



**SAR**

**MEDITERRANEA**  
IMO 7222669

**MEDITERRANEA**

**MEDREPORT**  
**DICEMBRE 2023**

# INDICE

<b>Dati e numeri</b>	<b>3</b>
Bilancio di fine anno	
<b>Cronaca dei fatti del Mediterraneo</b>	<b>6</b>
Gli eventi più importanti del mese di Dicembre	
<b>Med Care for Ukraine</b>	<b>8</b>
Leopoli di nuovo sotto attacco	
<b>No, la Libia non è un porto sicuro</b>	<b>10</b>
Intervista a Sheila Melosu	
<b>Storie di confini</b>	<b>14</b>
Al di là della Manica	
<b>Facciamo il punto</b>	<b>16</b>
MSH Report mensile sulle migrazioni	
<b>Borderline Europe Report</b>	<b>22</b>
News dal Mediterraneo Centrale	





# **DATI E NUMERI**

## **BILANCIO DI FINE ANNO**

**A conclusione dell'anno, la situazione relativa alle migrazioni nel Mediterraneo centrale rimane un tema critico, che richiede il fondamentale impegno dell'Unione europea per affrontare le radici del problema e garantire una gestione umana ed efficace delle crisi migratorie.**

# COSA CI DICONO I NUMERI

Nel mese di dicembre il numero di persone che si sono trovate costrette a fuggire, ad attraversare il Mediterraneo e che sono riuscite ad arrivare in Italia è pari a 5.380. Tra queste, vi sono 231 minori non accompagnati.

A conclusione dell'anno, la situazione relativa alle migrazioni nel Mediterraneo centrale è rimasta un tema critico. Nonostante quelli che possono definirsi sforzi internazionali, la regione è continuata ad essere teatro di tragiche storie di sfollati in cerca di una vita migliore e in fuga dalle atrocità libiche. Le organizzazioni umanitarie hanno segnalato un aumento delle traversate, con migliaia di persone che intraprendono viaggi pericolosi su imbarcazioni precarie.

## NAZIONALITÀ DICHIARATE AL MOMENTO DELLO SBARCO (AGGIORNATE AL 1 GENNAIO 2024)

Guinea	18.211
Tunisia	17.322
Costa d'Avorio	16.005
Bangladesh	12.169
Egitto	11.072
Siria	9.547
Burkina Faso	8.414
Pakistan	7.642
Mali	5.938
Sudan	5.834
Altre*	45.498
TOTALE**	157.652

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

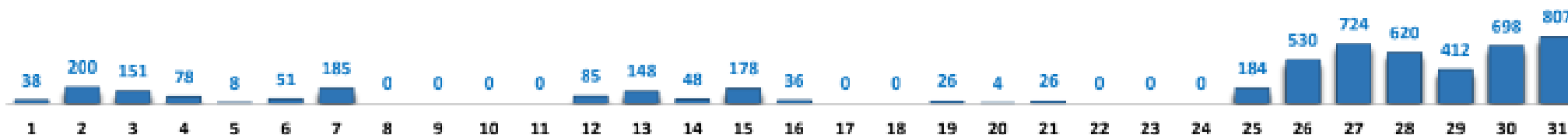
\*\* I dati si riferiscono agli eventi di sbarco rilevati entro le ore 8:00 del giorno di riferimento.

Fonte: Dipartimento della Pubblica sicurezza.

I dati sono suscettibili di successivo consolidamento.

Le condizioni all'interno dei centri di accoglienza, in particolare nel territorio italiano, sono state oggetto di crescente preoccupazioni. Sovraffollamento, carenze nei servizi di base e lentezza nei processi di asilo hanno portato a condizioni disumane. Le organizzazioni non governative hanno denunciato violazioni dei diritti umani e hanno sollecitato un impegno maggiormente importante da parte dell'Unione europea nella gestione delle emergenze umanitarie.

In questo contesto, il Mediterraneo centrale è rimasto un simbolo delle sfide globali legate alla migrazione, richiedendo un approccio compassionevole, equo e concertato da parte della comunità internazionale per affrontare le radici del problema e garantire una gestione umana ed efficace delle crisi migratorie.



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.





**CRONACA  
DI DICEMBRE  
DEI FATTI NEL  
MEDITERRANEO**

## GIORNO 1

L'equipaggio della nave civile GeoBarents di MSF soccorre 44 persone da due imbarcazioni in pericolo. Le autorità italiane assegneranno il porto di Taranto per lo sbarco in sicurezza.

## GIORNO 7

Gli operatori di Alarm Phone segnalano un'imbarcazione in difficoltà con 47 persone a bordo nel Mediterraneo centrale. In avaria, senza giubbotti di salvataggio e con forte vento e onde alte.

## GIORNO 13

L'equipaggio della nave civile GeoBarents di MSF soccorrono 36 persone a bordo di un'imbarcazione in fuga dalla Libia. Le autorità italiane assegneranno il porto di Genova per lo sbarco, nonostante disti più di 1200 km dal luogo del soccorso.

Nel pomeriggio l'equipaggio della nave civile OceanViking soccorre 26 persone, tra cui 2 minori, in fuga dalla Libia a bordo di un'imbarcazione in difficoltà.

## GIORNO 17

Un'ennesima tragedia nel Mediterraneo centrale: 61 dispersi e 25 superstiti deportati in Libia. Nonostante le autorità fossero state informate sulla posizione dell'imbarcazione in pericolo, non sono intervenute.

## GIORNO 25

In due distinte operazioni l'equipaggio della SeaWatch5 soccorre 118 donne, uomini e bambini (il più giovane ha 3 anni) in pericolo di vita nel Mediterraneo centrale. Le Autorità italiane assegneranno il porto di Marina di Carrara, a 1150 km di distanza.

## GIORNO 26

L'equipaggio della nave civile SeaEye4 soccorre 106 persone che si trovavano a bordo di due distinte imbarcazioni in pericolo. Le Autorità italiane assegneranno il porto di Brindisi per lo sbarco.

## GIORNO 26

In serata l'equipaggio della nave civile Ocean Viking soccorre 244 persone in tre interventi nel Mediterraneo centrale. Una delle operazioni è stata coordinata da MRCC Roma. Una delle imbarcazioni è stata segnalata dall'aereo Colibri2 di Pilotes Volontaires.

