



Civil MRCC

Piattaforma di coordinamento e documentazione per le persone in pericolo nel Mediterraneo centrale

**S
A
R
N
e
w
s**

N°2

**Settembre-
Ottobre 2022**

ECHOES

Dal Mediterraneo centrale



Commemorazione a Oujda, 6 Febbraio 2020, Alarm Phone

P.11 - COMMENTO

"Chi ha paura del lupo cattivo?". Pensieri condivisi sui trasbordi, di Alina Krobok (Sea Watch)

P.13 - ANALISI

Dal "Porto sicuro" al "porto di sbarco": un segnale preoccupante da parte delle autorità italiane

P.15 - INTERVISTE

Voci dalla Tunisia: le conseguenze del mortifero regime dei confini UE su parenti, pescatori e popolazione locale.

P. 18 - AMPLIFICARE LE VOCI

Lotte senza fine al confine: cercare le persone scomparse, prendersi cura di quelle morte.

P.21 - CRIMINALIZZAZIONE

Una piattaforma di solidarietà per sostenere chi viene accusato di guidare le barche verso l'Europa.

SCOMPARI AL CONFINE D'EUROPA

CommemorAction - una combinazione verbale di lutto e rabbia - sviluppata da parenti, sopravvissuti e sostenitori come grido di protesta contro il continuo omicidio razzista ai confini. In riferimento alle giornate transnazionali di CommemorAction che si sono svolte all'inizio di settembre a Zarzis/Tunisia, dedichiamo questo secondo numero di Echoes alle persone scomparse e annegate in mare.

Non senza sottolineare ancora una volta, però, all'inizio, che la morte in mare (come più in generale la continua morte e sofferenza alle frontiere) non è nulla di naturale e inevitabile, ma piuttosto avviene come risultato del regime di visti e frontiere dell'UE che è stato costruito negli ultimi decenni. Tutto questo può cambiare! La guerra in Ucraina dimostra che quando c'è la volontà politica di accogliere i rifugiati, c'è anche un modo. Frontiere aperte e passaggi sicuri resi possibili da treni, traghetti e voli: quale modo migliore per fermare immediatamente la morte alle frontiere?

Noi come MRCC civile siamo a favore di una regione mediterranea aperta, come passo necessario e cruciale verso un mondo più giusto. Ancora una volta, gli ultimi due mesi dimostrano che, nonostante le crescenti restrizioni imposte alla libertà di movimento, le persone continueranno a muoversi autonomamente e con il sostegno degli attori della società civile.

Dal 1° gennaio al 31 agosto 2022:

- - Oltre 40.794 persone sono arrivate in Italia, di cui un numero significativo è arrivato autonomamente
- - 8.435 persone sono state soccorse dalla flotta civile da 137 imbarcazioni in difficoltà (dati CMRCC)
- - 11.612 persone sono state respinte in Libia, e 918 persone sono morte o risultano disperse (dati OIM)

SCOMPARI AL CONFINE D'EUROPA

CONTANDO I MORTI E I DISPERSI

Negli ultimi anni sono state lanciate diverse iniziative per cercare di contare i numerosi morti e dispersi alle frontiere dell'Unione Europea. L'organizzazione "United" è stata tra le prime a cercare di contare e (dove possibile) trovare i nomi delle persone decedute o scomparse. Raccogliere cifre per misurare la misura in cui il Mediterraneo è diventato un cimitero di massa negli ultimi anni. Dare un nome a queste scomparse, affinché l'accumulo di numeri non ci faccia dimenticare che, dietro ogni numero, c'è un essere umano, una storia individuale, una vita spezzata e una famiglia in lutto.

Mentre per molto tempo questo conteggio è stato lasciato alla società civile, gli Stati erano infatti disinteressati a rivelare le conseguenze mortali delle loro politiche, nel 2014 l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) ha creato un database specifico chiamato "Progetto Migranti Scomparsi", che fornisce cifre e informazioni sulle persone morte o scomparse nei viaggi di migrazione in tutto il mondo. Ad agosto 2022, l'OIM ha contato più di 24.500 morti nel Mediterraneo dal 2014, di cui quasi 17.000 morti e scomparsi solo nel Mediterraneo centrale. Per l'OIM, questo fa del Mediterraneo centrale la rotta più mortale per le persone in movimento (anche se va notato che le recenti stime delle organizzazioni della società civile relative alle traversate verso le Isole Canarie mettono in dubbio questa valutazione). Anche queste cifre, tuttavia, non rendono giustizia alla terribile realtà della regione, in quanto non includono, ad esempio, i naufragi non contabilizzati o quelli per i quali l'OIM ritiene che non vi siano prove sufficienti.

UNA STRUMENTALIZZAZIONE CINICA

Anche se il conteggio del numero di morti o dispersi è essenziale per rendere visibile e denunciare la natura disastrosa delle politiche migratorie nel Mediterraneo, le intenzioni dietro la produzione di tali cifre non sono sempre buone. Da diversi anni, infatti, il conteggio dei morti e dei dispersi viene cinicamente utilizzato per servire un aumento dei controlli sulla mobilità, come dimostra la retorica utilizzata dall'Unione Europea. "La migrazione lungo la rotta del Mediterraneo centrale. Gestire i flussi migratori, salvare vite umane". Questo è il titolo del documento con cui la Commissione europea ha formalizzato l'esternalizzazione dei controlli sulla migrazione alla cosiddetta guardia costiera libica nel gennaio 2017. Per rispondere alle "tragedie" nel Mediterraneo, che nel 2016 erano costate la vita a più di 4.500 persone, la Commissione ha proposto la creazione di un centro di coordinamento del soccorso marittimo a Tripoli.

Il resto è noto: un drastico aumento delle intercettazioni da parte delle milizie libiche, il ritorno forzato di oltre 100.000 persone nella situazione da cui stavano disperatamente cercando di fuggire e il continuo sviluppo di rotte sempre più perigliose e mortali a causa della mancanza di possibilità di passaggio sicuro. Quante volte la linea diretta di Alarm Phone ha sentito dire da persone in difficoltà che il ritorno in Libia era peggio della morte? Quanti sono morti a causa dei proiettili sparati dalla cosiddetta guardia costiera libica? Quanti sono scomparsi dopo essere stati rinchiusi in centri di detenzione a seguito di intercettazioni in mare da parte delle stesse milizie?

NON C'È NESSUNA "TRAGEDIA" NEL MEDITERRANEO

What is happening in the Mediterranean is not a tragedy. It is time to reverse the naturalizing and depoliticized narratives that make the sea a place where human beings seek to survive the merciless forces of nature. Today, one does not disappear in the Mediterranean as a human being. One disappears as a black person, as a racialized person, as a person constructed as an undesirable other, deprived of their fundamental right to freedom of movement. Much more than a hostile natural border, the Mediterranean is a space that the policies of both northern and southern states have transformed into a place of sorting - where the lives of some count, while the lives of others seem to be worthless when they are not being instrumentalized for cynical purposes.

If the sea is a political space, it is also because it is where forms of resistance and struggles for freedom of movement are taking place. This is evidenced by the efforts of civilian actors operating in the Mediterranean towards ensuring safe passage, but above all by the relentless continuation of attempts by people on the move to leave the places they are forced to flee or to reach the places they have chosen to live in, despite the risks. The costs here are the thousands of lives that the European Union is willing to sacrifice on the altar of its migration policies.

IL SILENZIO DELLE AUTORITÀ

Il silenzio di chi ha una persona cara dispersa in mare si aggiunge alla violenza di questo regime di frontiera. Su entrambe le sponde del Mediterraneo, le autorità tendono a non offrire alcuna risposta o sostegno alle famiglie in lutto o a chi è alla ricerca dei propri cari scomparsi. Il Servizio per il ripristino dei legami familiari del Comitato Internazionale della Croce Rossa (CICR) e il

comitato locale della Croce Rossa, che sono responsabili di rispondere a queste richieste, rimangono per lo più senza risposta. Le procedure per l'identificazione dei corpi ritrovati sono molto lunghe e spesso inaccessibili. Quando non viene ritrovato alcun corpo, come in genere accade (circa 9 volte su 10), il CICR non è di alcun aiuto e

*Porta d'Europa, Lampedusa,
Agosto 2022*



i parenti sono lasciati completamente soli nelle loro ricerche.

Di conseguenza, molte persone vivono per anni nell'incertezza, senza sapere se il loro caro è vivo. Oltre al disagio psicologico che questa incertezza comporta, rendendo impossibile l'elaborazione del lutto, questa situazione può avere anche notevoli conseguenze economiche. Dal momento che lo status di "scomparso" sia ancora poco riconosciuto dagli Stati (non esistono "certificati di scomparsa"), alcune persone non possono ricevere gli aiuti a cui avrebbero diritto se la morte della persona fosse attestata, con conseguente impossibilità di risposarsi, di ricevere un'eredità e così via. La scomparsa di una persona cara alla frontiera è quindi una doppia punizione per le famiglie.

LA MOBILITAZIONE DELLA SOCIETÀ CIVILE

Di fronte all'abbandono delle autorità e delle grandi organizzazioni, la società civile e i gruppi di attivisti si sono gradualmente mobilitati per accompagnare le persone alla ricerca dei propri cari scomparsi. Con i pochi mezzi a loro disposizione, le associazioni aiutano le famiglie a trovare risposte, a rimpatriare i corpi dei loro cari nei loro Paesi o a provvedere ai loro bisogni in assenza delle persone scomparse. In Marocco e Tunisia, le famiglie degli scomparsi si stanno auto-organizzando per cercare insieme risposte dalle autorità e sostenersi a vicenda. Mentre i pescatori raccolgono i corpi che le autorità non si preoccupano di cercare, la popolazione locale si organizza per offrire ai naufraghi una sepoltura più dignitosa di una fossa comune.

