge del 2004, i migranti venivano rilasciati e coloro che erano sospettati di aver organizzato il passaggio venivano detenuti. La situazione è cambiata nel 2020, dopo la crescente cooperazione tra l'Unione Europea e la Tunisia. Sia i cittadini tunisini che quelli non tunisini hanno dovuto affrontare sempre più violenze nel processo di intercettazione delle imbarcazioni, confiscando i telefoni e tutto ciò che i migranti possedevano. Per i tunisini, la traversata viene criminalizzata, mentre per i non tunisini è prevista una punizione collettiva per tutti i partecipanti, con la deportazione alle frontiere algerine o libiche, spesso nel deserto, in condizioni climatiche molto difficili sia in inverno che in estate.

Per il momento, la Tunisia non ha una zona SAR (Search and Rescue) ufficialmente riconosciuta dall'IMO. Tuttavia, sembra che la Tunisia stia subendo notevoli pressioni da parte dell'Unione Europea per accelerare la creazione di tale zona. Qual è la posizione della Tunisia su questo tema? E quali sarebbero le conseguenze della definizione di una zona SAR tunisina?

Esiste un progetto di legge che è stato recentemente adottato. Le autorità lo presentano all'opinione pubblica come parte degli obblighi della Tunisia nell'ambito dell'accordo internazionale di cui la Tunisia è firmataria. Ma ci aspettiamo che il processo di dichiarazione di una zona SAR segua l'agenda dell'Unione Europea, insieme alla questione della riammissione dei migranti dalla Tunisia.

Una zona SAR tunisina è essenzialmente una richiesta europea e deriva da un pacchetto di misure che devono essere adottate per trattare con l'Unione Europea, come è già successo con la Libia. Abbiamo l'impressione che oggi si voglia copiare l'esempio libico in Tunisia e, considerando le molteplici visite di funzionari europei, ci aspettavamo, come organizzazioni della società civile, che ci fossero altri aspetti da implementare sul piano legale, come la questione della legge nazionale sull'asilo e la questione della zona SAR.



Manifestazione contro la visita di Meloni in Tunisia, 6 giugno 2023, Foto: FTDES

Oggi sentiamo spesso dire che la costa tunisina è testimone di tragedie umanitarie una dopo l'altra. Come risposta a questa situazione, le autorità tunisine usano sempre la scusa della mancanza di capacità logistiche e tecniche per effettuare adeguate operazioni di ricerca e salvataggio. L'ampliamento dell'area SAR a grandi distanze contribuirà ad affermare l'approccio europeo sul campo: la Guardia costiera tunisina diventerà l'attore principale delle operazioni di intercettazione su distanze molto lunghe e quindi del trasporto dei migranti in Tunisia, che consideriamo un Paese non sicuro. Limiterà inoltre lo spazio operativo delle ONG SAR. Riteniamo che trasformerà la Tunisia in una piattaforma di sbarco per i migranti, e a questo forse seguiranno altre misure con il pretesto di trasformare la Tunisia in un cosiddetto "porto sicuro". La Tunisia sarà pienamente coinvolta nelle politiche di esternalizzazione delle frontiere e si trasformerà chiaramente in un punto di frontiera europeo, rendendo la Tunisia una guardia delle frontiere europee.

Nel luglio 2023, l'Unione Europea ha firmato un nuovo accordo di cooperazione con la Tunisia, che prevede un budget di 105 milioni di euro per rafforzare il controllo dell'immigrazione. Di recente abbiamo appreso che il presidente Kais Said ha rifiutato la prima tranche di finanziamenti, giudicando irrisorie le somme annunciate e rifiutando di accettare per il suo Paese quella che considera "carità". Come spiega questa reazione? E come vede il futuro di questo accordo?

La base di questo accordo è un fallimento politico e morale. È arrivato in circostanze politiche difficili, soprattutto da parte tunisina, in cui non erano presenti tutti gli elementi di libertà e democrazia. I migranti sono stati sottoposti a repressione a terra e in mare. Inoltre, è avvenuto in un contesto in cui le organizzazioni della società civile e gli attivisti che sostengono le persone in movimento sono stati esposti a una campagna di calunnie, odio e accuse di tradimento. Ancora oggi, tutte le voci dell'opposizione in Tunisia sono perseguitate, sia con l'incarcerazione che con campagne diffamatorie. Pertanto, in queste circostanze, non c'è stata alcuna discussione sociale nelle istituzioni democratiche sul contenuto dell'accordo e l'accordo è stato discusso in condizioni di non trasparenza.

