



Civil MRCC

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

S
A
R
N
e
w
s

N°13

Giugno
2024

P.2 – ULTIMI SVILUPPI POLITICI

Nuove sfide, in mare e per terra

P.8 – COSTRETTO A SCOMPARIRE

A Rahman Farazi, morto alle frontiere

P.12 – MAPPA

Attori civili nel Mediterraneo Centrale

P.15 – FRAMMENTI LEGALI

Il caso del Tribunale di Brindisi

P.18 – CRIMINALIZZAZIONE

El Hiblu3 / Vittoria al processo Pylos9 in Grecia!

P.22 – AMPLIFICARE LE VOCI

Da Tripoli a Rome: immaginare e costruire nuovi passaggi sicuri

TENETEVI FORTE!

Estate 2024: la frequenza di azioni cooperative della Flotta Civile per il soccorso nel Mediterraneo centrale aumentano di nuovo fino a raggiungere un livello quasi quotidiano. Viene istituita una zona di ricerca e soccorso tunisina per estendere il regime di respingimento dell'UE. Dopo il voto dei conservatori, l'accordo tra Regno Unito e Ruanda è definitivamente saltato. Il governo Meloni confida nell'accordo con l'Albania per dissuadere le persone in movimento dal raggiungere le coste italiane. Il fermo amministrativo delle navi di soccorso previsto dal decreto Piantedosi viene ripetutamente annullato dalle sentenze dei tribunali. Louise Michel viene bloccata per altri 20 giorni a Lampedusa. Le ONG annunciano l'operatività di altre due navi di soccorso nei prossimi mesi... Ancora e ancora: spazi contesi. Ancora e ancora: i movimenti migratori e le lotte per i passaggi sicuri continueranno!

Dall'inizio del 2024:

- **29, 553** persone sono arrivate in Italia e a Malta via mare (dati UNHCR aggiornati al 14 luglio)
- **4,903** persone a bordo di più di 85 imbarcazioni in pericolo sono state soccorse dalla Flotta Civile (dati CMRCC aggiornati al 30 giugno)
- Si stima che **798** persone siano morte o disperse lungo la rotta del Mediterraneo centrale (dati UNHCR aggiornati al 14 luglio)
- **10, 463** persone sono state intercettate e deportate in Libia dalla cosiddetta guardia costiera libica sostenuta dall'UE (dati OIM aggiornati al 13 luglio).

ULTIMI SVILUPPI POLITICI

IN MARE, A TERRA, NEL CONTESTO POLITICO: È TEMPO DI NUOVE SFIDE!

Un anno fa esatto scrivevamo che "tutto (e tuttə) era(no) in movimento". Se questo è certamente vero anche oggi per tutti gli attori coinvolti nelle rotte del Mediterraneo centrale, non è meno necessario cercare di mettere a fuoco alcuni elementi. Per non ripetere quanto già detto e ampiamente condiviso, è forse meglio insistere qui sulle *nuove sfide* che si aggiungono, modificano e/o integrano quelle che le persone in movimento e la Flotta Civile affrontano ogni giorno in mare e a terra. Se possiamo sintetizzare, tre sono le principali sfide che dobbiamo affrontare in questa estate 2024:

IL NUOVO (?) CONTESTO POLITICO EUROPEO

Alla luce dei risultati delle elezioni per il nuovo Parlamento europeo (si pensi in particolare all'esito del voto in Germania, per non parlare delle conferme in Italia) o delle elezioni legislative in Francia, ci si allarma per la crescita del consenso ai partiti di estrema destra - esplicitamente razzisti e xenofobi, e che sembrano basare il loro successo proprio su obiettivi politici anti-immigrazione - e per il loro essere in alcuni casi già forze di governo nazionale o che possono legittimamente aspirare ad esserlo. Questo è certamente vero e abbiamo visto in Italia come l'arrivo al potere del partito post-fascista di Giorgia Meloni abbia corrisposto a un'ulteriore brutalizzazione del regime di frontiera.

Ma è anche vero, senza contraddizione, che l'arrivo dell'estrema destra alle soglie del potere è stato preparato proprio dal "grande centro" che ha guidato le istituzioni europee e i governi degli Stati membri più influenti negli ultimi anni. E la strada è stata spianata proprio dalle loro politiche migratorie. Sono stati Orban e Meloni, Wilders e Le Pen a inventare e praticare per primi la strategia di esternalizzazione dei confini? Chi per primo - proprio in nome di una "politica di chiusura che non deve lasciare spazio alle destre" - ha firmato accordi con la Turchia di Erdogan, con le milizie libiche, con il regime marocchino lungo le principali rotte migratorie? E chi ha aperto per primo le strutture di detenzione amministrativa e organizzato i voli charter per l'espulsione verso "paesi di origine sicuri"? È sufficiente, e alquanto istruttivo, leggere le due lettere inviate da Ursula Von der Leyen a distanza di poco più di un anno l'una dall'altra per capire quale sia l'approccio e quali siano gli obiettivi di chi ci invita a far argine, in nome della democrazia, al pericolo dell'estrema destra (20 marzo 2023 ai membri della Commissione UE: <https://www.statewatch.org/media/3785/eu-com-von-der-leyen-letter-migration-borders-progress-20-3-23.pdf>; e 25 giugno 2024 ai capi di governo del Consiglio UE: <https://www.eunews.it/wp-content/uploads/2024/06/Letter-from-President-von-der-Leyen-to-EU-leaders-on-migration-EUCO-June-2024.pdf>).

Ciò non significa affatto che le vittorie elettorali dell'estrema destra non cambino nulla per la reale condizione delle persone in movimento lungo le rotte e per quella della cittadina di origine non-europea nelle nostre metropoli. Non tutto è uguale. Anzi. Anche se, formalmente, la maggioranza che governa le principali istituzioni dell'Unione Europea non è cambiata dopo il voto di giugno, è chiaro che l'estrema destra contribuirà maggiormente in quello che i politologi chiamano "agenda-setting". Aspettiamoci quindi un irrigidimento proprio sui punti indicati da Von der Leyen nelle sue lettere: "protezione efficace delle frontiere esterne dell'UE, collaborazione con i partner per prevenire le partenze irregolari e rompere il modello di business delle reti del traffico, [...] e rimpatrio di coloro che non hanno diritto di rimanere". Cosa significhino effettivamente queste parole purtroppo lo sappiamo bene. Ed è proprio sulla loro traduzione pratica che si giocheranno sul campo le altre due nuove sfide dei prossimi mesi.

LA NUOVA ZONA SAR TUNISINA

Caccia alle persone nere nelle strade delle città, rastrellamenti e deportazioni forzate da parte della polizia prima nelle campagne, poi con le persone lasciate morire di sete e fame nel deserto, intercettazioni violente in mare fino a provocare naufragi e annegamenti. E dall'altra parte, ma sulla stessa linea, intimidazioni e arresti contro avvocatə, giornalistə, attivistə di ONG, politicə di opposizione. Questi sono i brillanti risultati di un anno di lavoro in Tunisia del favoloso "Team Europe" (Meloni, von Der Leyen e il liberale Rutte) in collaborazione con il regime autoritario di Kais Saied: preparato da tempo, l'11 giugno 2023 è stato infatti la data del primo accordo tra la statistə europea e l'autocrate di Tunisi. Se il modello di business è quello sperimentato negli ultimi sette anni in Libia, non poteva mancare nemmeno il suo sviluppo marittimo: donazione di motovedette italiane, impegno dell'agenzia di cooperazione tedesca (GIZ) per le infrastrutture e, da ultima (come nella tragica farsa libica del 2018), la proclamazione di una zona SAR (Search and Rescue region) tunisina. Decenni di dispute con Italia e Malta sui confini delle acque territoriali e sulla giurisdizione marittima sono stati magicamente risolti dalla convergenza su un unico obiettivo: rafforzare e cercare di legalizzare un più efficace dispositivo di intercettazione, cattura e respingimento in mare, per rendere la vita più difficile a chi cerca di fuggire proprio dalla Tunisia. Basta guardare la mappa disegnata per l'IMO (Organizzazione marittima internazionale dell'ONU) e notare quel cuneo che copre proprio il corridoio di acque internazionali tra le isole Kerkennah e Lampedusa, dove le attività di supporto, assistenza e soccorso della Flotta Civile si sono svolte non senza difficoltà ma dove è stato possibile, negli ultimi mesi,

sollecitare spesso l'intervento delle autorità italiane, per capire a cosa serve la zona SAR tunisina. E non certo per contribuire a uno sviluppo più funzionale alla salvaguardia della vita umana in mare. Come si muoveranno le navi della Garde Nationale tunisina in quell'area? Come si comporteranno d'ora in poi le autorità italiane? In particolare, come reagiranno nei confronti degli assetti della società civile europea che operano intorno a Lampedusa? Lo vedremo nelle prossime settimane. Quello che è certo fin da ora è che in nessun modo la Tunisia - per le tante ragioni legali del passato e per le drammatiche condizioni di oggi - può essere considerata un porto di sbarco sicuro. Resistere a tutti i tentativi che verranno fatti in questa direzione, e pretendere un pronunciamento in tal senso da parte delle organizzazioni internazionali fuori da ogni timidezza e ambiguità, è una delle nuove sfide dell'estate.

