



MEDREPORT
GIUGNO 2022

INDICE

Cosa dicono i numeri I dati di Maggio	3
Cronaca dei fatti del Mediterraneo Gli eventi più importanti del mese di Maggio	5
Missione 12 L'equipaggio	11
Diario di bordo #missione12	18
Free the El Hiblu	23
Borderline Europe Report News dal Mediterraneo Centrale	25

COSA CI DICONO I NUMERI

Nel mese di giugno il numero di persone che si sono ritrovate costrette a fuggire, ad attraversare il Mediterraneo e che sono riusciti ad arrivare in Italia è pari a 8.008. Tra questi, vi sono 763 minori non accompagnati.

Anche questo mese l'instancabile lavoro della navi umanitarie ha permesso di poter salvare centinaia di vite umane. Al contempo, tuttavia, una costante opera di intercettazione ad opera della cosiddetta Guardia costiera libica ha brutalmente interrotto i tentativi di tante persone di poter trovare un futuro migliore.

NAZIONALITÀ DICHIARATE AL MOMENTO DELLO SBARCO (AGGIORNATE AL 30 GIUNGO 2022)

Bangladesh	4.688
Egitto	4.267
Tunisia	3.996
Afghanistan	2.724
Siria	1.551
Costa d'Avorio	1.057
Eritrea	786
Iran	703
Guinea	688
Sudan	500
Altre*	6.464
TOTALE**	27.424

* 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.

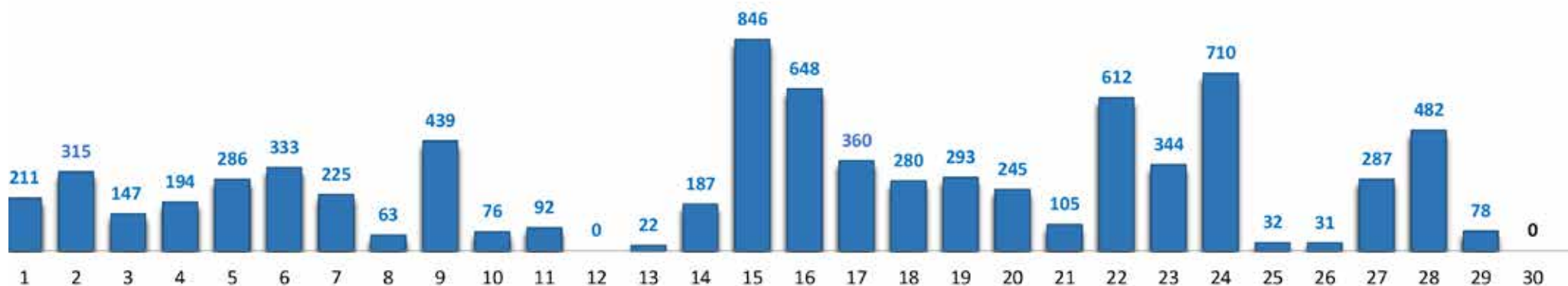
I dati sono suscettibili di successivo consolidamento.

Un approfondito lavoro di ricerca di Matteo Villa, per conto di ISPI, ha dato l'ennesima conferma dell'inesistenza del valore del pull factor: dal giugno 2021 ad oggi l'86% degli arrivi via mare è autonomo.

Al contempo, possiamo vedere come il numero di persone sbarcate dal Mediterraneo nello stesso periodo è pari a circa 75.000: la metà di quelle in fuga dall'Ucraina e giustamente accolte in Italia.

Davvero possiamo continuare a parlare di "emergenza sbarchi"?

Anche quest'anno l'hotspot presente nell'isola di Lampedusa è allo stremo: numeri prevedibili, ma che costantemente dimentichiamo. La colpa non può essere di chi arriva, bensì di una gestione politica che, per opportunismo o disinteresse, continua a ignorare le realtà 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 GIUGNO DEI FATTI NEL MEDITERRANEO

GIORNO 1

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Ras Jadar, in due distinte operazioni intercetta 38 persone che, a bordo di un'imbarcazione, tentavano di fuggire dalle coste libiche. A bordo anche donne e bimbi. Le autorità libiche hanno condotto le persone intercettate nel porto di Tripoli. Negli stessi momenti, i militari libici a bordo della motovedetta Zawiya intercettano altre 128 persone che tentavano di attraversare il Mediterraneo Centrale. Questi ultimi sono stati condotti nel porto di Zawiya.

GIORNO 2

L'equipaggio a bordo di Sea Watch 3 soccorre 49 persone in difficoltà a bordo di un gommone. Dopo poche ore, un nuovo intervento di soccorso permette di salvare 25 persone a bordo di una piccola imbarcazione in difficoltà.

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Melita, intercetta 90 persone che tentavano di attraversare il Mediterraneo centrale. Tutti sono stati condotti presso il porto della città di Zawiya.

GIORNO 3

Alle ore 13.00 la nave umanitaria Mare Jonio di Mediterranea Saving Humans salpa dal porto siciliano di Mazara del Vallo per dar inizio a una nuova operazione di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale.

Dopo i due interventi del giorno precedente, l'equipaggio di Sea Watch a bordo della nave Sea Watch 3 soccorre 99 persone, le quali erano in difficoltà a bordo di un gommone, e 49 persone, le quali si trovavano in difficoltà a bordo di un'imbarcazione in legno.

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Zawiya, intercetta 84 persone che tentavano di attraversare il Mediterraneo centrale. Tutti sono stati condotti presso il porto della città di Zawiya.

GIORNO 4

Mentre la Mare Jonio entra nella zona Sar di competenza libica, sulle pagine de La Stampa don Mattia Ferrari denuncia: «Le mafie vorrebbero un grande muro tra Italia e Libia in modo che i migranti non riescano a passare. Noi abbiamo aperto una breccia in questo muro».

GIORNO 5

Nonostante la pericolosa presenza della motovedetta libica sulla scena, l'equipaggio a bordo di Mare Jonio soccorre 29 persone a rischio vita a bordo di una fragile imbarcazione in legno.

In serata l'equipaggio di Sea Watch 3 sventa un tentativo di respingimento illegale ad opera di una motovedetta della cosiddetta Guardia costiera libica. La loro azione permette di trarre in salvataggio 85 persone, le quali si trovavano in difficoltà a bordo di un'imbarcazione in legno.