**MADECARE4UCRAINA**

# **LEOPOLI DI NUOVO SOTTO ATTACCO**

Nel mese di dicembre, Leopoli è stata colpita più volte dagli attacchi dell'esercito russo, mettendo in pericolo gli oltre 250 mila profughi di guerra, persone che sono scappate dalle regioni occupate per trovare rifugio a ovest e che vengono nuovamente bombardate anche adesso che vivono in container o in strutture per sfollati. A complicare ancora di più le cose, c'è l'inverno.

## **MEDITERRANEA È LÌ DOVE BISOGNA STARE**

Nel mese di dicembre, il progetto Med Care for Ukraine di Mediterranean Saving Humans ha avuto una pausa programmata.

Le missioni mediche - giunte a 40 a dicembre '23 - si sono fermate intorno al 20 dicembre per poi riprendere intorno al 15 gennaio, una pausa già programmata e che riprende la continuità dello scorso anno.

Durante le festività natalizie, Leopoli è stata colpita più volte dagli attacchi dell'esercito russo. Particolarmente significativi sono stati i bombardamenti del 30 e del 31 dicembre scorso, quando sono stati colpite scuole, musei, edifici residenziali. Il bilancio è stato tragico, con oltre 20 morti nella sola città di Leopoli.

L'attacco è stato parte di un'offensiva più ampia lanciata dai russi proprio negli ultimi giorni dell'anno e che ha colpito le principali città ucraine. Nei bombardamenti è stato colpito anche il quartiere di Sykhiv, a sud della città, zona di particolare interesse per Mediterranean Saving Humans, che proprio in quel quartiere opera nel più grande campo profughi della città,





quello di Sykhiv appunto. In questa parte della città sono piombate bombe che hanno danneggiato seriamente diverse scuole e provocato vittime e feriti.

Ancora una volta la città di Leopoli è tornata nel mirino dei russi, una scelta infame perché proprio l'area metropolitana di Leopoli ospita oltre 250 mila profughi di guerra, persone che sono scappate dalle regioni occupate per trovare rifugio a ovest e che vengono nuovamente bombardate anche adesso che vivono in container o in strutture per sfollati.

La tredicesima missione di rifornimento di Mediterranea Saving Humans è arrivata a Leopoli proprio nei primissimi giorni del 2024 trovando una città molto provata e spaventata dagli attacchi di fine anno. A complicare ancora di più le cose c'è l'inverno, particolarmente duro, che sta colpendo tutto il paese e che provoca anche disagi logistici oltre che ostacolare le nostre attività, le quali, nonostante tutto, continuano con determinazione, come da un anno e mezzo a questa parte.

# NO, LA LIBIA NON È PORTO SICURO

## INTERVISTA A SHEILA MELOSU

Il 13 ottobre 2023 è partita la Missione 14 di MEDITERRANEA Saving Humans. La Mare Jonio ha soccorso nel giro di tre giorni 116 persone, per poi essere fermata e sanzionata dal Governo italiano in base al Decreto Piantedosi. Il motivo è grave e di cruciale importanza: il Comandante e la Capomissione hanno scelto di non riportare in Libia 69 persone. Hanno detto di NO alla richiesta delle Autorità Italiane di sottomettersi agli ordini delle milizie libiche. E noi abbiamo chiesto alla Capomissione Sheila Melosu di raccontarci questo episodio.

### “O COSÌ, O COSÌ”

Venerdì 13 ottobre 2023 parte la Missione 14 di MEDITERRANEA Saving Humans.

Superando tutti gli ostacoli posti dalle Autorità italiane con innumerevoli ispezioni a bordo, la Missione 14 parte finalmente dal porto di Trapani, dirigendosi verso Lampedusa. Il pomeriggio del giorno successivo, proprio 40 miglia a sud-ovest dell'isola, la nostra Mare Jonio trova 47 persone a bordo di una piccola imbarcazione in ferro, una barca pericolosissima, partita il giorno prima dalla zona di Sfax in Tunisia, una vera e propria “bara galleggiante” del tipo che di solito trasporta 30, 35 persone al massimo. Non c'è alcuna allerta delle Autorità, né segnalazione da parte di Alarm Phone o degli aerei della flotta civile. La Mare Jonio trova la barca e basta, casualmente mentre naviga verso sud, in mezzo al Mediterraneo, grazie all'osservazione al binocolo e al radar del nostro Equipaggio.

L'operazione è un successo. Le Autorità italiane assegnano il porto di Lampedusa e nella notte del 15 ottobre, le 47 persone vengono fatte sbarcare sull'isola.

Lunedì 16 ottobre la Mare Jonio riparte di nuovo verso la zona SAR. Questa volta c'è una comunicazione. Sea-Bird, l'aereo di Sea Watch, segnala due imbarcazioni in pericolo. La Capomissione Sheila Melosu si mette in contatto con il Centro di coordinamento dei soccorsi di Roma (IT MRCC), descrive la situazione di grave rischio in cui si trovano le persone a bordo, le rispondono che il coordinamento in quell'area è delle cosiddette "autorità libiche" e che bisogna seguire i loro ordini. La Capomissione si confronta con il Comandante e insieme dicono di NO, e procedono con successo con l'operazione di salvataggio.

Mercoledì 18 mattina le 69 persone soccorse vengono sbarcate a Trapani. Il Comandante e l'Armatore della nave vengono subito convocati in Capitaneria di Porto, dove ricevono la notifica del "fermo amministrativo" per 20 giorni della Mare Jonio e di una sanzione di fino a diecimila euro. Il motivo è quel NO.

Perché o così, o così.

### **"QUESTO IO NON CREDO"**

Intervisto Sheila Melosu di venerdì. È novembre. Con me ci sono Emma e Manuel. Non è che siano proprio con me, è una riunione on line. Ma è come se fossero con me.

Le faccio la mia prima domanda. Le chiedo cos'è successo quel 16 ottobre sulla plancia della Mare Jonio, quando l'MRCC di Roma ha detto CHIAMATE LA LIBIA!, quando lei ha detto NO.

Sheila si tocca la frangia. Sorride.

