



MEDREPORT
MARZO 2024

INDICE

Missione 15	3
3 giorni, 172 vite umane	
Storie di confini	7
Il confine sud della striscia di Gaza	
Facciamo il punto	11
MSH Report mensile sulle migrazioni	
Borderline Europe Report	17
News dal Mediterraneo Centrale	



Il bilancio dei primi tre giorni della Missione 15 di MEDITERRANEA Saving Humans parla di 172 persone soccorse, di cui 59 in collaborazione con la Guardia Costiera e 113 sbarcate dalla Mare Jonio a Pozzallo

IN PARTENZA DA TRAPANI

I primi tre giorni della Missione 15 della nave MARE JONIO sono stati un rapido succedersi di eventi e operazioni, a testimonianza una volta di più di quanto la presenza e l'attività degli assetti civili nel Mediterraneo centrale sia necessaria. È stata infatti sufficiente una finestra di un paio di giorni di bel tempo e mare calmo perché vi fossero decine di partenze di donne, uomini e bambini dalle coste di Libia e Tunisia, in fuga da paesi dove per diverse ragioni le condizioni di vita delle persone in movimento è sempre più intollerabile e la loro stessa vita a rischio.

La MARE JONIO, dopo un'intensa preparazione dell'Equipaggio e del Rescue Team, è salpata infatti nel pomeriggio di venerdì 22 marzo dal porto di Trapani, dove era in sosta dopo esser stata colpita, tra ottobre e novembre 2023, dall'applicazione del "fermo amministrativo" del Decreto Piantedosi in seguito al rifiuto di "collaborare" con le cosiddette "autorità libiche".

IL PRIMO SOCCORSO, IN COLLABORAZIONE CON LA GUARDIA COSTIERA ITALIANA

Puntata la prua verso mezzogiorno, già nella mattinata di sabato 23 la MARE JONIO offriva la propria disponibilità per le ricerche in corso della bambina di 15 mesi dispersa in un naufragio. Poi ri-

ceveva via radio VHF canale 16 un “may-day relay” con richiesta di intervento da parte dell’aereo EAGLE 1 dell’agenzia europea Frontex, che segnalava un’imbarcazione in pericolo 43 miglia nautiche a sud dell’isola di Lampedusa, in zona SAR (ricerca e soccorso) teoricamente competenza di Malta. Arrivata sulla scena, insieme alla nave civile tedesca Mare*Go, trovava una barca in ferro di soli sette metri sovraffollata all’inverosimile, alla deriva con il motore in panne e con una linea di galleggiamento ridotta ormai pericolosamente a qualche centimetro.

Iniziava a coordinarsi con la sala operativa di Lampedusa e con la motovedetta CP319 della stessa Guardia Costiera italiana, facendo anche da ponte radio tra i diversi assetti presenti. Per evitare l’incombente rischio di ribaltamento della precaria imbarcazione e il conseguente naufragio, il nostro Rescue Team distribuiva giubbotti di salvataggio a tutte le persone e cooperava con la Guardia Costiera iniziando ad alleggerire la barca con il trasferimento delle prime superstiti sulla motovedetta. Una volta completata l’operazione con il soccorso di 59 persone, tra cui 7 donne tra le quali due in gravidanza sbarcate a Lampedusa dalla Guardia Costiera, la MARE JONIO riprendeva la sua rotta verso sud in direzione della zona SAR di fronte alle coste della Libia.

LA SECONDA OPERAZIONE DI SOCCORSO

Alle 15.38 dello stesso sabato 23 riceveva la segnalazione di una nuova imbarcazione in pericolo da parte di SEABIRD 2, aereo civile di osservazione di Sea-Watch. Comunicata la propria disponibilità a intervenire a tutte le Autorità dell’area, la MARE JONIO si dirigeva immediatamente sull’ultima posizione nota della barca. Una





volta nei pressi, riceveva una chiamata radio VHF sul canale 16 da parte di una non meglio precisata “nave militare tunisina” che forniva le coordinate di una nuova posizione dell’imbarcazione e ci chiedeva di intervenire in soccorso.

Dopo due ore di ricerca, quando ormai si era fatto buio, la MARE JONIO individuava la barca in pericolo, sovraffollata di persone estremamente provate e in panico e, verificata la situazione a rischio di un imminente affondamento, iniziava l’intervento di soccorso. Alle 21.45 tuttə lə naufraghə erano recuperatə in sicurezza a bordo della nostra nave: 55 persone soccorse, tra cui diversə minori non accompagnatə. E iniziavamo subito a prestare le prime cure mediche, dal momento che erano tutti molto provati da oltre tre giorni di viaggio dalle coste libiche, numerosi i casi di ipotermia lieve, un ragazzo aveva un braccio amputato e molte fresche ed evidenti cicatrici sul corpo, segno delle violenze subite durante la permanenza in Libia.

Poco dopo le Autorità italiane comunicavano l’assegnazione del porto siciliano di Pozzallo per lo sbarco dei naufraghi e la MARE JONIO iniziava il suo viaggio di circa 20 ore dal luogo del soccorso effettuato per raggiungerlo.