LA NUOVA ATTUAZIONE DEGLI ACCORDI ITALIA-ALBANIA

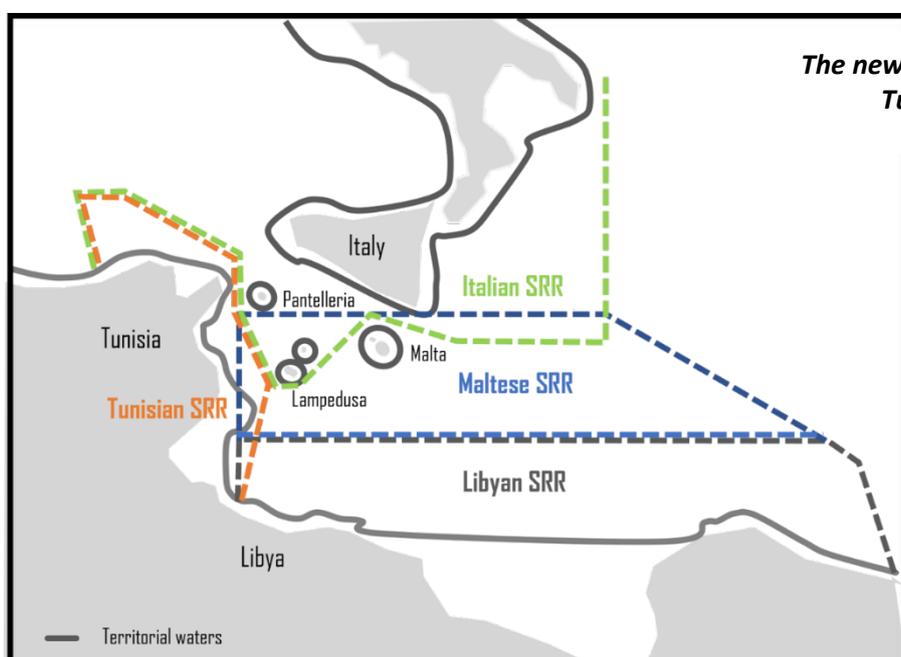
Sull'altra sponda dell'Adriatico si profila l'altra nuova sfida. Per diversi mesi abbiamo oscillato nella nostra analisi se considerare l'accordo tra i governi italiano e albanese come pura propaganda (per la Meloni una delle occasioni per mostrarsi come "paladina della lotta all'immigrazione" nella campagna elettorale per il Parlamento europeo, per Edi Rama come un "partner affidabile" verso l'eterna promessa di adesione all'Unione Europea) o qualcosa di più serio. La propaganda c'era tutta, ma da agosto in poi dichiarano di volerlo fare davvero. E non è solo una questione italo-albanese. Molti governi "democratici" in tutta Europa, a partire dalla solita von Der Leyen, hanno mostrato il loro interesse per l'"esperimento". La domanda che si pongono è se sia possibile e praticabile un ulteriore salto di qualità nella politica di esternalizzazione, se sia possibile e praticabile un ulteriore passo indietro nello smantellamento dell'impalcatura giuridica dell'asilo e della protezione internazionale. Che sciocchi sono stati i conservatori britannici con il capriccio del Ruanda! Quando ogni Paese membro dell'UE, se l'esperimento albanese funzionerà, potrà avere il suo piccolo Ruanda alle porte di casa.

Il governo italiano fa sul serio. Prima con la nuova lista di "Paesi sicuri" dove espellere le persone, che non a caso ricalca le principali nazionalità degli attuali arrivi in Italia. Poi con l'accelerazione dei lavori di costruzione dei due campi (compreso un piccolo carcere extraterritoriale per chi si ribellerà); gli accordi sindacali con le forze dell'ordine per coprire di denaro chi si offrirà di andare oltremare (ah, le care vecchie passioni coloniali!); la gara d'appalto per una specifica nave militarizzata da dedicare al trasferimento (avanti Signori, c'è da mangiare per tutti!). Complessivamente una spesa di quasi un miliardo di euro di denaro pubblico. E infine le correzioni giuridiche dell'ultimo decreto "Cutro" per cercare di rendere l'operazione Albania compatibile con il giudizio che la legge italiana dovrà passare davanti alle Corti europee. Non ci sarà bisogno di ottenere subito grandi numeri, come i tremila al mese fino ai 36.000 all'anno, annunciati all'inizio da Meloni. L'importante è invece creare un nuovo "fatto compiuto" contro il diritto internazionale, per dimostrare a tutta l'Europa che "l'esperimento può funzionare".

NON È UNA VITA TRANQUILLA

Queste nuove sfide si sommano e si ricombinano con quelle "vecchie". A cominciare dagli innumerevoli e continui tentativi di ostacolare il soccorso civile in mare e di criminalizzare la libertà di movimento e la solidarietà, sulla terraferma e rafforzando il processo di *borderisation* ("trasformazione in frontiera" potremmo tradurre) del mare.

Processi anch'essi non privi di contraddizioni: il governo italiano può vantare una riduzione del 60%, nei primi sei mesi del 2024, degli sbarchi in Italia rispetto all'anno record 2023, ma sappiamo come questo dato sia dovuto anche alle condizioni meteorologiche particolarmente incerte (è anche così che la crisi climatica incide sulle rotte migratorie!), nonché al rafforzamento della capacità di prevenzione/intercettazione delle partenze in Libia e Tunisia. Mentre, nonostante tutto, la capacità di soccorso



civile è cresciuta rispetto al 2023: oltre il 15% degli arrivi totali, rispetto all'8% circa dell'anno precedente (fonte: Viminale).

Il decreto legge Piantedosi continua a essere una minaccia permanente per le navi civili - e il recentissimo caso della LOUISE MICHEL fermata a Lampedusa lo dimostra -, ma in diverse occasioni - tra tutte, ad esempio, l'importantissima sentenza del Tribunale civile di Crotone sul caso HUMANITY 1 - la giustizia italiana si è pronunciata riconoscendone l'illegittimità e, per tre mesi da aprile a luglio, non è stato più applicato.

La cosiddetta Guardia costiera libica continua certamente a essere iperattiva nel catturare e respingere, ma - dopo mesi di violenta escalation culminata nel caso MARE JONIO del 4 aprile scorso - si è tenuta sistematicamente a distanza dalle operazioni delle navi civili e per oltre tre mesi non si sono segnalati casi di interferenza da parte dei suoi assetti ufficiali. I due episodi che hanno coinvolto OCEAN VIKING e GEO BARENTS, mettendo a rischio l'incolumità della naufraghə, rispettivamente il 9 e il 10 luglio, non a caso hanno visto come protagoniste imbarcazioni anonime o della milizia SSA (Stability Support Apparatus).

L'ente amministrativo dell'aviazione generale (ENAC) è stato nuovamente utilizzato dalla politica per cercare di intimidire l'osservazione e il monitoraggio degli aerei civili, con l'ordinanza del 3 maggio, ma SEA-WATCH Airborne e PILOTES VOLONTAIRES continuano a operare con straordinaria efficacia, contribuendo a salvare la vita di

centinaia di persone e a documentare la denuncia dei dispositivi di respingimento.

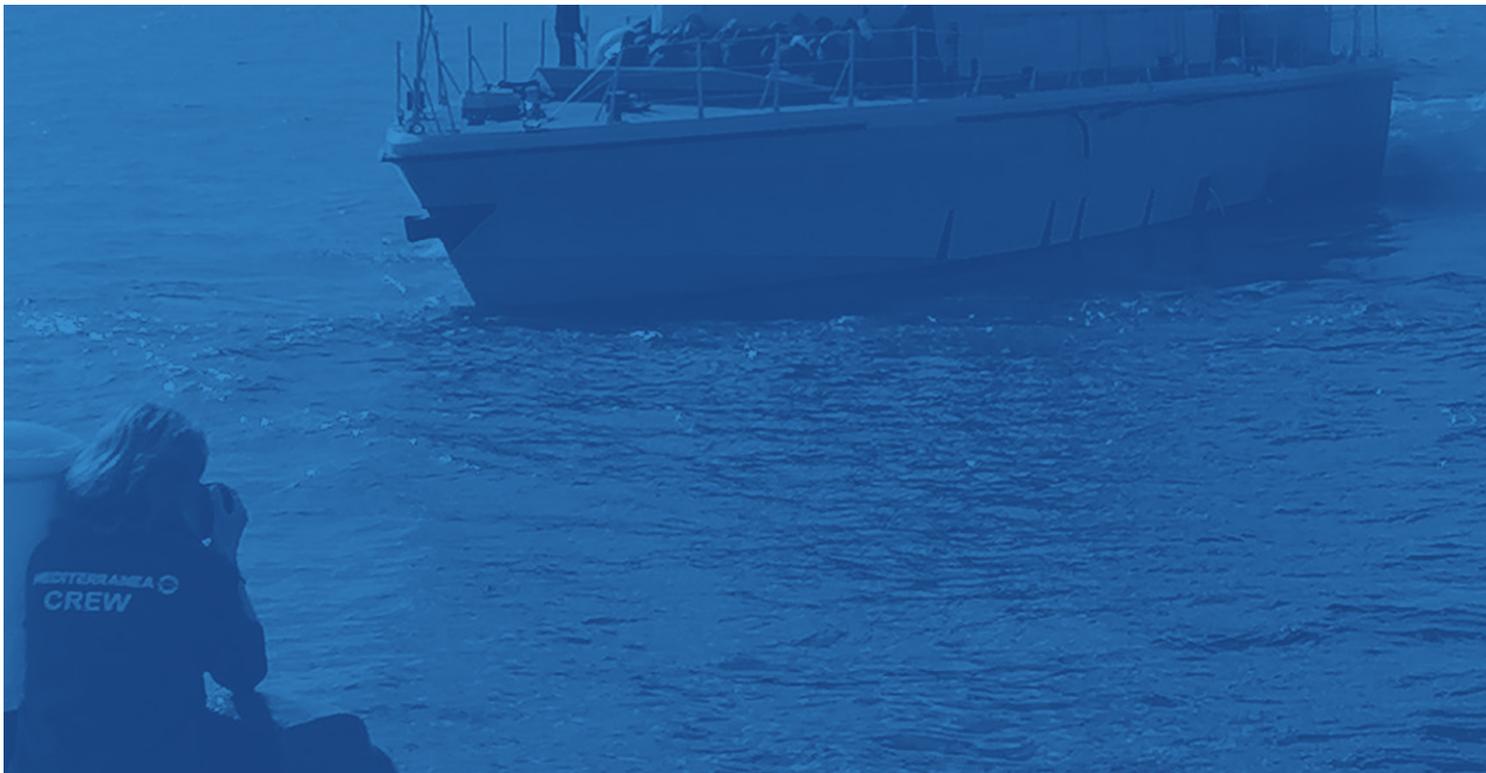
Come sulla terraferma, si ripetono i tentativi di criminalizzare le persone in movimento ("a ogni sbarco almeno uno scafista da arrestare" sembra essere il mantra), ma allo stesso tempo cresce la consapevolezza dell'opinione pubblica e si moltiplicano le campagne di solidarietà. E ancora: la costruzione di nuovi centri di detenzione amministrativa - ce ne sarebbe dovuto essere "uno in ogni regione italiana" secondo i piani del governo - per facilitare i rimpatri e le deportazioni arranca, mentre si moltiplicano le ribellioni in quelli esistenti.