Questo accordo conferisce al cittadino europeo uno status superiore a quello del cittadino tunisino. Ciò significa che il cittadino europeo è a un livello avanzato e gode di tutti i

diritti, a differenza del cittadino tunisino che non ne gode. Il memorandum classifica i cittadini tunisini in categorie e classi specifiche, categorie di persone che soddisfano le condizioni di visto e migrazione e categorie di persone che saranno costrette a migrare senza avere accesso a percorsi sicuri e legali. Si basa su 5 punti, ma il cuore del testo è la cosiddetta migrazione irregolare e la questione della cosiddetta riammissione.

L'accordo è stato fatto tra due parti tra le quali non c'è molta fiducia, e questo è chiaro dopo l'accordo. Come ci aspettavamo, questo accordo è nato morto, e già si vedono i segni di una mancanza di fiducia tra le due parti dopo le dichiarazioni della parte tunisina riguardo ai fondi che sono stati respinti. Ma si tratta di fondi relativi a precedenti impegni legati alla pandemia di Covid e non hanno nulla a che fare con il recente accordo. In ogni caso, crediamo che questo accordo non sarà applicato nonostante gli sforzi fatti da Giorgia Meloni per cercare di commercializzare questo accordo come unica e sola soluzione.

Le politiche di esternalizzazione dell'Unione Europea in Tunisia continuano a rafforzarsi e ad indurirsi. Come può la società civile, a sud e a nord del Mediterraneo, opporsi a queste politiche?

Nei Paesi del Sud il contesto è molto difficile. Il ruolo della società civile si sta ritirando, in un contesto unilaterale, che non riconosce il ruolo della società civile, e questo riduce il margine di azione a livello di influenza diretta sulle politiche. Forse nei Paesi del Nord, nonostante le restrizioni a cui sono esposti gli attivisti, la società civile potrebbe avere un maggiore margine di azione.

Ma questo non significa che dobbiamo rimanere in silenzio su ciò che accade in Europa o nei Paesi del Sud globale. Occorre fare più rete, organizzarsi e aprirsi maggiormente ai movimenti civili, sociali e sindacali. La regione mediterranea si è trasformata in un cimitero e, sebbene il margine di azione sia diventato più difficile nei Paesi del Sud globale, la speranza è sempre presente e non ci deve essere silenzio nei confronti di tutti i complici razzisti e violenti contro le persone in movimento.

Grazie Romdhane, per questa intervista



Raduno in seguito all'omicidio di Falikou Koulibaly, dicembre 2018, Foto: FTDES

AMPLIFICARE LE VOCI

ALLIANCE WITH REFUGEES IN LIBYA

Nell'agosto 2023, è nata una nuova rete translocale chiamata "Alliance with Refugees in Libya" (ARiL) - dopo la mobilitazione di fine giugno a Bruxelles (vedi Echoes n. 7, pagina 18) durante un incontro a Bologna. La scelta di Bologna non è stata casuale. Refugees in Libya (RiL) aveva già deciso di stabilire qui un'associazione registrata e un ufficio. "Translocale" significa che, da un lato, si è formato un gruppo di attiviste e sostenitrici locali, mentre dall'altro lato le relazioni transnazionali rimangono essenziali per la rete: con le attiviste di altre città europee, ma prima di tutto con le rifugiate e le migranti attive che vivono ancora in Libia.

Con l'obiettivo di consolidare e rafforzare il movimento di RiL in Libia e in Europa, sono stati istituiti diversi progetti concreti e gruppi di lavoro:

- per l'apertura dell'ufficio di Bologna;
- per la creazione di un archivio;
- per la creazione di una hotline collettiva per le richieste d'aiuto dalla Libia;
- l'avvio di una campagna per la difensora dei diritti umani.

Questi progetti sono interconnessi e portati avanti da attiviste provenienti da organizzazioni del soccorso civile in mare e da lotte per la libertà di movimento al fine di ampliare il sostegno concreto alle persone che cercano protezione in Libia e per consolidare il lavoro collettivo nella lotta per la libertà di movimento in Europa.

La hotline

S Dal 2021 più di 8.000 richieste d'aiuto sono pervenute alla hotline già esistente di Refugees in Libya. Da allora, RiL è in contatto con le persone che chiedono aiuto, cercando

di fornire ciò che si può, raccogliendo informazioni, diffondendo i racconti delle persone e portando avanti processi legali. Non è solo una hotline, ma una rete, un punto di scambio di una lotta condivisa. A partire da dicembre 2023, Alliance with Refugees in Libya vuole ampliare questa rete con infrastrutture e personale. Questa hotline collettiva dovrebbe funzionare sette giorni su sette, cercando di rispondere alle richieste d'aiuto, di raccogliere informazioni preziose e di diffondere i racconti delle rifugiate in Libia.