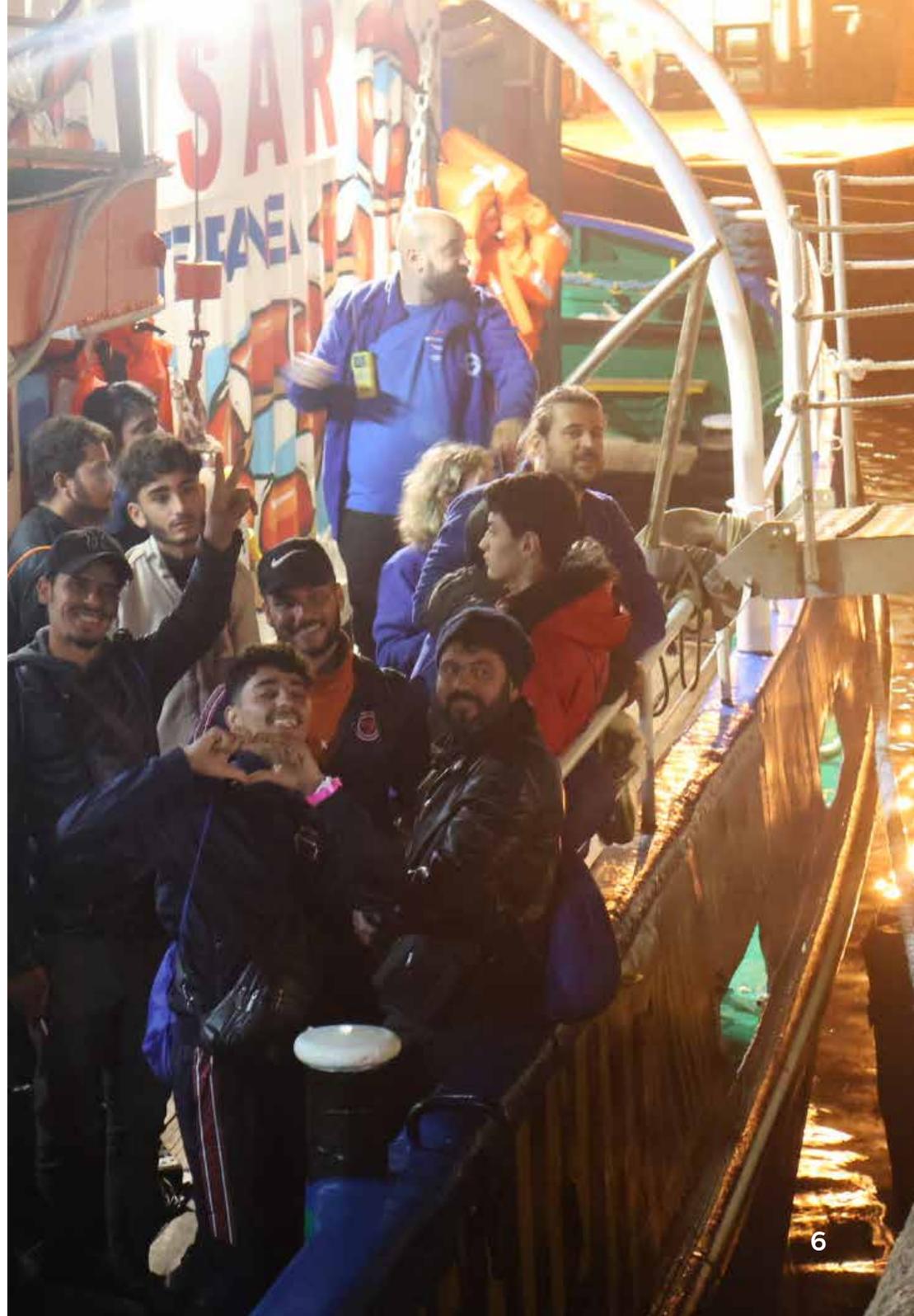
IL TERZO SOCCORSO DURANTE LA NOTTE

Nella notte però, dopo 00.30 di domenica, un nuovo SOS veniva lanciato da Alarm Phone a tutte le Autorità: oltre cinquanta persone avevano contattato l’hotline da un’imbarcazione in pericolo, con donne e bambinə a bordo, alla deriva senza più acqua né cibo. Dopo aver contattato il Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo (IT MRCC di Roma), la MARE JONIO

deviava la sua rotta dirigendosi sull'ultima posizione comunicata della barca segnalata da Alarm Phone. Dopo una intensa attività di ricerca durata quattro ore l'imbarcazione veniva finalmente individuata: una barca in ferro stracarica di persone provenienti dalla Libia, stremate da tre giorni di navigazione e a rischio di rovesciarsi da un momento all'altro. Si procedeva perciò al soccorso di 58 persone, tra cui 4 donne e 12 minori: tra di loro tre bambine sotto i dodici anni, di cui un maschietto di anni 2 e due bambine rispettivamente di 3 anni e 20 giorni di età, in assoluto la più giovane naufraga mai soccorsa dalla MARE JONIO.

La stragrande maggioranza delle persone di quest'ultima operazione sono di origine siriana: singoli e famiglie intere scappate dalla guerra che da oltre dieci anni sta martoriando quel paese e finite nell'inferno libico, da cui si sono ritrovate nuovamente a fuggire. A bordo le complessive 113 persone venivano curate e rifocillate. Molte di loro erano debilitate e disidratate a causa dei giorni di viaggio. In più, diversamente superstiti soffrivano il mal di mare, causando episodi di vomito a bordo dell'imbarcazione in pericolo, continuati poi anche sulla MARE JONIO, che rendevano loro difficile idratarsi e alimentarsi adeguatamente. Tale situazione ha richiesto che in diversi casi si procedesse con terapia e idratazione endovena. Inoltre, le recenti ferite provocate dallo scafo in ferro su cui erano state costrette a viaggiare venivano medicate dalla medica di bordo. Intanto, la nostra nave proseguiva la sua rotta verso il porto siciliano, dove ha potuto finalmente approdare alle 22 di domenica sera.

Le operazioni di sbarco delle 113 persone soccorse si sono finalmente concluse sul molo di Pozzallo alle 00.45 di lunedì 25 marzo.



**STORIE DI
CONFINI**

**IL CONFINE
SUD DELLA
STRISCIA
DI GAZA**



Non è facile raccontare la storia dei confini della Striscia di Gaza, soprattutto di quello sud, che dalla parte dell'Egitto è stato forzatamente chiuso sia in ingresso sia in uscita, e dalla parte del Mar Mediterraneo presenta grandi ostacoli e problematicità. Però lo faremo lo stesso.

SE NON A RAFAH, DOVE

Non è facile raccontare la storia dei confini della Palestina e più in particolare della Striscia di Gaza, che sta affrontando attacchi indiscriminati che hanno causato finora più di 33.000 morti, 75.000 feriti e quasi 2 milioni di sfollati.

La situazione al confine sud della Striscia risulta essere particolarmente problematica: da una parte il confine con l'Egitto è stato forzatamente chiuso in modo quasi totale sia in ingresso che in uscita, dall'altra il Mar Mediterraneo rappresenta un nuovo confine in evoluzione ma con grandi ostacoli e problematicità.

Oltre un milione di palestinesi sono stati costretti a cercare rifugio a Rafah, una città situata a Sud della Striscia di Gaza proprio al confine con l'Egitto, portando così quasi metà della popolazione a condividere una città che fino allo scoppio della guerra ospitava poco più di 150.000 persone, con conseguenze facilmente immaginabili dovute dal sovraffollamento - si stima infatti che ci siano oltre 12.000 persone per ogni chilometro quadrato.

L'Egitto ha iniziato a rafforzare il suo confine sin da quando sembrava possibile un'offensiva israeliana a Rafah, dall'inizio di novembre, una fortificazione che era stata considerata una misura precauzionale per difendere il paese dal possibile passaggio di centinaia di migliaia di abitanti palestinesi, con truppe aggiuntive e macchinari impiegati nel Sinai meridionale.