Mi racconta che il secondo salvataggio è stato ben più complicato del primo. Nel primo caso, nonostante fosse una micidiale barca in ferro e stesse per affondare, era giorno, tanto per cominciare, e il mare era più calmo. Nel secondo invece era notte fonda, c'erano le onde, e comunque bastava anche solo che fosse notte fonda, perché quando è notte è tutto più difficile. «Cosa succede: nel pomeriggio di lunedì 16 riceviamo una mail inviata da Sea Bird, che ha appena avvistato due casi di distress sorvolando il Mediterraneo. L'iter è più o meno questo: se Sea Bird osservando dall'alto individua un'imbarcazione in pericolo, dà un numero a questi casi e manda una mail di allerta con tutte le informazioni che riesce a raccogliere. La mail viene inviata al Centro di coordinamento del soccorso marittimo Italiano, a quello maltese, a quello libico, e a tutte le navi che stanno operando in zona. Insomma, riceviamo due mail da Sea Bird, entrambe parlano di persone in pericolo, e noi rispondiamo a Sea Bird e a tutte le Autorità costiere che siamo a tot miglia di distanza, in grado di verificare e prestare la necessaria assistenza e che quindi facciamo rotta verso l'imbarcazione in distress più vicina».

E fanno proprio così, mi dice Sheila, raggiungono la posizione segnalata. Ci mettono quasi tre ore. Ormai è notte. L'aereo ti dà una posizione, ma tu arrivi molto dopo, e non sai che percorsi hanno fatto, dove sono, cos'è successo. Comunque riescono a individuarli. Tutto grazie al radar, mi confessa Sheila, che quando i gommoni sono pieni di persone il radar li segnala. Comunque.





Una volta avvistati, parte l'operazione: l'asonas, il Rescue Coordinator, scende in acqua con il RHIB per una prima valutazione. La valutazione è che il gommone grigio è sovraffollato, nessuno porta il giubbotto di salvataggio e il motore in avaria si accende e si spegne a intermittenza. Il Comandante sente tutto e dice a Sheila di chiamare l'MRCC di Roma. «Quindi io chiamo e dico "Qui la situazione è gravissima, ci sono già persone in acqua e rischiano di affondare da un momento all'altro", e Roma mi risponde "Siete in zona SAR di competenza libica, chiamate la Libia!", e io dico loro "No, non c'è tempo e questo io non credo, siete voi il nostro riferimento, il nostro MRCC di bandiera, quindi io mi riferisco a voi", e aggiungo "Noi non riconosciamo le autorità libiche come affidabili, e tantomeno la Libia come un porto sicuro".»

Sheila dice NO. Sa quello che sta facendo. La sua è una scelta frutto del confronto costante con il Comandante, il Rescue coordinator, e Mediterranea a terra. Sheila dice NO: chiamarli vorrebbe dire dar loro un'autorità, significherebbe riconoscere come affidabile qualcuno che è responsabile di innumerevoli violenze e naufragi in mare e, nel migliore dei casi, di catture e deportazioni. «Tra l'altro, quello che è ancora più assurdo è che poco più di un mese fa la Corte d'Appello di Napoli ha condannato il Comandante della nave italiana Asso Ventotto per aver riportato a Tripoli, ubbidendo agli ordini della cosiddetta guardia costiera libica, oltre cento persone soccorse in mare».

A questo punto comincia l'operazione di soccorso. Tutte e 69 le persone vengono portate in salvo. C'è anche un'intera famiglia con tre bambinæ, di cinque anni, tre anni e due mesi di vita. Stanno tutti bene. Nel frattempo viene inviata una mail all'IT

MRCC. La mail parla del soccorso appena effettuato, afferma che sono state salvate 69 persone, in gran parte cittadini sudanesi, provati dalla lunga traversata, che la Mare Jonio non è riuscita a mettersi in contatto con le autorità libiche, e che comunque la Libia non può essere considerata un luogo sicuro dove sbarcare le persone naufraghe e che le sue autorità non possono essere considerate interlocutrici legittime nel momento in cui sia necessario chiedere e ricevere istruzioni in merito allo sbarco dei naufraghi.

Dopo lo sbarco è stato poi trasmesso un dettagliato report redatto dal Medico di bordo, Francesco Nastasio, che ha raccolto le testimonianze delle persone soccorse, documentando gli abusi e le torture subite dalla gran parte di loro durante la detenzione nei campi libici, da cui stavano fuggendo.

L'intervista è quasi finita. Chiedo a Sheila se vuole aggiungere qualcosa. Sheila si tocca la frangia, di nuovo. Mi dice di sì, un ultimo pensiero.

### “UN ULTIMO PENSIERO”

Rispetto a ciò che è successo la notte del 16 ottobre, c'è poco da dire: Sheila e il Comandante della Mare Jonio hanno fatto fino in fondo il loro 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 accuse da parte del Governo italiano e il doppio provvedimento di applicazione del Decreto-legge del 2 gennaio 2023 (Decreto Piantedosi), hanno rappresentato l'ennesimo tentativo di normalizzare la Libia, di far credere che la Libia sia un luogo sicuro, che la Tunisia sia un luogo sicuro, che queste persone non siano naufraghe, ma immigratə clandestinə, e che quindi sia giusto riportarlə indietro, che quelli sono porti sicuri e che loro un giorno dovranno tornarci per forza.

Ma questa volta è successo qualcosa di nuovo. Questa volta, è stato detto NO. Un NO che non ha solo valore simbolico, ma anche fattivo. Il Viminale, per mano della Capitaneria di Porto di Trapani, ha scritto nero su bianco che la Mare Jonio si è rifiutata di coordinarsi con le autorità libiche, e che non ha fatto loro richiesta di POS (ovvero di porto sicuro). Se da un lato questo ha permesso al Governo italiano di sanzionare e fermare la nave, dall'altro ha dato la possibilità a Mediterranea di procedere legalmente con tutti i ricorsi possibili alla Magistratura.

### Perché? Perché la Libia non è un porto sicuro.

*«Mediterranea adesso deve assumersi fino in fondo la responsabilità di tenere alta l'attenzione su questo tema. Sono certa che possiamo essere incisivi e che possiamo cambiare il corso delle cose. Abbiamo il diritto e il dovere di combattere per questo.»*

# STORIE DI CONFINI

## AL DI LÀ DELLA MANICA

“Fermare i barconi” è diventato l’obiettivo preminente della politica britannica, che cerca soluzioni alternative - e altamente controverse - per ridurre il numero di immigrati nel paese. Secondo un sondaggio YouGov, infatti, l’immigrazione rappresenta una delle tre questioni più importanti per il popolo inglese. E pare che il Primo Ministro sia disposto a tutto per accontentare il proprio elettorato.

### LA LOTTA ALL’IMMIGRAZIONE DI RISHI SUNAK

Sono quasi 30.000 le persone in movimento che sono sbarcate illegalmente sulle coste della Gran Bretagna nel 2023. Un numero che, sebbene in calo rispetto all’anno record del 2022 - con 45.774 arrivi - resta comunque molto alto: si tratta, infatti, del secondo dato più alto mai registrato (29.437).