La campagna

La Campagna per la Difensora dei Diritti Umani, a partire dall'inizio del 2024, ha come obiettivo l'evacuazione dalla Libia verso Paesi sicuri delle attiviste per i diritti umani e delle persone che cercano protezione. L'idea è stata presentata in un evento online il 1° ottobre 2023, secondo anniversario dello storico sit-in di protesta auto-organizzato a Tripoli.

La campagna si concentrerà in primo luogo sulla 220 attivista di RiL, incarcerata nel campo di Ain-Zara per più di 18 mesi. Dopo essere stata rilasciata non senza difficoltà nel luglio 2023, la coerente richiesta di evacuazione è stata ripetuta. La campagna dovrebbe raccontare l'attività collettiva della difensora dei diritti umani in Libia.

Pensare globale, agire locale. Con l'ufficio di Bologna le realtà di Refugees in Libya sul territorio europeo dovrebbero iniziare a stabilizzarsi. Insieme alla rete translocale, nel prossimo futuro saranno organizzati diversi eventi, corsi di formazione e incontri regolari riguardanti la hotline e la campagna.

È necessario un sostegno a vari livelli **Website:**
<https://www.refugeesinlibya.org/>

Contact: Refugeesinlibya@gmail.com



Foto : Refugees in Libya

CRIMINALIZZAZIONE

IUVENTA: APPUNTI DA TRAPANI

Di iuventa crew

Mentre ci avviciniamo alla fine della fase preliminare del processo, vogliamo guardare indietro...

Dopo essere iniziata nel maggio 2022, la fase preliminare del processo contro la quattro imputata dell'equipaggio di Iuventa sta entrando nella sua fase finale. È plausibile che all'inizio del 2024 il giudice del Tribunale di Trapani deciderà se il caso debba proseguire in un processo o se archiviare le accuse. Dato il sistematico rifiuto opposto finora a tutte le richieste della nostra avvocata, non siamo molto ottimisti.

Ciononostante, a questo punto vorremmo approfittarne per sottolineare ancora una volta che questo processo non avrebbe mai dovuto avere luogo e per chiedere l'archiviazione delle accuse. Ma soprattutto vorremmo ricordare nuovamente che l'unica risposta degli Stati europei alle migliaia di morti che ogni anno si verificano alle loro frontiere è quella di perseguire e imprigionare le persone in movimento e di ostacolare in ogni modo possibile le operazioni della flotta civile.

Il caso Iuventa è uno dei tanti spazi di resistenza e denuncia di una rete che conferma che la lotta per la giustizia alle frontiere è attiva e potente. Di fronte alla volontà degli Stati di criminalizzare le migrazioni e la solidarietà, non riusciranno a metterci a tacere o a farci desistere.

#DROPTHECHARGES

L'ultima fase del processo preliminare, durante la quale sono state trattate soprattutto questioni procedurali, si svolgerà nei prossimi mesi. In questa fase finale verranno presentate le arringhe delle varie parti coinvolte. Prima è stato dato spazio alle dichiarazioni scritte o orali della imputata. A metà dicembre sarà la volta delle arringhe dell'accusa e della avvocata della difesa.

Il 13 ottobre, per la prima volta dall'inizio delle indagini sette anni fa, la imputata di Iuventa hanno avuto la possibilità di difendersi dalle accuse. Due delle dichiarazioni sono state lette in aula e le abbiamo rese pubbliche interamente (<https://www.iuventa-crew.org/en/2023/10/14/inside-courtroom-incl-video/>). Pochi minuti dopo che il primo imputato ha iniziato a leggere la sua dichiarazione, due dei pubblici ministeri, compreso il procuratore capo, hanno lasciato l'aula. Ci siamo chiesti cosa non volessero ascoltare.

"Per me è del tutto incomprensibile che le dichiarazioni delle tre autorità presenti sul posto (due unità aeree militari e un'unità militare nelle immediate vicinanze della IUVENTA nel periodo in questione) non siano state utilizzate per verificare le testimonianze della dipendenti della IMI Security. Anzi, queste dichiarazioni non fanno nemmeno parte del fascicolo d'inchiesta. Dopo sette anni!"