GIORNO 6

L'equipaggio di MSH a bordo di Mare Jonio soccorre 63 persone in fuga dalla Libia, in difficoltà a bordo di una fragile imbarcazione in legno sovraffollata.

Dopo una segnalazione di Alarm Phone e una lunga ricerca, l'equipaggio di Sea Watch soccorre 49 persone in difficoltà nel Mediterraneo centrale.

Mohamed Mahmoud Aziz, attivista diciannovenne di Refugees in Libya, si è tolto la vita dopo mesi di abusi subiti nel lager libico di Ain Zara.

La cosiddetta Guardia costiera libica, in più operazioni, intercetta 325 persone che tentavano di sfuggire agli orrori libici. Tra questi, anche 4 donne e 2 bimbi. Tutti sono stati condotti presso il porto della città di Tripoli.

GIORNO 7

La Mezzaluna rossa libica recupera un corpo senza vita al largo della costa di Derna, città della Libia nord-orientale.

GIORNO 8

In attesa di ricevere indicazioni per un porto sicuro, la Mare Jonio con a bordo 92 persone soccorse è entrata nelle acque territoriali italiane. Poche ore dopo, alle 21.39, l'MRCC di Roma ha comunicato l'assegnazione del porto di Pozzallo per lo sbarco in sicurezza.

GIORNO 9

Le autorità italiane indicano il porto di Pozzallo per lo sbarco in sicurezza delle persone salvate dall'equipaggio di Sea Watch 3: a bordo 344 uomini, donne, bimbi.

GIORNO 12

La cosiddetta Guardia costiera libica intercetta un'imbarcazione con a bordo 12 persone. Queste tentavano di trovare salvezza fuggendo dalle coste libiche.

GIORNO 14

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Sabratha, intercetta un'imbarcazione con a bordo 17 persone, tra cui una donna. Tutti sono stati condotti presso il porto commerciale di Tripoli.

La Mezzaluna rossa libica recupera un corpo senza vita nella città di Tripoli, nei pressi della struttura dell'Hotel Corinthia. Nella stessa giornata, un altro corpo senza vita viene recuperato nella città costiera di Zawiya.

GIORNO 15

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Sabratha, intercetta un'imbarcazione con a bordo 83 persone. Tutti sono stati condotti presso il porto commerciale di Tripoli.

GIORNO 16

L'equipaggio a bordo della nave umanitaria Louise Michel annuncia di aver dato inizio a una nuova missione di ricerca e salvataggio nel Mediterraneo centrale.

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo delle motovedette Ras Jadar e Sabratha, in separate operazioni, intercettano 212 persone, tra cui donne e bimbi, che tentavano di fuggire dalle coste libiche. Tutti sono stati condotti presso il porto della città di Tripoli.

La Mezzaluna rossa libica recupera due corpi senza vita nei pressi dell'area del Refinery Point della città di Zawiya.

GIORNO 17

L'equipaggio a bordo della nave Louise Michel soccorre 17 persone, le quali si trovavano in difficoltà a bordo di una fragile imbarcazione inadatta alla navigazione.

GIORNO 18

Dopo il primo salvataggio avvenuto nella giornata precedente, l'equipaggio di Louise Michel soccorre 96 persone in difficoltà in fuga dalle coste libiche. Poche ore dopo, un nuovo salvataggio permette di trarre in salvo altre 52 persone.

La Mezzaluna rossa libica recupera un corpo senza vita nell'area di Al-Mutrad, nei pressi della città di Zawiya.

GIORNO 19

Il velivolo Sea Bird con a bordo l'equipaggio di Sea Watch avvista 95 persone in pericolo nel Mediterraneo centrale. Dopo aver contattato la nave mercantile Aslihan che le ha soccorse, è arrivata in aiuto anche la nave umanitaria Sea Watch 4.

La cosiddetta Guardia costiera libica intercetta, in distinte operazioni, 351 persone che tentavano di fuggire dalle coste libiche. Tutti sono stati condotti presso il porto della città di Zawiya.

GIORNO 20

Dopo oltre 24 ore di mancata assistenza da parte delle autorità italiane e maltesi, l'equipaggio a bordo di Sea Watch 4 ha preso a bordo le 96 persone soccorse, il giorno precedente, dal mercantile Aslihan. Nella stessa giornata, lo stesso equipaggio soccorre 23 persone in difficoltà a bordo di una fragile imbarcazione segnalata da Seabird. Poco dopo, salgono a bordo di Sea Watch 4 anche le 29 persone soccorse dalla Nadir di Resqship.

GIORNO 23

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Ubari, intercetta 30 persone a bordo di un'imbarcazione nei pressi dell'area di Qarabolli.

GIORNO 24

L'equipaggio a bordo di Louise Michel soccorre 59 persone in difficoltà a bordo di un gommone sovraffollato. Alcuni dei naufraghi erano già in acqua a causa di pericolose manovre della cosiddetta Guardia costiera libica, guidata da un elicottero maltese.

L'equipaggio di Sos Méditerranée a bordo di Ocean Viking soccorre 16 persone, tra cui 6 minori non accompagnati. Questi erano in difficoltà a bordo di una fragile imbarcazione in vetroresina in acque internazionali al largo della Libia.

La Mezzaluna rossa libica recupera un corpo senza vita nei pressi della città di Tokra, in Cirenaica.

GIORNO 25

Medici Senza Frontiere annuncia l'inizio di una nuova missione di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale per l'equipaggio a bordo della nave umanitaria Geo Barents.

La cosiddetta Guardia costiera libica, a bordo della motovedetta Ubari, intercetta 67 persone a bordo di un'imbarcazione nei pressi dell'area di Qarabolli. Tra questi, anche 9 donne.

GIORNO 26

L'equipaggio di Sos Méditerranée a bordo di Ocean Viking soccorre 75 persone in difficoltà a bordo di un gommone sovraccarico nella regione libica di ricerca e soccorso. Tra loro, 34 minori non accompagnati, 4 donne incinte, 8 bambini e un neonato di nove mesi.

La cosiddetta Guardia costiera libica intercetta, in distinte operazioni, 235 persone che tentavano di fuggire dalle coste libiche. Tutti sono stati condotti presso il porto della città di Zawiya.

GIORNO 27

Dopo una segnalazione di Alarm Phone, l'equipaggio a bordo di Sos Méditerranée, con il supporto di Louise Michel, soccorre 66 persone in difficoltà, in mare già da oltre due giorni.

