



MEDREPORT
MAGGIO 2022

INDICE

Cosa dicono i numeri	3
I dati di Maggio	
Cronaca dei fatti del Mediterraneo	5
Gli eventi più importanti del mese di Maggio	
Iuventa	10
Udienza preliminare	
Intervista a Davide Dinicola	12
Ucraina - Missione Safe Passage 3	16
Letteratura d'evasione	21
Borderline Europe Report	24
News dal Mediterraneo Centrale	

COSA CI DICONO I NUMERI

Nel mese di maggio il numero di persone che si sono ritrovate costrette a fuggire, ad attraversare il Mediterraneo e che sono riusciti ad arrivare in Italia è pari a 8.963.

Tra questi, vi sono 979 minori non accompagnati.

Sono continuati quotidianamente, anche questo mese, i respingimenti ad opera della cosiddetta Guardia costiera libica: violenti intercettamenti a bordo di rapide motovedette nei confronti di centinaia di persone che vincono ogni paura pur di tentare di sfuggire agli orrori libici.

NAZIONALITÀ DICHIARATE AL MOMENTO DELLO SBARCO (AGGIORNATE AL 31 MAGGIO 2022)

Egitto	3.388
Bangladesh	3.084
Tunisia	2.206
Afghanistan	2.031
Siria	1.315
Costa d'Avorio	887
Guinea	625
Iran	619
Eritrea	571
Sudan	426
Altre*	4.264
TOTALE**	19.416

* Il dato potrebbe ricomprendere immigrati per i quali sono ancora in corso le attività di identificazione.

** I dati si riferiscono agli eventi di sbarco rilevati entro le ore 8:00 del giorno di riferimento.

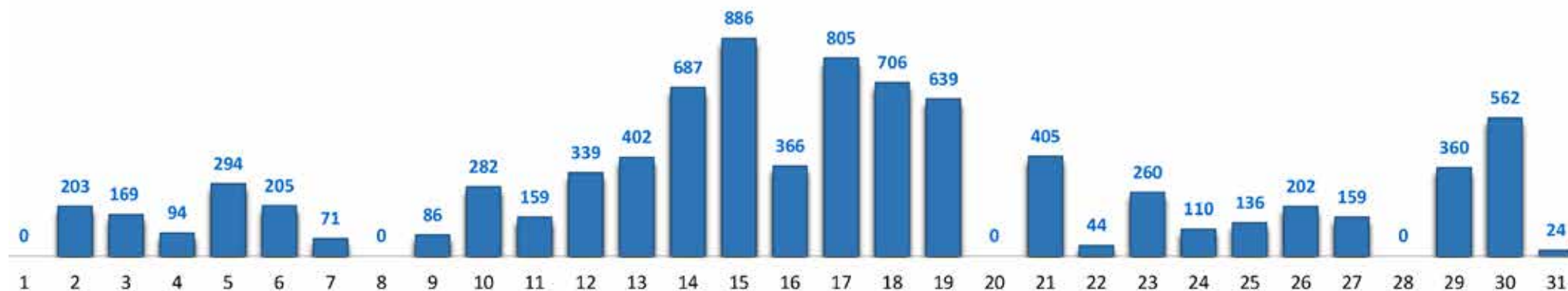
Fonte: Dipartimento della Pubblica sicurezza.

I dati sono suscettibili di successivo consolidamento.

Lo scorso 21 aprile, lo ricordiamo, la Commissione europea ha confermato di voler proseguire il rafforzamento delle operazioni dei militari libici, consegnando loro nuove navi.

È questa, ci chiediamo, l'Europa dei diritti? L'Europa in cui crediamo?

L'instancabile lavoro delle navi umanitarie ha permesso di continuare a salvare l'onore di quest'Europa torpida: un grande benvenuto alla nuova nave Aurora, con a bordo l'equipaggio di Sea Watch con il supporto tecnico della Ong britannica SAR-Relief.



Questi dati sono elaborati sulla base delle informazioni fornite dal Dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione del Ministero dell'Interno. I dati si riferiscono agli eventi di sbarco rilevati entro le ore 8.00 del giorno di riferimento.

A white patrol boat is shown from an aerial perspective, moving through dark blue water. The boat is leaving a white wake behind it. The boat has a red hull and a white superstructure. There are people visible on the deck. The text "CRONACA DI MAGGIO DEI FATTI NEL MEDITERRANEO" is overlaid on the right side of the image in white, bold, sans-serif font.

CRONACA DI MAGGIO DEI FATTI NEL MEDITERRANEO

GIORNO 2

Dopo cinque lunghi giorni in attesa di un porto sicuro cui approdare, le autorità italiane assegnano il porto di Augusta ai 101 naufraghi a bordo della nave umanitaria Geo Barents di MSF.

GIORNO 3

Un'evacuazione si rende necessaria a bordo della nave umanitaria Ocean Viking: un paziente in condizioni mediche critiche sale a bordo di una motovedetta della Guardia costiera italiana.

Le forze armate libiche, in due distinte operazioni, intercettano e respingono 145 persone che fuggivano dalla Libia a bordo di un'imbarcazione. Tra queste, 18 donne e 9 bimbi. Nella stessa giornata, in un'altra operazione, la motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta e respinge 20 persone.

GIORNO 4

L'equipaggio a bordo della nave umanitaria dell'alleanza United4Rescue soccorre 57 persone, le quali erano in pericolo a bordo di un fragile gommone.

Le autorità italiane assegnano il porto di Pozzallo per lo sbarco in sicurezza dei 294 naufraghi a bordo di Ocean Viking, la nave umanitaria con a bordo l'equipaggio di Sos Méditerranée.

GIORNO 5

All'alba, la nave umanitaria Ocean Viking con a bordo l'equipaggio di Sos Méditerranée e 294 naufraghi salvati nei precedenti giorni, approda presso il porto di Pozzallo. Poco dopo, le autorità italiane assegnano il porto di Pozzallo per lo sbarco in sicurezza di tutti gli altri naufraghi a bordo della nave umanitaria.