Da parte loro, le ONG che si occupano di soccorso in mare si trovano sempre più spesso a dover affrontare il problema delle morti e delle sparizioni. Durante le operazioni di salvataggio, non è raro che debbano occuparsi dei corpi di coloro per i quali i soccorsi sono arrivati troppo tardi. Di fronte alle continue richieste delle famiglie alla ricerca di parenti scomparsi, la flotta civile non ha i mezzi per rispondere adeguatamente per mancanza di tempo, competenze o conoscenze.

Attori come Alarm Phone mobilitano risorse per accompagnare le famiglie, collaborando con le associazioni della società civile nei Paesi di partenza e di destinazione. Ma il compito rimane colossale. Come piattaforma di coordinamento e documentazione, l'MRCC civile mira a rafforzare la cooperazione degli attori della solidarietà in mare per migliorare l'informazione e il sostegno ai familiari delle persone scomparse.

A lungo termine, l'obiettivo è spingere gli Stati e le organizzazioni internazionali ad assumersi le proprie responsabilità, sia ponendo fine all'attuazione di regimi

di frontiera mortali sia fornendo alle famiglie il sostegno di cui hanno bisogno.

RENDERE VISIBILE L'INVISIBILE

Il lavoro della società civile, in collaborazione con le famiglie, consiste spesso nel rendere visibile l'invisibile - come i naufragi che sono invisibili, sconosciuti o talvolta insabbiati dalle autorità. Con l'aiuto di informazioni raccolte dai sopravvissuti o dai pescatori, di testimonianze di persone alla ricerca di un loro caro scomparso, di immagini satellitari, di tracce di navi e di comunicazioni radio intercettate, la società civile cerca di ricostruire questi naufragi. Grazie a questo lavoro, non si tratta solo di lottare contro questo regime di invisibilizzazione, ma anche di denunciare le autorità responsabili di queste sparizioni forzate. Chiedere - anche se spesso invano - che sia fatta giustizia. Questo è evidente, ad esempio, nel caso della "barca lasciata morire" - in cui si prova a evidenziare la responsabilità di diversi Stati europei quando, nel marzo 2011, un'imbarcazione che trasportava 72 persone in fuga dalla Libia è stata ritrovata con soli 9 superstiti dopo essere andata alla deriva per 14 giorni. L'indagine condotta dalla Forensic Oceanography ha dimostrato che, mentre andava alla deriva, l'imbarcazione era stata sorvolata da diversi aerei militari e aveva anche incrociato più volte le navi della NATO senza che venisse lanciato alcun soccorso.

COMMEMORAZIONE: TRA DOLORE E RABBIA

Per molto tempo, gli attivisti e gli attori della società civile impegnati nella solidarietà con le persone in movimento si sono confrontati con le morti e le sparizioni di esseri umani alle frontiere esterne dell'Europa. Per questo motivo, hanno sviluppato non solo reti di solidarietà nel tentativo di contrastare la violenza mortale, ma anche modi per commemorare coloro che sono stati uccisi, scomparsi o sono stati vittime di sparizioni forzate. Il termine Commemorazione è stato utilizzato per caratterizzare gli incontri in cui il lutto è collegato alla protesta. L'appello del 2020 per una giornata globale di Commemorazione (<https://missingattheborders.org>), affermava che:

"Con il termine "Commemorazione" offriamo una promessa: non dimenticheremo coloro che hanno perso la vita o sono scomparsi e lotteremo contro i regimi di frontiera assassini. Offriremo uno spazio per il ricordo e costruiremo collettivamente qualcosa a partire dal nostro dolore. Non saremo soli e non ci arrenderemo. Continueremo a lottare per la libertà di movimento e la dignità umana di tutti nella nostra vita quotidiana".

Da diversi anni queste Commemorazioni, sia quelle più piccole che quelle più grandi, sono diventate eventi transfrontalieri regolari e hanno dato vita a una comunità di persone in lutto che non si arrendono nella

loro lotta contro la violenza che ha ucciso o fatto sparire persone in movimento. L'ultima Commemorazione si è tenuta a Zarzis, in Tunisia, dal 3 al 6 settembre 2022, ed è stata organizzata dalle famiglie degli scomparsi e dai loro sostenitori.



Cimitero di Lampedusa

PARENTI COME ATTORI ANTI-NEOCOLONIALI?

Decine di migliaia di vittime del regime di frontiera significano centinaia di migliaia o addirittura milioni di parenti e amici, genitori e figli nel Sud del mondo che ancora sentono la mancanza o cercano i loro cari. Ovviamente, però, la gestione e le forme di questo lutto sono molto diverse. La maggior parte delle persone colpite cerca probabilmente di affrontare le rispettive "tragedie" all'interno della propria cerchia familiare. Finora, quindi, le famiglie impegnate e organizzate a livello transnazionale con le commemorazioni appaiono come la punta politica di un iceberg sociale. Potrebbe diventare l'embrione di un potere collettivo potenzialmente più forte in futuro? Anche come nuovo attore anti-neocoloniale in via di sviluppo? Già oggi, nel puntare il dito accusatore contro le ingiustizie letali dei confini, i parenti sono una potenza notevole del Sud globale. Poiché intendiamo la lotta contro le frontiere come una lotta per l'uguaglianza dei diritti sociali, dovremmo percepire e sostenere le famiglie delle commemorazioni come un futuro attore cruciale per la giustizia globale.

COMMEMORATION

*"Non dimenticheremo
coloro che hanno perso la
vita o sono scomparsi e
lotteremo contro i regimi di
frontiera assassini.*

*Offriremo uno spazio per
il ricordo e costruiremo
collettivamente qualcosa a
partire dal nostro dolore.*

*Non saremo soli e non ci
arrenderemo.*

*Continueremo a lottare per
la libertà di movimento e
la dignità umana di tutti
nella nostra vita
quotidiana."*

FA LA DIFFERENZA!

UN DIARIO DELLA COORDINAZIONE DEI SOCCORSI DA PARTE DEGLI ATTORI CIVILI NEL MEDITERRANEO CENTRALE

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

LUGLIO 2022

Per il mese di luglio, il CMRCC ha contato un minimo di 209 imbarcazioni partite dalla Libia. 72 di queste sono arrivate autonomamente o con il supporto della hotline Alarm Phone, mentre 32 imbarcazioni sono state soccorse dalla flotta civile. Per la rotta dalla Tunisia verso Lampedusa, Alarm Phone ha contato 223 imbarcazioni arrivate sull'isola.

Alarm Phone è venuto a conoscenza di 66 persone morte su questa rotta, mentre 86 risultano disperse. Tuttavia, riteniamo che i numeri siano molto più alti, poiché numerosi naufragi tendono a verificarsi senza testimoni.

- 1 luglio** Il velivolo **Seabird 1** (Sea Watch) individua una barca di legno con 14 persone in difficoltà e allerta le imbarcazioni vicine. La barca a vela **Imara** (R42 sailandrescue) è la prima ad arrivare sul posto e riesce a supportare le persone fino all'arrivo della nave **Ocean Viking** (SOS Mediteranee) che le prende a bordo (1).
- 2 luglio** 68 persone in difficoltà raggiungono **Alarm Phone** e successivamente finiscono sulla struttura della piattaforma petrolifera offshore Miskar. L'**Ocean Viking** è disposta ad assistere il gruppo, ma le autorità statali allertate ignorano l'offerta e organizzano invece un respingimento illegale verso la Tunisia (cfr. focus).
- 3 luglio** In seguito a una segnalazione lanciata da **Alarm Phone**, la nave **Ocean Viking** salva 63 persone da una barca di legno.
- 4 luglio** La nave **Ocean Viking** salva altre 15 persone da un gommone che aveva precedentemente contattato **Alarm Phone**.
- 7 luglio** Dopo essere stata allertata da **Alarm Phone**, la nave **Geo Barents** (Medici Senza Frontiere) soccorre 41 persone in difficoltà da due barche in vetroresina. Durante il resto della giornata, l'equipaggio individua altre 4 imbarcazioni e prende a bordo un totale di 315 ospiti (2).
- 19 luglio** La nave **Rise Above** (Mission Lifeline) soccorre 63 persone da una barca di legno.
- 23 luglio** La **Sea-Watch 3** (Sea-Watch) individua e soccorre 101 persone da una barca di legno. Lo stesso giorno, **Alarm Phone** viene allertato dalle persone a bordo di tre gommoni, che trasportano più di 300 persone. Tutti e tre i gommoni vengono salvati dalla Sea-Watch 3 (3).
- 24 luglio** Al largo delle coste libiche, l'**Ocean Viking** soccorre tre gommoni con a bordo un totale di 258 persone. Due dei gommoni avevano precedentemente contattato **Alarm Phone**.
Dopo che Alarm Phone ha inoltrato una richiesta di soccorso da parte di 16 persone, la barca a vela **Imara** (r42 sailandrescue) è in grado di localizzare e assistere l'imbarcazione per alcune ore fino all'arrivo della **Sea-Watch 3**, meglio equipaggiata, che prende a bordo le persone (4).
- 25 luglio** La nave **Geo Barents** soccorre 52 persone da un'imbarcazione di legno e 13 persone da un'imbarcazione più piccola in vetroresina. Entrambi i gruppi avevano precedentemente contattato **Alarm Phone**. L'**Ocean Viking** individua e soccorre 39 persone in difficoltà e successivamente si dirige verso altre 80 persone a bordo di un gommone che avevano precedentemente allertato Alarm Phone.
- 26 luglio** La **Geo Barents** soccorre un totale di 158 persone da 4 diverse imbarcazioni in difficoltà. Una di queste imbarcazioni è stata avvistata dal ponte, mentre le altre tre hanno prima contattato **Alarm Phone**, che ha inoltrato le segnalazioni.
- 27 luglio** La **Geo Barents** prosegue con il salvataggio di altre tre imbarcazioni, una delle quali trasporta 232 persone. Una di queste aveva precedentemente chiamato **Alarm Phone** per chiedere aiuto.
- 28 luglio** **Alarm Phone** riceve due chiamate di soccorso da persone in mare. Con l'assistenza dell'aereo **Seabird 1**, che aiuta a localizzarlo, una delle barche in vetroresina che trasporta 40 persone viene salvata dalla **Geo Barents**. In seguito, Geo Barents localizza altre 23 persone che avevano chiamato Alarm Phone per chiedere aiuto.
- 31 luglio** La barca a vela **Nadir** (RESQSHIP) sente via radio un peschereccio che chiede aiuto per 88 persone su una barca di legno alla deriva vicino a Lampedusa. Una volta giunta sul posto, Nadir assiste le persone per tutto il giorno fino all'arrivo della nave più grande, la **Sea-Eye 4** (Sea-Eye), che prende a bordo le persone (5) (cfr. focus)