Estratto dalla deposizione in tribunale di Sascha Girke, imputato di Iuventa-crew

Come già confermato nel 2018 dall'agenzia di ricerca "Forensic Oceanography and Forensic Architecture" di Goldsmiths (Università di Londra) (<https://forensic-architecture.org/investigation/the-seizure-of-the-iuventa>), le dichiarazioni della imputata dimostrano ancora una volta che tutte le accuse dell'accusa sono infondate. Le nostre dichiarazioni sono in linea con i risultati dell'analisi di Goldsmiths, che dimostrano che l'equipaggio della Iuventa non ha restituito barche vuote ai trafficanti, come sostiene l'accusa. Né hanno collaborato con nessuno collegato alle reti di contrabbando per organizzare i cosiddetti "passaggi di consegne", come sostenuto dalle autorità italiane.

Nella nostra dichiarazione abbiamo descritto in dettaglio le operazioni sotto indagine, quelle del 10 settembre 2016 e del 18 giugno 2017. Ci siamo chiesti perché l'accusa si sia affidata esclusivamente alla testimonianza dei dipendenti della IMI Security - Ballestra, Montanino e Gallo - che erano impiegati sulla VOS HESTIA, il cui passato e le cui motivazioni sono molto discutibili, come dimostrano i loro noti legami con le organizzazioni di estrema destra.

Ci siamo chiesti perché l'accusa non abbia mai voluto raccogliere le testimonianze di due unità militari aeree e di un'unità militare navale, tutte coinvolte insieme a Iuventa nei soccorsi, e che avrebbero potuto confermare la nostra versione dei fatti. "Questo mi porta a chiedermi quali siano le intenzioni della Procura e fino a che punto motivazioni politiche abbiano guidato questa indagine", ha affermato Sascha concludendo il suo intervento.

Abbiamo ricordato con dolore come nel maggio 2017, per ostacolare Iuventa, l'IMRCC ci abbia costretto a lasciare la zona SAR nonostante ci fossero diversi casi di barche in pericolo. Mentre eravamo diretta a Lampedusa, cinque imbarcazioni sono scomparse in mare, migliaia di persone sono annegate nella zona che ci avevano appena obbligato a lasciare. "Vorrei che l'accusa fosse stata costretta ad ascoltare le grida delle migliaia di persone a bordo delle cinque barche scomparse. Sono annegate perché noi potessimo essere indagate", ha accusato Dariush nel suo discorso. Anche se gli accusatori principali non ha voluto,

ancora una volta, ascoltare. Sembra chiaro ciò che non volevano ascoltare.

#NOTTRANSLATIONNOJUSTICE

"Non credo che un giudice debba dare la sensazione di aver già deciso contro di voi, solo perché ha letto l'atto d'accusa. Anzi, mi aspetto che un giudice voglia ricevere informazioni che possano fornirgli una migliore visione d'insieme. La presunzione di innocenza vale anche per noi. Non è così? Questo mi porta alla questione dei diritti fondamentali. Ancora una volta, sono rimasto sorpreso da quanto spesso ci siano stati negati in quest'aula di tribunale".

Extract from the court statement of Dariush Beigui, iuventa-crew defendant

Durante l'arringa in tribunale abbiamo anche enunciato le violazioni degli elementi fondamentali per avere un processo equo durante verificarsi durante la fase preliminare. Come abbiamo denunciato con la campagna #NoTranslationNoJustice, meno del 3% dell'intero fascicolo è stato tradotto. Nonostante ciò, il giudice continua a ritenere che "le informazioni essenziali" siano a disposizione dell'imputata. Purtroppo, decidere ciò che deve essere considerato "essenziale" è deciso dagli Stati e, in ultima analisi, è a discrezione della pubblica ministero e della giudici nazionali. Ma cosa è essenziale per una difesa efficace?

Secondo Nicola Canestrini, "Ciò dovrebbe essere deciso ponendo i diritti dell'imputata alla base di ogni decisione". Poiché il diritto europeo non definisce chiaramente cosa possa essere considerato "informazione essenziale", abbiamo chiesto più volte di sottoporre la questione alla Corte di Giustizia Europea. Ogni volta la nostra richiesta è stata respinta dal giudice. Secondo EULITA, l'Associazione Europea degli Interpreti e Traduttori Giuridici, si tratta di un problema addirittura europeo, in quanto "una remunerazione ridicola tiene le interpreti qualificate lontani dalle aule di tribunale, con la conseguenza che le udienze devono essere sospese, si perde tempo e i costi aumentano".

Inoltre, l'impossibilità di condurre un interrogatorio adeguato a causa della mancanza di una traduzione appropriata, in ben tre occasioni, è un'ulteriore prova della violazione dei diritti fondamentali verificarsi durante il processo iuventa. Le esperte convocate dal giudice per valutare la qualità della traduzione durante gli interrogatori sono state categoriche. Hanno concluso che le interpreti forniti dalle autorità non erano idonee, poiché parti essenziali delle udienze non potevano essere comprese dall'imputata. Contrariamente alla valutazione delle esperte, il giudice ha stabilito che il significato complessivo delle parti tradotte era sufficiente per un equo processo e ha ritenuto che l'interrogatorio potesse essere considerato valido.