Viaggiando su piccole barche in condizioni precarie, migliaia di persone in movimento hanno rischiato la propria vita attraversando il pericoloso canale che divide la Francia dalle coste sud dell’Inghilterra.

La nazionalità più frequentemente rappresentata proviene dall’Afghanistan, con il 20% delle persone arrivate, seguita da Iran (12%), Turchia (11%), Eritrea e Iraq (entrambi al 9%). Per quanto riguarda gli albanesi, che erano tra le percentuali più alte degli arrivi del 2022 - 12.658 persone - vi è stato un netto calo nel 2023 (circa il 90% in meno), un aspetto che può essere spiegato dall’accordo preso tra i due paesi per impedire migrazioni irregolari dall’Albania verso il Regno Unito.



La lotta all'immigrazione clandestina era stata indicata come una delle cinque priorità del governo inglese proprio dal Primo Ministro Rishi Sunak, nato in Inghilterra ma figlio di due generazioni di immigrati.

Non solo: attraverso un sondaggio YouGov (sito che raccoglie - tra gli altri - dati sull'orientamento dell'opinione pubblica) è emerso che l'immigrazione è tra le tre questioni più importanti per il popolo britannico.

Fermare i barconi è quindi diventato un obiettivo preminente della politica britannica, che sta cercando di trovare soluzioni alternative, e molto spesso altamente controverse, per ridurre il numero di immigrati. Al primo posto, vi è il tristemente noto accordo con il Rwanda, concepito originariamente nel 2022 dal governo dell'allora PM Boris Johnson per dissuadere i migranti dall'effettuare la traversata della Manica. Il piano prevedeva di deportare in Rwanda, a oltre 6.000 km di distanza, chiunque fosse arrivato illegalmente in Gran Bretagna. Il primo volo era stato bloccato, nel giugno 2022, dalla Corte Europea dei diritti umani, come poi confermato nel novembre 2023 dalla Corte Suprema che ha dichiarato l'accordo illegittimo, in quanto il Rwanda non rappresenta un paese terzo sicuro. Sono già 240 i milioni di sterline che sono state pagate al paese africano per l'accordo, che ancora non ha visto nessuna deportazione effettuata. Il governo ha dichiarato che inviare ogni richiedente asilo in Rwanda costerebbe in media 169.000 sterline.

L'accordo, tuttavia, potrebbe prendere una nuova piega, ora che il PM Sunak, dopo aver concordato un nuovo trattato con il Rwanda, ha firmato una legge d'emergenza che ignora qualsiasi altra legge esistente che ne impedisca la realizzazione. Molti

politici, tra cui diversi conservatori centristi, hanno criticato la legge, temendo che si spinga troppo oltre. Il 12 dicembre 2023, il disegno di legge è passato in seconda lettura e verrà ora sottoposto alla commissione, tra la preoccupazione di chi ritiene "disumane" le politiche migratorie del paese.

Un tweet di Sunak, in seguito al voto, riporta: "È il popolo britannico che deve decidere chi può venire nel nostro Paese, non le bande criminali o i tribunali stranieri. Questo è il risultato di questo disegno di legge. Ora lavoreremo per renderlo legge in modo da poter far partire i voli per il Rwanda e fermare i barconi". In molti hanno commentato il tweet del Primo Ministro ricordando come fosse stata proprio la Corte Suprema del Regno Unito ad aver bloccato l'accordo, non solo quella Europea.

La gestione dei richiedenti asilo e delle loro domande costa al governo miliardi di sterline ogni anno; è stato stimato che la Gran Bretagna spenda più di 3 miliardi di sterline all'anno per l'esame delle domande di asilo, con un costo di 8 milioni di sterline al giorno per ospitare nelle strutture di accoglienza le persone in attesa di una decisione. Nel 2023 sono stati trattati oltre 112.000 casi di asilo, con un tasso di concessione del 67% (in diminuzione rispetto al 76% del 2022). Il governo sta cercando di smaltire le domande d'asilo arretrate, dichiarando così di stare facendo risparmiare milioni di sterline ai contribuenti.

Le prossime mosse del governo in materia di immigrazione sono ancora da vedere, così come lo sviluppo della legge con il Rwanda; quello che sembrerebbe essere certo, però, è che il governo britannico farà di tutto per disincentivare gli arrivi nel paese, anche a costo di politiche gravose economicamente e umanamente.

# FACCIAMO IL PUNTO

## REPORT MENSILE SULLE MIGRAZIONI

Cosa succede sulle rotte  
migratorie d'Europa, del  
Mediterraneo, del mondo?

Che misure prendono i governi?

Chi presta soccorso?

Chi, invece, respinge?

**TUNISIA, 4 dicembre** - Un gruppo di studenti ha organizzato una manifestazione di fronte all'ambasciata italiana di Tunisi per protestare contro il rifiuto del Governo italiano di garantire un numero sufficiente di visti d'ingresso in Italia per motivi di studio a cittadini tunisini.

**LIBIA, 11 dicembre** - Un'inchiesta di Lighthouse Reports ha dimostrato come più volte nel corso dell'ultimo anno, Frontex abbia passato informazioni sulle posizioni di imbarcazioni con a bordo persone in movimento nel Mediterraneo centrale alla milizia libica Tareq Bin Zayed. Questa milizia, comandata da Saddam Haftar, figlio del generale Khalifa, è una delle più note organizzazioni dedite al traffico degli esseri umani e ai respingimenti illegali nel Mediterraneo.

**TUNISIA, 15 dicembre** - InfoMigrants denuncia che da settembre ad oggi più di 1500 persone sono state deportate dalla Tunisia in Libia, da dove poi sono state portate nei centri di detenzione del Paese. Le autorità tunisine negano le accuse.

**LIBIA, 19 dicembre** - Il dossier del Segretario generale dell'ONU Guterres accusa per la prima volta le autorità libiche di essere direttamente complici delle violazioni dei diritti umani nei confronti delle persone migranti nei centri di detenzione clandestini. Nel rapporto, si ricostruisce che spesso, dopo essere state intercettate nel Mediterraneo, le persone vengono consegnate dalle autorità alle milizie che gestiscono i centri clandestini.

**LIBIA, 23 dicembre** - Il ministro dell'Economia e delle Finanze italiano Giorgetti ha fatto visita al comandante del contingente della Guardia di Finanza a Tripoli, che si occupa di assistere la cosiddetta guardia costiera libica, nonostante le numerose violazioni dei diritti umani compiute da quest'ultima.