Sono pochissime le persone che riescono a uscire dalla Striscia di Gaza passando in Egitto. All'inizio del conflitto hanno potuto passare il confine solo pochissime persone gravemente ferite e coloro che erano in possesso di un passaporto stranieri, ovvero palestinesi con la doppia cittadinanza o cittadini di altri stati, come circa 400 statunitensi e un centinaio di francesi.

Vi sono poi le agenzie di viaggio che lavorano tra Gaza e il Cairo per organizzare l'attraversamento; se prima dell'inizio del conflitto le tariffe si aggiravano intorno a qualche centinaio di dollari, adesso sono salite vertiginosamente, raggiungendo prezzi record di 5.000 dollari a persona - 2.500 per i minori di 16 anni - quando anni fa le tariffe si aggiravano anche intorno ai 350 dollari. È questo il prezzo da pagare per sperare di poter entrare nella lista delle pochissime persone autorizzate a lasciare la striscia in un business milionario costruito dall'agenzia egiziana Hala, che offre assistenza burocratiche per le procedure, tempi più rapidi e canali privilegiati con le autorità egiziane e israeliane. Secondo Mohammed Noseer, capo delle operazioni della Mezzaluna rossa egiziana ad al-Arish, non sono più di 30-35 le persone che lasciano la Striscia ogni giorno.

Un confine quindi bloccato in uscita, un confine dove riuscire a passare risulta quasi impossibile nonostante la devastante guerra che avviene alle sue spalle - probabilità che diminuiscono ancora di più quando si tratta di uomini sotto i quarant'anni di età.

Ma il confine sud della Striscia di Gaza è un confine bloccato anche in entrata. Hanno fatto il giro del mondo le immagini di migliaia e migliaia di camion pieni di aiuti umanitari in fila al confine in attesa di ottenere da Israele il via libera per entrare nella Striscia.

La dichiarazione di carestia nella zona è ormai imminente, come avvertito dalle agenzie delle Nazioni Unite; oltre il 70% della popolazione sta affrontando una "una situazione alimentare catastrofica" e la situazione continua a peggiorare giorno dopo giorno. Di fronte a questo, tonnellate di aiuti umanitari provenienti da tutto il mondo aspettano di superare i controlli, senza che vi siano regole precise o liste di prodotti consentiti. Tra i prodotti bloccati da Israele ufficialmente per "motivi di sicurezza" vi sono ossigeno, incubatrici, frigoriferi, tende, pannelli solari.

Funzionari delle Nazioni Unite hanno recentemente accusato Israele di aver bloccato "sistematicamente" le forniture umanitarie a Gaza e il capo della politica estera dell'Unione Europea ha accusato il paese di usare la fame come "arma di guerra", visto che la burocrazia israeliana sta rallentando il flusso di aiuti umanitari rendendo di fatto il confine quasi impossibile da superare.

Di fronte a questa chiusura del confine, stati e organizzazioni umanitarie stanno cercando altre vie per consegnare gli aiuti nella Striscia.

Un primo tentativo era stato lanciare da aerei internazionali paracaduti contenenti cibo e medicinali.

I tentativi di Giordania, Egitto ed Emirati Arabi Uniti, seguiti poi dagli Stati Uniti, non sembrano però rappresentare una possibile soluzione al problema: il costo delle operazioni aeree è dieci volte superiore rispetto a quelle di terra e il sollievo portato è stato infatti limitato sia nel tempo che nelle quantità di aiuti consegnati, assolutamente insufficienti a soddisfare i bisogni di due milioni di persone che vivono in condizioni igieniche e alimentari di grave difficoltà. Inoltre, è stato riportato che sono state diverse le vittime palestinesi che sono state o colpite dai paracaduti non aperti o sono affogate nel mare di fronte alla Striscia nel tentativo di raggiungere gli aiuti a largo della spiaggia di Beit Lahia o ancora schiacciate nella calca di migliaia di persone che si sono affollate intorno ai paracaduti.

Una seconda via di accesso sarebbe sempre quella via mare, ma tramite navi che trasportano aiuti umanitari.

Il 12 marzo è partita la prima nave che ha portato aiuti umanitari nella Striscia. Partita da Cipro, la nave di Open Arms ha trasportato 300.000 pasti preparati dalla ONG World Central Kitchen. L'istituzione di questa rotta sarebbe un obiettivo dell'Unione Europea, che vorrebbe regolarizzare il collegamento tra Cipro, il paese dell'Unione più vicino, e le coste del Medio Oriente.

La partenza della nave di Open Arms è stata definita dalla presidente della commissione europea, Ursula von der Leyen, "un segno di speranza". Un confine che si potrebbe aprire aggirando gli ostacoli posti dalla Israele.

Una speranza che è però - si spera solo temporaneamente - sospesa a causa del brutale attacco subito da un convoglio in cui sono rimasti uccisi dalle forze armate di Israele sette operatori umanitari provenienti da diverse nazioni del mondo.

Un attacco che ha suscitato l'indignazione di tutto il mondo ma che soprattutto ha portato all'interruzione delle operazioni della ONG nella Striscia.

Quella che sembrava quindi una possibile nuova breccia nel confine è stata eliminata, mentre dall'altra parte del confine due milioni di persone affrontano ogni giorno una guerra spietata che non accenna a finire.

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, 5 marzo Il Governo tunisino e l'ambasciata italiana a Tunisi hanno firmato un protocollo che, nella cornice dell'accordo concluso nell'ottobre 2023, garantirà per i prossimi 3 anni permessi di lavoro non stagionali in Italia a 12.000 cittadini tunisini.

LIBIA, 11 marzo A conclusione di una visita a Tripoli, a cui hanno partecipato anche rappresentanti di Germania, Francia, Malta e Nazioni Unite, il Governo britannico ha annunciato che destinerà 1 milione di sterline alla Libia per impedire gli arrivi attraverso la rotta del Mediterraneo centrale e favorire i rimpatri nei Paesi d'origine.

LIBIA, 12 marzo Il ministro degli Esteri italiano Piantedosi si è recato a Bengasi, dove ha incontrato il generale Khalifa Haftar e ha pubblicato elogiato Saddam, figlio di quest'ultimo, acclarato trafficante di essere umani e accusato di molte violazioni dei diritti umani contro le persone in movimento in Libia.

LIBIA, 23 marzo L'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) denuncia il ritrovamento di almeno 65 cadaveri di persone in movimento in una fossa comune nel sud-ovest della Libia.

TUNISIA, 25 marzo In una settimana, caratterizzata dal maltempo sul Mediterraneo centrale, le autorità tunisine hanno trovato 11 cadaveri di persone vittime di naufragi mentre cercavano di raggiungere l'Europa.