#DECRIMINALIZEFACILITATION

"È tempo di ripensare l'intera disciplina. Da oggi, questo procedimento penale contro singoli individui ha assunto una portata giuridica più ampia, che si estende al di là di questo singolo caso. Si tratta di uno sviluppo significativo per noi, in quanto riflette pienamente la natura delle accuse, che non hanno mai riguardato solo la singola imputata, ma piuttosto un attacco contro tutta coloro che hanno agito in modo simile, lo stanno facendo attualmente o potrebbero farlo in futuro."

Francesca Cancellaro, avvocatessa di iuventa

Nonostante il sistematico rifiuto da parte del giudice di esaminare ogni elemento sollevato dall'avvocata difensora, nell'ultimo anno abbiamo ottenuto pochi ma importantissimi successi. Dopo anni di lavoro preparatorio, la nostra avvocatessa Francesca Cancellaro ha presentato un reclamo chiedendo al Tribunale di Trapani di rinviare il caso alla Corte di Giustizia europea per un parere sulle norme riguardanti il "favoreggiamento dell'immigrazione non autorizzata". L'avvocato Cancellaro sostiene che sia il cosiddetto Facilitator's package che l'articolo 12 della legge italiana sull'immigrazione violano i diritti fondamentali delle persone sanciti sia dal diritto internazionale che da quello italiano. Le principali informazioni sul reclamo sono disponibili sulla nostra piattaforma (<https://daten.solidarity-at-sea.org/s/nHqAwwf6GPzPp43>).

Quello che le esperte di diritto internazionale e diritti umani hanno definito un "lavoro sublime" è stato liquidato dal giudice di Trapani come "infondato". Tuttavia, la sua decisione non è entrata nel merito delle argomentazioni presentate, ma le ha in gran parte ignorate.

"È ora che l'attenzione si concentri sui diritti di coloro che vengono arrestati come sospetti "traffickanti" e che di solito vengono condannati a lunghe pene detentive senza tenere conto di alcuna circostanza. Il quadro giuridico dell'UE fornisce sembra legittimare e dare l'opportunità giuridica agli Stati membri dell'UE di abusare del diritto penale contro le persone in movimento e quelle solidali. I tribunali europei in questa fase continuano ad essere complici del crescente numero di morti nel Mediterraneo. La difesa razzista e violenta di interessi neocoloniali deve cessare una volta per tutte."

Kathrin Schmidt, imputata di iuventa-crew

Fortunatamente, qualche settimana dopo, nell'ambito del caso Kinshasa, in cui una donna di origine congolese è accusata di favoreggiamento dell'ingresso non autorizzato in Italia ai sensi dell'articolo 12, l'avvocata Cancellaro ha presentato nuovamente il reclamo. In questa occasione, il giudice del Tribunale di Bologna ha accolto interamente la

richiesta. La Corte di Giustizia Europea dovrà ora valutare sulla base delle argomentazioni giuridiche presentate da Cancellaro. Questo successo va oltre il caso contro la Iuventa e rappresenta una speranza per chi si batte contro la criminalizzazione della migrazione e della solidarietà alle frontiere europee. Per quanto ne sappiamo, è la prima volta che le leggi sul favoreggiamento della migrazione vengono messe in discussione.

Utilizzare una delle più grandi azioni legali contro le organizzazioni SAR per attaccare la criminalizzazione delle persone in movimento e della solidarietà nel suo fulcro è un atto di giustizia poetica.

CHI SEQUESTRA E DANNEGGIA LE NAVI LASCIA MORIRE LE PERSONE!

"La negligenza nella custodia è un reato per la legge italiana. Ci aspettiamo un'indagine approfondita che valuti se e chi ha violato il dovere di mantenere la perfetta funzionalità della nave del soccorso civile in mare sequestrata, che era completamente abbandonata."

Nicola Canestrini, avvocato di Iuventa

Infine, Iuventa vuole anche chiedere conto ai responsabili dell'abbandono e della distruzione della nave di soccorso, sequestrata nel 2017. La relazione che ha fatto seguito all'ispezione tecnica effettuata nell'ottobre 2022, commissionata dagli armatori della nave e autorizzata dal G.I.P di Trapani, indica che "una volta a bordo è risultato evidente che la nave è stata in stato di totale abbandono dalla data del sequestro" perché "non è stata effettuata alcuna manutenzione ordinaria o straordinaria". Il 12 febbraio 2023 Iuventa-crew ha presentato una denuncia penale alla Procura di Trapani, chiedendo di indagare sull'abbandono e la distruzione della nave di soccorso. Il 21 novembre, 12 ONG si sono unite alla denuncia di Iuventa.