Le forze armate turche, in coordinazione con la cosiddetta Guardia costiera libica, intercettano un'imbarcazione con a bordo 17 persone. Con il respingimento in Libia avviene un'ennesima violazione del diritto internazionale.

GIORNO 8

In serata, l'equipaggio a bordo della nave SeaWatch4 salva 88 persone in difficoltà. A bordo, quindi, 145 naufraghi.

Le forze armate libiche intercettano un'imbarcazione nell'area a nord di Al-Mutrad. A bordo, 70 persone, tra cui diverse donne e bimbi. Nelle stesse ore della notte, la motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta e respinge 83 persone a bordo di un'imbarcazione in fuga dalla Libia.

GIORNO 9

All'alba, l'equipaggio di MSF a bordo di Geo Barents salva circa 200 persone da due imbarcazioni in pericolo.

La cosiddetta Guardia costiera libica festeggia il "salvataggio" di 73 persone, le quali, a bordo di una fragile imbarcazione, tentavano di raggiungere le coste europee. Un "salvataggio" dietro cui si cela un'ennesima violazione del principio del non-refoulement.

GIORNO 10

A distanza di ventiquattro ore dal precedente importante salvataggio, l'equipaggio di MSF a bordo di Geo Barents salva 59 persone in pericolo a bordo di un'imbarcazione in distress.

In serata, ancora, dopo una lunga operazione di 5 ore, l'equipaggio di MSF opera altri due salvataggi. I destinatari sono 111 persone che salgono a bordo di Geo Barents.

GIORNO 12

La motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica, in due distinte operazioni, intercetta e respinge 153 persone, tra cui tante donne e bimbi.

La Mezzaluna Rossa libica individua un corpo senza vita nell'area di Al-Hawatah, nel nord della Libia.

GIORNO 13

La motovedetta Ubari della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta e respinge 75 persone, le quali, a bordo di una fragile imbarcazione, tentavano di fuggire alle atrocità libiche.

GIORNO 14

La motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica continua a operare atti di respingimento: nella giornata, in due distinte operazioni, 61 persone.

GIORNO 15

Continuano i respingimenti ad opera della cosiddetta Guardia costiera libica. La motovedetta Zawiya respinge 41 persone in Libia, Paese da cui fuggivano. Stesso destino per le 201 persone intercettate dalla motovedetta Zuwara.

GIORNO 16

La motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta altre 78 persone a bordo di un'imbarcazione in fuga dalle coste libiche. A bordo anche donne e bambini.

GIORNO 17

Le autorità italiane assegnano il porto Augusta come porto sicuro di sbarco per le 145 persone a bordo di Sea Watch 4, salvate nel Mediterraneo centrale nei precedenti giorni.

La motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta 97 persone, le quali a bordo di una fragile imbarcazione tentavano di raggiungere le coste europee.

GIORNO 18

Dopo tanti giorni di attesa, le autorità italiane assegnano il porto di Augusta per l'approdo di Geo Barents.

GIORNO 19

L'equipaggio di Sos Méditerranée a bordo di Ocean Viking soccorre 158 persone in pericolo a bordo di due fragili gommoni sovraccarichi e inadatti alla navigazione. Tra i sopravvissuti, vi sono 6 donne incinte, diversi bambini e un bimbo di 3 mesi.

Lo sbarco dei 471 naufraghi soccorsi dall'equipaggio di MSF a bordo di Geo Barents, avvenuto dopo dieci giorni di mare in attesa di un porto sicuro cui approdare, viene improvvisamente interrotto: 210 di loro sono stati tratti a bordo e rimandati in rada. La motivazione: la banchina serve per le operazioni commerciali (sic!).

La motovedetta Ubari della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta e respinge 122 persone.

La Mezzaluna Rossa libica individua due corpi senza vita nei pressi della città di Zawiya.

GIORNO 21

Un'ennesima violazione del principio del non-refoulement di cui sono vittima 122 persone: catturate dalle milizie locali, vengono condotti in banchina a Tripoli.

GIORNO 22

Nella notte, l'equipaggio di Sos Méditerranée a bordo di Ocean Viking opera un altro salvataggio: i destinatari dell'intervento sono 75 persone, le quali erano in pericolo a bordo di un gommone a 42 miglia dalle coste libiche. L'equipaggio a bordo del veliero Nadir le aveva assistite nelle ore precedenti.

I militari libici intercettano e respingono 84 persone a bordo di un'imbarcazione a nord delle coste libiche. A bordo anche 6 donne e 3 bimbi. Nelle stesse ore, la motovedetta Ubari della cosiddetta Guardia costiera libica intercettano 37 persone.

GIORNO 23

A distanza di un giorno dal precedente salvataggio, l'equipaggio di Sos Méditerranée salva 64 persone, le quali erano in pericolo a bordo di una fragile imbarcazione di legno nell'area di ricerca e soccorso di competenza maltese.

Poche ore dopo, a bordo di Ocean Viking si rende necessaria l'evacuazione di una persona in gravi condizioni mediche.

Ennesimo respingimento per un'imbarcazione con a bordo 101 persone. La violazione è avvenuta ad opera dei militari libici. Nella stessa giornata, i militari a bordo della motovedetta Ras Jadar della cosiddetta Guardia costiera libica intercettano circa 50 persone a bordo di un'imbarcazione a nord di Tripoli. A bordo anche donne e bambini.

GIORNO 24

La motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica, in due distinte operazioni, intercetta e respinge 168 persone.

Un ennesimo corpo senza vita giunge nelle coste libiche: il ritrovamento è avvenuto ad opera dei militari libici.

GIORNO 28

La motovedetta Zawiya della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta e respinge 95 persone.

GIORNO 29

Dopo giorni di attesa, ancora un'evacuazione si rende necessaria a bordo della nave umanitaria di Ocean Viking: destinatari dell'intervento sanitario sono una donna incinta insieme al marito. Nella stessa giornata, uno dei sopravvissuti a bordo, esausto e disperato, salta giù dalla nave. Il ritardo ingiustificato nell'assegnazione di un porto sicuro continua a mettere in pericolo coloro che fuggono dalle coste libiche.