**MESSICO, 24 dicembre** - Una carovana composta da circa 7000 persone in movimento provenienti da vari Paesi dell'America centrale è partita da Tapachula, nel sud del Messico, per raggiungere il confine sud degli Stati Uniti.

**SAHARA OCCIDENTALE, 28 dicembre** - Un naufragio al largo di Boujdour ha causato 14 morti nell'Oceano Atlantico. Alarm Phone e Caminando Fronteras accusano le autorità marocchine e spagnole di aver tardato i soccorsi che avrebbero potuto evitare il naufragio.

**UNIONE EUROPEA, 1 dicembre** - La Corte di Giustizia europea ha decretato che i Tribunali degli Stati membri dell'UE non hanno facoltà di giudicare se i richiedenti asilo, nel caso in cui venissero rimandati nel primo Paese di accesso nell'Unione, rischiano di essere rimpatriate nel Paese d'origine.

**FRANCIA, 1 dicembre** - Circa 1500 persone sono state sgombrate dai campi informali di Dunkirk e Calais per mano della Polizia francese. Più di 1200 persone sono state in luoghi d'accoglienza di emergenza in tutto il Paese, mentre circa 130 di loro senza documenti sono state rinchiusi nei centri di detenzione in attesa dell'espulsione.



**UNIONE EUROPEA, 6 dicembre** - Durante l'audizione presso il Comitato parlamentare sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, il direttore generale di Frontex Leijten ha affermato che "non ci sono evidenze che le ONG siano fattori di attrazione per i migranti".

**UNIONE EUROPEA, 8 dicembre** - The Guardian ha documentato la presenza di almeno 1015 tombe anonime di persone in movimento ai confini dell'Unione Europea. Ciò avviene nonostante il Parlamento Europeo nel 2021 abbia emanato una risoluzione che prevede l'obbligo, ove possibile, di identificare le vittime delle rotte migratorie così da creare un database europeo per analizzare il fenomeno.

**ALBANIA, 13 dicembre** - La Corte costituzionale albanese ha sospeso la ratifica dell'accordo sulla gestione dei flussi migratori tra Italia e Albania perché la rinuncia alla sovranità albanese su alcuni territori avrebbe dovuto essere preventivamente autorizzata dal Presidente della Repubblica.

**UNIONE EUROPEA, 14 dicembre** - La Commissaria per i diritti umani del Consiglio d'Europa Mijatović ha richiesto un maggior impegno all'Italia per difendere i diritti delle persone in movimento e di abolire le norme che ostacolano il soccorso civile in mare.

**GRECIA, 14 dicembre** - Human Rights Watch e Amnesty International hanno accusato il Governo greco di non aver mobilitato "risorse adeguate" per investigare sul naufragio avvenuto al largo di Pylos del 14 giugno scorso, che ha causato più di 500 morti.

**GRAN BRETAGNA, 18 dicembre** - Tutte le compagnie aeree britanniche si sono rifiutate di fornire al Governo aerei per i trasferimenti della richiedenti asilo in Ruanda. Il Governo si è detto pronto a utilizzare i mezzi del Ministero della Difesa qualora non si trovi una compagnia appaltatrice privata.

**FRANCIA, 19 dicembre** - Deputatə e Senatorə francesi, riunitə nella Commissione mista paritaria, hanno trovato un accordo sul progetto di legge sull'immigrazione grazie ai voti dell'estrema Destra del Rassemblement National. Molte organizzazioni che si occupano della difesa dei diritti umani hanno definito la normativa "xenofobia senza vergogna".

# MARE

**LAMPEDUSA, 1 dicembre** - La Guardia Costiera italiana ha soccorso 32 persone a bordo di un'imbarcazione in pericolo a sud di Lampedusa e le ha sbarcate sull'isola.

**CIVIL FLEET, 1 dicembre** - Aurora (Sea-Watch) ha soccorso 45 persone in pericolo e le ha sbarcate a Lampedusa.

**CIPRO, 4 dicembre** - 20 persone a bordo di un'imbarcazione partita dal Libano sono state soccorse e sbarcate a Cipro dalle autorità locali.

**LESBO, 6 dicembre** - La Guardia Costiera greca ha respinto illegalmente in Turchia un'imbarcazione con a bordo 38 persone intercettate al largo dell'isola di Lesbo.

**CHORA SFAKION, 7 dicembre** - 27 persone partite dalla Libia sono state soccorse dalla Guardia Costiera greca e sbarcate a Chora Sfakion, sull'isola di Creta.

**CIVIL FLEET, 7 dicembre** - Trotamar III (Compass Collective) ha assistito un'imbarcazione con a bordo 47 persone in pericolo fino all'arrivo della Guardia Costiera italiana, che le ha sbarcate a Lampedusa.

**LAMPEDUSA, 7 dicembre** - 103 persone a bordo di due imbarcazioni partite dalla Libia sono arrivate autonomamente a Lampedusa.

**LESBO, 7 dicembre** - La Guardia Costiera greca ha respinto in Turchia un'imbarcazione con a bordo circa 22 persone intercettate al largo di Lesbo.

**SANTA MARIA DI LEUCA, 7 dicembre** - 80 persone partite dalla Libia sono arrivate autonomamente a Santa Maria di Leuca.

**CRETA, 11 dicembre** - 41 persone sono arrivate autonomamente a Kissamos, nel nord dell'isola di Creta.

**TURCHIA, 11 dicembre** - La Guardia Costiera greca ha respinto in Turchia due imbarcazioni con a bordo 122 persone in totale partite dalla regione di Izmir.

**CIVIL FLEET, 12 dicembre** - Geo Barents (Medici Senza Frontiere) ha soccorso 36 persone a bordo di un'imbarcazione partita dalla Libia. Il porto di sbarco assegnato è Genova, a 1245 km dal luogo del soccorso.

**KOS, 12 dicembre** - 17 persone sono state intercettate al largo di Kos e respinte dalla Guardia Costiera greca. Una di loro è stata trovata priva di sensi dalle autorità turche.

**CIVIL FLEET, 13 dicembre** - Ocean Viking (SOS Méditerranée) ha soccorso 26 persone da un'imbarcazione partita dalla Libia e le ha sbarcate a Livorno.

# MARE

**ROCCELLA JONICA, 15 dicembre** - La Guardia Costiera italiana ha soccorso 100 persone a bordo di due imbarcazioni partite dalla Turchia e le ha sbarcate a Roccella Jonica.