EGITTO, 27 marzo Varie organizzazioni per i diritti umani accusano il Governo egiziano di essere responsabile di detenzioni arbitrarie e deportazioni illegali di rifugiati e richiedenti asilo sudanesi, in fuga dal loro Paese in cui è in corso una guerra civile.

UNIONE EUROPEA, 5 marzo Il direttore esecutivo di Frontex Leijtens ha affermato che è dovere di Frontex informare la cosiddetta guardia costiera libica sulla presenza di barche in pericolo in risposta alle parole della difensora civica del Parlamento europeo O'Reilly, che ha invitato l'Agenzia a terminare le sue collaborazioni con Paesi che non rispettano i loro obblighi di ricerca e soccorso e violano i diritti umani.

REGNO UNITO, 6 marzo In poco più di 24 ore, oltre 400 persone sono arrivate nel Regno Unito dalla Francia, attraversando il Canale della Manica su imbarcazioni di fortuna.

SPAGNA, 6 marzo 4 persone sono morte al largo di El Hierro, nelle Isole Canarie, mentre tentavano di raggiungere l'Europa dalla Mauritania. 64 superstiti sono stati soccorsi dalle autorità spagnole e due di essi trasportati in condizioni critiche all'ospedale di Tenerife.

UNIONE EUROPEA, 13 marzo Grazie alla proposta di Massimiliano Smeriglio, la Commissione Europea indagherà sull'uomo che gestisce l'account @rgowans su X, ossia il portavoce informale della Mafia libica, che ha minacciato Mattia Ferrari di Mediterranea e il giornalista di "Avvenire" Nello Scavo.

Il collettivo JLProject ha scoperto che si tratta di una persona che lavora per Frontex.

SPAGNA, 13 marzo I corpi di due persone sono stati trovati al largo delle Isole Canarie mentre tentavano la traversata dell'Atlantico. 38 superstiti, di cui 4 in condizioni critiche all'ospedale di Gran Canaria, sono state soccorse dalle autorità spagnole e raccontano che altre 5 persone sono morte a bordo dell'imbarcazione, ma i loro corpi sono stati gettati nell'oceano.

FRANCIA-REGNO UNITO, 20 marzo 514 persone partite dalla Francia hanno attraversato il Canale della Manica in un solo giorno per raggiungere il Regno Unito. Non ci sono feriti gravi.

CIVIL FLEET, 2 marzo Humanity 1 (SOS Humanity) ha soccorso 77 persone in tre operazioni, nonostante la cosiddetta guardia costiera libica abbia minacciato l'equipaggio, sparandogli addosso. Nella confusione almeno una persona è annegata e altre sono state deportate in Libia.

ALBORÁN, 3 marzo 192 persone sono state soccorse dalle autorità spagnole sull'isola di Alborán. Provenivano dalla rotta atlantica e cercavano di raggiungere l'Europa.

CIVIL FLEET, 3 marzo Sea-Watch 5 ha soccorso 50 persone a bordo di due imbarcazioni in difficoltà. Nonostante il team medico abbia chiesto insistentemente 5 evacuazioni mediche, le autorità italiane hanno risposto con colpevole ritardo e un ragazzo è morto a bordo. Le superstiti e il cadavere sono state sbarcate a Pozzallo.

CHIOS, 6 marzo 23 persone a bordo di un'imbarcazione in pericolo sono state intercettate e respinte in Turchia dalla Guardia Costiera greca.

CIVIL FLEET, 7 marzo Geo Barents (MSF) ha soccorso 162 persone in sue operazioni. Le autorità italiane hanno assegnato due porti di sbarco: Civitavecchia, dove sono state portate le prime 132 persone, e Genova per le altre.

CIVIL FLEET, 7 marzo Sea-Eye 4 ha soccorso 144 persone a bordo di 3 imbarcazioni in difficoltà e ha assistito la Guardia Costiera italiana durante un'altra operazione. Una persona è stata evacuata a causa delle sue condizioni di salute.



Le autorità italiane hanno assegnato Reggio Calabria come porto di sbarco.

GAVDOS, 11 marzo 88 persone a bordo di 2 imbarcazioni provenienti dalla Turchia sono state soccorse dalla Guardia Costiera greca a largo dell'isola di Gavdos.

CIVIL FLEET, 11 marzo Life Support (Emergency) ha soccorso 52 persone a bordo di un'imbarcazione in difficoltà proveniente dalla Libia e le ha sbarcate nel porto di Catania.

LESBO, 11 marzo La Guardia Costiera greca ha soccorso 31 persone su un'imbarcazione in difficoltà a largo di Lesbo e le ha sbarcate sull'isola.

LAMPEDUSA, 12 marzo Le autorità italiane hanno soccorso circa 30-40 persone in pericolo provenienti dalla Libia e le hanno sbarcate a Lampedusa.

CAPE GRECO, 12 marzo 458 persone a bordo di 6 imbarcazioni provenienti dal Libano sono state soccorse dalle autorità cipriote e trasferite in un centro d'accoglienza vicino a Nicosia.

CIVIL FLEET, 14 marzo Trotamar III (Compass Collective) ha assistito 56 persone su un'imbarcazione in difficoltà fino all'arrivo della Guardia Costiera italiana.

CIVIL FLEET, 14 marzo Ocean Viking (SOS Méditerranée) ha soccorso 224 persone in 3 operazioni. Nella prima imbarcazione, che era in mare da più di una settimana, le superstiti raccontano

che molte persone sono morte durante la traversata. La terza imbarcazione è stata assistita da Trotamar III e su segnalazione di SeaBird 2 (Sea-Watch). Il porto di sbarco assegnato è stato Ancona, a quasi 1500 km di distanza dal Mediterraneo centrale.

FARMAKONISI, 15 marzo 20 persone a bordo di un'imbarcazione in pericolo a largo di Farmakonisi sono state soccorse dalla Guardia Costiera greca e trasferite a Leros.

IMBROS, 15 marzo 8 persone sono morte in un naufragio al largo delle coste turche, mentre la Guardia Costiera turca ha soccorso le sopravvissute e le ha trasferite a Imbros.

LIBIA, 16 marzo Nonostante le autorità maltesi e Frontex fossero state informate della posizione di un'imbarcazione in pericolo, oltre 100 persone sono state intercettate dalla cosiddetta guardia costiera libica e deportate in Libia.

CIVIL FLEET, 16-17 marzo Geo Barents ha soccorso 249 persone in 3 operazioni, nonostante le minacce della cosiddetta guardia costiera libica presente sul posto durante un soccorso e le ha sbarcate a Marina di Carrara.