L'elenco potrebbe continuare.

Nel nuovo contesto politico europeo, così come di fronte agli sviluppi in Tunisia e in Albania, sarà compito di tutte noi raccogliere la sfida fino in fondo e sperimentare, da parte nostra insieme alle persone in movimento, nuove possibili forme di resistenza. Sia dal punto di vista legale, sia da quello operativo. Insieme a molte altre che comprendano la posta in gioco. In mare come a terra. Del resto, se avessimo voluto una vita tranquilla, avremmo fatto tutt'altro.

12th July 2024

Mediterranea Saving Humans



FA LA DIFFERENZA!

UN DIARIO DEL COORDINAMENTO DEI SOCCORSI DA PARTE DEGLI ATTORI CIVILI NEL MEDITERRANEO CENTRALE

La sezione seguente fornisce una panoramica del livello e dell'impatto del coordinamento dei soccorsi da parte degli attori civili nel Mar Mediterraneo centrale, utilizzando brevi rapporti e estratti di X.

MAGGIO 2024

- 1 Maggio** **Geo Barents** soccorre 52 persone a bordo di un'imbarcazione in legno segnalata da **Alarm Phone**. Tra le persone soccorse, ci sono una dozzina di minori non accompagnata (1).
- 3 Maggio** **Life Support** soccorre un gruppo di 87 persone segnalate da **Pilotes Volontaires** (2).
- 4 Maggio** **Nadir** individua un'imbarcazione di metallo con 40 persone a bordo, tra cui 4 bambine. Stava imbarcando acqua e il motore era rotto. L'imbarcazione viene stabilizzata e scortata a Lampedusa dalla **Guardia Costiera italiana** in tarda serata.
- 5 Maggio** Grazie alla segnalazione di **Pilotes Volontaires**, **Nadir** individua e aiuta a stabilizzare un'imbarcazione di metallo sovraffollata con 44 persone a bordo, tra cui 4 neonati (3).
- 6 Maggio** Grazie alla segnalazione di **Alarm Phone**, **Nadir** compie durante la notte una difficile operazione che soccorre 50 persone. Purtroppo, durante il soccorso viene trovato un corpo senza vita.
- 13 Maggio** Su segnalazione di **Alarm Phone** e grazie al supporto aereo di **Seabird 2**, **Aurora** soccorre due imbarcazioni in pericolo con 51 persone a bordo, poi portate in salvo dalla Guardia Costiera italiana (4). **Geo Barents** soccorre 43 persone in pericolo a bordo di un'imbarcazione in legno. Il lontano porto di Civitavecchia viene assegnato come porto di sbarco (POS).
- 14 Maggio** Durante la notte, **Nadir** stabilizza un'imbarcazione in vetroresina con 22 persone a bordo, tra cui 3 bambine. Il caso è stato segnalato inizialmente da **Alarm Phone**.
- 16 Maggio** Nel pomeriggio, l'equipaggio di **Humanity 1** soccorre un'imbarcazione in legno sovraffollata e non idonea alla navigazione con 28 persone a bordo, su segnalazione di **Alarm Phone**. Il POS assegnato è Marina di Carrara, porto distante 1150 km. Più tardi durante la notte, **Alarm Phone** segnala un altro caso di 42 persone, metà delle quali minori. **Humanity 1** interviene, effettuando nel cuore della notte il soccorso di un'imbarcazione con il motore in avaria e senza dispositivi di salvataggio a bordo.
- 20 Maggio** **Ocean Viking** individua un'imbarcazione in vetroresina con 35 persone a bordo. Dopo la prima segnalazione di **Alarm Phone**, avevano trascorso 3 notti in mare e soffrivano di ipotermia e disidratazione (5).
- 23 Maggio** Su segnalazione di **Alarm Phone**, **Nadir** individua un'imbarcazione in legno con a bordo 42 persone, che avevano trascorso 3 giorni in mare. Vengono accolte a bordo e successivamente sbarcate a Lampedusa.
- 27 Maggio** **Humanity1** soccorre 100 persone a bordo di due imbarcazioni, un gommone e una in vetroresina. Viene assegnato il lontano POS di Livorno, che dista 1170 km e 3 giorni di navigazione.
- 28 Maggio** **AlarmPhone** segnala due casi di pericolo e **Humanity 1** riesce a localizzare le prime 45 persone e altre 40 a bordo di entrambe le imbarcazioni. Purtroppo un neonato non è sopravvissuto. Nonostante la necessità di sbarcare al più presto la 185 superstita di **Humanity 1**, le autorità si rifiutano di assegnare un POS più vicino a quello di Livorno (6).
- 28 Maggio** 41 persone a bordo di un'imbarcazione in legno vengono soccorse da **Ocean Viking** nella zona SAR libica. Un elicottero maltese era sul posto, ma non ha comunicato con la nave della ONG.
- 29 Maggio** Grazie ad una segnalazione da parte di **Alarm Phone**, **Ocean Viking** individua un'imbarcazione in vetroresina alla deriva con 26 persone a bordo in zona SAR maltese. Viene assegnato il POS Ancona, che richiede 3 giorni ulteriori di navigazione per la sopravvissuta che hanno già trascorso 3 giorni in mare. **Nadir** soccorre un'imbarcazione in metallo sovraffollata con 45 persone a bordo. Durante un'operazione di soccorso insieme alla Guardia Costiera italiana, 30 persone cadono in acqua e la barca affonda. Fortunatamente, tutte le persone vengono tratte in salvo dall'acqua e sbarcate in sicurezza a Lampedusa. Nel cuore della notte, **Alarm Phone** segnala gommone sovraffollato in pericolo con 51 persone a bordo. **Sea-Eye 4** effettua il soccorso. Il lontano porto di Genova a 600 miglia di distanza è assegnato per lo sbarco. Grazie ad una segnalazione di **Alarm Phone**, **Sea Punks I** individua a notte fonda un'imbarcazione in legno sovraffollata con 130 persone a bordo. Alla fine tutte le persone vengono portate in salvo a Lampedusa.
- 31 Maggio** **AlarmPhone** segnala una richiesta di soccorso a **Geo Barents**, che individua un'altra imbarcazione poco dopo. 84 persone vengono soccorse grazie a due operazioni.



MSF Sea
@MSF_Sea

52 persons, including a dozen of unaccompanied teenagers, have been rescued from a wooden boat in distress this afternoon by @MSF teams in the Central #Mediterranean.

They are now safe aboard #GeoBarents, en route to Bari, the place of safety assigned by Italian authorities.

1



EMERGENCY NGO
@emergency_ngo

#LifeSupportSAR has rescued 87 people in the central Mediterranean.

"The boat was overcrowded, it was taking on water, the tubes of the dinghy were deflated."

2

RESQSHIP
@resqship_int

Alerted by @PVolontaires, #Nadir was able to locate a highly unseaworthy metal boat with 44 people, incl. 4 babies and 12 women. Lots of water was entering the boat, so our crew evacuated most of them on our life rafts. Later, everyone got rescued by IT Coastguard.

3



Sea-Watch International
@seawatch_intl

Yesterday, our crew on Aurora assisted 51 people on 2 boats in distress. We were alerted thanks to @alarm_phone and our airplane crew Seabird. We stabilized the situation while waiting for the 🇮🇹 coastguard who brought everyone safely ashore. The civil fleet remains resilient. 🙏

4



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

After an alert from @alarmphone, the #OceanViking found a fiberglass boat with 35 people on board, in the SRR shared by Italy and Malta. Survivors declare having spent 3 nights at sea and suffer from hypothermia and dehydration. Three people are being medically monitored.

5



SOS Humanity
@soshumanity_de

[TRIGGERWARNING: Tod] Breaking: Heute Morgen wurden eine Mutter und ihr dreijähriges Kind, die von unserer Crew aus #Seenot gerettet wurden, von der italienischen Küstenwache nach #Lampedusa evakuiert. Mit ihnen wurde auch die Leiche des jüngeren Babys der Mutter evakuiert. 1/4