GIORNO 30

Nella sua prima operazione nel Mediterraneo centrale, Aurora, la nuova nave umanitaria di Sea Watch, soccorre 85 persone in difficoltà. Si tratta di un assetto di salvataggio britannico di classe Trent di 14 metri appositamente convertito per operare nel Mediterraneo. Con 25 nodi di velocità, Aurora è una delle navi più rapide della flotta civile ed è gestita con il supporto tecnico della Ong britannica SAR-Relief.

La motovedetta Alanqa 1 della cosiddetta Guardia costiera libica intercetta e respinge 64 persone che, a bordo di un'imbarcazione, tentavano di fuggire dalle coste libiche.

GIORNO 31

Le 85 persone soccorse dall'equipaggio della nave umanitaria Aurora sbarcano nel porto sicuro di Lampedusa. La prima missione, quindi, si conclude come sperato: intervento rapido, persone in salvo, sbarco in sicurezza.



IUVENTA UDIENZA PRELIMINARE

Il 21 maggio 2022, il tribunale di Trapani ha avviato il processo contro quattro membri dell'equipaggio della Iuventa e altri 17 imputati di Medici senza frontiere e Save The Children.

Tre degli imputati della Iuventa sono comparsi personalmente in tribunale con l'accusa di "favoreggiamento dell'ingresso non autorizzato in Italia".

Gli avvocati della Iuventa hanno chiesto all'accusa di riconsiderare il diniego alla presenza di osservatori del processo e della stampa, ma l'accusa ha per ora rifiutato.

Gli avvocati, insieme all' ECCHR, sperano che l'accusa riesamini la questione per le successive udienze preliminari.

“L'udienza di oggi riguardava la trasparenza. La giustizia a porte chiuse è la giustizia delle dittature e non di uno Stato di diritto. Oggi abbiamo purtroppo preso atto che il processo si è svolto a porte chiuse”.

Nicola Canestrini, avvocato Luventa

“Soccorrere le persone dove possono essere salvate è la cosa giusta da fare. Questo non dovrebbe mai essere oggetto di una discussione politica. Faccio parte della generazione che è cresciuta chiedendo ai propri nonni “cosa avete fatto contro di loro?”. Devo la risposta a questa domanda alle generazioni future. Eppure, oggi affrontiamo un processo per aver salvato dei compagni in mare”.

Kathrin Schmidt, ex capo missione a bordo della Luventa

“L'osservazione indipendente è fondamentale, date le significative implicazioni di questo caso per i diritti umani e per le più ampie azioni della società civile. Per garantire la trasparenza e il dibattito pubblico, il procedimento non dovrebbe svolgersi a porte chiuse”.

Allison West, consulente legale senior presso l'ECCHR

L'equipaggio della Luventa denuncia la prosecuzione del processo e insiste sul fatto che le accuse contro di loro avrebbero dovuto essere ritirate fin dall'inizio. In caso di condanna, gli accusati potrebbero rischiare fino a 20 anni di carcere.

Anche Amnesty International, l'ECCHR e i membri del Parlamento europeo chiedono l'immediata chiusura del procedimento.

“L'esito del processo di oggi prolunga la morte nel Mar Mediterraneo, mantenendo l'incertezza per altre ONG di ricerca e soccorso di poter essere anch'esse perseguite. Da quando la nostra nave è stata sequestrata nell'agosto 2017, più di 10.000 persone hanno perso la vita nel tentativo di raggiungere la sicurezza in Europa. Senza dimenticare le innumerevoli persone riportate forzatamente alla tortura e alla morte in Libia”.

Kathrin Schmidt, uno degli imputati.

MISSIONE 11

La Missione 11 è salpata ad inizio aprile.

Per via delle condizioni meteo marine avverse la Mare Jonio ha dovuto riparare a Lampedusa, ma siamo comunque stati in pattugliamento nella SAR libica e purtroppo siamo state testimoni di due respingimenti da parte della cosiddetta Guardia costiera libica.

INTERVISTA

DAVIDE DINICOLA

PRIMO UFFICIALE DELLA MARE JONIO

**IN ATTESA DELLA PARTENZA DELLA
MISSIONE 11.**

“A bordo di uno yacht, mentre navigavamo verso la Grecia, è capitato di recuperare una persona in mare: lì ho vissuto quella “situazione umanitaria” che prima o poi sconvolge ognuno di noi.”

Cosa ti ha spinto a decidere di intraprendere la vita di mare?

È sempre stato il mio sogno navigare, mio padre è un ex marittimo ma era contento di questa decisione. Mi iscrissero allo scientifico, ma subito dopo il primo anno chiesi di poter cambiare e passare al Nautico. Mio padre non ne rimase contento.

Dopo il nautico ho avuto la fortuna di intraprendere sin da subito la vita del marittimo e ne sono stato veramente felicissimo. Mio padre, ora pensionato, era “di macchina”. Il mio obiettivo era quello di “superarlo” e arrivare al comando.

E cosa ti spinge ad oggi a continuare a farlo, seppur con una missione diversa?

Senz'altro l'esperienza della Mare Jonio, che ormai non è più solo un'esperienza ma vita a tutti gli effetti: conosco Mediterranea Savings Humans dal 2019, che ha un'ispirazione totalmente diversa dai miei sogni iniziali.

Oggi sono contentissimo di aver conosciuto questo mondo. All'inizio, per qualche anno ho lavorato sugli yacht di lusso, dove la vita era meravigliosa, sempre in divisa, pronti ad accogliere armatori/proprietari ma non ero mai contento al 100%, anzi provavo quasi fastidio. Ricordo sempre un episodio in particolare: a bordo di uno yacht, mentre navigavamo verso la Grecia, è capitato di recuperare una persona in mare.

Lì ho vissuto quella “situazione umanitaria” che prima o poi sconvolge ognuno di noi: l'armatore e il comandante a bordo non erano d'accordo ma io e il marinaio ci siamo opposti allo ‘stato maggiore’ (quel sistema piramidale che esiste a bordo

di una nave) obbligandoli a fare delle manovre per recuperare quest'uomo. Facendolo gli abbiamo salvato la vita. Dopodiché mi sono avvicinato a MSH e con l'esperienza della Mare Jonio, adesso posso dire di sentirmi veramente appagato e contento di quello che faccio.