**ZUARA, 16 dicembre** - Un naufragio di un'imbarcazione al largo della Libia ha causato 61 morti. 25 superstiti sono statə riportatə a Zuara.

**CIVIL FLEET, 18 dicembre** - Sea-Eye 4 (Sea-Eye) ha soccorso 26 persone a bordo di due imbarcazioni in pericolo e le ha sbarcate nel porto di Civitavecchia.

**CRETA, 20 dicembre** - 85 persone a sud di Creta sono state soccorse da un mercantile e sbarcate in Marocco.

**CIVIL FLEET, 24 dicembre** - Sea-Watch 5 (Sea-Watch) ha soccorso 119 persone in pericolo a bordo di due imbarcazioni e le ha sbarcate a Marina di Carrara dopo 4 giorni di navigazione.

**LAMPEDUSA, 25-26 dicembre** - In 24 ore la Guardia Costiera italiana ha soccorso 5 imbarcazioni con a bordo 278 persone al largo di Lampedusa e le ha sbarcate sull'isola.

**CIVIL FLEET, 26 dicembre** - Sea-Eye 4 ha soccorso 106 persone a bordo di due imbarcazioni a sud di Lampedusa e le ha sbarcate a Brindisi.

**NISYROS, 27 dicembre** - La Guardia Costiera greca ha intercettato circa 67 persone al largo di Nisyros e le ha respinte in acque turche, dove è intervenuta la Guardia costiera turca.

**CIVIL FLEET, 27 dicembre** - Grazie alla segnalazione di Colibri 2 (Pilotes Volontaires), Ocean Viking ha soccorso 122 persone partite dalla Libia e le ha sbarcate a Bari.

**LAMPEDUSA, 27 dicembre** - 3 imbarcazioni con a bordo 137 persone sono arrivate autonomamente sull'isola di Lampedusa.

**CIVIL FLEET, 28 dicembre** - Open Arms ha soccorso 63 persone e le ha sbarcate nel porto di Genova, che dista più di 600 miglia dal luogo del soccorso.

**CIVIL FLEET, 29 dicembre** - Geo Barents ha soccorso 336 persone a bordo di 3 imbarcazioni e le ha sbarcate a Ravenna, dopo 4 ulteriori giorni di navigazione.

**LAMPEDUSA, 30 dicembre** - Le autorità italiane hanno soccorso un'imbarcazione con a bordo 100 persone e le hanno sbarcate a Lampedusa.



**MILANO, 1 dicembre** - La Guardia di Finanza ha svolto un'ispezione del CPR di Milano e ha accusato l'ente gestore Martinella srl di non garantire fornitura di cibo e medicinali e assistenza sanitaria, psicologica e legale, come previsto dal contratto che appalta il servizio.

**CROTONE, 4 dicembre** - Le autorità italiane hanno sanzionato Humanity 1 (SOS Humanity) con 20 giorni di detenzione amministrativa per aver violato il Decreto Piantedosi. Humanity 1 aveva soccorso 40 persone nonostante l'intervento della cosiddetta guardia costiera libica che voleva respingere le persone a bordo dell'imbarcazione.

**MILANO, 7 dicembre** - Naga, Cambio Passo, Mediterranea e Rete Milano hanno denunciato l'assenza di assistenza per le persone transitanti nel capoluogo lombardo. Nel solo mese di ottobre, circa 550 persone sono state costrette a dormire all'aperto.

**GRADISCA D'ISONZO, 17 dicembre** - Nel CPR di Gradisca d'Isonzo, provincia di Gorizia, le persone detenute hanno bruciato materassi e oggetti personali per protestare contro le condizioni disumane in cui vivono all'interno della struttura.

**ROMA, 20 dicembre** - Comunità di Sant'Egidio, Federazione delle Chiese Evangeliche in Italia, Tavola Valdese, Conferenza Episcopale Italiana e Caritas hanno firmato un protocollo con il Governo italiano per garantire corridoi umanitari dalla Libia per 1500 persone in 3 anni.

**BARI, 31 dicembre** - Per la seconda volta in 2 mesi, Ocean Viking è stata sanzionata con 20 giorni di detenzione amministrativa dalle autorità italiane per un'operazione di soccorso che ha portato in salvo 122 persone in fuga dalla Libia.

**TORINO, 29 dicembre** - La Città Metropolitana di Torino ha concesso gratuitamente l'utilizzo di 5 appartamenti in Via Brione per l'accoglienza delle persone in movimento arrivate a Torino. La struttura sarà gestita da Croce Rossa per tutto il 2024.

# REPORT BORDERLINE EUROPE

## NEWS DAL MEDITERRANEO CENTRALE



“Con il 2023 va via un anno doloroso e complesso sul fronte delle migrazioni: migliaia di vittime senza nome, corpi dispersi spesso a poche miglia dalle coste della Sicilia, scontri politici a ogni livello e guerre e povertà che non fanno altro che alimentare gli spostamenti forzati. E il protagonista di questa tragedia apparentemente senza fine è lui: il Mediterraneo. Culla della civiltà in passato, frontiera di morte e terreno di scontro oggi.” Così Marianna Strano descrive la situazione nel Mediterraneo il 25 dicembre sul “Quotidiano di Sicilia”. Anche a Dicembre abbiamo assistito alla stessa tendenza.

# ARRIVI

Borderline-europe ha documentato 3.866 arrivi in Italia nel mese di Dicembre, più del 50% in meno rispetto a Novembre. Il Ministero dell'Interno italiano parla di 5.237 arrivi. La mancanza di notizie sugli arrivi tra Natale e Capodanno è dovuta al disinteresse dei cittadini per gli arrivi in Europa ed è il motivo per cui le cifre degli arrivi documentati sono così divergenti.

Il basso numero di arrivi rispetto al mese precedente è dovuto principalmente al maltempo e alle tempeste nel Mediterraneo, che hanno reso la traversata estremamente pericolosa per molti giorni. Questo non sorprende nel mese invernale di dicembre, anche nel Mediterraneo centrale.

La maggior parte degli arrivi si è concentrata negli ultimi giorni del mese. Dal 26 dicembre fino alla fine del mese, almeno 500 persone sono arrivate in Italia attraverso il Mediterraneo ogni giorno.