6

GIUGNO 2024

- 7 Giugno** **Geo Barents** soccorre un'imbarcazione in vetroresina con a bordo 37 persone nella zona SAR libica. In seguito, risponde ad una segnalazione di **Alarm Phone** e soccorre altre 109 persone a bordo di un gommone non idoneo alla navigazione. Il lontano porto di Civitavecchia viene assegnato come POS. Tragicamente, nel corso della giornata, **Seabird 2** individua più di una dozzina di cadaveri, 11 dei quali vengono recuperati da **Geo Barents**.
- 8 Giugno** **Sea Bird 2** continua a individuare altri cadaveri, uno dei quali viene recuperato dall'**Ocean Viking (1)**. **Ocean Viking** effettua altri due soccorsi, uno con il supporto di **Seabird 2** e l'altro grazie ad una segnalazione di **Alarm Phone**. 64 sopravvissute vengono soccorse a bordo e viene assegnato il lontano porto di Marina di Carrara, a oltre 1000 km di distanza. **Sea Punk 1** individua un'imbarcazione in legno sovraffollata con 75 persone a bordo. Dopo che ha stabilizzato la situazione, il soccorso può essere completato dalla Guardia Costiera italiana. Lo stesso giorno, altre 20 persone a bordo di un'imbarcazione in legno vengono soccorse da **Sea Punk 1** dopo una richiesta di aiuto lanciata da **Alarm Phone** con il supporto aereo di **Seabird 2**.
- 16 Giugno** Nella notte, **Nadir** individua un'imbarcazione in legno sovraffollata con 62 persone a bordo, precedentemente segnalata da **Alarm Phone**. Tutte le persone soccorse vengono sbarcate in sicurezza a Lampedusa (2).
- 17 Giugno** **AlamPhone** segnala un caso di emergenza di un'imbarcazione in condizioni che peggiorano rapidamente. **Nadir** soccorre le 61 persone a bordo di un'imbarcazione in legno che sta imbarcando acqua. Tragicamente, al termine del soccorso, solo 15 persone rimangono in vita. **Mare*Go**, **Seabird 1** e **Alarm Phone** si coordinano per aiutare a stabilizzare un gommone sovraffollato con a bordo 48 persone, tutte sbarcate in sicurezza a Lampedusa. **Ocean Viking** individua dal suo ponte un gommone sovraffollato e procede al soccorso, portando a bordo 54 persone, tra cui 28 minorenni non accompagnate.
- 18 Giugno** Dopo una segnalazione lanciata da **Alarm Phone**, **Geo Barents** individua 48 persone a bordo di un gommone sovraffollato.
- 19 Giugno** **Nadir**, con il supporto aereo di **Seabird 1**, individua un caso di emergenza segnalato da **Alarm Phone**. Un gommone sovraffollato con 47 persone a bordo viene stabilizzato e successivamente trainato in sicurezza a Lampedusa per lo sbarco.
- 20 Giugno** **Humanity1** individua un'imbarcazione in vetroresina non idonea alla navigazione con 31 persone a bordo in zona SAR libica. Tutte le persone vengono soccorse in sicurezza e viene assegnato il POS Ortona. Più tardi, nel pomeriggio, vengono accolte a bordo altre 75 persone, soccorse mentre erano a bordo di un'imbarcazione in legno sovraffollata.
- 21 Giugno** **Trotamar III** individua e stabilizza un gommone sovraffollato con circa 50 persone a bordo. Anche **Nadir** interviene per prestare assistenza. Tutti vengono trasferiti in sicurezza a una motovedetta della Guardia Costiera italiana.
- 26 Giugno** **Life Support** soccorre 47 persone a bordo di un gommone sovraffollato. Viene assegnato il lontano porto di Livorno, distante 3 giorni di navigazione.
- 27 Giugno** **Geo Barents** soccorre 13 persone a bordo di un gommone in vetroresina non idoneo alla navigazione. Successivamente, soccorre altre 21 persone a bordo di un'altra imbarcazione in vetroresina.
- 30 Giugno** **Humanity1** in coordinamento con la Guardia Costiera italiana, soccorre 186 superstiti, che si trovavano in mare già da 5 giorni a bordo di un peschereccio. Purtroppo durante le operazioni viene recuperato anche un cadavere. Il POS assegnato è Catania.



Sea-Watch International @seawatch_intl · Jun 8
Yesterday our aircraft crew sighted 11 bodies, and so far one more has been discovered on today's flight. The flight and the search continue. The bodies were spotted between ~35 and ~77 kilometres off the Libyan coast.

RESQSHIP

RESQSHIP @resqship_int · Jun 16

● [1/2] During the night, #Nadir found a distress case reported by @alarm_phone. The engine of the overcrowded boat was broken. Our crew was able to provide the 62 people with rescue equipment and, in consultation with the authorities, pulled the boat towards Lampedusa.

2

COSTRETTI A SCOMPARIRE

A RAHMAN FARAZI, MORTO ALLE FRONTIERE

Il 6 marzo, a bordo della Sea-Watch 5, è morto Rahman Farazi. Rahman aveva 19 anni e proveniva dalla città bengalese di Madaripur. Rahman è morto dopo essere stato soccorso nel mezzo del Mediterraneo dalla ONG tedesca Sea-Watch. È stato trovato in mare in condizioni estremamente critiche a causa dei fumi tossici di carburante che aveva inalato nello scafo interno della barca.

Nonostante i ripetuti tentativi di rianimazione da parte del team medico di Sea-Watch, Rahman è morto a bordo, circondato da 55 sopravvissute soccorse e dall'equipaggio, che lo ha visto morire dopo avergli salvato la vita in mare.

Date le condizioni critiche di Rahman, è stata presentata una richiesta di evacuazione immediata alle autorità italiane, con esito negativo.

“Quando Rahman è arrivato nell'ospedale di bordo, era già privo di sensi da un tempo imprecisato e le sue condizioni sono apparse subito gravi. Sono state immediatamente messe in atto misure di rianimazione, tra cui la ventilazione con un pallone Ambu e l'ossigeno. Sono stati somministrati immediatamente farmaci antidolorifici, poiché c'era evidente una contrazione facciale. I vestiti di Rahman erano impregnati di acqua e carburante e sono stati tolti per fermare il più rapidamente possibile il contatto con la pelle ed evitare di aggravare le ustioni causate da questa combinazione. L'odore intenso di idrocarburi ha invaso rapidamente l'ospedale. Il team medico ha stimato l'età di Rahman intorno ai 17 anni, per calcolare la dose corretta di farmaci da somministrare. Sono state applicate coperte calde e borse di acqua calda per combattere l'ipotermia. Numerosi membri dell'equipaggio, medica e non, hanno prestato assistenza in ogni modo possibile. Oltre a Rahman, altri 4 ragazzi soccorsi soffrivano di difficoltà respiratorie e ipotermia e hanno avuto bisogno dell'aiuto dell'altra medica o infermiera a bordo. Circa 2 ore dopo il soccorso, quando le loro condizioni si sono stabilizzate, ho potuto dare il cambio al medico che si occupava di Rahman. Quando si iniziano le manovre di rianimazione in ambiente extraospedaliero (cioè lontano da un ospedale), seguire alla lettera il protocollo non è sufficiente per prendere le decisioni corrette e pianificare una strategia terapeutica. È fondamentale prevedere quanto tempo impiegherà il paziente a raggiungere un'unità di rianimazione attrezzata per le

procedure più avanzate. Purtroppo, 2 ore dopo il soccorso, nessuna sapeva ancora quando e dove Rahman avrebbe potuto essere evacuato e curato. Questo ha generato un senso di insicurezza, frustrazione e ineluttabilità tra la operatori sanitari. Nonostante i nostri sforzi, le manovre sarebbero state probabilmente insufficienti. Ormai era evidente che gli organi nobili di Rahman (cervello e cuore) stavano iniziando a soffrire e a cedere. Dopo più di 3 ore, tutta insieme, abbiamo deciso di fare gli ultimi tentativi, fino a quando non è stato più possibile fare di più nulla, se non per alleviare ulteriormente il dolore del nostro giovane paziente, di cui non conoscevamo ancora il nome. Le cure per Rahman non si sono limitate a questo; dopo la sua morte, 2 membri dell'equipaggio hanno preparato il suo corpo ad affrontare i giorni di viaggio che ancora lo separavano dall'allora ancora sconosciuto porto di sbarco.”

Chiara, Medica di bordo della Sea Watch 5

“Quando abbiamo saputo della morte di Rahman, abbiamo discusso su come dirlo all'altra sopravvissuta a bordo. Dopo un momento di lutto collettivo, abbiamo iniziato a cercare indizi per identificare questa persona. Non conoscevamo né il suo nome, né la sua nazionalità, né tantomeno la sua età. La sopravvissuta ci hanno detto che Rahman viaggiava da solo, che nessuno lo conosceva, ma che probabilmente era del Bangladesh. Abbiamo anche cercato indizi tra i suoi effetti personali, ma non abbiamo trovato nulla. Eravamo disperata perché a bordo non c'era nulla che potesse ricondurre all'identità di questa persona deceduta. In coordinamento con il team medico, abbiamo scattato delle foto al corpo, nella speranza che questo potesse aiutare in seguito nel processo di identificazione”.

Sophia, Protection officer onboard Sea Watch

Dopo lo sbarco, il suo corpo è stato portato all'obitorio del cimitero comunale di Pozzallo. Per molto tempo il suo nome è rimasto sconosciuto: “non identificato” era la parola che inizialmente compariva sul suo certificato di morte... Nel frattempo, la società civile solidale si è mossa su due strade: alcuni membri dell'equipaggio di Sea-Watch hanno preso contatto con Mem.Med, Asgi, attivista, ricercatore e altri attori della società civile.

Insieme hanno inviato una lettera alle autorità, tra cui la Procura della Repubblica di Agrigento, il Comune di Pozzallo e il Commissariato straordinario del Governo italiano per le persone scomparse. La lettera raccomandava di seguire alcune procedure previste dal diritto nazionale e internazionale, tra cui il

prelievo del DNA, la raccolta dei dati, una sepoltura dignitosa, il rispetto dei riti religiosi e il rimpatrio del corpo, se necessario.

Nel frattempo, le foto del volto e del corpo di Rahman sono state diffuse tra la comunità bengalese in Italia nel tentativo di trovare la famiglia del defunto. Attraverso alcuni rappresentanti della comunità bengalese di Livorno, la famiglia è stata rintracciata e le è stata chiesta assistenza per l'identificazione e il rimpatrio del corpo.