Come ti sei avvicinato alla realtà di Mediterranea? La conoscevi già?

Ho conosciuto Mare Jonio grazie ai media: ai tempi si parlava di questa famosissima ong battente bandiera italiana commerciale. Le ong non erano ben viste a quei tempi, era il 2019, un periodo storico-politico un po' grigio. Non che adesso sia idilliaca ma allora la situazione era decisamente più sofferente.

Io mi sono avvicinato a MSH grazie ad un post su Facebook di un politico che non amo il quale la attaccava senza alcun pudore istigando alla violenza: mi sono permesso di rispondere in maniera sottile a questo suo commento. Molte persone hanno messo like a quella risposta, mi hanno detto che lavoravano per Mediterranea, altre avevano lavorato per Sea Watch, Ocean Viking... Da lì in poi è stata una continua scoperta, un'avanscoperta a tutti gli effetti.

La Missione 10 è stata la tua prima missione? Com'è andata e cos'ha rappresentato per te a livello professionale e personale?

No, ne avevo fatte altre due nel 2019, sempre con Mare Jonio.

La Missione 10 penso sia stata la più importante della Storia di MSH e probabilmente di tutte le altre ong che effettuano pattugliamento e soccorso nel Mediterraneo. Perché è

particolare e importante? La Mare Jonio è stata ferma diversi mesi, quindi la Missione 10 ha rappresentato un nuovo inizio, era la n. 10 ma allo stesso tempo l'anno zero, un nuovo capitolo. Partire per quella Missione ha portato molte preoccupazioni, non sapevamo cosa poteva capitarci: sapevamo che quella tratta era la più critica per numero di sbarchi e che sarebbe stato veramente difficile. Il 19 gennaio alle 23:30 circa abbiamo avvistato questa barca 'incredibile': più di 100 persone a bordo di una barca di circa 7 metri in legno e vetroresina messa molto male con difficoltà di manovra e galleggiamento.

Il team a bordo (della Mare Jonio) è stato fantastico, ho la fortuna di lavorare con ragazzi meravigliosi dal grande cuore. Anche Mediterranea Terra ci ha aiutato tantissimo: le problematiche di un salvataggio non sono solo pratiche, c'è anche il fattore psicologico: svegliarsi e fare orari continuati è davvero dura, c'è lo stress, il pensiero delle persone fuori.

Tornando al soccorso, ci siamo messi in mare con due ribbs, la situazione era davvero grave: vedevamo solo chi stava sopra, la metà delle persone si trovava sotto di loro, sotto i loro piedi. La situazione all'interno della barca era facilmente immaginabile: l'odore di gasolio era fortissimo ed avevamo un po' paura. La situazione si stava facendo complicata, quando ci siamo accorti che l'imbarcazione di legno non aveva facilità di manovra: il Rescue Team è stato grandioso perché siamo riusciti a portare in salvo quelle poco più di 100 in circa 4 ore.

È stato straziante e sfiancante ma non si sente la fatica in quegli attimi perché l'adrenalina è alle stelle e l'obiettivo è quello di portare in salvo più persone possibili.

Alle 11:25 del giorno successivo (20 gennaio) abbiamo avvistato un'altra barca simile, con altre 107/108 persone a bordo. Ci siamo

lanciati nuovamente e abbiamo recuperato anche loro, stavolta in maniera più semplice anche perché era giorno, c'era luce. I problemi sono arrivati dopo perché a quel punto avevamo 214 persone a bordo senza sapere dove andare: avevamo chiesto a Lampedusa di entrare in porto, inizialmente ci è stato negato e siamo entrati solo il giorno 22 gennaio verso le ore 9 per sbarcare all'incirca 140 persone.

Queste persone che erano a bordo però non avevano un posto chiuso dove poter stare: 214 persone è un numero troppo elevato per la sicurezza della navigazione, della Mare Jonio ma soprattutto per la loro sicurezza quindi eravamo un po' timorosi e impauriti. Devo essere sincero: a bordo la nostra capo-missione ci ha dimostrato tanta forza e tanta fiducia ed è giusto fare il suo nome: Sheila Melosu, è stata fantastica come tutto il resto della crew.

Raccontandoci com'è stata la vita a bordo hai anticipato le nostre prossime domande. Come ti sei trovato con l'equipaggio? E qual è e quanto influisce il livello motivazionale sulla vita a bordo? Gli ideali bastano a compensare lo stress? C'è qualche episodio in particolare che ti ha colpito e che vuoi raccontare?

Ci sono varie altre situazioni capitate in questa missione 10. L'evento che ha sconvolto un po' tutti è stato il recupero del secondo barcone: appena hanno messo piede sulla Mare Jonio hanno iniziato a ballare ad abbracciare le persone che erano già a bordo (già soccorse dal primo barcone): è stata un'esplosione di gioia di lacrime. Ricordo ancora il marinaio Giovanni, si è

messo a piangere – era il primo salvataggio per lui – e mi ha chiesto come fosse possibile che ci fossero bambini di 4/6 mesi su una barca di legno che sta per affondare.

Come si può rispondere a questa domanda? È incredibile, letteralmente, come la violenza umana sia così ancora radicata nel 2022. L'adrenalina e la voglia di fare del bene non ti fa sentire la stanchezza, il dolore, non ti fa venire voglia di abbandonare tutto e andare a casa; anzi ti fa venire ancora più voglia di tornare in mare ed effettuare nuovi salvataggi.

Il salvataggio dei migranti si colloca all'interno di un quadro politico – di politiche governative quantomeno. Qual è il tuo rapporto con la politica? Questo rapporto è cambiato da quanto sei con Mediterranea, che ha una forte motivazione politica?

Ero molto informato sulla situazione specialmente riguardo al tema della migrazione in generale: sono un siciliano, noi siciliani siamo abituati a migrare, la mia famiglia migrava tempo fa per cercare lavoro in Canada, in Germania, in America.