1

 **r42_sailandrescue**
@r42sailrescue

In collaboration with [#seabird](#) and [#OceanViking](#) this night our crew could rescue 14 people from a small wooden boat in distress!

2

 **MSF Sea**
@MSF_Sea

All these rescues took place in the Maltese SAR zone. We are appalled by the fact that [@Armed_Forces_MT](#), the primary responsible for rescues in this zone, were informed but remained silent and inactive, neglecting their legal obligation to provide or coordinate assistance.

3

 **Sea-Watch International**
@seawatch_intl

UPDATE: Over 100 people taken on board [#SeaWatch3](#) in 4. rescue. [@alarm_phone](#) informed us about the people in distress. Among them a heavily pregnant woman & a patient with severe burns. Our medics are doing their best, but further treatment on land might be needed soon.

10:26 PM · Jul 23, 2022 · TweetDeck

4

 **Alarm Phone**
@alarm_phone

This is what solidarity at sea looks like!

16 people alerted Alarm Phone when in distress at sea. [#IMARA](#) of [@r42sailrescue](#) found and stabilised the boat. [#SeaWatch3](#) arrived and carried out a successful rescue operation. ❤️ [#civilfleet](#)

5

 **sea-eye**
@seaeyeorg

In Dunkelheit evakuierte die Einsatzcrew die 88 Menschen und brachte sie an Bord der SEA-EYE 4 in Sicherheit. Dort kümmert sich seitdem die Crew um die Menschen und Einsatzarzt Alexander Lupke von [@germandoctors](#) leistet mit seinem Team die notwendige medizinische Versorgung.

AGOSTO 2022

Per il mese di agosto, il CMRCC ha contato almeno 93 imbarcazioni in partenza dalla Libia. 55 di queste sono arrivate autonomamente o con il supporto di Alarm Phone. 20 imbarcazioni sono state soccorse dalla flotta civile.

Alarm Phone è venuto a conoscenza di 14 persone morte su questa rotta, mentre 60 persone risultano disperse. Tuttavia, riteniamo che i numeri siano molto più alti, poiché numerosi naufragi tendono a verificarsi senza testimoni.

6 agosto

La nave **Astral** (Proactiva Open Arms) assiste due imbarcazioni in viaggio verso Lampedusa. Una di queste imbarcazioni viene avvistata con l'appoggio aereo di **Seabird 1**.

8 agosto

Dopo un allarme lanciato da **Alarm Phone**, **Seabird 1** riesce a trovare un'imbarcazione con a bordo 7 persone. L'**Astral** è quindi in grado di incontrare e sostenere il gruppo di persone in difficoltà fino all'arrivo della Guardia Costiera italiana che le soccorre.

11 agosto

Dopo che 47 persone in difficoltà si sono rivolte ad **Alarm Phone**, l'aereo **Colibrì 2** (Pilotes Volontaires) riesce a trovare l'imbarcazione in difficoltà sulla rotta per Lampedusa. All'arrivo dell'**Astral**, la barca di legno si capovolge e tutti, tranne un bambino, vengono tratti in salvo. La Guardia Costiera italiana prende in consegna i superstiti (6) (cfr. *focus*).

17 agosto

Dopo che **Alarm Phone** è rimasto in contatto con 101 persone in difficoltà per tutta la notte, la nuova nave **Open Arms Uno** (Proactiva Open Arms) è in grado di effettuare il suo primo salvataggio al mattino vicino a Lampedusa.

21 agosto

La **Geo Barents** riceve una rarissima segnalazione dal Centro di Coordinamento del soccorso Marittimo italiano per un'imbarcazione in difficoltà a circa 70-80 miglia nautiche a sud-ovest della Sicilia. La **Geo Barents** soccorre le 90 persone all'interno della Regione di ricerca e soccorso condivisa da Malta e Italia (7).

25 agosto

L'**Ocean Viking**, mentre pattugliava al largo delle coste libiche, trova e soccorre 41 persone in difficoltà che viaggiavano su una barca di legno (8).

26 agosto

Il veliero **Nadir** è l'unica imbarcazione che risponde a una segnalazione di **Alarm Phone** per un gommone che trasporta 57 persone. L'**Ocean Viking** soccorre 56 persone in difficoltà, già localizzate in precedenza da **Seabird 1**. Nel frattempo, 20 ore dopo una segnalazione di **Alarm Phone**, la **Geo Barents** soccorre 11 persone che stavano andando alla deriva da più di un giorno al largo della Libia.

27 agosto

Ocean Viking soccorre 204 persone da 5 diverse imbarcazioni e ne assiste un'altra a sud di Lampedusa. 3 di queste erano state localizzate in precedenza da **Seabird 2**, dopo che una delle imbarcazioni aveva contattato **Alarm Phone**. Allo stesso tempo, **Geo Barents** soccorre 25 persone che avevano già contattato **Alarm Phone**. Il veliero **Astral** trova un altro gruppo di 13 persone in fuga dalla Libia e fornisce loro giubbotti di salvataggio e acqua, poco prima che arrivino autonomamente a Lampedusa, come una delle 48 imbarcazioni che raggiungono l'isola quel giorno (9).

28 agosto

Geo Barents soccorre 61 persone da un'imbarcazione di legno, poi si dirige verso 79 persone su un gommone che aveva chiamato **Alarm Phone** per chiedere aiuto.

29 agosto

Geo Barents continua a salvare persone che hanno chiamato **Alarm Phone**. Salva un altro gruppo di 18 persone che hanno già trascorso 4 giorni in mare e altre 41 persone che sono state trovate 2 giorni dopo il primo allarme. Entrambe le imbarcazioni avevano già contattato **Alarm Phone** e **Seabird 2** le ha aiutate a localizzarle (10).

30 agosto

In seguito a un'altra segnalazione di **Alarm Phone**, **Geo Barents** salva 32 persone in fuga dalla Libia e ha un totale di 297 ospiti a bordo.



MSF Sea
@MSF_Sea

7

BREAKING

While wrapping up training exercises and before heading south to the search and rescue zone, the [#GeoBarents](#) team received by the Italian Maritime Rescue Coordination Centre [#MRCC](#) an alert of a boat in distress in the Italian [#SAR](#) zone.



Oscar Camps
@campsoскар

6

Otro naufragio en el [#Mediterraneo](#), unas 40 personas de Sudán y Eritrea. Todo ocurre en pocos minutos, pero la inmediata actuación del equipo de [#Astral](#) las puede recuperar del mar y ya están todas salvo incluido un niño. ¿Cuántos naufragios ocurren sin que sepamos [#CadaVidaCuenta](#)



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

8

Shortly after this operation, [@SOSMedIntl](#) team evacuated 119 people from an unstable overcrowded wooden boat first assisted by [#Astral](#). The survivors spent 24 hours at sea and show signs of seasickness & exhaustion.

[@SOSMedIntl](#) & [@IFRC](#) teams are now caring for 212 survivors.



Sea-Watch International
@seawatch_intl

9

Yesterday, once again one of the boats spotted by [#Seabird](#) was rescued by [#OceanViking](#). Life-threatening scenes happen daily on the [#Mediterranean](#). The civil fleet rescues while the [#EU](#) looks the other way and willfully puts human lives at risk.



Alarm Phone
@alarm_phone

10

SOS ~17 people in distress in [#Malta](#) SAR
Yesterday evening we were alerted to a boat with ~17 people on board, incl. women and children, fleeing from [#Libya](#). Authorities are informed, but don't share any info. The contact with the boat was lost last night - we hope they are alive.



FOCUS

02.07.2022 - Tentativo di salvataggio da parte della flotta civile di persone in difficoltà bloccate su una piattaforma petrolifera, conclusosi con un'intercettazione verso la Tunisia.

Alarm Phone è stato allertato da 68 persone (tra cui 2 bambini) a bordo di un'imbarcazione in legno sovraffollata, in difficoltà all'interno della Regione di ricerca e soccorso maltese (SRR), che si trovava in mare dopo essere partita dalle coste libiche. Le persone a bordo dell'imbarcazione in difficoltà hanno riferito che una donna era malata e che un uomo a bordo era già morto durante la traversata. La nave **Ocean Viking** (SOS Mediterranée), dopo aver ricevuto l'allarme, ha cambiato rotta per raggiungere le persone in difficoltà. Anche l'aereo Osprey 2 di Frontex è stato osservato mentre operava nella zona e probabilmente si è trovato sul posto con le persone in difficoltà durante il giorno, assistendo agli eventi ma senza avvisare i membri della flotta civile della presenza delle persone o dell'evoluzione delle loro condizioni.