PANTELLERIA, 16-17 marzo In pochi giorni varie imbarcazioni con a bordo un totale di oltre 220 persone sono state soccorse dalla Guardia Costiera e dalla Guardia di Finanza a largo di Pantelleria e poi sbarcate sull'isola.



CIVIL FLEET, 17 marzo Life Support ha soccorso 71 persone a bordo di un'imbarcazione in pericolo e le ha sbarcate a Ravenna, porto distante 4 giorni di navigazione.

ORAN, 17 marzo 25 persone sono state intercettate e deportate a Oran dalle autorità algerine. Dopo lo sbarco, sono state arrestate.

LAMPEDUSA, 18 marzo Il naufragio di un'imbarcazione proveniente da Sfax ha causato 2 morti. 49 persone sono state soccorse dalla Guardia Costiera italiana e poi sbarcate a Lampedusa.

RODI, 18 marzo La Guardia Costiera greca ha intercettato a largo di Rodi e respinto in Turchia un'imbarcazione in difficoltà con a bordo 46 persone.

LAMPEDUSA, 22-23 marzo 1028 persone sono state soccorse dalla Guardia di Finanza, la Guardia Costiera e Frontex grazie a 24 operazioni in poco più di 2 giorni e sono state sbarcate a Lampedusa.

CIVIL FLEET, 23 marzo Mare*Go ha soccorso 44 persone provenienti dalla Tunisia, che erano in mare da 3 giorni. Una bambina risulta dispersa.

CIVIL FLEET, 23-24 marzo Mare Jonio (Mediterranea Saving Humans) ha assistito 59 persone, poi soccorse dalla Guardia Costiera italiana e sbarcate a Lampedusa. Inoltre, in altre 2 operazioni, sono state soccorse 113 persone, poi sbarcate a Pozzallo.

LAMPEDUSA, 24 marzo 51 persone sono state soccorse dalla Guardia Costiera italiana dopo che l'imbarcazione su cui viaggiavano si è ribaltata al largo di Lampedusa. Un ragazzo è morto, mentre le superstiti sono state sbarcate sull'isola.

LAMPEDUSA, 24 marzo Grazie alla segnalazione di Seabird, il mercantile Vault ha soccorso 158 persone, poi sbarcate a Lampedusa. Durante l'operazione 3 persone sono cadute in acqua e sono annegate.

PORT SAID, 24 marzo Il mercantile Gamma Star ha soccorso e riportato 160 persone in Egitto dopo che le autorità greche si sono rifiutate di farle sbarcare sul loro territorio.

CHIOS, 27 marzo Un'imbarcazione con circa 20 persone a bordo è stata intercettata al largo dell'isola di Chios e respinta in Turchia dalla Guardia Costiera greca.

CIVIL FLEET, 28 marzo A largo di Lampedusa è avvenuto un naufragio in cui 31 persone sono state soccorse da Trotamar III (Compass Collective), 11 dalla Guardia Costiera italiana, ma 3 sono annegate.

TRAPANI, 2 marzo Si sono concluse le arringhe legali che chiudono la fase preliminare delle indagini su 4 attivista di Luventa Crew, accusata di “favoreggiamento dell’immigrazione clandestina”. Dopo la richiesta del non luogo a procedere da parte dell’accusa, il giudice per le indagini preliminari si esprimerà il 19 aprile.

CROTONE, 5-18 marzo Humanity 1 è stata posta sotto fermo amministrativo di 20 giorni, in applicazione al Decreto Piantedosi, per non essersi coordinata con la cosiddetta guardia costiera libica durante un soccorso ostacolato dalle stesse motovedette libiche. Tuttavia, il Tribunale di Crotone ha accolto il ricorso di SOS Humanity, dichiarando illegittimo il provvedimento.

ROMA, 6 marzo Grazie ai corridoi umanitari organizzati da UNHCR, Governo italiano, Comunità di Sant’Egidio e Federazione delle Chiese Evangeliche, 97 persone sono state evacuate dalla Libia e sono arrivate a Roma con un volo umanitario.

SIRACUSA, 6-29 marzo Sea-Watch 5 ha subito le conseguenze del Decreto Piantedosi, venendo sottoposta a 20 giorni di fermo amministrativo. La Procura di Ragusa però ha decretato la sospensione del fermo poiché Sea-Watch non ha commesso alcun illecito, rifiutandosi di coordinarsi con la cosiddetta guardia costiera libica.

TARANTO, 11 marzo Sea-Eye 4 è stata sottoposta a 60 giorni di fermo amministrativo nel porto di Taranto dopo aver soccorso 144 persone. La violazione del Decreto Piantedosi contestata è quella di non essersi coordinata con le autorità libiche.

RAGUSA, 13 marzo Si è tenuta presso il Tribunale di Ragusa la seconda udienza preliminare delle indagini contro 7 attivista di Mediterranea Saving Humans accusata di “favoreggiamento dell’immigrazione clandestina aggravato”. La prossima udienza si terrà l’8 maggio.

ROMA, 17 marzo Il Ministero dell’Interno italiano ha comunicato che la prassi di assegnare porti lontani alle navi della Flotta Civile per lo sbarco delle persone soccorse nel Mediterraneo è dovuta a non meglio specificate “operazioni NATO”, coperte da segreto di Stato.

MARINA DI CARRARA, 21 marzo Geo Barents è stata sottoposta a 20 giorni di fermo amministrativo in applicazione del Decreto Piantedosi per non essersi coordinata con le autorità libiche. L’equipaggio di MSF aveva subito le minacce della stessa cosiddetta guardia costiera libica durante una delle operazioni di soccorso che ha portato allo sbarco di 249 persone a Marina di Carrara.

CATANIA, 22 marzo La Procura di Catania ha chiesto l’assoluzione per l’attivista Nawal Soufi, accusata di “procurato ingresso clandestino” per aver acquistato dei biglietti del treno ad alcune persone in movimento.

TORINO, 13 marzo L’Associazione Nazionale Comuni Italiani - Piemonte, in collaborazione con il Comune di Torino, ha presentato 39 progetti SAI (Sistema di Accoglienza e Integrazione) che verranno presto attivati.

REPORT BORDERLINE EUROPE

NEWS DAL
MEDITERRANEO
CENTRALE



ARRIVI

Secondo i dati di *borderline-europe*, a marzo sono arrivate in Italia 7.069 persone, quasi il triplo rispetto al mese precedente (2.320 persone). Per fare un confronto, nel Marzo 2023 sono arrivate in Italia via mare 10.805 persone. Anche questo mese, la stragrande maggioranza (85%) è arrivata in Sicilia, e in particolare a Lampedusa.