“Sono orgoglioso che siamo riusciti a trovare la famiglia di Rahman. E sono molto orgoglioso di aver collaborato con le associazioni che sostengono la ricerca delle persone scomparse e il contatto con le famiglie, è una cosa molto importante”.
Polas, foreign community representative in Livorno

La famiglia ha contattato le associazioni: è stato Rasel, il fratello maggiore di Rahman, a chiedere verità e giustizia per il fratello. Ha nominato l'avvocato di Mem.Med come suo rappresentante per aiutarlo ad accedere alle procedure di identificazione e rimpatrio del corpo di Rahman. Rasel, che come il fratello, ma con un esito diverso, ha attraversato il mare ed è arrivato in Europa, vive e lavora a Bergamo, ha lasciato la città in cui abita non appena ha appreso la notizia ed è arrivato in Sicilia una domenica di inizio aprile: vuole riportare indietro di persona il corpo di suo fratello. A Palermo ha incontrato alcune rappresentantə di Mem.Med. Insieme si sono recatə ad Agrigento per visitare la Procura della Repubblica di Agrigento, l'autorità competente per il caso. Dopo ore di attesa nei corridoi del tribunale di Agrigento, a Rasel è stato detto di tornare a casa perché non era stato ricevuto dal Pubblico Ministero. Rasel è partito ed è tornato nel nord Italia. Qualche settimana dopo, dopo complesse e ripetute comunicazioni con la segreteria del Pubblico Ministero a cui era affidato il caso, la Procura di Agrigento ha contattato l'avvocato di Rahman e ha affidato a lei e all'associazione che rappresenta il compito di effettuare un'identificazione con il familiare, che sarebbe avvenuta attraverso la presentazione visiva di alcune foto del corpo contenute nel fascicolo d'indagine e, in particolare, nella sezione dell'autopsia. Alcune rappresentantə di Mem.Med si sono recatə a Milano per identificare il corpo: presso l'Associazione Naga di Milano, hanno mostrato a Rasel alcune fotografie del corpo fornite dalla Procura. Rasel non ha avuto dubbi. Ha riconosciuto il corpo, era suo

fratello. Una perizia ha ufficializzato l'identità di Rahman.

*Tu non sei un numero.
Non sei una vita ridotta in frammenti.
Torturata e messa a tacere.
Non sei*

*L'umiliazione dell'oppressore umano.
È una violenza ineluttabile.
Non lo sei.*

*Gli uffici della morte,
La meccanica dell'esistenza,
Le normali procedure d'ufficio,
Indagine, autopsia, numero del caso.*

*Per favore, torna da dove sei venuto.
Fascicolo fotografico.
Fronte e retro.
Bianco e nero.*

*Macchie di gelo a pagina 4, pagina 6, pagina 11 e 12.
Inchiostro sbiadito su carta da ufficio.*

*Il tuo corpo,
La politica chirurgica della morte.
Il tuo corpo
porta i segni di coloro che non vogliono vederti.
Di coloro che ti hanno lasciato morire.*

Ma tu sei lì.

*In un giorno di aprile,
nel nord di un mondo che ha chiuso gli occhi
prima che tu potessi arrivare.*

*In un giorno di aprile,
Seduti insieme, disegnando il tuo volto come un mosaico.*

*Pronunciando il tuo nome,
Negando la tua assenza.
Tu sei lì.*

Lo sguardo di tuo fratello, lo stesso, sei tu.

*Il suo viaggio per terra e per mare.
La stessa ricerca della libertà.
Tu sei.*

*La riapparizione, tu esisti.
Tu sei lì.*

Anche questa storia porta il tuo nome.

Silvia, Mem.Med Memoria Mediterranea

Foto di Rahman



Sebbene sia un momento di estremo dolore, questo atto porta un po' di sollievo alla famiglia: Rahman è stato ritrovato e gli è stato restituito il nome che il regime di frontiera e i suoi strumenti disumanizzanti gli avevano tolto. Ma questo non basta per rimpatriare il corpo, come chiedono Rasel e la famiglia in Bangladesh, che ancora aspettano il loro caro. È passato un mese e mezzo: nonostante il sindaco e alcune consigliere del comune di Pozzallo

(RG) si siano dimostrata estremamente collaborative e sensibile al caso, ritardando la sepoltura della salma e rispettando fino all'ultimo la volontà della famiglia bengalese, l'iter burocratico per l'ottenimento del certificato di morte e delle autorizzazioni allo spostamento della salma è stato lungo e accidentato. Il processo di rimpatrio della salma è estremamente costoso, non solo in termini burocratici e logistici, ma anche in termini finanziari. La famiglia è riuscita a far fronte a questi costi anche grazie alle donazioni di associazioni e a un contributo dell'ambasciata del Bangladesh.

Il 6 giugno la salma di Rahman ha lasciato l'obitorio del cimitero di Pozzallo con un nome, una data di nascita, un'identità e un indirizzo di ritorno: quello della sua casa in Bangladesh. L'8 giugno la salma è arrivata a Madaripur, la città natale di Rahman, dove, quattro mesi dopo la sua morte, la sua famiglia ha potuto finalmente rendergli omaggio.

"Oltre a una morte ingiusta come questa, che di per sé è una cosa dolorosa e pesante per la famiglia, abbiamo sofferto per come si è comportato il sistema che dovrebbe occuparsi dell'identificazione e del rimpatrio. È stato assurdo. Voglio dire che almeno in mezzo a questa assurdità ho trovato la solidarietà di tante persone che ci hanno sostenuto"
Rasel, Fratello di Rahman

Mem.med



Foto: Maldusa

REPORT

"MARE INTERRUOTTO" - LE AZIONI ILLEGALI E VIOLENTE DELLA GUARDIA NAZIONALE TUNISINA NEL MEDITERRANEO CENTRALE



Imbarcazioni di persone migranti sulla spiaggia di Beliana. Foto: anonimo

Basato su testimonianze raccolte da diversi attori della società civile tunisina e transnazionale, questo rapporto documenta le azioni di intercettazione della Guardia nazionale tunisina nel Mediterraneo centrale. I dati raccolti, basati su 14 lunghe interviste condotte tra il 2021 e il 2023 con persone migranti sopravvissute ad attacchi in mare, evidenziano pratiche violente e illegali, che vanno dalla mancata assistenza a manovre intenzionalmente mirate a far ribaltare le imbarcazioni in pericolo, che causano naufragi e costano la vita a molte persone in fuga.

Queste forme di violenza da parte delle autorità di frontiera tunisine, documentate ormai da diversi anni, avvengono in un contesto di crescente esternalizzazione delle frontiere da parte dell'Unione Europea e dei suoi Stati membri. Di fronte all'aumento dei flussi lungo la rotta marittima tunisina a partire dal 2021, e nella speranza di limitare il numero di traversate, l'UE ha incrementato considerevolmente il suo sostegno alle forze di

sicurezza tunisine, istituendo un regime di "respingimento per procura", sul modello della cooperazione con le milizie libiche.

Frutto di uno studio collettivo che ha coinvolto Alarm Phone e numerosi attori della società civile tunisina, per ragioni di sicurezza nell'attuale contesto di criminalizzazione e di ripetuti attacchi a persone e organizzazioni solidali con le persone migranti in Tunisia, si è ritenuto preferibile non menzionare questi ultimi.

Di fronte alla repressione, la pubblicazione di questo rapporto suona quindi come una promessa: la promessa che, a prescindere dai tentativi di intimidazione, la solidarietà continuerà a manifestarsi senza sosta.

Per il report completo:

<https://alarmphone.org/en/2024/06/20/interrupted-sea/>

LA TRAPPOLA DELLA FRONTIERA NADOR-MELILLA

CONTROINCHIESTA SULLA STRAGE RAZZISTA DEL 24 GIUGNO 2022

Controinchiesta sulla strage razzista del 24 giugno 2022, a cura di Border Forensics, in collaborazione con Irídia-Centre for the Defense of Human Rights e AMDH-Moroccan Association for Human Rights. “Il 24 giugno 2022, quasi duemila persone hanno cercato di attraversare il muro di confine che separa la città marocchina di Nador da quella spagnola di Melilla. Il tentativo di attraversamento delle persone migranti, avvenuto al posto di frontiera di Barrio Chino, è stato violentemente represso dalle forze dell'ordine marocchine e spagnole. Solo 134 persone sono riuscite a entrare a Melilla e a chiedere asilo. 470 persone sono state deportate in Marocco dalle autorità spagnole e marocchine dopo aver oltrepassato il lato del muro di confine controllato dalla Spagna. La violenza esercitata dalle forze dell'ordine marocchine e spagnole ai danni delle persone migranti quel giorno ha trasformato il valico di frontiera di Barrio Chino in una trappola mortale, creando una fossa comune. Le autorità marocchine hanno dichiarato 23 morti, ma la Moroccan Association for Human Rights di Nador ha stimato almeno 27 persone uccise quel giorno e più di 70 risultano ancora disperse. Nonostante le numerose immagini filmate da vari attori e i numerosi rapporti pubblicati da enti ufficiali, associazioni e giornalistæ, sono ancora molte le zone d'ombra sugli eventi di quel giorno. Le autorità marocchine e spagnole sono ben lontane dall'aver fatto piena luce sui fatti e hanno invece impedito alle indagini indipendenti di accedere a molte prove essenziali.

Come è stata possibile questa esplosione di violenza? Attraverso quali specifiche azioni ha avuto luogo? Chi era il responsabile? Come e da chi è stato trasformato il posto di frontiera di Barrio Chino in una trappola mortale?

A due anni dagli eventi, queste domande non hanno ancora trovato risposta e la richiesta di verità e giustizia da parte dellæ sopravvissutæ al massacro e delle famiglie delle persone morte o scomparse è rimasta inascoltata. Al contrario, invece di cercare i responsabili del massacro nelle sedi giudiziarie, il Marocco ha usato il suo sistema giudiziario per continuare a perseguire læ sopravvissutæ al massacro, diverse decine dellæ quali sono statæ condannatæ al carcere con le accuse di presunti atti di violenza e altri reati. I procuratore spagnolo non ha trovato alcuna evidenza di reato e ha chiuso le indagini. Inoltre, lungi dall'essere smantellata, la recinzione di confine è stata rafforzata e, sebbene gli attraversamenti di frontiera siano diminuiti dal 24

giugno 2022, il sistema di repressione razzista alla frontiera rimane invariato.

È per sostenere la richiesta di verità e giustizia delle vittime del massacro del 24 giugno 2022 e delle loro famiglie, e per combattere questo regime di impunità che permette di perpetuare la violenza di confine, che Border Forensics, in collaborazione con Irídia e Moroccan Association for Human Rights (AMDH), così come con altri attori della società civile su entrambi i lati del confine, ha condotto una contro-inchiesta per oltre un anno, beneficiando della consulenza aggiuntiva di European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR). Insieme, abbiamo costituito un team transdisciplinare composto da membri di associazioni per i diritti umani, giornalistæ e ricercatoræ specializzatæ nello studio critica dei confini, delle politiche migratorie e del razzismo contro le persone nere, nonché da esperti di ricostruzione spaziale e visiva, statisticæ, architettæ e documentaristæ.