Le persone in difficoltà sono finite per arrampicarsi sulle infrastrutture della piattaforma petrolifera offshore Miskar, dove hanno continuato a chiamare **Alarm Phone** per chiedere aiuto - il personale della piattaforma petrolifera ha chiesto anche l'intervento dell'equipaggio della **Ocean Viking**. Le persone, tuttavia, sono state intercettate e respinte in Tunisia dalla guardia costiera tunisina, dopo che il centro di coordinamento dei soccorsi maltese aveva comunicato all'equipaggio dell'Ocean Viking in avvicinamento che la loro assistenza non era necessaria. Per dieci ore l'Ocean Viking ha offerto alle autorità la propria assistenza.

La presenza e la cooperazione della flotta civile, in questo caso, pur avendo la capacità di fornire un risultato sicuro e legale alle persone in difficoltà, è stata infine ostacolata dalle autorità che hanno l'obiettivo primario di respingere le persone nei Paesi da cui cercano di fuggire, in violazione dei loro diritti fondamentali.

31.07.2022 - Segnalazione da parte di un peschereccio, ascoltato dal Seabird 1 e dal Nadir, caso di soccorso assistito dal Nadir e poi soccorso dal Sea-Eye 4.

Mentre sorvolava la regione maltese di ricerca e soccorso poco prima delle 1500 UTC, l'equipaggio dell'aereo **Seabird 1** (Sea-Watch) ha sentito un peschereccio sconosciuto che comunicava una posizione via radio.

Anche l'equipaggio del veliero **Nadir** ha ascoltato la stessa trasmissione e ha cambiato rotta per dirigersi verso quella posizione, dato che la sua imbarcazione si trovava nelle vicinanze. Poco prima delle 1700 UTC, Nadir ha individuato un'imbarcazione in difficoltà nella posizione segnalata. Si trattava di un'imbarcazione grigia in legno sovraffollata che trasportava 88 persone senza alcun equipaggiamento di navigazione o di salvataggio.

Nadir è stato in grado di assistere le persone in difficoltà distribuendo loro giubbotti di salvataggio e acqua, per poi rimanere accanto all'imbarcazione e monitorare la sicurezza della situazione. Nel frattempo, **Sea-Eye 4**, più grande e meglio equipaggiata, si è avvicinata alla scena,

arrivando infine a incontrare Nadir e le persone in difficoltà durante la notte. Tutti gli 88 sopravvissuti poterono così essere portati a bordo di Sea-Eye 4 senza danni e ricevere cure mediche.

Ancora una volta, nel caso di una nave sovraffollata in difficoltà all'interno della sua SRR, Malta ha deciso consapevolmente di non assumersi le proprie responsabilità; le persone coinvolte hanno fortunatamente potuto essere assistite, salvate e poi sbarcate in un luogo sicuro, ma solo grazie agli sforzi dei membri della flotta civile. Si può inoltre notare che la Sea-Eye 4 è stata successivamente costretta dalle autorità ad attendere un periodo spropositato di dodici giorni in mare fino a quando lo sbarco di queste persone è stato finalmente consentito.

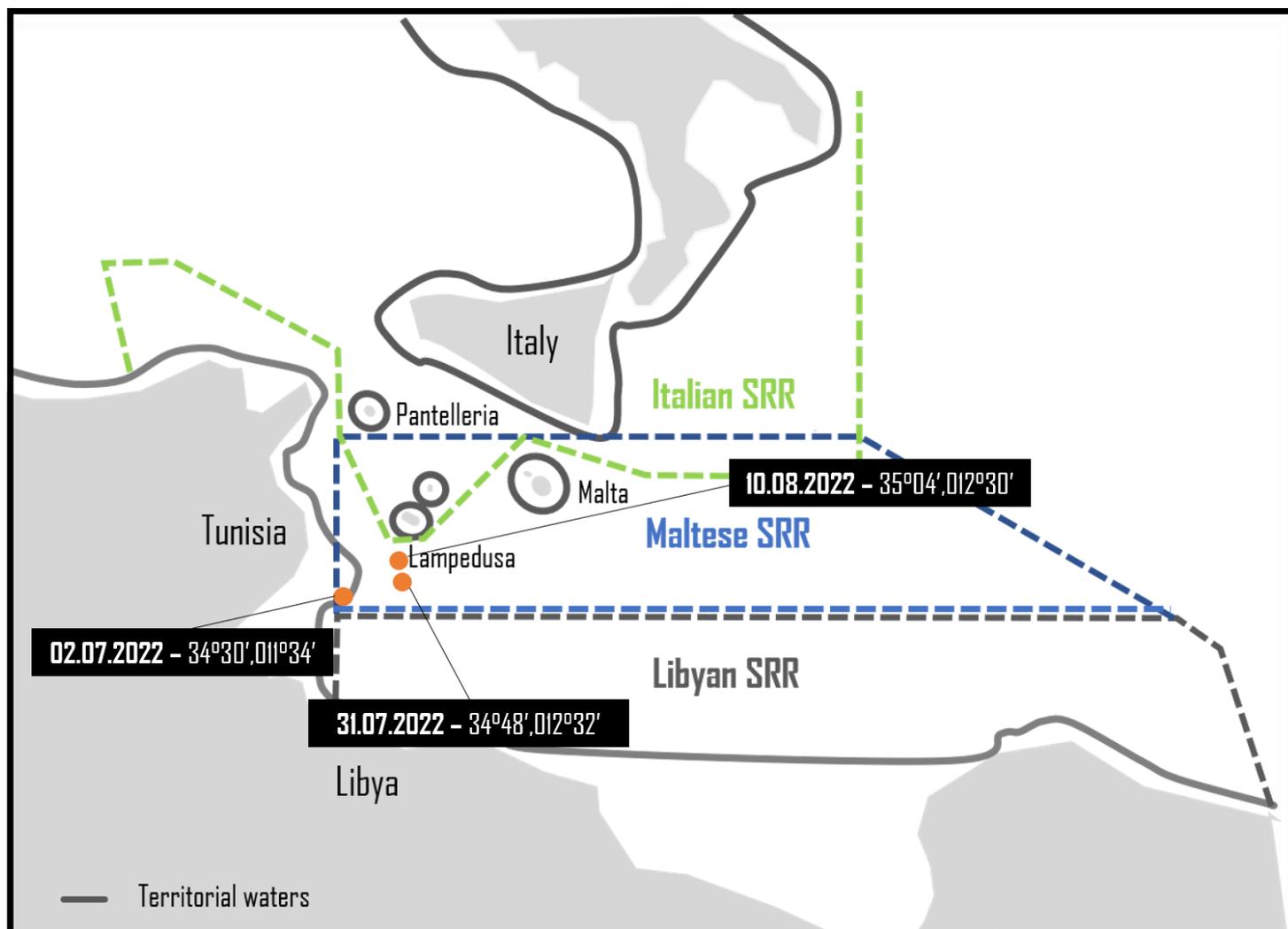
10.08.2022 - 40 persone chiamano Alarm Phone e vengono avvistate dagli aerei Seabird 1 e Colibri 2, soccorse in condizioni critiche dall'Astral, un bambino disperso

Poco prima delle 1100 UTC, **Seabird 1** ha avvistato in mare un'imbarcazione di legno sovraccarica, a cinque miglia nautiche a nord del confine con la SRR maltese. A bordo dell'imbarcazione, che non era in grado di navigare, c'erano 40 persone senza giubbotto di salvataggio. L'equipaggio di Seabird 1 ha informato le autorità competenti di Malta, un allarme che non ha avuto alcun seguito da parte della RCC maltese. Più tardi nel corso della giornata, le persone in difficoltà hanno chiesto aiuto anche a **Alarm Phone**, che ha sollecitato l'intervento delle autorità competenti di Malta. Le persone a bordo hanno poi riferito ad Alarm Phone, intorno alle 1800 UTC, che la loro imbarcazione non era più in navigazione e che stava andando alla deriva. Malta non aveva ancora preso provvedimenti in merito alla situazione.

Il giorno successivo, con il peggioramento delle condizioni del mare, l'aereo **Colibri 2** (Pilotes Volontaires) ha avvistato l'imbarcazione in difficoltà di prima mattina, informando anche le autorità e chiedendo che la situazione fosse affrontata. Grazie a

questi allarmi combinati da parte di Alarm Phone e dei due aerei delle ONG, la nave **Astral** (Proactiva Open Arms) è riuscita ad arrivare sul posto e a localizzare l'imbarcazione in mezzo a forti venti e onde. Dopo diversi tentativi di mettere in sicurezza e stabilizzare l'imbarcazione in difficoltà, le cattive condizioni del mare e il sovraccarico dell'imbarcazione l'hanno portata a capovolgersi e l'equipaggio dell'Astral ha dovuto soccorrere e imbarcare le persone. Un mezzo della Guardia Costiera italiana ha infine prelevato le persone dall'Astral, facendole sbarcare a Lampedusa. Un bambino, tuttavia, è stato dichiarato disperso.

Senza il coordinamento dei mezzi di ricognizione della flotta civile, la linea telefonica di Alarm Phone e la presenza di una nave di soccorso ONG adeguatamente attrezzata, l'esito per queste persone avrebbe potuto essere molto più grave. La RCC maltese, ancora una volta, non ha mostrato la volontà di rispettare i propri obblighi legali durante l'evento, pur avendo il tempo di agire e rifiutandosi di farlo, laddove la comunità delle ONG internazionali è stata fortunatamente in grado di intervenire, tenere traccia e infine fornire assistenza critica e salvavita alle persone. Il nostro pensiero va al bambino e alla sua famiglia.