Più della metà delle persone arrivate è stata soccorsa dalle autorità italiane (41 persone, 59%) e una percentuale molto minore da navi civili di soccorso in mare (1.179 persone, 17%). L'agenzia europea per la protezione delle frontiere Frontex ha effettuato alcuni salvataggi per un totale di 132 persone (1,8%). Una minoranza (507 persone, 7%) è arrivata in Italia autonomamente, cioè ha raggiunto le acque costiere italiane (12 miglia nautiche dalla costa) senza essere intercettata prima. Per le restanti persone, non possiamo fornire alcuna informazione sulle modalità di arrivo in Italia.

LE VIE PER L'EUROPA

A Marzo almeno 2.139 persone (30%) hanno attraversato il Mediterraneo centrale partendo dalla Tunisia. A differenza del mese scorso (circa il 12%) si è registrato un aumento significativo delle partenze dalla Tunisia. Allo stesso tempo, 3.052 persone (43%) hanno iniziato il loro viaggio attraverso il Mediterraneo centrale dalla Libia. Per 1.828 persone migranti (27%) non è possibile determinare da quali Paesi siano partiti.

I costi per il viaggio dalla Tunisia all'Italia o dalla Libia all'Italia variano notevolmente. Alcuni rifugiati hanno riferito di aver pagato 1.000 dinari tunisini (circa 300 euro) per la traversata dalla Tunisia all'Italia. Ad alcuni è stato dato un dispositivo GPS per la navigazione a un costo aggiuntivo di 500 dinari tunisini.

La traversata dalla Libia all'Italia, invece, è decisamente più costosa: le persone hanno riferito di aver pagato tra i 1.000 e i 5.000 dollari. Dalla Libia arrivano sempre più persone dalla Siria, dal Pakistan, dal Bangladesh e dall'Egitto.

CAMBIAMENTO DELLE ROTTE MIGRATORIE

Le rotte migratorie sono cambiate negli ultimi tempi : sempre più persone, soprattutto dall’Africa occidentale (principalmente Senegal e Mauritania, ma anche Marocco), si dirigono verso le Isole Canarie attraverso l’Atlantico. Questa rotta è ancora più pericolosa di quella attraverso il Mediterraneo: da un lato, perché il percorso è molto più lungo e le persone si trovano in oceano aperto e, dall’altro, perché attualmente non ci sono navi di soccorso civili o statali che operano in queste acque. Inoltre, la traversata su questa rotta avviene spesso a bordo di “piroghe” (piccole barche da pesca in legno), che rendono la fuga attraverso l’oceano ancora più pericolosa. Si stima che almeno 200 persone siano già morte tra gennaio e marzo di quest’anno mentre fuggivano verso le Isole Canarie. Le ragioni di questo cambiamento delle rotte migratorie sono diverse, ma una di queste è probabilmente l’accordo tra Italia e Tunisia per combattere l’immigrazione irregolare. La Tunisia sta adottando misure sempre più dure nei confronti dei rifugiati e le autorità tunisine effettuano un numero sempre maggiore di respingimenti, di cui si parlerà nel prossimo capitolo.

Anche il numero di rifugiati sulla rotta dalla Libia alla Grecia (Gavdos e Creta) è aumentato enormemente dalla fine del 2023, ma soprattutto nel primo trimestre del 2024. Da un lato, ciò potrebbe essere dovuto a un accordo tra Atene e Ankara, che ha portato a un aumento dei pattugliamenti sul confine marit-

timo greco-turco. Dall’altro, è ancora più probabile che questo cambiamento nelle rotte migratorie sia dovuto all’accordo Italia-Haftar. Khalifa Haftar è il comandante dell’Esercito nazionale libico (LNA) che comanda a Tobruk, che controlla l’est della Libia e il porto, il punto di partenza più importante per i rifugiati diretti verso l’Egeo meridionale, e dopo l’accordo si è concentrato a fermare i rifugiati sulla rotta del Mediterraneo centrale (verso l’Italia) e a riportarli in Libia. Anche il ministro dell’Interno italiano Matteo Piantedosi ha elogiato l’operato del comandante Haftar durante una visita a Bengasi: Haftar rende un importante contributo alla lotta contro “l’immigrazione clandestina”.

Questa “lotta contro l’immigrazione clandestina” è evidente anche questo mese nei tira e molla messi in atto soprattutto dalle autorità tunisine e libiche.

RESPINGIMENTI

Secondo i dati di *borderline-europe*, a Marzo sono state intercettate 7.147 persone dirette in Europa. Di queste, 4.252 persone (60%) sono state rimpatriate in Tunisia, 2.750 (38%) in Libia e 145 (2%) in Egitto. Questo dato conferma la tendenza all'aumento delle cosiddette intercettazioni verso la Tunisia degli ultimi mesi.

Proprio all'inizio del mese, l'equipaggio di *Humanity 1* (SOS Humanity) ha assistito a un violento respingimento da parte della cosiddetta Guardia Costiera libica.

“Indietro! State indietro o spariamo!” gridano gli uomini sulla motovedetta della cosiddetta guardia costiera libica. Ci sono persone in acqua. Ma il nostro equipaggio non ha altra scelta che guardare mentre circa 50 persone vengono costrette a salire sulla motovedetta. Stanno per essere rimpatriate illegalmente in Libia, nel Paese da cui hanno cercato di fuggire. Questo è contrario al diritto internazionale”.

(SOS Humanity, Marzo 2024)

L'equipaggio riferisce di essersi allontanato dalla scena a causa delle minacce e di ulteriori avvistamenti di persone migranti nelle immediate vicinanze.

Tuttavia, questo non ha portato a una diminuzione della tensione da parte della cosiddetta guardia costiera libica. Hanno continuato a minacciare l'equipaggio e, durante un salvataggio poco dopo, la cosiddetta guardia costiera libica ha interrotto l'operazione e ha sparato in acqua, scatenando il panico. Una persona è morta. Maggiori informazioni nel capitolo “Resistenza civile”. Si ripetono incontri pericolosi, in particolare con la cosiddetta guardia costiera libica, che mettono in pericolo non solo i migranti ma anche i soccorritori in mare. Tuttavia, le autorità italiane continuano a collaborare con loro.

Tuttavia, non sono solo le persone a essere fermate in alto mare. Anche la guardia costiera tunisina impedisce ripetutamente la traversata sulla costa o addirittura sulla spiaggia. Le autorità tunisine ricorrono anche a misure sempre più dure per impedire ai rifugiati di raggiungere l'Europa. Il mese scorso, ad esempio, quasi 500 tende delle persone migranti che aspettavano sulla costa di Sfax di poter attraversare sono state distrutte. Sono state inoltre confiscate diverse imbarcazioni e carburante. Tutto questo viene fatto con la scusa di prevenire la cosiddetta migrazione “illegale”.