Articolando la nostra inchiesta riguardante la strage su diverse scale spaziali e temporali, abbiamo cercato di comprendere non solo la sequenza degli eventi e le azioni degli attori presenti sulla scena il 24 giugno 2022, ma anche le condizioni strutturali che hanno reso possibile il massacro e la congiuntura politica che ha dato forma violenza di intensità senza precedenti. Abbiamo anche analizzato la violenza che è continuata dopo il 24 giugno, attraverso la mancata identificazione delle persone morte e disperse, e l'impunità e le accuse giudiziarie contro le stesse persone migranti. La nostra analisi dimostra che le numerosi morti e le persone disperse durante il massacro del 24 giugno 2022 non sono stati un caso. Al contrario, le persone migranti sono state ripetutamente indirizzate verso il valico di frontiera di Barrio Chino e violentemente attaccate dalle forze dell'ordine marocchine e spagnole una volta intrappolate lì. Ma la trappola mortale in cui sono cadute le persone migranti va oltre l'architettura del valico di frontiera o la catena di eventi che si sono verificati il 24 giugno. È stata intessuta da politiche e pratiche che operano in uno spazio-tempo esteso, tra cui le politiche europee e spagnole di esternalizzazione del controllo della migrazione stabilite da più di due decenni, la diplomazia marocchina della migrazione, l'impunità per le violenze perpetrate per molti anni e la repressione razzista quotidiana messa in atto contro l persone nere nella zona. Tutti questi elementi combinati hanno formato una trappola mortale, che le forze

dell'ordine spagnole e marocchine hanno attivato il 24 giugno 2022.

Anche se ci sono ancora zone d'ombra, i fatti che abbiamo ricostruito, incrociando numerose prove, sono schiacciati, sia per le autorità marocchine e spagnole che per l'Unione Europea, che le sostiene politicamente e finanziariamente. Le autorità di entrambi i lati del confine devono essere chiamate a prendersi le responsabilità di questo massacro e rispondere finalmente alle richieste di verità e giustizia delle vittime e delle loro famiglie.

Il massacro di Nador-Melilla è, per l'esplosione di violenza diretta, i gravi atti di razzismo e di disumanizzazione e il gran numero di morti e dispersi, uno dei crimini più gravi perpetrati

nell'ambito della gestione discriminatoria e militarizzata delle frontiere europee negli ultimi 30 anni. Tuttavia, al di là della sua eccezionalità, questo massacro esemplifica in modo eclatante una più ampia tendenza alla brutale gestione delle frontiere e alla normalizzazione delle violazioni perpetrate in nome della "protezione" di esse. Documentando con precisione gli eventi del 24 giugno 2022 e analizzando le condizioni che li hanno resi possibili, è anche a queste tendenze più ampie che cerchiamo di opporci...."

Qui la controinchiesta completa in inglese e francese:
<https://www.borderforensics.org/investigations/nador-melilla/>



*Commemorazione della strage da parte della sopravvissuta il 29 giugno 2022 davanti al CETI di Melilla.
Fotografia: Cléo Marmié, 2022.*

FRAMMENTO GIURIDICO

SUL DIRITTO INVIOLABILE AL SOCCORSO CIVILE: LA DECISIONE DEL TRIBUNALE DI BRINDISI SULL' ILLEGITTIMITÀ DEI SEQUESTRI DELLE NAVI DELLE ONG

La criminalizzazione del soccorso civile in Italia non è un fatto nuovo. Dal 2017 è stata implementata dai vari governi che si sono succeduti, di qualsiasi orientamento politico, attraverso una molteplicità di strumenti. Dalla diffamazione mediatica all'imposizione di codici di condotta, dalle procedure amministrative a quelle penali, il lavoro delle ONG è stato costantemente strumentalizzato a fini politici, nel contesto di un diffuso sentimento anti-migratorio.

Come è noto, la criminalizzazione della società civile impegnata nei soccorsi in mare è solo la punta di un iceberg, alla base del quale ci sono migliaia di casi di criminalizzazione di persone in movimento, accusate di aver guidato imbarcazioni attraverso il Mediterraneo o di omicidio in caso di naufragi, che spesso hanno scarso accesso alla difesa e continuano a essere strumentalizzate per mascherare la responsabilità dello Stato nelle morti in mare.

A partire dal gennaio 2023, il decreto Piantedosi, poi convertito nella legge 15/2023, è il principale quadro normativo che "giustifica" la criminalizzazione delle ONG del soccorso in mare. Ha introdotto diverse disposizioni, la cui lettura combinata ha portato alla cosiddetta "strategia dei porti lontani" e alla limitazione dell'autonomia delle ONG nel Mediterraneo centrale.

Dal criterio del "rientro in porto dopo ogni soccorso", all'assegnazione di "porti lontani" giorni di navigazione, alle possibili sanzioni per "mancata cooperazione" con le autorità libiche, l'obiettivo è chiaro: tenere le ONG lontane dall'area operativa, [mettendo a tacere le voci critiche](#), cancellando lo sguardo che documenta le violenze alle frontiere e sulle violazioni dei diritti umani. Nonostante la lettera della Commissaria del Consiglio europeo, che chiedeva all'Italia [di prendere in considerazione il ritiro del decreto legge](#), che potrebbe ostacolare le operazioni di ricerca e soccorso in mare delle ONG" - nonché di sospendere la cooperazione con il governo libico in materia di intercettazioni in mare, come stabilito nella sua [Raccomandazione sul Mediterraneo centrale](#), il decreto legge 1/2023 è stato convertito nella legge 15/2023. Come sottolineato dalle ONG del soccorso in mare in una [dichiarazione congiunta](#) pubblicata nel febbraio 2024, gli sforzi del governo italiano, durati un anno, per ostacolare le attività di ricerca e soccorso, hanno

messo maggiormente in pericolo la vita delle persone: *"Dal febbraio 2023, nove navi di soccorso delle ONG sono state trattenute dalle autorità italiane in 16 occasioni, per un totale di oltre 300 giorni di assenza in mare e di impossibilità di assistere le persone in pericolo". Inoltre, "sono state costrette a percorrere più di 150.500 km in più per raggiungere porti lontani, il che equivale a fare più di tre volte e mezzo il giro del mondo e si traduce in almeno 374 giorni di navigazione non necessari, considerando la possibilità di sbarco nei porti più vicini disponibili in Sicilia e a Lampedusa"* afferma la dichiarazione.

Nel 2024, la battaglia legale continua e sono stati raggiunti alcuni risultati positivi. A seguito dei ricorsi presentati da diverse ONG, da SOS Méditerranée a SOS Humanity, fino a Sea-Watch e Sea-Eye, contro i fermi amministrativi imposti dalle autorità italiane sulla base del cosiddetto Decreto Piantedosi, i tribunali del Sud Italia - tra cui Brindisi, Crotone, Reggio Calabria e Ragusa - hanno deciso di annullare i provvedimenti per una serie di motivi. Tra queste decisioni molto forti e coraggiose, quella del Tribunale di Brindisi appare estremamente interessante.

Secondo la giudice di Brindisi Roberta Marra, *"il fermo amministrativo [...] pregiudica in modo irreversibile il diritto di SOS Méditerranée Ocean Viking di esercitare la propria attività di soccorso in mare, nella quale i suoi scopi sociali si concretizzano [...] in atti, ovvero prevenire la perdita di vite umane, aumentare la sicurezza in mare, alleviare le sofferenze umane, migliorare la risposta alle richieste di soccorso, migliorare la cooperazione operativa, condividere e scambiare informazioni, promuovere il rispetto degli obblighi del diritto marittimo internazionale e i principi applicabili agli obblighi di soccorso in mare per il raggiungimento degli obiettivi sopra citati"*.

Inoltre, dopo aver riconosciuto il valore indiscusso di queste finalità e la loro piena coerenza con i valori costituzionali e del diritto internazionale consuetudinario cui l'Italia aderisce ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, che è chiamata a promuovere, la sentenza di Brindisi evidenzia come il fermo generi *"l'impossibilità per SOS Med di esercitare i diritti inviolabili di cui è titolare"*.