Solo dall'inizio del 2023, in 12 casi le navi delle ONG sono state bloccate in Italia, mentre nello stesso periodo più di

2.300 persone hanno perso la vita attraversando il Mediterraneo. In Italia, misure come il sequestro e il fermo amministrativo fanno parte di una pratica sistematica per ostacolare le operazioni di ricerca e soccorso. Questa prassi è nata con il sequestro della Iuventa ed è stata intensificata dal decreto Piantedosi. Ogni attacco a una nave di soccorso ha un impatto sull'intera flotta civile e, in ultima analisi, sulla vita e sulla sicurezza delle persone in movimento. Lo sforzo congiunto delle ONG sottolinea l'importanza di ritenere le autorità statali responsabili delle loro azioni di sequestro e distruzione dei mezzi per il soccorso

In tutto ciò...

Ci avviciniamo alla fine della fase preliminare del processo con sentimenti contrastanti. Da un lato, il procedimento ha ulteriormente confermato ciò che ripetiamo da quando abbiamo saputo che era stata aperta un'indagine contro di noi: questo è un processo politico. La totale mancanza di prove e la violazione dei diritti fondamentali durante il processo, la decisione del Ministero degli Interni e dell'Ufficio del Primo Ministro di costituirsi come parte civile, ci ricordano che la giustizia è soggetta ai giochi di potere. È la stessa giustizia che abbandona e addirittura imprigiona tutta coloro che cercano di garantirsi una vita in condizioni dignitose.

Allo stesso tempo, le costanti espressioni di solidarietà, lo straordinario lavoro e il sostegno della nostra avvocata e il sentirci parte di un movimento molto più ampio che lotta instancabilmente per cambiare questo potere assassino ci mantengono forti. Siamo certi che quando le persone si uniscono e camminano insieme sono in grado di ottenere qualsiasi risultato.

Mentre ci avviciniamo alla fine della fase preliminare, vogliamo guardarci indietro...

Per continuare ad andare avanti...

WEBSITE - <https://iuventa-crew.org>



MOBILITAZIONI

RAPPORTO DAL CAMPO MALDUSA DI LAMPEDUSA

7-12 OCTOBER 2023

Maldusa ha invitato a Lampedusa circa 60 persone, attiviste e attivisti in vari progetti di solidarietà nel Mediterraneo e non solo. Da un lato, l'incontro mirava a consolidare ulteriormente la cooperazione e le buone pratiche sviluppate negli ultimi anni tra gli attori che operano in mare e a terra. Dall'altro, sono stati organizzati diversi eventi pubblici e un'azione commemorativa sia per sensibilizzare la popolazione locale e i numerosi lavoratori e turisti presenti sull'isola, che per continuare a rafforzare le azioni che si sono svolte sull'isola poche settimane fa in solidarietà con le "Persone in movimento" che sbarcano a Lampedusa.

MEETING INTERNO

Il primo workshop interno sulla "Solidarietà in mare" si è concentrato sugli spazi contesi nel Mar Mediterraneo, in Europa e in Nord Africa: abbiamo discusso delle nuove ondate di razzismo e dell'escalation di violenza alle frontiere, nonché di come, nel 2023, le comunità e le reti di migranti si siano sapute adattare di fronte agli ostacoli e all'ostilità. Una domanda chiave, legata alla nostra lotta quotidiana, è stata anche come riuscire ad intensificare le collaborazioni della flotta civile a livello operativo nella zona attorno a Lampedusa.

Nella sessione successiva, intitolata "Solidarietà a terra", diverse entità a favore della libertà di movimento hanno presentato le proprie difficoltà, confrontandosi su come imparare reciprocamente dalle pratiche e dalle strategie degli altri, per migliorare la comunicazione e coinvolgere meglio sia le comunità di migranti che direttamente le persone in movimento.

Campo Maldusa a Lampedusa, ottobre 2023, Foto: Maldusa



Un'analisi dell'espansione dei campi/hotspot e, più in generale, del sistema di detenzione nell'Italia meridionale è stato invece il tema principale di un altro momento di discussione, seguito da un workshop in cui si è approfondita la necessità di un monitoraggio continuo in Sicilia, soprattutto per amplificare la voce delle persone che si trovano attualmente nei campi di detenzione.