Le autorità italiane indicano Porto Empedocle per lo sbarco in sicurezza delle persone salvate dall'equipaggio di Sea Watch 4.

GIORNO 28

L'equipaggio di MSF a bordo di Geo Barents salva 69 persone che si trovavano in difficoltà a bordo di un gommone nel Mediterraneo centrale. Tutti i naufraghi sono esausti e molti presentano sintomi di ingestione di acqua di mare e ipotermia dopo molte ore in acqua.

Le autorità italiane permettono lo sbarco in sicurezza dei sopravvissuti a bordo della nave Louise Michel presso l'isola di Lampedusa.

GIORNO 29

La Mezzaluna rossa libica recupera un corpo senza vita nei pressi della città di Derna, nella Libia nord-orientale.

GIORNO 30

L'equipaggio di Sos Méditerranée a bordo di Ocean Viking soccorre 49 persone a bordo di un'imbarcazione in difficoltà in acque internazionali al largo delle coste libiche.

SAR

MEDITERRANEA



MISSIONE 12 L'EQUIPAGGIO



MEDICA DI BORDO

Sono Vanessa Guidi, ho 29 anni e sono medica specializzanda in Medicina d'Emergenza-Urgenza. Da 3 anni sono attivista di Mediterranea Saving Humans e da 2 Presidente dell'associazione.

Nell'estate 2020 ho partecipato alla missione 8 come medica di bordo della Mare Jonio durante la quale abbiamo soccorso 110 persone.

In Mediterranea ho trovato il mio porto sicuro. Grazie alla sua pratica quotidiana, in mare come in terra, mi sento pienamente rappresentata. Sono ripartita per questa nuova missione risalita di nuovo a bordo perché credo fortemente nell'importanza di testimoniare e denunciare le violazioni dei diritti umani ai confini di questa Europa che non si lascia penetrare, permettendo e supportando le più disumane violenze e ingiustizie alle proprie porte.

Ho scelto Medicina d'Urgenza perché il Pronto Soccorso è quel posto che non chiude le porte a nessuna mai, che accoglie chiunque abbia bisogno di cure o a volte solo di un posto sicuro in cui stare, a qualsiasi ora del giorno e della notte.

Allo stesso modo noi in mare non facciamo distinzioni e siamo pronte ad accogliere a bordo della Mare Jonio chiunque chieda aiuto.



RESCUE

RHIB DRIVER

Sono Denny Castiglione, ho 30 anni e vengo da Mogliano Veneto, dove lavoro come sistemista in un'azienda di telecomunicazioni. Sono laureato in sviluppo e cooperazione internazionale e da sempre attivo nei movimenti sociali e nelle forze politiche della sinistra veneta. Negli ultimi cinque anni con il progetto di Officina 31021 [TAG] ho trovato la "casa" dove esprimere il mio impegno e la mia passione: un'organizzazione giovanile che gestisce spazi sociali, da vita ad eventi per il territorio e costruisce progetti di cooperazione e accoglienza. Proprio questi ultimi mi hanno dato la possibilità, insieme ad altre compagne, di svolgere numero missioni internazionali in Iraq, Kurdistan, Nord Africa e lungo la rotta balcanica (Grecia e Bosnia).

Sostengo attivamente Mediterranea dal 2018, e faccio parte dell'equipaggio di terra di Venezia [tag].Recentemente ho partecipate alle 3 carovane #SafePassage in Ucraina con il ruolo, nelle ultime 2, di capo missione.

Credo profondamente che sulla terra nessunə è stranierə, e da figlio di migranti del sud, penso debba essere garantita a tuttə la libert  di movimento per raggiungere il sacrosanto diritto umano alla felicit .

I confini non sono altro che un'invenzione di noi uomini per gestire il potere su di altri, mentre del tutto naturale   l'umana propensione a cercare un futuro migliore per s  e per le persone a cui si vuole bene.

Perch  come nessuno di noi pu  scegliere in che parte del mondo nascere, o che passaporto avere nel momento in cui si viene al mondo, altrettanto ciascuno di noi ambisce legittimamente a migliorare la propria vita. C'  chi lo riesce a fare dove sta e chi per farlo ha bisogno di spostarsi da un'altra parte.

Sono salito a bordo di MEDITERRANEA perch  il prezzo da pagare non pu  e non deve essere la morte. Riuscire a soccorrere chi rischia la vita in mare per esercitare il proprio diritto di movimento, oltre a salvare le loro vite da anche un senso alle nostre.

MEDITERRANEA



RESCUE COORDINATOR

Mi chiamo Fabio Gianfrancesco, romano, attivista e ricercatore universitario di Filosofia. Cresciuto in mare fin da piccolo, grazie a mio padre e mio nonno che mi hanno insegnato a rispettarlo e riconoscerne la forza nella voce del vento e nella forma delle vele, devo ai compagni che ho incontrato lungo la mia strada ciò che ho costruito a terra. Insieme a loro, nelle assemblee universitarie e tra le mura dell'Atelier autogestito ESC, nel movimento studentesco dell'Onda e nelle battaglie per una diversa idea di cittadinanza nelle Metropoli che ho attraversato, ho imparato a non abbassare la testa di fronte al cinismo della morale neoliberale e a sperimentare forme diverse di azione solidale.

Quando nel 2018 una strategia di criminalizzazione senza precedenti ha investito chi della solidarietà faceva un'arma, per battersi insieme a chi è costretto a migrare e mettersi in cammino, ho deciso insieme a ESC e tant* altr* di prendere parte a quel processo di immaginazione collettiva che ha portato alla fondazione di Mediterranea Saving Humans.