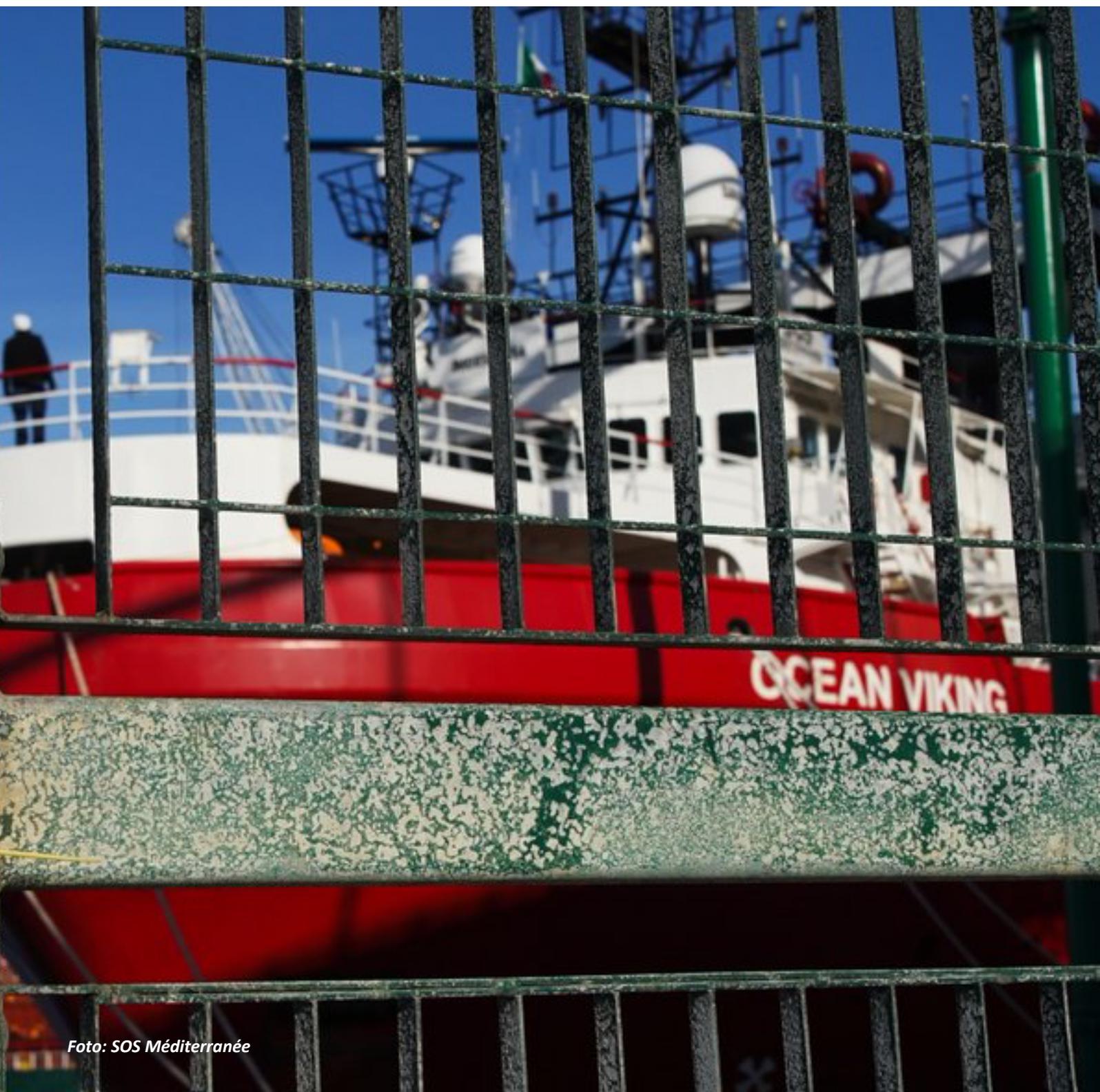
In particolare, conclude enumerando alcuni diritti inviolabili (art. 2) sanciti dalla Costituzione italiana di cui sono titolari (anche) le ONG, che sarebbero violati

dalla mancata autorizzazione (inibiti dal divieto) a continuare la propria attività di ricerca e soccorso, come la libertà di iniziativa economica (art. 41), la libertà di espressione (art. 21) o la libertà di associazione (art. 18). Questa sentenza appare estremamente potente e rappresenta un passo in avanti rispetto ai risultati - comunque fondamentali - raggiunti in precedenza nell'ambito delle battaglie legali per la de-criminalizzazione del soccorso civile in mare.

Mentre nei casi Open Arms, Sea-Watch (il cosiddetto

caso Carola Rackete) e Mediterranea, la depenalizzazione degli atti di “disobbedienza civile” delle ONG si basava sull'adempimento del “dovere di soccorso”, che poteva considerarsi completato solo dopo lo sbarco in un luogo sicuro, la decisione di Brindisi sull'illegittimità del sequestro di Ocean Viking sembra fondarsi su una formulazione giuridica senza precedenti, ovvero il “diritto civile di svolgere attività di ricerca e soccorso in mare”, come derivante dalla Costituzione italiana.

Chiara Denaro



CRIMINALIZZAZIONE

EL HIBLU 3 A MALTA: CONTINUA IL PROCESSO FARSA

Il 30 maggio 2024 si è svolta un'altra udienza del caso El Hiblu 3 nell'aula di tribunale della Valletta. Il giudice ha deciso di respingere l'appello dell'avvocata per carenza di giurisdizione. Durante l'udienza precedente la difensora di El Hiblu 3 avevano asserito che tutti i reati di cui gli El Hiblu 3 sono imputati erano avvenuti al di fuori delle acque territoriali di Malta. Dopo questo rifiuto, la avvocatà hanno presentato direttamente un appello al tribunale penale. Potrebbero essere necessari ancora diversi mesi prima di una nuova decisione. La situazione di limbo per Abdalla, Kader e Amara dunque continuerà.

DICHIARAZIONE DELLA COALIZIONE PER EL HIBLU 3 SULL'UDIENZA DEL 30 MAGGIO

"L'opportunità di porre finalmente fine al processo farsa dei 3 El Hiblu oggi è stata persa dal Tribunale di Malta. Dopo una breve sessione, è apparso chiaro che il caso non è stato archiviato. Siamo sconvoltà dal fatto che Amara, Kader e Abdalla rimarranno ancora in un limbo giuridico dopo più di cinque anni.

Da quando sono arrivati a Malta nel 2019, le loro vite sono state sospese. La loro gioventù è stata rubata. Per aver agito come traduttori e mediatori sul mercantile El Hiblu 1 e aver svolto un ruolo importante nell'impedire la deportazione di oltre 100 persone in Libia, continuano a pagare un prezzo molto alto.

Lo diciamo da anni: è chiaro che non sono né criminali né terroristi. Sono difensori dei diritti umani. Solo poche settimane fa, nell'aprile 2024, i tre hanno ricevuto il Premio per i difensori dei diritti umani presso l'Università di Malta. Nel consegnare il premio ai tre, Sua Eccellenza Marie-Louise Coleiro Preca, ex Presidente di Malta, ha dichiarato: *"Il loro coraggio e la loro audacia sono stati un'ispirazione per tutta la difensora dei diritti umani nel mondo"*. Il fatto che i tre non siano ancora liberi dalle accuse è frustrante. Il caso che Amnesty International ha



condannato come una "parodia della giustizia" non è ancora finito.

Siamo ormai al sesto anno di questa farsa, da quando Amara, Kader e Abdalla sono arrivati a Malta nella primavera del 2019. Il fatto che il caso non sia ancora stato archiviato e che non possano ancora vivere la loro vita con dignità e libertà è profondamente scioccante e preoccupante. Rivela molto del modo in cui le persone in movimento sono trattate oggi in Europa - criminalizzate per essere fuggite dalla violenza attraverso i confini. Siamo sconvoltà dal fatto che i nostri amici - Abdalla, Amara e Kader - continuano ad affrontare queste accuse infondate dopo più di cinque anni. Il Procuratore Generale insiste nel voler continuare il processo, nonostante la mancanza di prove. Questi tre giovani uomini dovrebbero essere liberati da questa ingiustizia e dovrebbero essere risarciti per gli anni di vita che il sistema legale maltese ha rubato loro. Questo è un caso che non avrebbe mai dovuto essere portato davanti ai tribunali maltesi. Queste sono accuse ingiuste contro i difensori dei diritti umani. Continueremo a sostenerli e siamo lieti di vedere che questo sostegno continua a crescere. Continueremo a essere al loro fianco per far fronte a questa tragica ingiustizia. Saremo al fianco di El Hiblu 3 per tutto il tempo necessario e finché non saranno liberi".

El Hiblu3 support group



After a very short session on the question of jurisdiction today, the defences' plea was dismissed today. The legal and emotional limbo goes on for Abdalla and Amara but we will appeal

Free the [#ElHiblu3](#)
[#DropTheCharges](#) now!



Daniel Trilling
@trillingual

One of the most shocking cases of European governments trying to criminalise people seeking safety - three young refugees who acted as mediators during a protest at sea have spent six years facing terrorism charges in Malta. The trial is going ahead...



Sea-Watch International
@seawatch_intl

Malta persists with baseless charges against [@ElHiblu3](#) to suppress resistance to illegal pushbacks.

We stand with them & fight for justice:
Resisting illegal pushbacks is not a crime.
Standing up for your rights is not a crime.
Solidarity is not a crime.

[#FreeElHiblu3](#)

21 MAGGIO 2024: UNA GRANDE VITTORIA A PYLOS9 IN GRECIA

Il 14 giugno 2023, un peschereccio con a bordo circa 750 persone è affondato a 47 miglia dalla costa di Pylos, una piccola città della regione del Peloponneso in Grecia. Le persone erano partite da Tobruk, in Libia, ed erano dirette in Italia, ma dopo 5 giorni di navigazione hanno chiesto aiuto mentre si trovavano nella zona SAR greca. Le autorità greche sapevano dell'imbarcazione in pericolo da 16 ore, ma non hanno mai intrapreso un'operazione di soccorso. Hanno inviato solo un'imbarcazione della Guardia Costiera greca, che è arrivata sul posto alle 22.00. Dopo 4 ore, alle 02:00, l'imbarcazione è affondata e solo 104 persone sono sopravvissute.

Le sopravvissute hanno testimoniato che la motovedetta 920 della Guardia Costiera greca li stava guidando verso l'Italia e quando il motore dell'imbarcazione in pericolo si è fermato, la motovedetta stessa ha gettato una cima e tentato di trainare l'imbarcazione delle persone migranti verso l'Italia per liberarsene. A seguito del traino, l'imbarcazione si è capovolta e 650 persone hanno perso la vita, molte delle quali intrappolate sotto lo scafo della nave.

Il naufragio ha suscitato l'indignazione dell'opinione pubblica in Grecia e fuori, ma in meno di 24 ore le autorità greche hanno trovato il colpevole! Invece di perseguire i veri responsabili, sono state accusate le vittime! Le autorità greche hanno arrestato 9 sopravvissuti egiziani, che sono stati accusati non solo di essere trafficanti di esseri umani, ma anche responsabili del naufragio. In altre parole, hanno cercato di addossare tutta la colpa per le 650 morti a 9 persone a caso. A ciò si sono aggiunte altre due accuse: partecipazione a un'organizzazione criminale e ingresso illegale nel Paese.

È stata avviata una campagna internazionale a sostegno dei 9 imputati con l'hashtag #freepylos9. <https://www.facebook.com/profile.php?id=61555960483782>

Dopo quasi un anno di detenzione preventiva, il 21 maggio è iniziato il processo Pylos 9 presso il tribunale di Kalamata.