COMMENTARY

TRASBORDO: CHI HA PAURA DEL LUPO CATTIVO?

Di Alina Krobok, Sea-Watch

Lo scorso giugno, la Sea-Watch 4 ha compiuto la sua ultima missione come Sea-Watch 4 - d'ora in poi continuerà a operare nel Mediterraneo centrale con SOS Humanity come "Humanity 1". Quest'ultima missione è stata piuttosto straordinaria, nel senso che la nave ha battuto il record di trasbordi in una sola rotazione tra le navi della flotta civile, assistendo altre tre navi e prendendo in consegna i loro ospiti soccorsi. I trasbordi hanno una lunga storia nel soccorso marittimo civile. All'inizio del 2015, abbiamo consegnato i nostri ospiti a mezzi della Marina e della Guardia Costiera di cui abbiamo sostenuto gli sforzi per il salvataggio. Quando questi hanno smesso di arrivare, abbiamo acquistato navi più grandi e abbiamo dovuto iniziare a portare a terra le persone da soli. Durante tutto questo periodo, c'erano regolarmente navi mercantili che incontravano persone in difficoltà e le assistevano.

Poi, durante il periodo buio di Salvini, a nessuna nave fu permesso di entrare nei porti se a bordo c'erano persone in difficoltà. Il messaggio per l'industria mercantile era semplice: se aiutate le persone in difficoltà, andrete incontro a problemi e perdite enormi, avendo interminabili stalli davanti ai porti europei senza poter entrare. Quindi, meglio ignorarli o partecipare a respingimenti illegali e consegnarli a qualche unità militare libica.

Mentre la flotta civile si è indignata per questo sviluppo, la strategia di aiutare le navi mercantili e prevenire le spinte prendendo in consegna le persone è cambiata solo

lentamente. Le navi di soccorso sono decisamente meglio addestrate e attrezzate per assistere le persone soccorse in mare. La paura di fare qualcosa di sbagliato, di rimanere di nuovo bloccati davanti o in un porto e di essere criminalizzati per aver sostenuto gli altri e le persone in movimento è ormai profonda.

Certo, si potrebbe obiettare che noi, ancora una volta, ci assumiamo un compito a cui gli Stati hanno deliberatamente rinunciato e quindi forniamo una soluzione e un sollievo a quello che può essere descritto solo come un fallimento dello Stato. Ma questo è il problema del soccorso civile in mare: Pur volendo che gli Stati facciano il loro lavoro, sappiamo che non lo faranno. Quindi, se non lo facciamo noi, tutto questo ricade sulle spalle delle persone in movimento. E questa non è un'opzione.

Quindi, se non ci fosse il timore della repressione, cosa ci sarebbe di male nei trasbordi? Cosa c'è di sbagliato nell'assicurare all'industria mercantile che non sarà lasciata sola se decide di aiutare? Cosa c'è di sbagliato nel sostenere le navi di altre ONG che hanno raggiunto i loro limiti di spazio e di rifornimenti nel proporre la migliore assistenza possibile alle persone in movimento, prendendole in carico? Cosa c'è di sbagliato nel guardare al Mediterraneo centrale nel suo complesso e cercare di massimizzare le capacità di soccorso disponibili, dal momento che non ne abbiamo mai abbastanza? Giusto, niente.

Ecco, quindi, il mio appello e un promemoria anche per noi: non lasciamo che le nostre decisioni siano guidate dalla paura di qualcosa che dovrebbe essere una cosa ovvia.

Foto fatta da Nadir (ResQship), prima del trasbordo di alcuni ospiti alla Sea Watch 4



ACKNOWLEDGMENT



ARRIVI AUTONOMI: LA STRAGRANDE MAGGIORANZA SUPERA LE SFIDE E I RISCHI DELLA TRAVERSATA IN MARE CON LE PROPRIE FORZE

Ciò che è accaduto nella prima mattinata del 26.07.2022 è tutt'altro che nuovo: in un'altra chiamata a Alarm Phone, le stesse persone che hanno fornito la loro posizione GPS dalla loro imbarcazione in mare durante la notte poche ore prima, hanno dichiarato di essere ora a Lampedusa. Le persone sono sbarcate a riva da sole, senza alcun supporto da parte della Guardia Costiera italiana o di una nave di soccorso civile.

A parte questo chiaro tipo di sbarco autonomo, molto più spesso la Guardia Costiera o la Guardia di Finanza intercettano o accompagnano le imbarcazioni solo poche miglia nautiche prima che le persone raggiungano la costa da sole. Secondo le statistiche ufficiali, queste intercettazioni o scorte potrebbero essere conteggiate come salvataggi da parte delle guardie costiere, ma in realtà la pratica sembra più rappresentare controlli finali all'arrivo. La percezione degli arrivi autonomi dovrebbe quindi includere almeno tutte le imbarcazioni che si avvicinano o entrano nelle acque territoriali dell'Italia o di Malta. Quindi, a circa 12-15 miglia nautiche dagli sbarchi e con il grosso del peso del viaggio già alle spalle.

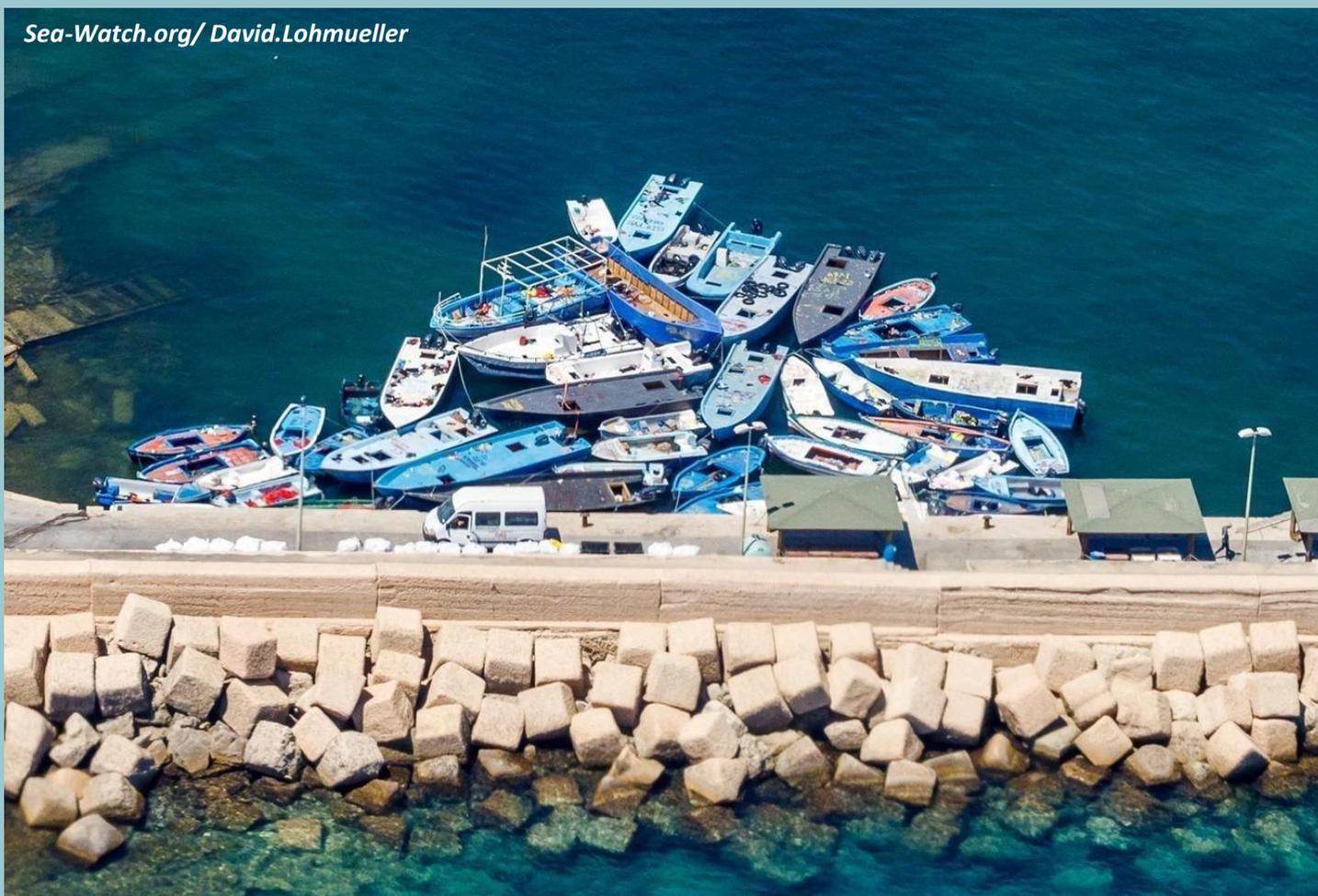
Per approfondire questo aspetto, all'incirca all'epoca del governo Salvini, lo Stato italiano sembrava aver riformulato il suo dovere di assistere i casi di emergenza, trattando le imbarcazioni che effettuavano la traversata non come eventi SAR, ma come "eventi di immigrazione irregolare", e quindi rispondendo solo una volta che le imbarcazioni si avvicinavano alle acque territoriali italiane. Questo può essere visto in parte come un meccanismo che l'Italia utilizza per sottrarsi alla responsabilità di seguire le normali (e più lunghe) procedure di un evento SAR, come la messa a disposizione di un luogo di sicurezza ufficiale. Inoltre, questo modo di considerare gli eventi SAR come "eventi di immigrazione irregolare" è stato utilizzato anche per i salvataggi delle ONG. Recentemente è stato previsto un porto di destinazione per lo sbarco piuttosto che il *Place of Safety* convenzionale, e può essere visto come uno sforzo più ampio da parte dell'Italia per cambiare il normale discorso e le regole di ingaggio quando si tratta di SAR nel contesto della migrazione. In ogni caso, le persone su queste imbarcazioni spesso attraversano il mare per circa 20 ore quando partono dalla Tunisia, o tra 30 e addirittura 40 ore quando partono dalla Libia.