I politici, nell'ambito degli accordi bilaterali, dovrebbero invece occuparsi del fatto che le persone in movimento devono essere trattate con dignità e i diritti umani devono essere rispettati.

MORTI E DISPERSI

A metà mese, “Ocean Viking” di “SOS Méditerranée” ha salvato 25 persone che erano partite dalla Libia circa una settimana prima. Dopo l’operazione di salvataggio, tuttavia, l’equipaggio ha appreso che oltre 80 persone avevano inizialmente intrapreso il pericoloso viaggio attraverso il Mediterraneo. Una settimana senza acqua, cibo e senza alcun aiuto ha portato alla terribile morte di 60 persone. Nei giorni precedenti, Alarm Phone aveva già riferito più volte di 75 persone la cui posizione non era chiara. Resta incerto se si tratti della stessa imbarcazione. Tuttavia, è sicuro che questa tragedia non è un incidente isolato.

Secondo i dati di *borderline-europe*, il mese scorso 107 persone sono morte nel Mediterraneo e 25 sono ancora disperse. Il numero di casi non segnalati è molto più alto.

Le Nazioni Unite hanno riferito che nel 2023 è morto un numero di persone in movimento mai raggiunto prima dall’inizio della raccolta dei dati. Secondo le Nazioni Unite, il Mediterraneo rimane la rotta più pericolosa per i migranti. Il fatto che oltre due terzi dei morti non vengano mai trovati e identificati è, ad esempio, particolarmente angosciante per parenti e amici.

Nella prima settimana di Marzo, un ragazzo di 17 anni, recuperato da una barca di legno dalla Sea-Watch 5, è morto due ore dopo il salvataggio.

L’equipaggio aveva continuamente chiesto aiuto per lui. Ma le autorità italiane hanno reagito solo quando era troppo tar-

di. Invece, alla nave di soccorso è stato inizialmente assegnato come porto Ravenna, un viaggio di altri quattro giorni per i 51 sopravvissuti e l’equipaggio senza la possibilità di tenere al freddo il corpo del ragazzo deceduto. Fortunatamente, alla fine sono riusciti ad attraccare al porto siciliano di Pozzallo.

I nostri dati mostrano che le persone muoiono più spesso in un’intercettazione da parte della cosiddetta Guardia costiera libica o della Guardia costiera tunisina che in un’operazione di salvataggio da parte delle navi delle ONG, ma purtroppo accade anche questo, perché i salvataggi da imbarcazioni sovraffollate e poco affidabili, soprattutto in caso di forti mareggiate, non sono mai privi di pericoli. Questo mese, una bambina di 15 mesi è caduta in acqua durante un salvataggio notturno e da allora è stata dichiarata ufficialmente dispersa. Fortunatamente, le altre 44 persone a bordo, tra cui la madre della bambina, sono state tratte in salvo.

Questi terribili eventi sono solo una piccola parte di ciò che accade ogni giorno nel Mediterraneo e che viene quotidianamente ignorato dal governo italiano. Invece, le navi delle ONG vengono incolpate dai politici italiani del fatto che i migranti partono perché si sentono più sicuri sulle navi di soccorso civili. Il fatto che le persone che si dirigono verso l’Europa siano spesso disperate e non vedano altre possibilità è completamente ignorato. Finché i Paesi europei non si assumeranno finalmente la responsabilità di fornire opzioni di ingresso sicure, la sofferenza nel Mediterraneo non avrà fine.

RESISTENZA CIVILE

A Marzo, otto navi della flotta civile sono state impiegate nel Mediterraneo centrale.

La Ocean Viking (SOS Méditerranée) ha effettuato diversi salvataggi, la Humanity 1 (SOS Humanity), ancora trattenuta dal governo italiano all'inizio del mese, ha potuto riprendere il mare solo a partire dalla metà del mese, mentre la Life Support (Emergency) è attualmente di nuovo in navigazione dopo diverse operazioni di salvataggio, la Mare Jonio (Mediterranea Saving Humans) è tornata in zona SAR dopo molto tempo e ha effettuato diversi salvataggi, la Trota Mar III (compass collective) è anch'essa tornata in zona SAR ed è stata coinvolta in diversi salvataggi, la Sea-Watch 5 (Sea-Watch) ha effettuato diversi salvataggi prima di essere trattenuta per 20 giorni dalle autorità italiane, ma ora è di nuovo attiva in zona SAR. La Geo Barents (MSF) è stata attiva fino alla metà del mese ed è stata trattenuta dal 20.03.24, la Sea Eye 4 (Sea Eye) ha partecipato attivamente ai soccorsi all'inizio del mese ed è stata trattenuta per 60 giorni dal 10.03.24 (maggiori informazioni in seguito).

L'ostruzione del soccorso civile in mare continua a far parte della quotidianità politica italiana. Come nei mesi precedenti, anche a marzo il governo italiano ha ordinato numerosi "fermi amministrativi". Questo mese, ad esempio, ci sono stati quattro fermi di navi di soccorso in mare in Italia per un totale di 64 giorni, con la Sea-Eye 4 ancora bloccata nel porto di Reggio Calabria.

Normalmente le navi di soccorso marittimo vengono trattenute per 20 giorni, ma la Sea Eye 4 è un'eccezione, essendo stata trattenuta a Reggio Calabria per 60 giorni. Anche in questo caso, la motivazione addotta dalle autorità italiane è che l'equipaggio della nave non ha seguito le istruzioni della cosiddetta guardia costiera libica. La cosiddetta guardia costiera libica sarebbe stata disposta a prendere a bordo le persone in difficoltà. Tuttavia, ciò avrebbe significato che queste persone, come molte altre, sarebbero state respinte e riportate in Libia, il che è contrario al diritto internazionale, come ha recentemente confermato la Corte di Cassazione italiana.