Quando sono entrato in MSH la consapevolezza è cambiata: un conto è vedere questa situazione dall'esterno, un altro è vederla dall'interno, ovvero essere attaccati pubblicamente quotidianamente dai media, da politici che pensano di avere il potere di giustificare qualsiasi propria azione incolpando persone che non sono solo migranti ma profughi e scappano da guerre e violenze.

La situazione era diventata molto fastidiosa perché si utilizzavano termini davvero eccessivi con una conseguente istigazione alla violenza ingiustificabile, e mi dava ancora più fastidio il sostegno che questi politici ricevevano da una grande fetta dell'opinione pubblica.

A breve partirà la missione 11, come ti senti? Che situazione ti aspetti di trovare in mare e che tipo di collaborazione istituzionale ti auguri data la polarizzazione dell'attenzione internazionale sulla crisi umanitaria in Ucraina? Quali sono le tue aspettative i tuoi timori (pensando alla responsabilità governativa sul trattenimento dei migranti a bordo e in generale sulla loro accoglienza)

Mi aspetto grandi manovre dalla Missione n 11: siamo più preparati dopo l'esperienza della Missione 10. Gli sbarchi continuano ad esserci e siamo più che sicuri di poter aiutare molte persone. Sul discorso accoglienza sono fiducioso: sono convinto che questa volta il governo sarà più disponibile nell'aiutarci e lo farà, visto anche il conflitto in corso. Non bisogna fare distinzione di profughi e non penso che il governo farà ostruzione questa volta.

Sono una persona positiva e, nonostante tutto, lo sarò sempre. Sono convinto che la Missione 11 si concluderà nel migliore dei modi.

UCRAINA

#SAFEPASSAGE3



#SAFEPASSAGE 3

KIEV

**“NEGLI OCCHI L’ORRORE
DELLA GUERRA, A
FIANCO DELLA SOCIETÀ
CIVILE UCRAINA.”**

A Kiev due giorni di incontri della Missione Safe Passage con il mondo associativo, religioso e diplomatico.

“Sarà impossibile cancellare dalla nostra memoria quello che abbiamo visto e sentito negli ultimi due giorni qui a Kiev.” Così racconta Sara Alawia, portavoce della Missione di MEDITERRANEA Saving Humans, la permanenza nella capitale dell’Ucraina del convoglio Safe Passage.

Arrivati sabato sera per trasferire alla città di Kharkiv gli aiuti umanitari raccolti dal Comune di Bologna, ieri - domenica - e stamattina le attiviste e gli attivisti di Mediterraneo hanno alternato la consegna di altre tre tonnellate di farmaci e cibo con una serie di importanti incontri.

Ieri con i movimenti pacifisti ucraini del Non Violence International Network: “Ci hanno detto che, in questo momento, sono sotto attacco e dunque costretti a resistere - spiega Sara Alawia - Ma che, per il futuro, bisogna impegnarsi per costruire culture e pratiche di risoluzione non armata dei conflitti.”

Poi l'appuntamento con Nunzio Apostolico in Ucraina, Monsignor Visvaldas Kulbokas che, impegnato nel portare avanti l’iniziativa di pace di papa Francesco, non ha mai abbandonato Kiev. “Il Nunzio - spiega Denny Castiglione, capomissione di MEDITERRANEA - ci ha raccontato della sua visita a Bucha e dell’orrore delle fosse comuni, ci ha mostrato la Bibbia recuperata dalle mani di un civile che era stato giustiziato, dei corpi di persone seviziate che ha visto con i suoi occhi. Un racconto straziante che, insieme alle

immagini dei quartieri periferici distrutti dalle bombe, che abbiamo attraversato per entrare in città, non potremo mai dimenticare.”

“In centro invece – prosegue Sara Alawia – la situazione è surreale, a tratti un silenzio spettrale, chi è rimasto a Kiev preferisce restare in casa, difficile è pensare a una vita normale.”

Dalla Nunziatura la carovana di sei van si è spostata al Centro All Ukranian Youth, uno dei novanta centri culturali giovanili del paese che si è rapidamente riconvertito in un punto di raccolta e distribuzione degli aiuti, alimentari in particolare, da far giungere alle comunità più vicine alla linea del fronte. “Ci hanno ringraziato per la solidarietà dal basso che abbiamo portato – racconta la portavoce di Safe Passage – Alcuni ragazzi dormono nel centro da settimane e ci hanno confermato la loro volontà di resistere a una aggressione ingiustificata, pur temendo che nei prossimi giorni possa esserci un’ulteriore escalation del conflitto.”

Nella mattinata di oggi – lunedì – la visita all’Ambasciatore d’Italia Pier Francesco Zazo, che ha manifestato tutta la disponibilità della diplomazia italiana a facilitare le missioni umanitarie di MEDITERRANEA in Ucraina, anche nella prospettiva di un intervento più continuativo.

La presenza a Kiev si è conclusa con un incontro ad altissima valenza simbolica: Safe Passage è stata la prima carovana umanitaria italiana a essere ricevuta dal Metropolita Epifanio, a capo della Chiesa Ortodossa ucraina: “il Metropolita – riferisce Denny Castiglione – ha denunciato con forza il ruolo criminale del tiranno Putin nell’aggressione al popolo ucraino, ma ha anche insistito su come il dialogo interreligioso e l’iniziativa della società civile possano aprire spiragli per la conquista di una pace giusta.”

Il convoglio sta adesso affrontando il difficile viaggio di ritorno verso Leopoli, dove si organizzerà il trasferimento di alcune famiglie di profughi più vulnerabili verso l’accoglienza in Italia.





LA LINGUA PER UNIRE: LETTERATURA D'EVASIONE

DIALOGO CON FEDERICA GRAZIANI

Gabriele Suriano

«Che altro ha a disposizione uno scrittore, se non delle frasi?». La domanda è di Zadie Smith, pronunciata nella sua lectio magistralis sul tema “Perché scrivere?” tenuta a Firenze nel 2011. E che altro ha a disposizione un recluso, mi chiedo, se non forse proprio la letteratura?