Spesso, chiedono disperatamente soccorso per molto tempo direttamente alla guardia costiera e/o indirettamente tramite Alarm Phone. Ma queste chiamate di SOS vengono regolarmente ignorate. La mancata assistenza è da tempo la norma nel Mediterraneo centrale. Dovremmo prestare la dovuta attenzione al fatto che nella maggior parte dei casi di traversata in mare, le persone ce la fanno da sole. Il 30 luglio sono arrivate a Lampedusa 31 imbarcazioni, il 6 agosto erano 18. La maggior parte di queste imbarcazioni è partita dalla Tunisia, ma alcune anche dalla Libia.

Nelle ultime settimane sono arrivate sulle coste siciliane o calabresi anche diverse imbarcazioni più grandi, con 300-500 persone a bordo. Naturalmente questi grandi sbarchi ricevono l'attenzione dell'opinione pubblica. Ma nessuno sa quanto spesso le imbarcazioni più piccole, i cosiddetti "barconi fantasma", arrivino durante la notte senza destare alcuna attenzione.

In definitiva, non bisogna mai dimenticare che solo una piccola parte degli arrivi in mare dalla Tunisia e dalla Libia viene soccorsa dalla flotta civile. Dobbiamo riconoscere che la stragrande maggioranza dei rifugiati e dei migranti supera le sfide e i rischi con le proprie forze.

Sea-Watch.org/ David.Lohmueller



ANALISI

DAL PORTO SICURO AL PORTO DI SBARCO

Avvertenza: questo testo è stato scritto qualche settimana prima delle elezioni politiche italiane. Alcune delle sue previsioni si sono per il momento avverate.

Il 25 settembre si terranno le elezioni politiche anticipate in Italia. Ancora una volta, una parte della campagna elettorale si è giocata sulla pelle delle persone in movimento. Secondo i sondaggi, Giorgia Meloni, leader del partito post-fascista Fratelli d'Italia, potrebbe vincere le elezioni e diventare Primo Ministro. Per lei la soluzione è un

"blocco navale" militare per respingere le imbarcazioni di migranti al largo delle coste libiche.

Matteo Salvini, il leader della Lega, è il suo alleato minore e vorrebbe tornare nel ruolo di ministro dell'Interno, carica che aveva già occupato da maggio 2018 a settembre 2019. Vuole ripristinare i "decreti sicurezza" e riprovare a "chiudere i porti" d'Italia agli sbarchi.

Ma, al di là della propaganda, cosa è successo davvero in questi quattro anni?

Secondo i dati raccolti dall'autorevole ricercatore dell'ISPI Matteo Villa, durante il periodo di Salvini si sono verificate 28 crisi legate agli sbarchi: 12 volte in cui le navi di soccorso sono state costrette a sbarcare in porti non italiani, mentre

nel resto dei casi sono state costrette ad aspettare fino a 20 giorni prima di sbarcare le persone salvate in mare.



Fig. 1 DURATA DELLA CRISI IN MARE – Media della durata dello stallo in dieci cas

Con i due governi successivi (prima il Conte 2, poi con Mario Draghi come Presidente del Consiglio, e sempre Luciana Lamorgese come Ministro dell'Interno), l'atteggiamento delle autorità è parzialmente cambiato, ma si è continuato a creare ostacoli alle attività di soccorso civile in mare. Dal maggio 2020, per esempio, in seguito alle ispezioni denominate "Port State Control (PSC), ovvero controlli effettuati dallo Stato di approdo a bordo di imbarcazioni battenti bandiere straniere, si sono verificati ben 15 fermi amministrativi sistematici di navi non governative.



Fig. 2 SEIZURES AND DETENTION OF NGOs SHIPS

Questa pratica è cessata solo nell'agosto 2021 (ma sembra oggi riprendere con il blocco della Sea-Watch-3 nel porto di Reggio Calabria).

Intanto nelle comunicazioni ufficiali con le autorità straniere era stata introdotta una nuova terminologia: le autorità italiane scrivono che le navi sono impegnate non in attività SAR ma in "assistenza sistematica ai migranti in transito".

Ma vediamo ora un altro punto specifico: nel marzo 2020, la pandemia di Covid 19 dilagava in Italia ed era stato dichiarato lo stato di emergenza sanitaria. Il 7 aprile, un decreto del Ministero dei Trasporti (MIT) ha

stabilito che che i porti italiani non potevano più essere considerati "luogo sicuro di sbarco (Place of Safety)" per motivi sanitari. Sono state istituite le famigerate "navi quarantena" per i superstiti e lunghi periodi di quarantena imposti alle stesse navi della flotta civile. Anche in questo campo si sono verificati cambiamenti significativi nella terminologia ufficiale: sempre più spesso anche le operazioni di soccorso condotte dalle motovedette della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza non vengono definite "eventi SAR" ma "operazioni di contrasto all'immigrazione clandestina".

Per le navi di soccorso civile è da allora sempre stato possibile sbarcare in porti italiani, spesso però dopo diversi giorni di attesa, arrivati fino a 12, ufficiosamente giustificati dalla mancanza di adeguate strutture di accoglienza a terra. Ma nelle comunicazioni ufficiali rivolte alle navi non si è trattato quasi mai di assegnare un "Place of Safety (PoS)", bensì un "porto di destinazione (PoD)", utilizzando lo stesso termine che viene impiegato per designare lo scalo per il carico di una nave mercantile. Lo stato di emergenza sanitaria è terminato il 31 marzo 2022, ma da allora si continua a usare questo linguaggio. Non si tratta di modifiche innocenti. Al contrario, sembra chiaro come il tentativo a medio-lungo termine sia quello di fuoriuscire innanzitutto dal quadro giuridico dal diritto marittimo internazionale in materia di SAR, come definito dalla Convenzione di Amburgo del 1979, sollevando gli Stati europei (Italia e Malta in primis) dai doveri e dagli obblighi che questo comporta. In secondo luogo, l'obiettivo sembra essere quello di trattare le persone sbarcate in modo diverso - non come sopravvissuti a un evento SAR che richiedono asilo, ma piuttosto come "migranti illegali intercettati in un tentativo irregolare di attraversare la frontiera via mare", con conseguenti procedure discriminatorie di respingimento e deportazione più accelerate.

Infine, terzo ma non meno importante obiettivo parrebbe quello di preparare il terreno per un'ulteriore criminalizzazione contro le persone in movimento e contro la solidarietà nei loro confronti.

Senza dubbio, le elezioni in Italia del 25 settembre apriranno nuovi scenari politici, con conseguenze impattanti sulla gestione delle frontiere marittime nel Mediterraneo.

Queste conseguenze fanno certamente parte di una strategia a lungo termine di esternalizzazione delle frontiere, ma potrebbero anche assumere forme più dirette, dure e brutali. Entrambe possono e devono essere contrastate efficacemente attraverso un allargamento delle alleanze sociali e politiche e un rafforzamento delle infrastrutture comuni di solidarietà e cooperazione, sia in mare sia a terra.

INTERVISTE

VOCI DALLA TUNISIA

Latifa, Chamseddine e Slah sono tre tunisini colpiti in modo diverso dal regime di frontiera dell'UE. Ognuno di loro ha modi particolari di lottare contro i confini attraverso il proprio lavoro e la propria vita quotidiana. Queste interviste sono state raccolte a Zarzis dal gruppo di ricerca e follow-up del CMRCC.

LATIFA, sorella di Ramzi (scomparso dal 2011) e membro dell'associazione tunisina "Madri degli Scomparsi", ci spiega come l'associazione abbia deciso di auto-organizzarsi come madri e sorelle dei loro cari nel 2016 e il lavoro svolto da allora.

Come è nata la vostra associazione? Con quale scopo? Con quali esigenze?

Mia madre Fatma faceva parte di un'altra associazione che non ci ha mai sostenuto in nulla, così nel 2016 ha deciso di creare la propria associazione e di sostenere le madri che cercano i loro figli. L'obiettivo della nostra organizzazione è quello di cercare i nostri fratelli e figli scomparsi in mare. Cerchiamo anche di sostenere le famiglie con avvocati o di trovare soluzioni per l'accesso all'assistenza sanitaria gratuita, perché molte famiglie non hanno alcun reddito dopo la scomparsa dei loro figli o dei loro mariti e sono completamente lasciate sole in una situazione sociale ed economica molto difficile.

Perché avete chiamato l'organizzazione "Madri degli scomparsi"? Perché avete scelto di essere visibili come donne?
In base alla mia esperienza, in generale sono le madri e le sorelle a essere maggiormente colpite e a non rinunciare mai alla ricerca.

Non importa se in Tunisia o in altri Paesi, sono sempre state le donne ad essere in prima linea, sempre presenti nelle proteste, sempre pronte a spostarsi in tutto il mondo per trovare qualsiasi traccia dei loro cari e ad avere il coraggio e la forza di continuare la lotta. All'inizio abbiamo voluto chiamare la nostra associazione "Il grido delle madri" perché nessuno potrà mai sentire il dolore delle madri che hanno perso improvvisamente i loro figli.