Quali sono gli strumenti adeguati per organizzare le CommemorAzioni? Come dare maggiore visibilità - senza creare spettacolarizzazioni - alle vittime del cosiddetto regime di frontiera? Quali sono le sfide della rete transnazionale di famiglie e sopravvissuti? Su queste domande si sono svolti due workshop paralleli, uno in particolare, dedicato alla preparazione della CommemorAzione dell'11.10.2013 a Lampedusa.

Diversi partecipanti all'evento sono impegnati nella ricerca di persone scomparse e in progetti per l'identificazione dei corpi, che hanno l'obiettivo di sviluppare un approccio più dignitoso e accessibile per le famiglie e le comunità delle persone scomparse. In un ricco scambio di idee e richieste su vari fronti, è stata fissata una data per redigere una mappatura comune di queste pratiche, che miri a favorire future collaborazioni tra i vari progetti in atto.

Nella giornata conclusiva, in un workshop sulla criminalizzazione, i partecipanti hanno poi raccontato le loro esperienze di criminalizzazione per essere stati alla guida di imbarcazioni, e parlato delle campagne di solidarietà contro la criminalizzazione dei facilitatori nei vari Paesi. Negli ultimi anni la rete è cresciuta a livello transnazionale, con lo sviluppo di pratiche di mutuo sostegno e apprendimento reciproco tra le varie entità coinvolte. E' stato inoltre valutato l'impatto dei cambiamenti politici e delle strategie di resistenza, sia a livello pratico che comunicativo.

Le "controversie strategiche" sono state invece il tema dell'ultimo workshop, nel quale sono stati condivisi esempi di dispute legali di successo, insieme a una discussione su quali tipi di interventi potrebbero aiutare a bloccare le violenze alle frontiere e a portare almeno un po' di giustizia per le vittime, i sopravvissuti e i parenti.

EVENTI PUBBLICI

Durante il primo evento pubblico, davanti all'associazione "Archivio Storico di Lampedusa", ci siamo tutti seduti su l'impressionante tappeto patchwork di Yusuf. L'iniziativa è stata fondata nel 2020, dopo la morte di un bambino di 5 anni durante un terribile naufragio di un'imbarcazione partita dalla Libia. L'iniziativa è stata sviluppata in stretta collaborazione con la madre, che è sopravvissuta al naufragio e ha seppellito il bambino nel cimitero di Lampedusa.

I membri del Forum Solidale di Lampedusa, in solidarietà con i rifugiati e i migranti, hanno spiegato il loro approccio quando incontrano le persone che arrivano al molo: *"Eravamo quelli che non avevano nulla in faccia. Senza maschere, senza uniformi, senza niente in faccia, solo il nostro sorriso... Persone che incontrano persone. Volevamo fare qualcosa per mantenere la dignità e l'umanità. Perché la disumanizzazione delle persone migranti è la prima cosa che accade quando sbarcano al molo."*

Nel secondo evento pubblico, gli ospiti di Alarm Phone Sahara (che opera in Niger ndt) e di Refugees in Libya hanno presentato le loro azioni di lotta auto-organizzata sullo sfondo delle brutali conseguenze dell'esternalizzazione delle frontiere dell'UE in Africa settentrionale e occidentale. In Niger, il progetto è stato istituito nel 2017 con una linea telefonica diretta e



Campo Maldusa a Lampedusa, ottobre 2023, Foto: Maldusa

informatori lungo le rotte del deserto per sostenere le persone che cercano di arrivare a Nord o che vengono rimandate verso Sud. In Libia, un ciclo di intense proteste davanti all'ufficio dell'UNHCR a Tripoli è iniziato nell'ottobre 2021, e attualmente continua in Europa con la richiesta principale di provvedere all'evacuazione delle persone.

Nel 2023, la Tunisia è stata un luogo chiave per le partenze verso l'Europa e in particolare verso Lampedusa. Per questo motivo, la maggior parte delle informazioni che circolano sulla Tunisia sono legate ai confini e al controllo delle frontiere. Con la attivista tunisina abbiamo cercato di stilare un quadro approfondito dei recenti sviluppi politici nel Paese, dei problemi economici strutturali legati al ruolo delle potenze imperialiste e dell'aumento della violenza razzista. Abbiamo avuto l'opportunità di parlare delle importanti mobilitazioni di Zarzis 18/18, che chiede ancora verità e giustizia. Una mostra fotografica di queste proteste era disponibile in Piazza Castello a Lampedusa. Uno spazio importante è stato poi dedicato al discorso razzista

pronunciato dal presidente tunisino a fine febbraio e alle sue devastanti conseguenze in termini di segregazione, precarizzazione e violenza. Supportiamo totalmente le ultime parole che hanno chiuso l'evento: "Abbiamo vissuto sotto l'era di Ben Ali e sappiamo, ora, quanto sia importante la libertà".