Federica Graziani, studiosa di filosofia e letteratura, ne ha dato una pratica dimostrazione nell'ambito progetto “Fiorire nel pensiero” dell'associazione A buon diritto: un laboratorio di scrittura creativa, condotto da Ivan Talarico, all'interno del carcere di Frosinone. I testi prodotti dai detenuti partecipanti al laboratorio hanno permesso di comporre il volume Letteratura d'evasione, pubblicato da Il Saggiatore.

La letteratura raramente ha avuto un ruolo all'interno dei sistemi carcerari, i cui spazi sono spesso governati da sovraffollamenti, alti tassi di recidiva, violenza, cattive condizioni detentive. E inoltre, si aggiunge quella radicata convinzione che la reclusione sia finalizzata meramente alla punizione del detenuto, negando gli evidenti benefici sociali e risparmi sui costi derivanti dalla riabilitazione di chi è stato detenuto.

Aprire il carcere: un'espressione che appare un paradosso ma che, dietro questo, si cela la possibilità – l'unica, forse – per una società più giusta. Mettere in connessione gli istituti detentivi con la società e viceversa. Avere cura per rompere quella segregazione – in ottica giudiziaria, repressiva, e quindi umana – che oggi permea il carcere.

«Che altro ha a disposizione uno scrittore, se non delle frasi?», chiedeva quindi Zadie Smith. Ecco, la saggista britannica ci ricordava anche di mettere pur sempre in conto l'eventualità – più comica che tragica – «di essere un eccellente fabbricante di sedie che ha costruito una sedia che eccede la domanda, che è superflua in questo mercato, che nessuno vuole, o di cui nessuno ha bisogno».

Letteratura d'evasione dimostra la necessità di non dimenticare chi oggi è all'interno di un istituto penitenziario. Al suo interno, è chiaro, possono esserci eccellenti fabbricanti di sedie di cui noi, «che siamo fuori e chissà che pensiamo mai», abbiamo bisogno.

INTERVISTA ALL'AUTRICE FEDERICA GRAZIANI

La letteratura, per definizione e vocazione, è metafora di un orizzonte senza confini. Il carcere, al contempo, brutale assenza di libertà. Federica, quale può essere, secondo te, il ruolo della letteratura all'interno degli istituti penitenziari?

Il progetto è stato condotto all'interno di un istituto penitenziario di provincia, il quale soffre di una carenza di attività trattamentali, ossia quelle attività che intendono dar concretezza all'articolo 27 della Costituzione, cioè impiegare le persone detenute verso quella che orrendamente si chiama "risocializzazione", il reingresso in società.

Nella mia esperienza, come ideatrice del progetto, ho potuto

notare come questo tipo di attività, che solitamente sono rivolte al lavoro e alla formazione, possiedono una ricaduta che parrebbe distante dalle fumose vette della letteratura. A me, invece, interessava andar oltre.

L'ambiente carcerario tende a essere un coacervo di discorsi che si orientano soltanto sulla detenzione: non soltanto vi è una restrizione coatta della libertà di movimento, ma – in qualche misura – la restrizione interviene anche nei discorsi, nelle parole, nell'ambiente, nell'immaginazione. Diviene molto comune, onnipervasivo, il discorso del carcere sul carcere: tutta la vita della persona ristretta ruota attorno al reato.

Quest'ultimo è una parte di quella biografia, magari anche una parte importante, feroce, ma pur sempre una parte di quella biografia. E quindi il tentativo di lavorare con la letteratura e di renderli, come infatti alla fine sono diventanti, autori. L'obiettivo era convocare altre parti contenute in queste persone. Convocarle, innanzitutto, alla loro consapevolezza. La letteratura, da un lato, implica una sospensione del giudizio, dall'altro, invece, implica una moltiplicazione dei punti di vista. Infrangere questa replicazione della costrizione all'interno di quelle mura. Il lavoro di Ivan Talarico, invece, è stato partire da uno studio delle biografie e poi, pian piano, spostare l'immaginazione verso zone più fantastiche. È come se il lavoro fosse partito da uno sguardo interno arrivando, alla fine, verso uno sguardo che si allarga e riesce a descrivere altro da sé.

Quali sono state le difficoltà all'interno di questo progetto?

Le difficoltà presenti sono state diverse da quelle che avevamo previsto. Ciò che è successo è che i partecipanti, pur condividendo

la stessa cella o comunque pur essendo compagni di sezione, hanno cominciato a conoscersi per aspetti che altrimenti non sarebbero emersi.

I partecipanti conoscevano i reati per cui erano in carcere. Nel mettersi all'opera scrivendo dell'altro, invece, si sono trovate delle complicità, ma anche delle distanze. La partecipazione è stata continuativa e alta, intensa. Abbiamo scelto di non limitare in alcun modo la partecipazione in questo laboratorio.

All'inizio ci si è chiesti se una difficoltà nell'uso della lingua italiana avrebbe potuto compromettere il lavoro che si poteva fare scrivendo. Poi, in realtà, è accaduto che persone con una scarsa conoscenza della lingua italiana abbiano potuto migliorarlo nel corso del progetto. È anche capitato, al contempo, che si sia percepita una distanza con i partecipanti con una più alta conoscenza della lingua italiana. Questa difficoltà, però, si è sciolta all'interno del progetto.

C'è stata la possibilità di elaborarla e, forse, raggiungere la comprensione che scrivere significa anche far sì che il destinatario possa leggere, comprendere, e quindi avvicinarsi ai lettori. E, quindi, abbiamo potuto notare come persone con un lessico più povero si siano impegnate maggiormente per cercare di comunicare una gamma di sentimenti con parole maggiormente complesse.

Anche questo fa parte del lavoro di chi scrive: comprendere il destinatario. Qual è, ti chiedo, lo stato attuale delle biblioteche all'interno delle carceri?

La situazione è molto variegata. Una delle esemplarità negative del sistema carcerario è che le condizioni di vita detentiva sono particolarmente diverse tra loro.