Qual è stato il sostegno delle autorità nelle vostre procedure di ricerca e di risarcimento?

Le autorità non ci hanno mai aiutato in nulla, continuano a fare false promesse dal 2011, non ci sostengono nemmeno con i visti per l'Italia, con i test del DNA o con gli avvocati, dobbiamo contare su noi stessi e lavorare insieme, essere uniti, sostenerci a vicenda.



Latifa, muro della commemorazione alla seconda edizione del Transborder summer camp, Luglio 2022

SLAH, un pescatore della città di Zarzis, in Tunisia, parla dell'impatto della militarizzazione del Mediterraneo centrale da parte dell'UE sul suo lavoro di pescatore, raccontando anche il suo impegno quotidiano nel salvataggio delle persone dagli anni Novanta.

In che misura lei, come pescatore di Zarzis, è influenzato dalla migrazione e dal regime di frontiera?

Gli accordi tra Libia, Italia e Malta per aumentare il controllo delle frontiere sono sulle spalle dei pescatori. La nostra zona di pesca è stata ridotta e le milizie libiche l'hanno controllata sempre di più. Il più grande errore che sia mai stato fatto è stato quello di avere le milizie libiche come polizia nel Mediterraneo centrale.

Dal 2016, noi pescatori siamo testimoni delle morti e delle atrocità che infliggono ai migranti in mare, e anche noi stessi subiamo il furto delle nostre barche e dei nostri beni, veniamo rapiti e imprigionati e liberati solo quando li paghiamo.

Come vi comportate con i corpi trovati in mare? Con le persone in difficoltà? Avete il sostegno delle autorità?

Molto spesso siamo lasciati soli a salvare le persone, a volte senza alcun supporto da parte delle autorità per 20 ore o anche di più.

Siamo obbligati a condurre i salvataggi da soli - è un obbligo umanitario e lo facciamo dagli anni Novanta. La prima cosa che facciamo è portare le persone a bordo. Diamo loro cibo e acqua e chiamiamo i centri di soccorso.

Questa è la nostra cultura e il nostro dovere: come pescatori non possiamo lasciare che le persone anneghino! Anche con le poche capacità che abbiamo e anche se spesso dobbiamo buttare via tutto il pesce che abbiamo dopo un salvataggio, la vita umana è più importante di qualsiasi denaro, è insostituibile!

Come pensa che possiamo fare in modo che il mare non si trasformi più in un cimitero?

La situazione non può rimanere così. Più passano gli anni, più persone muoiono e più persone scompaiono. L'UE deve assumersi le proprie responsabilità ed evacuare le persone un po' alla volta come primo passo. Ma a un certo punto dovremmo arrivare a un mondo senza visti. È possibile, ma non c'è la volontà dei governi!



Salvataggio di una barca di persone in difficoltà da parte dei pescatori di Zarzis, Associazione "Il Pescatore" per lo sviluppo e l'ambiente

CHAMSEDDINE MARZOUG, ex pescatore tunisino, condivide la sua esperienza, dal 2011, nel seppellire "con dignità" le persone in movimento che hanno perso la vita lungo le coste di Zarzis.



Chamseddine nel "Cimitero degli sconosciuti", Mohsen Lihidhed

Come è nata l'idea di aprire dei cimiteri per i corpi dei migranti trovati al largo di Zarzis?

A Zarzis abbiamo avuto a che fare con le morti da quando è stato implementato il regime di frontiera dell'UE. Nel 2002 la situazione si è amplificata, ma durante la dittatura non abbiamo potuto parlare contro queste morti e non abbiamo potuto fare nulla.

Nel 2011, con la rivoluzione e la creazione del campo profughi di Choucha, abbiamo chiesto alle autorità di darci un pezzo di terra per seppellire le persone trovate sulle coste di Zarzis. Ci hanno dato solo uno spazio dove scaricavano rifiuti... Ho ripulito, preparato la sabbia e ho iniziato a seppellire i cadaveri trovati sulle nostre coste.

Qual è l'impatto di tutti questi corpi trovati a Zarzis sugli abitanti della città?

Gli abitanti di Zarzis accettano e sono aperti ad avere cimiteri per le persone che hanno perso la vita a causa del micidiale regime di confine. Sono anche solidali e non hanno mai avuto problemi. Per quanto mi riguarda, è un lavoro duro: non si possono riconoscere le persone, i cadaveri sono decomposti... Bisogna seppellirli rispettando i loro corpi, le loro vite e i loro cari.

Ricevete il sostegno delle autorità locali?

Non c'è stato alcun sostegno da parte delle autorità, non mi hanno mai dato un terreno adeguato o un sostegno finanziario. Ci sono state normali procedure amministrative come l'autorizzazione a seppellire le persone, ma a parte questo, facciamo questo lavoro da soli e con le nostre capacità e donazioni.

Chi visita questi luoghi e a quale scopo? Avete mai ricevuto visite dalle famiglie?

Ricordo che nel 2014 B., una produttrice siriana che vive nei Paesi Bassi, è venuta al cimitero per cercare sua sorella Maysoon. Maysoon era su una barca che trasportava 480 persone e che è naufragata vicino a Ben Guerden e solo 120 persone sono sopravvissute. L'ho informata che le persone identificate o ritrovate sulle coste della Tunisia erano tutte sepolte vicino al porto di Ben Guerden. Le madri e le sorelle dell'"Associazione delle madri dei dispersi" in Tunisia hanno visitato il cimitero di Zarzis nel 2022. Hanno anche chiesto se c'era la possibilità che uno dei loro figli fosse lì.

Questo per citare alcune delle esperienze che ho avuto con le famiglie di persone scomparse. Ogni volta è molto emozionante e commovente la loro presenza, che pone molte domande per le quali, purtroppo, non c'è risposta.

AMPLIFICARE LE VOCI

CERCARE LE PERSONE SCOMPARSE, PRENDERSI CURA DI QUELLE MORTE

"NOI, FAMIGLIE DELLE PERSONE SCOMPARSE"

Lettera scritta da Laila Waleed Hasan, una giovane donna siriana. Suo fratello, Jihad Walid Hassan, è scomparso da quando ha lasciato la Tunisia in barca il 4 marzo 2022. Laila scrive del lungo viaggio che le famiglie hanno dovuto affrontare per cercare i loro cari.

La barca su cui viaggiava mio fratello è partita il 4 marzo alle 20.00. Su questa barca c'erano persone siriane, palestinesi e tunisine. L'imbarcazione trasportava un numero di persone compreso tra 57 e 68 e si stava dirigendo verso l'isola di Lampedusa, in Italia, che di solito richiede circa 18 ore per essere raggiunta via mare. Il giorno dopo si è diffusa la notizia che l'imbarcazione era arrivata sull'isola di Pantelleria (in Italia) e che i viaggiatori erano ora in quarantena per 14 giorni.

14 giorni dopo, alcuni corpi delle persone che erano a bordo hanno cominciato ad apparire su spiagge sparse in Tunisia, nelle zone di El Haouaria, Kelibia e Nabeul (città costiere nel nord-est della Tunisia). La maggior parte dei corpi ritrovati, tra le 30-35 persone (soprattutto donne, bambini e anziani), sono stati portati all'ospedale Taher Maamoury di Nabeul. Oltre a questi corpi ritrovati, un gran numero di persone risulta ancora disperso.

Di conseguenza, abbiamo iniziato a cercare in Italia attraverso la Croce Rossa Italiana. La Croce Rossa Italiana si è rifiutata di aiutarci, se non con una lettera ufficiale indirizzata dalla Croce Rossa Siriana, che a sua volta non ha potuto dare una mano con il pretesto delle sanzioni imposte alla Siria. In seguito, abbiamo contattato la Guardia Costiera italiana che non ci ha offerto alcun aiuto, anzi ha cercato di estorcerci informazioni. Poi, una delle famiglie dei dispersi si è recata in Italia e ha provato a cercare lì: invano.

Allora abbiamo provato a cercare a Malta tramite la Guardia Costiera maltese, che ci ha confermato che nessuno dei dispersi era registrato nei loro registri. In seguito, si è diffusa la notizia che 6 tunisini della stessa barca hanno comunicato con le loro famiglie e hanno detto di trovarsi in una prigione maltese. Abbiamo verificato queste informazioni e scoperto che fino a metà marzo l'ultimo ingresso di rifugiati a Malta era alla fine del 2021.

Abbiamo anche contattato diverse navi che hanno effettuato operazioni di salvataggio in quel periodo. Siamo tornati pieni di delusione dopo le risposte poco chiare delle navi, che non hanno fornito i nomi di coloro che erano con loro per motivi di sicurezza e hanno poi negato la presenza di palestinesi, siriani o tunisini con loro.

Questa sezione contiene le parole di coloro che sono stati colpiti dal regime omicida di frontiera e che lottano affinché i morti e gli scomparsi non vengano taciuti e dimenticati.

Abbiamo contattato nuovamente le autorità tunisine, ma nuovamente non hanno comunicato notizie chiare sui passeggeri dell'imbarcazione menzionata. Un funzionario della comunità siriana in Tunisia non ha rilasciato alcuna dichiarazione e quando lo abbiamo contattato personalmente, la sua risposta è stata che tutti i passeggeri del viaggio sono annegati. Il Ministero degli Interni tunisino ha riportato sul suo sito web che dal 1° gennaio al 20 aprile 2022 sono state sventate 205 operazioni di immigrazione irregolare e che sono state arrestate 3.160 persone, di cui 2.249 stranieri e 911 tunisini. Tuttavia, non siamo riusciti a ottenere alcuna informazione sulle persone scomparse. Secondo il nostro follow-up delle notizie, la maggior parte delle persone che partono dalla Tunisia in barca vengono salvate, alcune rimangono conteggiate come disperse e a volte i corpi appaiono sulla spiaggia.