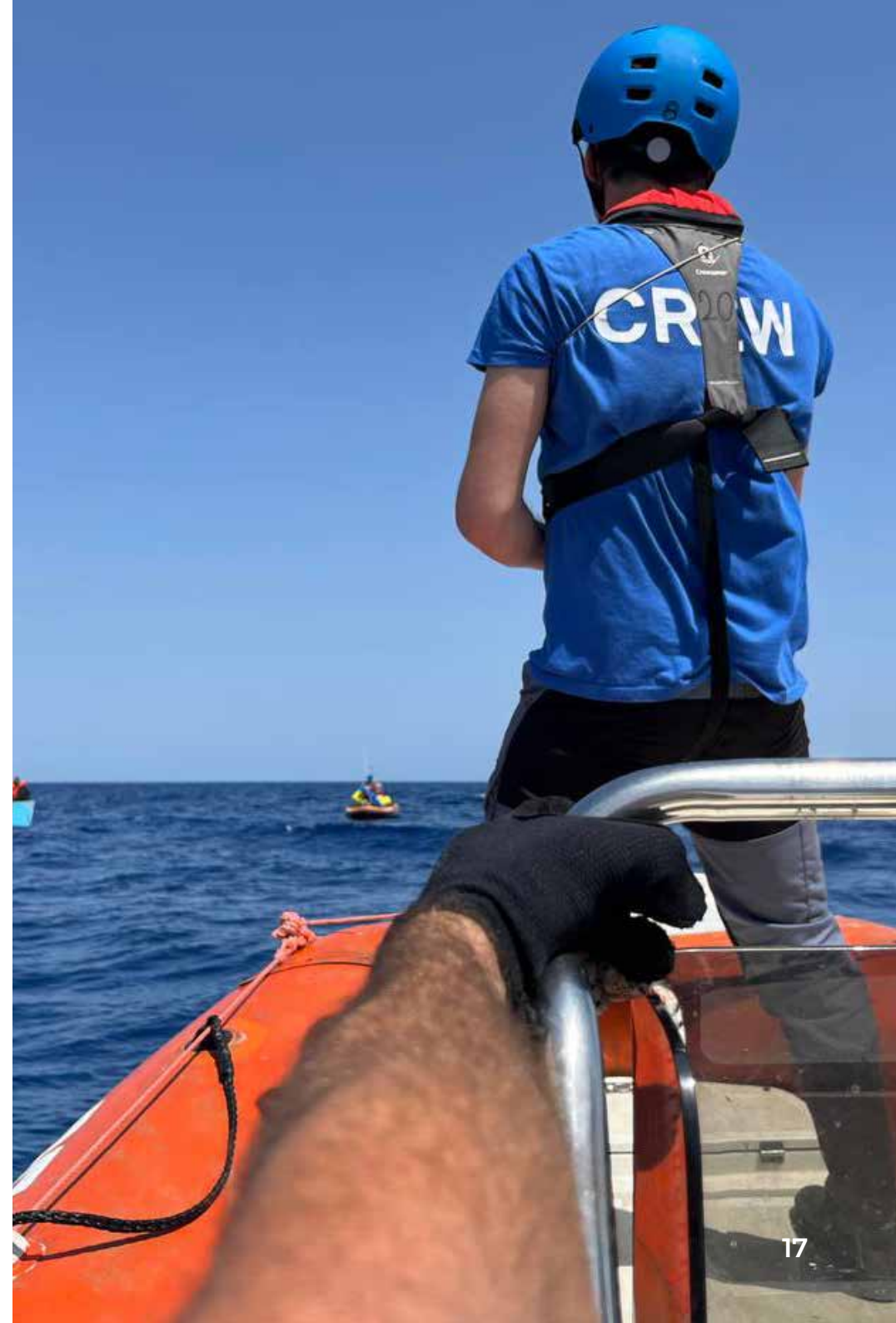
Dal 2018 membro del Rescue Team e attivo in diverse missioni, coordino l'equipaggio di terra di Roma. A bordo quando non insegno e ora, nella missione #12, coordinatore delle operazioni di Rescue della Mare Jonio. Per non smettere di resistere alla tetra metrica demografica delle istituzioni europee, per cui alcune vite conterebbero meno di altre. Per coloro che incontriamo in mare, convinti che abbiano già iniziato a battersi e che della nostra compassione non abbiano bisogno. A loro va la promessa di continuare questa lotta comune, consapevoli che le nostre vite sono in gioco insieme alle loro.

SOCCORRITORE

Mi chiamo Tommaso Basilici, cresciuto a Recanati, vissuto ovunque, stanziale a Genova ormai da un bel po', sono da sempre stato implicato nel grande mondo dei movimenti, dalle occupazioni dei centri sociali, alle lotte per la casa, il G8 del 2001, gli hackmeeting, supporto legale e chi piu' ne ha piu' ne metta.

Le frontiere sono l'ennesima sovrastruttura capitalista inventata e imposta aggressivamente su coloro i quali cercano per se e per i propri cari una vita migliore, le frontiere sono uno strumento di controllo aggressivo le cui vittime principali sono i soggetti più deboli, sfruttabili e ricattabili, le frontiere uccidono.

Partecipo alla missione 12 sulla mare jonio perche' per formazione, competenze e attitudine mi sento un soccorritore, sono stato bagnino, membro dell'equipaggio sui mezzi di st. John Ambulance, soccorritore del 118, tecnico e coordinatore di ricerca del soccorso alpino. Anni di esperienza di soccorso mi hanno insegnato che essere soccorsi presto e bene e' un diritto fondamentale di tutti a cominciare dai piu' fragili e dai piu' esposti.



MISSIONE 12

DIARIO DI BORDO

**92 PERSONE SONO
STATE SBARcate IN
SICUREZZA
A POZZALLO
NELLA GIORNATA
DELL'11 GIUGNO.**

TIMELINE DELLA MISSIONE

Poche ore dopo essere entrata sabato 4 giugno nel pomeriggio nella zona SAR libica (a sud del parallelo 34°20), la MARE JONIO è intervenuta in supporto della nave Sea-Watch-3, dell'omonima organizzazione tedesca, che aveva ricevuto una segnalazione di distress.

Nonostante l'alta presenza di motovedette della cosiddetta Guardia Costiera Libica e di un elicottero militare Maltese, la collaborazione dei rescue teams delle due NGO ha portato al salvataggio di 85 persone - tutte portate in sicurezza sulla Sea Watch 4, che ha potuto riprendere la sua rotta verso nord con 307 persone a bordo.

Le condizioni meteomarine favorevoli hanno visto domenica 5 giugno mattina diverse partenze dalle coste libiche con numerose barche in difficoltà in mare e un'aggressiva presenza delle motovedette della cosiddetta Guardia costiera libica. Alle 10.30, grazie ad un avvistamento al binocolo di un'imbarcazione in difficoltà, la Mare Jonio ha potuto soccorrere 29 persone, fronteggiando anche un'unità della cosiddetta GC libica che era arrivata sulla scena. Poco lontana dalla scena, una carcassa fumante di una piccola imbarcazione di plastica, segno di un altro pushback illegale.