Vi è il mondo delle carceri presenti nelle maggiori metropoli italiane, in regioni ricche, con condizioni migliori, e quindi anche biblioteche fornitissime, e poi, al contempo, il mondo delle carceri di provincia, spesso fatiscenti, piccoli, freddi. E in questi ultimi, spesso, le carceri dispongono di biblioteche molto scarse, di biblioteche dove l'accesso non è garantito a causa della cronica carenza di personale.

Detenzioni differenti per le medesime pene.

Sì, c'è una disparità di condizione che è alla base di tanti dei problemi che si incontrano dentro il carcere.

Annie Ernaux scrive che la letteratura è un “dare forma al desiderio”, “il gusto di andar oltre, e andar oltre scrivendo». La letteratura è stata questa anche per gli studenti del vostro corso?

Io credo che la letteratura sia una parte fondamentale per tutte le sensibilità, per dar forma all'esistenza e, quindi, anche per poter realizzare un desiderio. Penso che sia stato intercettato qualche desiderio, un po' di fuga, un po' di evasione dalla condizione di qualcuna delle persone che hanno partecipato.

Nella mia sensibilità, però, non conta tanto la riuscita o il fallimento: vorrei evitare la logica binaria della riuscita-fallimento.

REPORT BORDERLINE EUROPE



NEWS DAL MEDITERRANEO CENTRALE

ARRIVI

Secondo il nostro conteggio, a maggio sono arrivate sulle coste italiane 7.933 persone. Nello stesso periodo l'UNHCR ne ha contate 7.683 e l'OIM 8.080.

Il Ministero dell'Interno italiano parla di 8.655 arrivi. Nel mese di Maggio, è impossibile capire il motivo della grande differenza nel conteggio dei singoli organismi governativi e non.

Tuttavia, questo dimostra ancora di più quanto sia urgente la necessità di un organismo indipendente e di portata generale, per monitorare la situazione nel Mediterraneo, anche durante gli sbarchi. Dopo che la rotta attraverso il Mar Ionio si era tranquillizzata all'inizio dell'anno, la pericolosa rotta dalla Turchia, dal Libano o dalla Libia orientale verso l'Italia è di nuovo molto utilizzata.

Più di un terzo delle persone arrivate ha attraversato il Mar Ionio. Per saperne di più su questo e sulle condizioni di arrivo in Puglia e Calabria, si veda il numero attuale della newsletter "Scirocco".

RESPINGIMENTI

3.288 persone sono state intercettate dalla cosiddetta Guardia costiera libica mentre si dirigevano verso l'Europa a maggio e sono state riportate nei campi di detenzione libici. 419 persone sono state riportate in Tunisia dalla marina tunisina.

Per anni, l'OIM Libia ha pubblicato una panoramica grafica settimanale in cui vengono mostrati i respingimenti verso la Libia. Dal 23 maggio, tuttavia, questi processi non sono più indicati come "intercettati" ma come "persone sbarcate nuovamente". Questo piccolo cambiamento linguistico ha soprattutto un grande significato politico, poiché legittima i respingimenti illegali verso la Libia.

MORTI E DISPERSI

Solo a maggio sono morte 33 persone nel Mediterraneo centrale. 88 persone risultano disperse in seguito ad incidenti di imbarcazioni, ma i loro corpi non sono stati ritrovati. L'UNHCR parla di 96 persone e l'OIM di 114 tra morti e dispersi. Dobbiamo sempre ricordare che stiamo parlando di esseri umani e non di semplici numeri.

Nel frattempo, ci sono nuove indagini e risultati su un tragico incidente avvenuto il 23 aprile al largo delle coste libanesi. A bordo di un'imbarcazione, poi affondata, c'erano libanesi, siriani e palestinesi.

La marina libanese è riuscita a salvare 48 persone dall'annegamento, mentre almeno sette, tra cui una bambina, sono state recuperate morte. Decine di persone sono ancora oggi disperse.

Molti dei sopravvissuti hanno testimoniato che il rovesciamento è stato causato da una collisione deliberata da parte della marina libanese con l'imbarcazione dei profughi, che non era idonea alla navigazione.

Questo è stato negato dal governo libanese. Inoltre, non esiste alcuna dichiarazione ufficiale che confermi il numero di passeggeri, dispersi o morti. Il governo non mostra alcuno sforzo per identificare le vittime o cercare i dispersi. Rifugiati, sopravvissuti e parenti chiedono di avere un chiarimento completo e che vengano tutelati i diritti dei rifugiati.

Il 6 maggio, una barca a vela con 110 rifugiati a bordo è arrivata autonomamente su una spiaggia di Siderno (Calabria). Le onde l'hanno fatta sbattere in modo incontrollato contro un molo. Molti dei rifugiati sono finiti in mare. Nonostante l'imbarcazione fosse a pochi metri dalla riva, si è scatenato il panico. Due persone sono annegate.

Un'altra imbarcazione si è rovesciata nelle acque territoriali tunisine. Si presume che 76 persone siano morte in questo incidente, ma un solo corpo è stato recuperato.

LE VIE PER L'EUROPA

Più volte abbiamo assistito al rifiuto di Malta di coordinare e soccorrere le emergenze marittime nella SAR, molto ampia. Le autorità maltesi, supportate da Frontex, sembrano sorvegliare a lungo le imbarcazioni dei rifugiati con l'obiettivo che anche la cosiddetta guardia costiera libica arrivi nelle SAR maltese per riportare illegalmente le persone in Libia. Questo comportamento è stato osservato, documentato e in alcuni casi fortunatamente impedito sempre più spesso dalle organizzazioni civili a maggio. La cooperazione tra navi mercantili e ONG di soccorso in mare è molto positiva.

Il 6 maggio, Alarm Phone ha informato le autorità competenti di 34 persone in difficoltà al largo di Bengasi, in Libia. Come unico attore a portata di mano, il mercantile Berlin Express è stato in grado di aiutare l'imbarcazione, ma non ha potuto prendere a bordo le persone a causa del mare agitato nella SAR maltese. Insieme ad Alarm Phone, a SEA EYE 4, che in quel momento era ancora lontana, alla compagnia di navigazione tedesca della Berlin Express e all' MRCC di Brema, è stato possibile organizzare un salvataggio da parte di BSG BAHAMAS e un trasferimento sulla SEA EYE 4. Le autorità maltesi non sono riuscite a trovare una soluzione. Le autorità maltesi non sono state raggiungibili durante l'intero salvataggio, durato quasi quattro giorni.