Tuttavia, il fermo delle navi non è l'unica misura adottata dal governo italiano per rendere più difficile il soccorso civile in mare. Oltre ai fermi, le autorità italiane assegnano ripetutamente le navi delle ONG a porti lontani, presumibilmente per poter distribuire meglio le persone, il che è ovviamente solo un pretesto. Oltre a comportare costi enormi per le ONG, questa misura significa anche che le navi di soccorso vengono tenute lontane dalle zone SAR più a lungo a causa delle lunghe distanze. È proprio questo l'obiettivo del governo. Per citare solo alcuni esempi nel mese di marzo: l'Ocean Viking (SOS Méditerranée) ha dovuto viaggiare fino ad Ancona dopo diversi salvataggi con 336 persone a bordo per portare a terra le persone salvate. Anche la Geo Barents (MSF) è stata assegnata a due porti diversi e

Iontani (Civitavecchia e Genova) dopo aver salvato 261 persone. Dopo altri tre salvataggi per un totale di 249 persone, la stessa nave di soccorso ha dovuto percorrere una lunga distanza fino a Marina di Carrara, nel nord Italia, dove è rimasta bloccata.

La Life Support (Emergency) ha dovuto viaggiare fino a Ravenna con 71 persone salvate alla fine di marzo, impiegando quattro giorni. Anche la Sea-Watch 5 avrebbe dovuto raggiungere Ravenna con 51 persone soccorse a bordo, ma le autorità italiane hanno assegnato la nave di soccorso al porto di Pozzallo (Sicilia) in seguito a pressioni politiche.

A marzo, la cosiddetta guardia costiera libica non ha lesinato azioni violente contro i rifugiati nel Mediterraneo. Il 2 marzo, una missione di salvataggio di Humanity 1 (SOS Humanity) è stata violentemente interrotta dalla cosiddetta guardia costiera libica, finanziata con fondi europei. L'equipaggio e i rifugiati sono stati minacciati e la cosiddetta guardia costiera libica ha persino sparato alle persone in acqua.

Nonostante l'intervento violento e illegale della cosiddetta guardia costiera libica, l'equipaggio della nave di salvataggio è riuscito a salvare 77 persone. Alcune persone che erano già in acqua sono state costrette a salire sulla barca dalla cosiddetta guardia costiera libica e riportate in Libia. Almeno una persona, che probabilmente sarebbe sopravvissuta senza il brutale intervento della cosiddetta guardia costiera libica, è morta quel giorno nel Mediterraneo.

SOS Humanity riassume quanto accaduto quel giorno: "Questa morte non è stata un incidente o una tragedia. Questa morte

ha ragioni politiche". L'imbarcazione della cosiddetta guardia costiera libica è stata fornita dall'Italia, finanziata con fondi dell'UE, che quindi condivide la responsabilità di quanto accaduto quel giorno.

Invece di punire la cosiddetta guardia costiera libica per l'"operazione" illegale, violenta e pericolosa, la Humanity 1, arrivata a Crotona, viene trattenuta per 20 giorni perché, secondo il governo italiano, non ha collaborato con la cosiddetta guardia costiera libica.

In seguito al fermo della nave di soccorso Humanity 1, l'ONG SOS Humanity ha intrapreso un'azione legale contro questa forma di criminalizzazione del soccorso civile in mare, chiedendo un'indagine indipendente sul caso e l'immediato rilascio della Humanity 1. Continua inoltre a chiedere che l'UE ponga fine alla sua cooperazione con la cosiddetta guardia costiera libica e al suo sostegno finanziario.

La buona notizia è che i passi legali hanno dato i loro frutti e Humanity 1 ha potuto lasciare il porto di Crotona dopo 13 giorni. Una piccola vittoria per il soccorso civile in mare, ma ancora insufficiente. Le ONG continuano a chiedere il rilascio di tutte le navi di soccorso trattenute.

Molte persone sono costrette a perdere la vita durante la fuga attraverso il Mediterraneo perché tutte le autorità ignorano ripetutamente le richieste di soccorso da parte di imbarcazioni in difficoltà in mare; questo è reso evidente più volte nei rapporti Twitter di Alarm Phone e delle varie organizzazioni di salvataggio in mare.

COME I POLITICI ITALIANI STANNO REAGENDO AGLI EVENTI DELLE ULTIME SETTIMANE

Il governo di destra italiano si loda spudoratamente per i suoi successi nella presunta limitazione dell'immigrazione. Per confermare la propria politica, continua la campagna contro il soccorso civile in mare e la presunta immigrazione irregolare. Primo fra tutti il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi, che vede in questi eventi (fatali) in mare il segno che la migrazione deve essere limitata ancora di più e più severamente. Anche Giorgia Meloni promuove un dato "provvisorio" secondo il quale gli arrivi sono diminuiti del 67% rispetto all'anno precedente.

Il tema dell'immigrazione è sempre stato sfruttato dai politici di destra in tutta Europa come argomento "sicuro" per diffondere vecchi e nuovi populismi. Ora è diventato facile "far ribollire" la "questione migratoria" ancora e ancora e usarla per fare campagna elettorale in qualsiasi momento. La paura della società di perdere viene giocata come carta, manipolata e la migrazione viene ripetutamente inserita in un contesto di "catastrofe".

Anche Giorgia Meloni e il suo governo parlano ripetutamente di "invasione" di migranti e di "difesa dei confini". Vendono la loro politica migratoria repressiva e disumana come una misura per "creare sicurezza". Purtroppo, questa narrazione obsoleta funziona sempre, come dimostra l'ennesima vittoria della destra alle elezioni regionali in Abruzzo.

La vera catastrofe, però, sono le morti in fuga, i respingimenti violenti e illegali da parte delle cosiddette guardie costiere, le condizioni disumane dei rifugiati in Europa, i centri di detenzione, le violazioni dei diritti umani nel Mediterraneo, in Libia e Tunisia e nei centri chiusi in Italia.

Fortunatamente, ci sono anche molte voci di dissenso all'attuale politica migratoria nell'opposizione italiana, che riconosce che le misure adottate dal governo Meloni non hanno fatto assolutamente nulla per cambiare il numero di morti nel Mediterraneo e chiede ripetutamente di assegnare alle navi civili di soccorso in mare porti più vicini. Ad esempio, Nicola Fratoianni, deputato di Alleanza Verdi Sinistra, definisce il decreto Piantedosi un "decreto feroce" e prende una posizione netta sull'attualità politica: "Mentre la cosiddetta guardia costiera libica, sostenuta, armata e rinforzata dal governo italiano, diventa sempre più aggressiva e cerca addirittura di bloccare le operazioni di salvataggio delle navi delle Ong nel Mediterraneo con atti di pirateria e addirittura sparando sui naufraghi e sui volontari, il decreto Piantedosi, o meglio il "decreto crudeltà" in Italia, si sta sgretolando a poco a poco nei tribunali [. ...] Meloni e co. devono capire una volta per tutte che, al di là della propaganda, ci sono anche leggi e norme internazionali da rispettare". Ma che peso ha la debole opposizione in Italia?



MEDREPORT
MARZO 2024