Nella notte tra il 5 e 6 Giugno la Mare Jonio è stata raggiunta da una segnalazione dalla barca a vela Imara della ong R42SailAndRescue, in cerca di supporto nel soccorso di 63 persone in difficoltà nella SAR maltese, che non potevano essere tutti ospitati sulla piccola imbarcazione della ONG. Le operazioni sono terminate nella mattinata.

La Mare Jonio ha proseguito poi la navigazione verso nord, continuando a ricevere segnalazioni di imbarcazioni in difficoltà e a osservare l'intensa attività di aerei FRONTEX e di un drone di Malta. Nella serata la nave di Mediterraneo è poi riuscita a supportare un pattugliatore della Guardia di Finanza italiana, portando a terra sull'isola di Lampedusa i passeggeri di due imbarcazioni in difficoltà, grazie alla segnalazione arrivata da Alarm Phone.

Non essendoci più alcun caso di distress aperto, nella mattinata di martedì 7 giugno la Mare Jonio inviava al Centro di coordinamento del soccorso marittimo di Roma (IT MRCC Rome) la prima richiesta di assegnazione di un porto sicuro di sbarco (Place of Safety) per le 92 persone complessive, salvate e assistite a bordo della nostra nave.

Alle 21:39 di mercoledì sera, IT MRCC di Roma comunicava alla Mare Jonio (e contemporaneamente alla Sea Watch 3) l'assegnazione da parte del Ministero dell'Interno italiano di Pozzallo come "porto di destinazione" per lo sbarco delle persone soccorse a bordo.

Le due navi sono entrate in porto nella mattinata di giovedì 9 giugno.

in attesa dello sbarco Sea Watch 3 ha dovuto effettuare ben dodici evacuazioni mediche, mentre a bordo della Mare Jonio c'erano 33 minori che sono oggetto di una tutela rafforzata, e tutti i naufraghi erano particolarmente provati da mesi di abusi, violenze e torture subite in Libia e da una traversata in mare durata oltre tre giorni con acqua e cibi scarsissimi.

A quarantotto ore dall'arrivo, sabato 10 giugno mattina si sono concluse le operazioni di sbarco.

E lunedì 12, con l'arrivo a Mazara del Vallo dopo le operazioni di smaltimento rifiuti, sanificazione nave e rifornimento compiute a Pozzallo, la nostra #Missione12 è terminata.

Siamo felici per aver strappato altre 92 vite al rischio del naufragio, e di morte certa, e al destino di soprusi nei campi di detenzione in Libia. Ciò è stato possibile grazie alla solidarietà in mare della Flotta Civile, concretizzatasi in questo caso nella cooperazione tra Sea Watch, Imara e Alarm Phone con MEDITERRANEA.

DENNY CASTIGLIONE

RHIB DRIVER

Qual è il momento più intenso e significativo che hai vissuto in questa missione? (può essere anche quello più pauroso, angosciante od ordinario)

Sono due in realtà i momenti più intensi che ho vissuto in questa missione. Il primo sicuramente quando finalmente abbiamo lasciato il porto di mazara del vallo, non si può descrivere a parole quello che ho provato. un mix di emozioni indescrivibile che auguro a tuttè di provare almeno una volta nella vita. Il secondo sicuramente l'abbraccio intenso che ci siamo scambiati con i compagni del rescue team dopo il primo salvataggio. La gioia immensa di essere riusciti a salvare dalle persone anche se questa felicità non ha cancellato la rabbia profonda e l'amarezza di aver visto con i nostri occhi un respingimento. il fatto di essere impotenti davanti a questa cosa disumana mi ha scosso molto.

Quale messaggio vorresti lanciare alle istituzioni europee dopo aver partecipato a questa missione e aver assistito alle atrocità che ogni giorno vengono compiute nel mediterraneo centrale?

Non ci sono molti messaggi da mandare alle istituzioni europee, farei un invito a partecipare alle nostre missioni e a guardare con i loro occhi direttamente quello che stanno combinando con decisioni scellerate. Forse non servirebbe a nulla ma non puoi rimanere indifferente quando vedi certe atrocità davanti ai tuoi occhi. Occorre rendere possibili delle vie d'ingresso in Europa che non prevedano la morte.

Perché hai deciso di partire per una missione di Rescue?

Ho deciso di partire perché prima di tutto non sopporto l'indifferenza e poi semplicemente perché ho avuto l'opportunità di farlo. Credo che quando si ha la possibilità di "fare" non ci si possa tirare indietro. come ci ha insegnato Gino "se uno di noi, uno qualsiasi di noi esseri umani, sta in questo momento soffrendo, è malato o ha fame, è una cosa che ci riguarda tutti. Ci deve riguardare tutti, perché ignorare la sofferenza di un uomo è sempre un atto di violenza, e tra i più vigliacchi.

VANESSA GUIDI

MEDICA DI BORDO

Perché hai deciso di partire per una missione di Rescue?

Ho deciso di partire per questa missione, sebbene con un nuovo ruolo rispetto a quello che rivestivo nei precedenti soccorsi, ovvero come capo Missione e medica di bordo, perché è ancora fondamentale essere in mare per denunciare le violazioni dei diritti umani e delle convenzioni e ancora di più perché purtroppo siamo spesso l'unica possibilità di salvezza per le persone che si mettono in mare.

Abbiamo la necessità di esserci perché in caso contrario l'alternativa per migliaia di persone è il naufragio o la deportazione in Libia. E questa non è un'opzione che accettiamo per nessuno al mondo.

Ho deciso di partire per contribuire a rendere possibile e concreta la libertà di movimento per persone che sono state private di qualsiasi libertà.

Qual è il momento più intenso e significativo che hai vissuto in questa missione? (può essere anche quello più pauroso, angosciante od ordinario)

Uno dei miei momenti preferiti durante questa missione è stato il giorno prima di sbarcare. Abbiamo soccorso 92 persone che si trovavano a bordo ormai da 6 giorni. Da 3 eravamo in banchina senza la possibilità di sbarcare.

Le persone a bordo erano stanche, molto provate.

Erano stanche per la Libia, per il viaggio, per il soccorso e per l'attesa. Avevamo letteralmente ad 1 metro la terraferma ma non ci permettevano di sbarcare queste persone che ne avevano tutti i diritti. Cominciava ad esserci del nervosismo, avevamo placato sul nascere un paio di risse e ormai era sempre più difficile guardare questi ragazzi negli occhi e promettergli che l'indomani sarebbero scesi, perché avevo paura che non fosse vero ancora una volta.