Meno di una settimana dopo, è stata ancora la SEA EYE 4 a prendere a bordo 24 persone in difficoltà in mare nella SAR maltese.

Le autorità maltesi avevano in precedenza esplicitamente istruzioni alla nave mercantile ROSS SEA di osservare il caso da lontano e di non prestare soccorso. Questo contraddice chiaramente il diritto marittimo internazionale. La SEA EYE 4 è riuscita a portare a terra tutti i sopravvissuti a Pozzallo il 15 maggio.

Infine, il 15 maggio, l' MRCC di Malta ha ordinato alla nave mercantile MSC Valeria di ignorare una richiesta di soccorso in mare e di continuare il proprio viaggio. Le 26 persone avevano già segnalato ad Alarm Phone che la loro imbarcazione si stava riempiendo d'acqua e non avevano più cibo né acqua potabile a bordo. Dopo due giorni in mare, sono stati soccorsi dalla Guardia Costiera italiana.

In Sardegna, dopo una lunga pausa, sono cominciate nuovamente ad arrivare imbarcazioni. La maggior parte di esse è partita dall'Algeria. Nel frattempo, anche le isole a ovest della Sicilia hanno registrato arrivi sporadici di imbarcazioni di rifugiati. La maggior parte di queste partono dalla Tunisia. Un arrivo di 34 profughi tunisini si è concluso per tutti loro nel carcere di Trapani senza alcun esame dei motivi della fuga. È una pratica che accade spesso a cittadini nordafricani provenienti dalla Tunisia e dall'Egitto, ma di cui non si parla quasi mai.

RESISTENZA CIVILE

Sono 1.562 le persone soccorse dalle ONG a maggio e portate sulle coste italiane.

Di nuovo, il processo tra l'ex ministro dell'Interno Matteo Salvini e la nave di soccorso civile Open Arms si sarebbe dovuto occupare delle difficoltà delle imbarcazioni dei rifugiati in mare. L'avvocato di Salvini, Giulia Bongiorno, ha stravolto i ruoli e messo sotto processo Open Arms. Un nuovo video, precedentemente inammissibile, dovrebbe dimostrare che il salvataggio di Open Arms non era un'emergenza marittima. Come è stato più volte sottolineato, ciò mette in discussione l'inaffidabilità delle imbarcazioni dei rifugiati, completamente sovraffollate e spesso prive di propulsione, che non hanno a bordo né acqua potabile né cibo né carburante a sufficienza per una traversata verso l'Europa. Questo fatto è altamente problematico e legittima il non intervento e l'annegamento dei rifugiati da parte delle autorità europee.

Gli stalli con le navi civili, cioè il periodo in cui tutti gli Stati costieri bloccano l'assegnazione di un porto sicuro, si stanno nuovamente allungando. Di recente, a maggio, la Geo Barents ha dovuto attendere 11 giorni per un porto sicuro, la Ocean Viking 12 giorni e la Sea-Watch 4 addirittura 14 giorni. Tutte e tre le navi sono riuscite ad attraccare in Italia e hanno avuto a bordo persone altamente traumatizzate e emergenze mediche durante l'inutile ritardo dello sbarco.

Quando il 19 maggio la Geo Barents (MSF) ha potuto finalmente attraccare ad Augusta dopo 11 giorni di attesa, lo sbarco dei 472 sopravvissuti a bordo è stato interrotto dopo sei ore e alla nave è stato ordinato di lasciare il porto di Augusta, anche se 238 persone soccorse erano ancora a bordo. Nella loro disperazione,

sei sopravvissuti si gettarono in mare la mattina successiva per tornare a nuoto al porto. Solo il 21 maggio fu completato ad Augusta lo sbarco dei restanti salvati. Le autorità italiane non hanno fornito alcuna motivazione per il ritardo nello sbarco.

Nel frattempo, la barca di monitoraggio Nadir (RESQSHIP) è riuscito a impedire un trasferimento illegale in Libia stabilizzando l'imbarcazione prima dell'arrivo della cosiddetta guardia costiera libica. La motovedetta della cosiddetta Guardia costiera libica ha girato più volte intorno all'imbarcazione di rifugiati e alla Nadir. L'imbarcazione aveva già a bordo i rifugiati di un'altra intercettazione illegale. Una di queste persone si è gettata in mare durante l'accerchiamento, sperando di evitare il respingimento in Libia. È stato salvato da un motoscafo di RESQSHIP. Insieme alle 74 persone del gommone stabilizzato, è stato preso a bordo dall'Ocean Viking (SOS Méditerranée) poche ore dopo.

Ancora una volta, la barca a vela di monitoraggio Nadir (RESQSHIP) insieme alla barca a vela Astral (Proactiva Open Arms) ha evitato un'altra tragedia pochi giorni dopo, il 24 maggio. Mentre le autorità maltesi si rifiutavano ancora una volta di soccorrere e coordinare, le due imbarcazioni a vela sono riuscite a distribuire giubbotti di salvataggio a 110 persone su una barca di legno nella zona SAR maltese - poco prima che la barca si rovesciasse. Solo grazie ai giubbotti di salvataggio e al rapido intervento delle due navi di monitoraggio, tutte le 110 persone sono state trasferite in sicurezza sulle zattere di salvataggio e sull'Astral, che è riuscita a portarle a Lampedusa dopo tre giorni.

Il nuovo motoscafo Aurora (Sea-Watch) ha compiuto la sua prima missione con successo alla fine di maggio. Anche in questo caso, dalla zona SAR maltese, con l'aiuto di Alarm Phone e Nadir, 85 persone la cui imbarcazione si stava già riempiendo d'acqua sono state soccorse a Lampedusa.



MEDREPORT
MAGGIO 2022