La sera dell'11.10.2023, più di 130 persone - locali, turisti, attivista provenienti da varie nazioni - hanno seguito il nostro invito e hanno partecipato alla commemorazione delle vittime del terribile naufragio avvenuto al largo di Lampedusa esattamente dieci anni fa. È stata una Commemorazione impressionante e intensa, in cui abbiamo condiviso lacrime e rabbia, ma anche la speranza di un mondo in cui la morte alle frontiere appartenga al passato.

Trovate il resoconto extra con le immagini qui:

<https://www.maldusa.org/1/lampedusa-commemorazione-11-ottobre-2013-2023/>



Campo Maldusa a Lampedusa, commemorazione, ottobre 2023, Foto: Maldusa

PER LA LIBERTÀ DI MOVIMENTO: INFORMAZIONI INDIPENDENTI PER I RIFUGIATI E I MIGRANTI CHE ARRIVANO IN EUROPA

RILANCIO DELLA GUIDA WEB DELLA RETE WELCOME TO EUROPE (W2EU)

Il 20 settembre 2023 è stata rilanciata la guida web della rete Welcome to Europe tradotta in quattro lingue: "w2eu.info fornisce informazioni che possono essere utili a rifugiati e migranti nel loro viaggio verso e attraverso l'Europa. Vogliamo fornire loro accesso a consulenze e contatti utili in diversi Paesi europei. (...) Diamo il benvenuto a tutti i viaggiatori nel loro difficile viaggio e auguriamo a tutti loro un buon viaggio - perché la libertà di movimento è un diritto di tutti!".

Queste frasi, scritte anni fa, sono ancora valide per descrivere l'idea di base del progetto, fondato già nel 2010, e ancora online e ora con informazioni aggiornate, un design rinnovato e nuovi strumenti di mappatura.

BREVE STORIA DI W2EU

Il progetto di w2eu è iniziato nel 2010, nato da lotte comuni durante il campo "noborder 2009" a Lesbo: "...costruire strutture quotidiane e fornire informazioni utili in più lingue per responsabilizzare e sostenere i rifugiati e i migranti in transito e il loro diritto a spostarsi

verso la destinazione desiderata". Nel 2019 è stato pubblicato un opuscolo sui 10 anni di attività, in cui è stata presentata la storia della rete:

<http://infomobile.w2eu.net/files/2019/07/w2eu-10years-booklet-EN-201906-screen.pdf>

Nello stesso anno, nell'estate 2019, Welcome to Europe ha avviato il primo Campo estivo transfrontaliero come punto di incontro per discutere di solidarietà sulle rotte con l'intento di costruire ed estendere gli strumenti a supporto alla libertà di movimento:

<https://trans-border.net/wp-content/uploads/2020/04/TSC-brosch%C3%BCre-202004-screen.pdf>

Nel 2020 la rete w2eu è diventata meno attiva, risentendo anche delle conseguenze del Covid19. Tuttavia in un workshop durante il secondo Transborder Summer Camp a luglio 2022, nuove persone si sono aggiunte al progetto, ed è così iniziata la riorganizzazione. A partire da settembre 2023, è stato aggiornato l'elenco dei contatti utili nella maggior parte dei Paesi e nelle sezioni di frontiera.

Molo commerciale di Lampedusa dall'interno di una imbarcazione da pesca, novembre 2023. Foto: Maldusa



Per la regione del Mediterraneo centrale le informazioni e i contatti sono disponibili non solo per l'Italia e Malta, ma anche per la Tunisia e la Libia. Commenti e correzioni sono ben accette, così come aggiunte e aggiornamenti.

Chiediamo a tutte le reti di solidarietà, sia di terra che di mare, d'Europa e dintorni, di diffondere il nostro videoclip che contiene l'unica via alle frontiere: cioè la libertà di movimento!

Website: <https://w2eu.info/>



*Grande imbarcazione da pesca partita da Zuwara arrivata a Lampedusa, novembre 2023,
Foto: Maldusa*



CONTATTI

Website - <https://civilmrcc.eu/>
Email - political-moderator@civilmrcc.eu
Echoes - civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/

TEAM EDITORIALE

Sophie-Anne Bisiaux
Hagen Kopp
Ileana Maria

TRADUZIONE DI

Mediterranea Saving Humans