Ho sentito un ragazzo egiziano battere le mani e, per tirare un po' su il morale, ho chiesto se conoscevano qualche canzone. Inizialmente hanno cominciato a cantare questi quattro ragazzi egiziani.

Poi ho chiesto ad un ragazzo sud sudanese di farci sentire qualche sua canzone. E nel giro di 5 minuti stavamo tutte ballando e cantando insieme. Ci siamo divertiti un sacco e per una buona mezzora ci siamo dimenticati della stanchezza e dello stress.

É stato un momento che ci ha uniti ancora di piú, equipaggio e ospiti.

Quale messaggio vorresti lanciare alle istituzioni europee dopo aver partecipato a questa missione e aver assistito alle atrocità che ogni giorno vengono compiute nel mediterraneo centrale?

Nel Mediterraneo da anni la situazione è drammatica. Anche durante questa missione abbiamo assistito a catture e deportazioni di donne, uomini e bambini in Libia. La cosiddetta guardia costiera libica ci ha minacciato e ha messo a rischio uno dei nostri soccorsi.

Le istituzioni europee non si rendono conto forse di quanto le loro decisioni condizionino per sempre la vita e la morte di migliaia di persone.

Ci sono cose che valgono molto di più di accordi economici e politici ed é uno schifo vedere come gli interessi dei governi schiaccino i diritti umani.

Vorrei che chiunque sia responsabile di questi accordi disumani si trovasse nella situazione di provare sulla propria pelle cosa significa dover fuggire in mare, rischiando di morire, per avere una possibilità di vita.

FREE THE EL HIBLU 3



Malta, la sua politica di sofferenza e morte. Abdalla, Amara e Kader, la loro speranza di vivere in un'Europa solidale.

Abdalla, Amara e Kader (The El Hiblu 3) sono arrivati in Europa nel marzo del 2019 a bordo della nave mercantile.

El Hiblu 1. La petroliera li ha salvati da un gommone che stava affondando due giorni prima, seguendo le istruzioni di un aereo di pattuglia europeo. Durante l'operazione di salvataggio, sei persone hanno deciso di rimanere sul gommone che si stava sgonfiando e sono scomparse e si presume siano morte.

Nonostante avessero detto ai naufraghi che sarebbero stati portati in Europa, la petroliera ha fatto rotta verso sud, direzione Libia, l'inferno da cui stavano fuggendo. All'alba, quando i sopravvissuti si sono resi conto di dove si stavano dirigendo, hanno iniziato a protestare. Alcuni hanno persino minacciato di buttarsi in mare per la disperazione. Molti di loro si esprimevano in bambara, in malinke, in fule e nel dialetto dell'Africa occidentale. Pochi in francese. Solo un paio in inglese, l'unica lingua che parlava anche il capitano. Uno ha cercato di tradurre, l'altro di mediare tra l'equipaggio e i passeggeri, entrambi spaventati.

Alla fine la nave si è diretta verso Malta, dove è stata presa d'assalto dai militari. Tre giovani, allora di 15, 16 e 19 anni, sono stati immediatamente arrestati. Questi giovani, due dei quali ancora bambini, sono stati sbattuti in prigione e accusati di terrorismo, di dirottamento della nave, di distruzione intenzionale di proprietà. Erano gli stessi tre giovani che facevano da traduttori e mediatori, che cercavano di calmare le

persone a bordo, di dialogare con l'equipaggio per non essere costretti a tornare nell'inferno dei campi di detenzione libici. Abdalla, Amara e Kader. Immediatamente messi in un'ala di alta sicurezza del carcere di Malta, sono stati trasferiti in strutture regolari per minorenni e adulti solo due settimane dopo.

Dopo quasi otto mesi dal loro arrivo, i tre giovani sono stati finalmente rilasciati su cauzione.

Era il novembre del 2019.

Nonostante siano stati rilasciati più di due anni e mezzo fa, Abdalla, Amara e Kader sono tuttora in attesa di un processo che potrebbe condannarli al carcere a vita. Sono autorizzati a lavorare e a pagare le tasse, ma non possono fare il bagno sulle spiagge di Malta, perché le condizioni di libertà provvisoria impongono loro di rimanere a cinquanta metri di distanza dalla costa. Se per un giorno non si presentano alla polizia, rischiano di tornare in carcere. Nel 2020 la maggior parte delle loro udienze sono state rinviate, dopo aver atteso per ore presso la Corte di giustizia di La Valletta.

L'accusa ha iniziato a invitare i sopravvissuti di El Hiblu 1 in qualità di testimoni solo nel marzo 2021.

Marzo 2021. Due anni dopo il loro arrivo a Malta. Troppo tardi perché molti di loro potessero essere rintracciati.

Moltissime ONGs (tra cui Mediterranea) e associazioni della società civile chiedono alle autorità maltesi competenti di fare cadere le accuse verso i tre della El Hiblu e di chiudere l'indagine prima di andare a giudizio.

REPORT BORDERLINE EUROPE

NEWS DAL
MEDITERRANEO
CENTRALE



ARRIVI

Mentre *borderline-europe* ha registrato un totale di 7.935 arrivi in Italia a Giugno sulla rotta del Mediterraneo centrale, il Ministero dell'Interno italiano parla di 7.943 persone nello stesso periodo. L'UNCHR, invece, presenta una cifra molto più bassa (7.429). Anche l'IOM indica che il numero dei rifugiati è stato di soli 7.171.

Il dato degli arrivi di giugno, soprattutto a metà mese, favorito dalle buone condizioni meteorologiche nel Mediterraneo centrale, è stato caratterizzato da un elevato numero di arrivi di rifugiati tunisini a Lampedusa. Un numero considerevole di imbarcazioni ha raggiunto l'isola autonomamente, senza alcun intervento da parte delle autorità italiane. Di conseguenza, come già accaduto a maggio, circa 1.600 persone hanno dovuto vivere in condizioni insostenibili nell'hotspot "Contrada Imbriacola" che, secondo le fonti ufficiali, può ospitare solo 350 persone.