La maggior parte delle persone ha continuato a raggiungere l'Italia attraverso Lampedusa, ma ci sono stati anche arrivi in Sardegna e Calabria. Spesso i rifugiati vi sono arrivati autonomamente, cioè hanno raggiunto autonomamente le acque territoriali italiane o sono sbarcati direttamente.

A dicembre, circa il 4% delle persone ha raggiunto l'Italia autonomamente, il 36% è stato portato a terra dalle autorità italiane

e il 24% è arrivato con l'aiuto della flotta civile. La percentuale relativamente alta di questi ultimi si riferisce principalmente ai grandi arrivi individuali della Geo Barents (Medici senza frontiere, MSF) il 29 dicembre con 336 persone e della Ocean Viking (SOS Méditerranée) il 27 dicembre con 244 persone.

Secondo il Ministero dell'Interno italiano, circa l'11% delle persone giunte in Italia nel 2023 è fuggito da Guinea e Tunisia e circa il 10% dalla Costa d'Avorio.

Molti dei richiedenti protezione in Italia provengono anche da Bangladesh (8%), Egitto (7%), Siria (6%), Burkina Faso (5%) e Pakistan (5%).

# MORTI E DISPERSI

Il mese di dicembre ha dimostrato ancora una volta chiaramente la crudeltà dei regimi di frontiera europei alla fine dell'anno. Secondo *borderline-europe*, 31 persone sono morte nel Mediterraneo centrale e almeno 121 risultano disperse. Si può presumere che il numero di casi non denunciati sia molto più alto.

Il Progetto migranti dispersi dell'OIM conta 2.498 persone considerate morte o disperse per l'anno 2023. La cifra descrive solo i casi documentati. Secondo l'OIM, il numero di morti nel Mediterraneo aumenterà del 60% nel 2023 rispetto all'anno precedente.

Il destino di molte di queste persone rimane incerto, spesso non viene ritrovato un corpo identificabile perché le autorità non fanno alcuno sforzo per cercare le persone scomparse o identificare i corpi recuperati. Il progetto *Mem.Med* cerca di colmare questa lacuna e di sostenere la società civile nella ricerca dei loro parenti dispersi nel Mediterraneo. Nell'ultima puntata del nostro podcast, parliamo anche dei cosiddetti "dispersi", le persone scomparse nel Mediterraneo.

Il 16 dicembre si è verificato un incidente vicino alle coste libiche. Il gommone era partito dalla città costiera di Zuwara, nel nord-ovest della Libia, con 86 persone e si è trovato in difficoltà in mare. Secondo l'OIM Libia, almeno 61 delle 89 persone a bordo risultano disperse e si prevede il peggio. I sopravvissuti sono stati riportati in Libia e nel centro di detenzione Tariq Al Sekka, vicino a Tripoli, dalla cosiddetta Guardia costiera libica.

Secondo *Medici senza frontiere*, l'incidente avrebbe potuto essere evitato se le autorità fossero state informate tempestivamente della presenza dell'imbarcazione. Le navi delle organizzazioni di soccorso marittimo precedentemente attive nelle acque sono state costrette a rientrare nei porti italiani con poche persone salvate a bordo. La nave mercantile "Vos Triton" è arrivata nelle acque del disastro solo otto ore dopo che la situazione è stata resa nota e, secondo quanto riferito, ha riportato le persone salvate in Libia.

Si sono verificati infortuni anche durante l'arrivo delle imbarcazioni. Il 27 dicembre, il motore di un'imbarcazione è esploso, una persona è rimasta ferita ed è stata trasportata in ospedale. Lo stesso giorno, un'altra imbarcazione ha raggiunto l'Italia con 46 persone a bordo. A bordo c'erano anche un morto e un ferito grave. Entrambi avevano ferite da armi da fuoco. Non è ancora chiaro se siano stati colpiti prima o dopo la partenza dalla Libia.



# RESPINGIMENTI

Nell'ultimo mese dell'anno, *borderline-europe* ha contato 1.974 respingimenti in Libia e 96 respingimenti in Tunisia. Mentre il numero di questi respingimenti verso la Tunisia è drasticamente diminuito questo mese, si può osservare un aumento dei respingimenti verso la Libia.

Questo probabilmente ha a che fare anche con la crescente cooperazione tra autorità europee come Frontex o la guardia costiera maltese con le milizie libiche e la cosiddetta guardia costiera libica. In un ampio reportage investigativo, *Al Jazeera* ha riportato la cooperazione tra le autorità maltesi, Frontex e il cosiddetto gruppo di miliziani libici Tareq Bin Zayed. Questa milizia sarebbe vicina al gruppo russo Wagner e sarebbe coinvolta in diverse violazioni dei diritti umani. In particolare, le autorità maltesi ed europee sono accusate di aver condiviso con il gruppo di miliziani le coordinate delle imbarcazioni che trasportano i rifugiati. Come prova sono state pubblicate registrazioni di comunicazioni radio e dichiarazioni di testimoni. Allo stesso tempo, le autorità europee si rifiutano di collaborare con le organizzazioni civili di soccorso in mare e ignorano le loro richieste.

All'inizio di dicembre, il governo tunisino ha annunciato il numero di rimpatri per l'anno 2023. Si è parlato di 70.000 rimpatri, il doppio rispetto al 2022 (31.000 ritiri). Il 77,5% delle persone dovrebbe provenire da Paesi subsahariani e il 22,5% dalla Tunisia. Gli arrivi da Paesi asiatici come il Bangladesh o il Pakistan, che vediamo spesso nei rapporti, non sono menzionati nelle statistiche.

La maggior parte di questi arrivi si è verificata sulla costa vicino alla seconda città più grande della Tunisia, Sfax, che è spesso considerata un punto di partenza per le persone in fuga verso l'Europa. A febbraio, il presidente tunisino Kais Saied ha attirato l'attenzione con massicce dichiarazioni razziste contro i migranti in Tunisia, seguite da un'ondata di violenza e discriminazione nei loro confronti. Le Nazioni Unite e diverse ONG accusano il governo tunisino di respingere illegalmente e violentemente i migranti verso l'Algeria e la Libia, dove le persone colpite sono spesso lasciate senza acqua e cibo nelle regioni desertiche al confine. Ciò ha provocato anche molti morti.

Il 28 e 29 dicembre si sono verificati anche tre naufragi con morti e dispersi, in cui i sopravvissuti sono stati successivamente riportati in Libia. 61 persone risultano ancora disperse. *Alarm Phone* aveva precedentemente riferito di tre diverse missioni di ricognizione aerea di Frontex sull'area dell'incidente. Né Frontex né le autorità italiane hanno commentato l'incidente.