In seguito, abbiamo contattato gli ospedali di Nabeul, che ci hanno chiesto di fornire loro dei campioni di DNA per confrontarli con quelli raccolti dai corpi ritrovati. Anche in questo caso, abbiamo dovuto affrontare innumerevoli difficoltà finanziarie, legali e procedurali, sia in Siria che in Libano. Dopo un lungo sforzo, noi famiglie siamo riuscite a raccogliere il nostro DNA. Tuttavia, l'ospedale non ci ha dato modo di inviare i campioni, ma anzi siamo stati trattati con infinito disprezzo e ci è stato chiesto di recarci in Tunisia! Inoltre, quando la famiglia di una persona scomparsa di nome Cosette ha chiesto all'ospedale di fotografarla da vicino al fine di identificarla, l'ospedale non ha mai risposto.

E, per la cronaca, abbiamo provato a chiamare il numero di mio fratello (Jihad Waleed Hasan) il 13 marzo alle 18.00 ripetutamente per 5 volte. Il telefono squillava ma non c'era risposta. A questo punto ci sono venute in mente le seguenti domande: il telefono è stato confiscato dagli smugglers? Le persone scomparse erano vive fino a quella data e non sono state salvate? C'è stata una sparizione forzata di alcuni viaggiatori in Tunisia? Abbiamo anche provato a contattare i numeri di tutte le persone scomparse nel mese di maggio, e c'erano molti telefoni che squillavano, con la linea accesa per secondi e poi di nuovo spenta.

Abbiamo cercato anche in Libia in aree diverse, sia all'interno che all'esterno delle zone controllate dal

governo, attraverso i nostri conoscenti, e si sono diffuse diverse notizie sulla loro presenza in una prigione libica, ma non ci sono notizie che confermino o smentiscano la loro presenza lì.

Noi, famiglie degli scomparsi, ci siamo mossi spontaneamente per cercare le nostre semplici capacità e abbiamo subito tentativi di sfruttamento e frode, ma

abbiamo ancora un barlume di speranza nel trovare notizie che guariscano i nostri cuori feriti e stagnanti. Chiediamo e ci appelliamo a tutti coloro che possono aiutarci o almeno contribuire a far giungere la nostra voce a chi può aiutarci a raggiungere i nostri figli.



Lihidheb Mòhsen, Spiaggia a Zarzis

RIPOSA IN PACE, ABDEL

Abdel Wahab Yousif un giovane poeta sudanese annegato nel Mediterraneo nell'agosto 2020.

Morirai in mare

La tua testa cullata dalle onde ruggenti,
il tuo corpo che ondeggia nell'acqua,
come una barca forata.

Nel fiore della giovinezza te ne andrai,
prima del tuo trentesimo compleanno.

Partire presto non è una cattiva idea,
ma lo è sicuramente se muori da solo,
senza una donna che ti chiami al suo abbraccio:

"Lascia che ti stringa al mio petto,

Ho molto spazio.

Lasciami lavare la sporcizia della miseria dalla tua anima"

Abdel Wahab Yousif

Traduzione dall'arabo all'inglese di Adil Babikir

أن تموت في عرض البحر
حيث الموج يصطبق بصخب في رأسك
والماء يأرجح جسدك
كقارب مثقوب.

....

في مقتبل العمر
دون أن تبلغ الثلاثين بعد.
ليس سيئاً أن تغادر باكراً أبداً،
إلى سيء، أن تموت وحيداً
دون امرأة،
تقول لك : تعال إليّ، حضني يتسع لك،
دعني اغسل روحك من درن البؤس.

TRA ZARZIS E LAMPEDUSA

De l'autre côté de la mer,
Tu enterres les corps de mes frères,
Je sais, je sais ce que tu ressens,
A force de l'avoir fait souvent.
C'est dur, très dur, mon ami,
D'être témoin de cette infamie,
Avec un sentiment d'impuissance,
Devant cette cynique violence.

Moi aussi sur le littoral sud,
Ce sont Mamadou, Ali et Oualid,
Que j'ai humblement accompagné,
Avec des prières au ciel criées,
Pour faire parvenir leur calvaire,
A Dieu l'immense de l'univers.

Tu n'as pas seulement enterré les corps,
Mais l'âme de toute l'humanité.
Tu étais seul devant chaque naufragé.
Il était seul quand tu l'as enterré.
Chacun était seul sur les vagues de la mer.
Chacun a quelque part un père et une mère.
J'étais seul à les mettre sous terre,
Ils étaient seuls arrosés par mes sueurs.
Un oiseau seul survolait la scène,
De deux hommes qui s'enterrent sans haine.

Oui, mon ami Vincenzo Lombardo de Lampedusa,
Moi, de Zarzis, Mohsen surnommé Boughmiga,
Nous sommes certainement les seuls amis des Harraga,
Que nous avons bien traités vivants, bien traités morts,
Que nous avons respecté, comme des frères,
Dans ton cimetière de Lampedusa,
Et sur mon monticule de Ras Lemsa.

*Dall'altra parte del mare,
seppellite i corpi dei miei fratelli,
Lo so, so come ti senti,
avendolo fatto tante volte.
È difficile, molto difficile, amico mio,
assistere a questa infamia,
con un senso di impotenza,
di fronte a questa cinica violenza.*

*Io, sempre sulla costa meridionale,
Sono Mamadou, Ali e Oualid,
Che ho umilmente accompagnato,
Con preghiere al cielo gridate,
Per mandare il loro calvario
a Dio, l'immenso dell'universo.*

*Non avete seppellito solo i corpi,
ma l'anima di tutta l'umanità.
Eri solo davanti a ogni naufrago.
Era solo quando lo hai seppellito.
Ognuno era solo sulle onde del mare.
Ognuno ha da qualche parte un padre e una madre.
Ero solo a metterli sottoterra,
Erano soli ad essere annaffiati dal mio sudore.
Un solo uccello sorvolava la scena,
di due uomini che si seppelliscono senza odio.*

*Sì, il mio amico Vincenzo Lombardo di Lampedusa,
io, di Zarzis, Mohsen detto Boughmiga,
siamo certamente gli unici amici degli Harragas,
Che abbiamo trattato bene da vivi, trattato bene da
morti,
Che abbiamo rispettato, come fratelli,
Nel vostro cimitero di Lampedusa,
E sul mio tumulo di Ras Lemsa.*

*Lihidheb Mohsen, Eco artista e poeta residente a
Zarzis*

CRIMINALIZZAZIONE DELLA MIGRAZIONE

RETE DI SUPPORTO AI CAPITANI

Le persone in movimento sono spesso arrestate e imprigionate per aver guidato imbarcazioni che portano le persone in Europa. Sono accusate di traffico di esseri umani, spesso senza avere accesso a un'adeguata assistenza legale o a informazioni sui loro diritti fondamentali.

La rete "Captain Support" è una piattaforma fondata da attivisti solidali con coloro che sono accusati di aver guidato imbarcazioni verso l'Europa e cerca di metterli in contatto con reti di supporto locali e avvocati.

Sui nostri canali è possibile trovare informazioni utili sulla criminalizzazione. È possibile richiedere un

supporto legale alternativo inviandoci un messaggio privato.

Gli attivisti e i volontari risponderanno fornendo informazioni utili e lavorando per mettere in contatto le persone con avvocati e supporto sociale, se necessario.

LIBERTÀ DI MOVIMENTO PER TUTT*!

E-MAIL: captain.support@proton.me

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

PAGINA INSTAGRAM: <https://www.instagram.com/captain.support/>

YOUTUBE: https://www.youtube.com/channel/UCES_TV6dvT1U77mphyHcDhg



MOBILITAZIONI

TRANSBORDER SUMMER CAMP II



Disegno di George.tte.s

AMPLIARE LE INFRASTRUTTURE PER LA LIBERTÀ DI MOVIMENTO!

Più di 700 attivisti provenienti dall'Africa settentrionale e occidentale e da tutta Europa hanno partecipato al secondo campo estivo Transborder vicino a Nantes, in Francia, che ancora una volta ha seguito il suo motto "costruire ed estendere le infrastrutture per la libertà di movimento e la parità di diritti". Iniziato con una vivace "fiera senza frontiere", nei quattro giorni successivi, a metà luglio, si sono svolti più di 40 workshop e plenarie su diversi temi e questioni riguardanti la fuga e la migrazione.

I quattro giorni sono stati caratterizzati da un'atmosfera molto produttiva e rispettosa. I partecipanti hanno condiviso le loro molteplici forme di solidarietà sulle rotte e le loro lotte e campagne quotidiane contro le deportazioni e i campi, contro l'esternalizzazione e la criminalizzazione.

Un workshop di grande impatto è stato dedicato alla Commemorazione, durante la quale diversi parenti, che hanno perso i loro familiari a causa del regime di frontiera dell'UE, hanno presentato le loro lotte per ottenere chiarimenti, riconoscimento e giustizia.

Hanno anche deciso di mettere molti ritratti e foto dei loro cari scomparsi, annegati e uccisi non ai margini, ma proprio al centro dello spazio del campo.



WEBSITE: <https://trans-border.net>



Coordination and documentation platform for
people in distress in the Central
Mediterranean

CONTACTS

Website - <https://civilmrcc.eu>
Email - political-moderator@civilmrcc.eu