A giugno, come anche negli ultimi mesi, abbiamo notato che le cifre raccolte dalle istituzioni governative o collegate al governo sugli arrivi di persone in cerca di protezione in Italia differiscono significativamente l'una dall'altra. A maggio, ad esempio, è emerso che il Ministero dell'Interno italiano ha incluso nelle sue statistiche circa 1.000 persone in più rispetto all'UNHCR - nello stesso periodo.

Il Ministero dell'Interno ha anche contato circa 600 persone in più rispetto a *borderline-europe* nell'ambito delle sue attività di monitoraggio e documentazione. Il motivo per cui le cifre tra le diverse istituzioni mostrano una discrepanza così significativa, tuttavia, non ci è chiaro. Come già descritto in dettaglio nel numero di marzo del nostro *Central Med Info*, i numeri, soprattutto nel contesto della migrazione e della fuga, contengono sempre un messaggio politico. Il fatto che sia proprio il Ministero dell'Interno italiano a registrare un aumento così massiccio di richiedenti asilo, mentre i dati dello IOM, dell'UNHCR e i conteggi di *borderline-europe* sono di gran lunga inferiori a quelli forniti dal Ministero italiano, solleva molte domande.

RESPINGIMENTI

Secondo le informazioni a nostra disposizione, a giugno 2.805 persone sono state intercettate dalla cosiddetta Guardia costiera libica mentre fuggivano dalla Libia e sono state riportate con la forza nel Paese della guerra civile. Anche in questo caso, il numero di persone registrate dall'UNHCR (1.979) e dallo IOM (2.347) è significativamente inferiore ai nostri conteggi. La Guardia costiera tunisina, invece, è stata responsabile del rimpatrio illegale di 223 persone nello stesso periodo.

A giugno si sono verificati diversi incidenti in cui è stata coinvolta la cosiddetta Guardia costiera libica. La sera del 2 Giugno due pescherecci italiani stavano presumibilmente pescando tonno e pesce spada nelle acque di pesca libiche quando sono stati attaccati con armi da fuoco da una motovedetta della cosiddetta Guardia costiera libica. Fortunatamente nessuno è rimasto ferito. Tuttavia, alla fine è stato necessario l'intervento della Marina italiana per chiarire definitivamente la situazione. La cosiddetta Guardia costiera libica non si è sottratta ad azioni simili in passato. Rifugiati e organizzazioni di soccorso marittimo che si trovano chiaramente in acque internazionali sono stati non solo minacciati, ma anche attaccati dai libici.

Poche settimane dopo, il 24 giugno, un elicottero maltese ha delegato la cosiddetta Guardia costiera libica a soccorrere un gommone in difficoltà, sebbene la nave di soccorso civile Louise Michel fosse già sul posto. Le pericolose manovre dei libici hanno fatto sì che alcuni dei rifugiati cadessero in

acqua. Fortunatamente, l'equipaggio della Louise Michel ha agito rapidamente ed è riuscito a prendere a bordo tutte le 59 persone. Dopo innumerevoli richieste di un porto sicuro per tre giorni, le persone salvate sono potute finalmente sbarcare a Lampedusa.

MORTI E DISPERSI

Il 7 giugno, un'imbarcazione con 29 persone a bordo ha segnalato ad Alarm Phone di aver preso fuoco al largo della Tunisia. Nonostante i numerosi tentativi di chiamare le autorità per un salvataggio, le richieste di aiuto delle persone hanno continuato a essere ignorate. Alla fine non è stato possibile stabilire nuovamente un contatto con le persone a bordo. Di conseguenza, temiamo un'altra tragedia mortale, causata in gran parte dall'indifferenza delle autorità europee e tunisine.

Nell'ultimo mese, dobbiamo ancora una volta ipotizzare la morte di 51 persone e la scomparsa di altre 72 nel Mediterraneo centrale. Dei quattro naufragi di cui siamo a conoscenza, tre sono avvenuti al largo delle coste della Tunisia. Inoltre, alla fine del mese si è verificata la tragedia di un'imbarcazione proveniente dalla Libia con più di 100 persone a bordo (vedi i dettagli qui sotto). Anche in questo caso, i dati dell'UNHCR (85) e dello IOM (74), che non contano separatamente i morti e i dispersi, differiscono significativamente dai dati da noi raccolti.

LE VIE PER L'EUROPA

Sempre a giugno, abbiamo notato con piacere che le navi mercantili sono state sempre più coinvolte nel salvataggio dei rifugiati nel Mediterraneo.

In passato, le pressioni politiche e il rischio associato di un lungo e costoso blocco in mare esercitato dallo Stato sulle compagnie di navigazione e sui capitani hanno ripetutamente portato le navi mercantili a non adempiere all'obbligo di soccorrere le persone in difficoltà in mare.

Il 18 giugno, il mercantile Aslihan ha imbarcato 96 persone. La nave era diretta in Italia, così come le persone in cerca di protezione. Tuttavia, le autorità italiane si sono rifiutate di far entrare l'Aslihan in porto. Per sollevare la compagnia di navigazione e la nave, ma anche per poter fornire alle persone salvate una migliore assistenza medica, i sopravvissuti sono stati presi in consegna dalla Sea-Watch 4 dopo circa 24 ore. Dopo che le autorità europee, come molte altre volte in passato, hanno ripetutamente fallito nell'adempiere alla loro responsabilità di fornire un porto sicuro alle persone in cerca di protezione, si è reso nuovamente necessario il coordinamento tra le navi civili di soccorso in mare e le navi mercantili.

Nel frattempo, nella notte del 24 giugno, a circa 90 miglia nautiche da Porto Palo, al largo della costa sud-orientale della Sicilia, è stato avvistato un peschereccio in difficoltà, con a bordo oltre 500 persone. Sotto il coordinamento della

Guardia Costiera italiana, le persone sono state soccorse e distribuite tra diverse imbarcazioni. La Guardia Costiera italiana ha infine portato 184 persone a Pozzallo e 72 a Reggio Calabria. Le navi mercantili Serenada e Syn Turais hanno sbarcato 97 persone a Marina di Ragusa e 150 a Catania. Il coordinamento apparentemente senza intoppi da parte della Guardia Costiera italiana è dovuto principalmente al fatto che l'emergenza marittima si trovava all'interno della zona SAR (Search and Rescue) italiana.

A giugno, sia Alarm Phone che borderline-europe hanno nuovamente documentato numerosi casi in cui la Guardia costiera italiana si è rifiutata con forza di soccorrere persone in difficoltà in mare, anche quando le loro imbarcazioni si trovavano a un solo miglio nautico al di fuori della zona SAR loro assegnata.