# LE VIE PER L'EUROPA

A dicembre si sono verificati ulteriori cambiamenti nelle destinazioni di partenza. Come in ottobre, la tendenza all'aumento delle partenze dalla Libia è proseguita alla fine dell'anno. Ad esempio, il 37% (1.461 persone) è partito dalla Libia. La percentuale di partenze dalla Tunisia è stata invece del 14% (543 persone), con un calo del 9% rispetto al mese precedente. Non è stato possibile determinare il luogo di partenza per circa il 39% degli arrivi.

Il numero di arrivi dalla Turchia, pari a 392, è simile a quello dei mesi precedenti, ma è aumentato in proporzione (10%) se si tiene conto del minor numero di arrivi totali di dicembre. Molte barche a vela continuano a viaggiare attraverso la rotta ionica, compiendo il viaggio di più giorni dalla costa turca del Mediterraneo alla costa orientale dell'Italia.

# RESISTENZA CIVILE

A dicembre, la presenza di soccorritori civili nel Mediterraneo centrale è stata ancora una volta ampiamente responsabile del salvataggio di molte persone. Circa il 24% delle persone arrivate in Italia attraverso il Mediterraneo centrale (947 persone) sono state soccorse dalle navi di soccorso marittimo. Sette navi della flotta civile sono state attive in mare, sfidando le condizioni meteorologiche avverse. Sono state supportate in modo significativo dagli aerei di Pilotes Volontaires e di Sea-Watch.

La flotta di soccorso in mare continua a crescere. Il 14 dicembre, l'organizzazione Maldusa, attiva a Palermo e Lampedusa, ha annunciato di essere nella fase finale del dispiegamento di un motoscafo nel Mediterraneo per monitorare e assistere le operazioni di salvataggio in mare. Secondo l'organizzazione, che riceve il sostegno finanziario di United4Rescue per il progetto, sono in corso le esercitazioni finali.

Il 1° dicembre, Alarm Phone ha segnalato circa 30 persone in difficoltà in mare, che sono state successivamente salvate dalla guardia costiera italiana. Alarm Phone è una rete di attivisti con un call center auto-organizzato per i rifugiati in difficoltà in mare nel Mediterraneo, che offre loro un'ulteriore opportunità di trasmettere le richieste di aiuto alle istituzioni competenti. Lo stesso giorno, Alarm Phone ha segnalato anche 42 persone in difficoltà in mare vicino a Malta. Alla fine sono state salvate da una nave container e portate a Malta.

Il 2 dicembre, la nave Humanity I (SOS Humanity) è stata fer-

mata nel porto di Crotona dopo aver fatto sbarcare 200 persone. In particolare, la Humanity I è stata accusata di aver ostacolato il salvataggio di 46 persone su un'imbarcazione della cosiddetta Guardia costiera libica il 30 novembre. Durante un'operazione di salvataggio in cui erano presenti sia la Humanity I che un'imbarcazione della cosiddetta Guardia costiera libica, alcune persone sono saltate giù dal loro gommone. La cosiddetta Guardia costiera libica sostiene che il capitano della Humanity I ha ignorato le istruzioni della cosiddetta Guardia costiera libica e che le persone sono saltate in acqua al loro arrivo. La Humanity I ha chiarito che non era così e che l'equipaggio era stato informato della presenza di naufraghi in mare 20 minuti prima del salvataggio, quando si trovava ancora a cinque chilometri di distanza dall'incidente. Poiché la cosiddetta guardia costiera libica non è intervenuta, l'equipaggio ha deciso di andare in soccorso. Probabilmente anche il Centro di coordinamento italiano per il soccorso marittimo aveva dato la sua approvazione. La Humanity I è stata trattenuta per 20 giorni e deve pagare una multa di 3.333 euro.

La persistente narrazione mediatica del salvataggio in mare come fattore di attrazione è stata sorprendentemente criticata. Le organizzazioni di soccorso marittimo hanno da tempo sottolineato che la loro presenza nel Mediterraneo non è un incentivo per i migranti a compiere la pericolosa traversata.

All'inizio di dicembre, anche il capo di Frontex Hans Leijtens ha ammesso che la presenza delle organizzazioni di soccorso marittimo nel Mediterraneo non è un fattore di attrazione, come la flotta civile è spesso accusata dal governo italiano e da molti media.

Il 7 dicembre, l'Alarm Phone ha segnalato la presenza di 47 rifugiati su una barca metallica sovraccarica nella zona SAR maltese.

Il maltempo con forti venti minacciava di affondare la nave. Alla fine sono stati salvati da una nave container con l'aiuto della Tro-tamar III (Compass Collective).

Il 14 dicembre, l'Ocean Viking (SOS Méditerranée) ha soccorso 26 persone nella zona SAR libica. Le autorità italiane hanno assegnato l'equipaggio al porto di Livorno, a 1.000 chilometri di distanza, nonostante le forti tempeste e i venti in mare. Invece di far sbarcare le persone a Lampedusa, è stato permesso loro di rimanere qui in sicurezza solo per un tempo limitato prima della tempesta.

Tuttavia, tutte le persone soccorse sono dovute rimanere a bordo e aspettare che le condizioni meteorologiche migliorassero prima di proseguire per Livorno.

La nave Sea-Watch 5 (Sea-Watch), che si trovava in porto da poco per lavori di manutenzione, ha effettuato la sua prima missione di salvataggio. Il 24 dicembre ha salvato 119 persone nella zona SAR libica.

La nave Ocean Viking (SOS Méditerranée) ha salvato 244 persone da tre diverse imbarcazioni il 27 dicembre. Quando è entrata nel porto assegnato a Bari il 30 dicembre, è stata trattenuta dalle autorità italiane. L'accusa era di non essersi diretti direttamente a Bari dopo le operazioni di salvataggio. In questo caso, l'Ocean Viking aveva brevemente deviato dalla sua rotta verso Bari perché aveva saputo di un'altra imbarcazione in difficoltà. Tuttavia, quando l'equipaggio ha appreso che l'imbarcazione era più lontana del previsto, non vi si è diretto, ma ha ripreso la rotta per Bari. Questo dimostra ancora una volta che la legislazione discriminatoria non mira a salvare le persone il più rapidamente possibile, ma a bloccare deliberatamente il soccorso civile in mare.





**SAR**

**MEDITERRANEA**  
IMO 7222669

**MEDITERRANEA**

**MEDREPORT**  
DICEMBRE 2023