Questo diventa particolarmente problematico al largo di Lampedusa, poiché la zona SAR maltese qui raggiunge quasi le acque territoriali italiane e il centro di coordinamento del soccorso marittimo di Malta continua a ignorare le richieste di soccorso. Questo porta spesso a situazioni di pericolo di vita che spesso si verificano a poche miglia nautiche dalla costa di Lampedusa. Situazioni che potrebbero essere evitate con un rapido intervento delle autorità nazionali e che non metterebbero inutilmente in pericolo vite umane.

RESISTENZA CIVILE

Secondo i nostri conteggi, a giugno 1.624 persone sono state salvate dalle navi delle ONG. 1.443 delle persone in cerca di protezione sono già potute sbarcare, anche se con lunghi ritardi. Dopo che già a maggio si era manifestata la tendenza a prolungare gli stalli, nelle scorse settimane le autorità italiane hanno ulteriormente allungato i giorni che mancavano all'assegnazione di un porto sicuro. A volte, circa 900 persone erano in attesa di un porto sicuro. Tra queste, persone gravemente traumatizzate e stremate, oltre a numerose emergenze mediche. Solo nel mese di giugno, 27 persone sono dovute essere evacuate da varie navi civili dalle guardie costiere competenti o da elicotteri con costi enormi e portate negli ospedali in condizioni di salute in parte pericolose per la vita.

Dopo che il mese scorso il veliero Astral (Open Arms) aveva già effettuato un salvataggio, questo mese il veliero Nadir (RESQSHIP), anch'esso utilizzato principalmente a scopo di monitoraggio, ha dovuto prendere a bordo i rifugiati per due volte. Sebbene i velieri non siano progettati per accogliere e curare le persone a bordo per diversi giorni, in entrambi i casi i governi italiano e maltese si sono rifiutati di assegnare ai naufraghi un porto sicuro. Nel primo caso, la Sea-Watch 4 è riuscita a imbarcare i 29 naufraghi dell'Astral dopo due giorni per fornire loro un'assistenza adeguata. Nel secondo caso, il Nadir è stato autorizzato ad attraccare nel porto di Lampedusa dopo 90 lunghe ore, solo quando l'acqua potabile a bordo si stava esaurendo.

Purtroppo, la pratica di assegnare un porto sicuro solo quando la situazione a bordo sta peggiorando o si è già aggravata è tutt'altro che nuova. A maggio, all'Ocean Viking è stato assegnato un porto sicuro solo dopo 11 giorni e subito dopo un tentativo di suicidio da parte di una persona soccorsa. Anche alla Sea-Watch 4 è stato permesso di entrare a Porto Empedocle solo dopo la sua ultima missione, dopo che alcune persone si erano lanciate disperatamente dalla nave durante l'ultima delle tre evacuazioni mediche per raggiungere la nave della Guardia Costiera italiana nella speranza di essere finalmente portate a terra. La Mare Jonio, la nave di soccorso civile della piattaforma Mediterranea, invece, si è rifiutata di aspettare inutilmente il governo e ha inviato un ultimatum al Ministero dell'Interno italiano dopo il completamento delle operazioni di SAR. Dopo diverse richieste di un porto sicuro rimaste senza risposta, l'equipaggio ha annunciato che sarebbe entrato in acque italiane entro poche ore. Il Ministero dell'Interno italiano avrebbe avuto dieci ore di tempo per organizzare lo sbarco. Se alla fine di questo periodo non fosse stato assegnato un porto alla Mare Jonio, questa si sarebbe diretta verso il porto locale più vicino. Questa possibilità è data alla Mare Jonio, poiché naviga sotto bandiera italiana e l'Italia è quindi responsabile della nave. Poco prima di raggiungere le acque territoriali, alla nave è stato assegnato Pozzallo come porto di destinazione. Nonostante a bordo della Mare Jonio ci fossero solo 92 persone, il processo di sbarco è durato ben tre giorni.

La cooperazione e la coesione tra le navi di soccorso civili è stata ancora una volta essenziale e funzionale nel mese di giugno. La Sea-Watch 4 non solo ha accolto le persone del mercantile Aslihan e del veliero Nadir, ma anche 165 persone precedentemente salvate dalla Louise Michel hanno potuto essere portate a bordo della Sea-Watch 4 per motivi di approvvigionamento. Poco dopo, la Louise Michel, in qualità di motoscafo civile, è stata in grado di effettuare il salvataggio delle altre 59 persone sopra menzionate.

Nel frattempo, nella zona SAR si sono verificate scene drammatiche. La Geo Barents (MSF), che era stata precedentemente allertata da Alarm Phone, ha raggiunto un gommone solo dopo che questo era già parzialmente affondato. Tre persone, tra cui un bambino di quattro mesi, hanno dovuto essere rianimate durante il salvataggio. Per una donna incinta i soccorsi sono arrivati troppo tardi. Mentre almeno 30 persone risultano disperse, molti dei 71 sopravvissuti hanno dovuto assistere all'annegamento di figli e familiari. Quando, dopo quattro giorni, Taranto è stata finalmente assegnata alla Geo Barents come porto sicuro, al momento dell'annuncio era ancora a circa 24 ore di distanza dalla Geo Barents. Far aspettare ancora un giorno queste persone, non solo gravemente traumatizzate ma anche in condizioni fisiche molto precarie, per il loro sbarco rasenta la pura vessazione e non ha nulla a che vedere con la tutela dei diritti umani.

Dopo che il motoscafo di salvataggio Aurora SAR (Sea-Watch) ha completato con successo la sua prima missione a maggio, portando a riva 86 persone in sicurezza, è stato sospeso dal suo Stato di bandiera, la Gran Bretagna. Secondo il governo britannico, l'imbarcazione e la sua certificazione non erano adatte per il Mediterraneo, né per un salvataggio in acque non britanniche. Tuttavia, l'imbarcazione è stata utilizzata in precedenza dalla Marina britannica per scopi di salvataggio in mare. Resta da vedere se questa pratica rappresenti l'ennesima idea delle autorità di impedire alle navi di soccorso civili di svolgere il loro lavoro con metodi arbitrari. Sea-Watch sta attualmente cercando di intraprendere un'azione legale contro la sospensione.



MEDREPORT
GIUGNO 2022