Centinaia di persone si sono radunate fuori dal tribunale in solidarietà con le 9 persone migranti, ma anche per chiedere giustizia per uno dei più grandi crimini di frontiera mai commessi in Europa. All'interno del tribunale erano presenti anche media internazionali, osservatori del processo e decine di attivisti.

Il tribunale ha stabilito che i 9 sopravvissuti sono INNOCENTI per i reati di traffico di esseri umani e ingresso illegale e ha dichiarato di non avere giurisdizione sulle accuse di "organizzazione criminale" e "causa del naufragio", poiché l'incidente è avvenuto in acque internazionali. Tutti i 9 imputati sono stati liberati!

È stata una grande vittoria contro la narrazione politica del Governo. Per un anno hanno cercato di convincere l'opinione pubblica di aver trovato i "cattivi" che hanno causato il naufragio di Pylos. Hanno scelto 9 capri espiatori per coprire le loro responsabilità nella strage.

È stato lo stesso primo ministro Kyriakos Mitsotakis, durante un'intervista alla BBC, a dichiarare che "i responsabili sono i trafficanti e non la Guardia Costiera, sono loro i colpevoli e la Guardia Costiera greca ne ha già arrestati 9".



Foto: Anastasia Vaitsopoulou and Efimerida ton Sintakton

Questa decisione è molto importante e può determinare l'esito dell'indagine penale contro la Guardia Costiera greca per il suo ruolo nel naufragio di Pylos. 53 sopravvissuti hanno intentato una causa contro le autorità greche, affermando che la Guardia Costiera greca li aveva lasciata alla deriva in mare per 16 ore e poi li aveva trainati con una corda, causando il capovolgimento dell'imbarcazione.

Se i 9 di Pylos fossero stati condannati, molto probabilmente il pubblico ministero avrebbe chiuso il caso contro le autorità greche. Pertanto, la lotta per difendere le persone migranti arrestate è legata alla battaglia per portare i veri responsabili (le autorità europee) in tribunale e condannarli per i loro crimini.

E questa è una grande battaglia politica e sociale.

Non dimentichiamo che i Pylos 9 rappresentano migliaia di altre persone, migliaia di persone in movimento condannate come "trafficienti" senza alcuna prova, senza supporto legale e senza gli

standard di un processo equo. La categoria degli "scafisti" condannati è la seconda categoria di detenuti nelle carceri greche, con un numero che supera le 2.282 persone.

Per quanto riguarda il naufragio di Pylos, la lotta continua presso il Tribunale marittimo del Pireo grazie all'indagine penale in corso per gli atti e le omissioni della Guardia costiera greca, a seguito della causa intentata dalle 53 sopravvissute.

Dobbiamo stare al fianco delle 53 sopravvissute e esigere giustizia per le migliaia di vittime della violenza di frontiera.

Dobbiamo esigere la fine di questo regime di frontiera.

Iasonas Apostolopoulos, Witness of Defense



Foto: Anastasia Vaitsoyoyou e Efimerida ton Sintakton

AMPLIFICARE LE VOCI

DA TRIPOLI A ROMA – IMMAGINARE E COSTRUIRE NUOVI PASSAGGI SICURI

IMPRESSIONI DAL SECONDO EVENTO DI FINE MAGGIO 2024 DELLA HUMAN RIGHTS DEFENDERS EVACUATION CAMPAIGN DI REFUGEES IN LIBYA NELLA CAPITALE ITALIANA.

Insieme alla presenza di 7 dei 14 Difensori dei Diritti Umani evacuati in Italia dalla Libia il 7 maggio, Refugees in Libya è riuscita a riunire gli attori più rilevanti coinvolti nei meccanismi di evacuazione creati dalla Comunità di Sant'Egidio, nonché le istituzioni in grado di immaginare e costruire nuovi passaggi sicuri e, infine, le attiviste di tutta Europa che attraverso Alliance with Refugees in Libya amplificano le voci di rifugiate, persone migranti e richiedente asilo.

Nei discorsi di benvenuto di Refugees in Libya, il portavoce David Yambio ha ricordato l'importanza di riconoscere le manifestante come difensora dei diritti

umani non solo per ragioni giuridiche, ma anche come esempio per tutte coloro che sono ancora intrappolate in Libia. La portavoce Naeima Hussein ha aggiunto: *“Siamo qui per celebrare il nostro coraggio perché ciò che abbiamo fatto è sottovalutato. Non è un atto di eletta, ma di persone che vivono in circostanze disumane. È diventato più grande di quanto ci saremmo mai aspettata”*, ricordando i 100 giorni di lotta davanti all'UNHCR in Libia.

“Corridoi umanitari: dall'evacuazione all'accoglienza” e *“Passaggi sicuri: immaginiamo nuove vie d'entrata”* sono stati i titoli delle successive tavole rotonde, in cui presso la Pontificia Università Gregoriana diversi attori delle istituzioni e della società civile hanno portato il contributo delle loro esperienze. La seconda giornata si è svolta nel centro sociale Spin Time Labs: *“Esternalizzazione dei confini e screening alle frontiere”* ha affrontato in una tavola rotonda i



temi dei regolamenti di base del nuovo Patto europeo sulla migrazione e le loro preoccupanti implicazioni. I nuovi accordi sulla migrazione, firmati con diversi Stati del Mediterraneo, e il costante disinteresse per i diritti umani dell'è cittadina extraeuropea hanno provocato reazioni da parte della società civile. David Yambio e altre attiviste hanno proposto una "campagna per un nuovo patto dell'UE" contro la discriminazione e il razzismo strutturale in Europa. Un'iniziativa internazionale dal basso che sta già riscuotendo molti consensi, non solo in Italia.

"La criminalizzazione delle migrazioni e la solidarietà" è stato il titolo dell'ultimo workshop. La preoccupante guerra contro le persone in movimento e la attivista umanitaria ha alimentato la discussione sulle strategie future per continuare la campagna, sensibilizzare l'opinione pubblica e creare materiale mediatico come contro-narrazione all'ondata di destra sempre più forte in Europa - con testimonianze video, report, lavori di ricerca e documentari da mostrare in tutta l'UE.

L'intero evento è stato accompagnato dalla Mobile exhibition, una raccolta di testimonianze scritte e video dei detenuti del campo di detenzione di Ain

Zara e dell'è difensora dei diritti umani in Libia, che raccontano la repressione subita dall'è manifestante, condividono storie di organizzazione della resistenza e forniscono informazioni sulle attività di lotta per i diritti umani. Questa mostra è itinerante, un lavoro in divenire, e cerca di portare le storie delle violazioni dei diritti umani, le storie di resistenza e le testimonianze dell'è difensora dei diritti umani come base di discussione per la campagna di evacuazione. È già stata presentata a un evento politico a Francoforte e continuerà a viaggiare in varie città per dare un'idea della realtà libica e di quella europea, dove gli accordi politici sostengono le violazioni dei diritti umani in Libia.

I prossimi eventi si svolgeranno nei Paesi Bassi, a Barcellona e a Berlino.

Per partecipare, rivolgersi a:

alliancewithrefugeesinlibya@gmail.com
refugeesinlibya@gmail.com

Report completo dell'evento:

<https://www.refugeesinlibya.org/post/from-tripoli-to-rome>



MOBILITAZIONI

MOTOVEDETTE IN TUNISIA, IL CONSIGLIO DI STATO ACCOGLIE L'ISTANZA CAUTELARE DELLA SOCIETÀ CIVILE ITALIANA

20 Giugno 2024

"Sospensione del trasferimento delle motovedette in Tunisia in attesa di ulteriori comunicazioni". L'udienza è fissata per l'11 luglio in Camera di Consiglio. ASGI, ARCI, ActionAid, Mediterranea Saving Humans, Spazi Circolari e Le Carbet - con il supporto di FTDES - hanno presentato un ricorso al TAR del Lazio, contestando lo stanziamento di 4,8 milioni di euro per il rinnovamento e il trasferimento di sei motovedette in Tunisia.

A fine maggio, il TAR ha respinto il ricorso di ASGI, ARCI, ActionAid, Mediterranea Saving Humans, Spazi Circolari e Le Carbet contro il trasferimento delle motovedette alla Garde Nationale tunisina. A seguito di questa decisione, il trasferimento delle prime tre imbarcazioni era previsto per giugno. In risposta, le associazioni hanno impugnato la sentenza al Consiglio di Stato, chiedendo con urgenza una sospensione cautelare del provvedimento.

"Come affermato dalle Nazioni Unite, fornire motovedette alle autorità tunisine aumenta il rischio per le persone migranti di subire deportazioni illegali" spiegano Maria Teresa Brocchetto, Luce Bonzano e Cristina Laura Cecchini del team legale che si occupa del caso.

Le violazioni dei diritti umani commesse dalle autorità tunisine sono estremamente gravi. *"La recente impennata di arresti e deportazioni di persone migranti è ora accompagnata dalla persecuzione degli attori della società civile che le sostengono"* aggiunge Filippo Miraglia dell'ARCI. *"Le politiche italiane ed europee sembrano rafforzarsi e giustificarsi a vicenda, ignorando gli allarmi lanciati dalle Nazioni Unite e dalle ONG internazionali, che condannano unanimemente l'operato delle autorità tunisine"*. Il TAR del Lazio aveva ritenuto legittimo l'accordo contestato, allineandolo con le decisioni

prese a livello europeo - si veda il Memorandum del 16 luglio 2023 tra UE e Tunisia - e nazionale, tra cui la recente conferma della Tunisia come Paese di origine sicuro, considerando che il governo italiano aveva condotto un'indagine approfondita alla luce della sua cooperazione di lungo periodo con la Tunisia.

Ora, l'accoglimento dell'istanza cautelare da parte del Consiglio di Stato ha modificato la situazione: il massimo organo di giustizia amministrativa ha ritenuto *"prevalenti le esigenze di tutela rappresentate dal ricorrente"*, sospendendo il trasferimento delle motovedette a causa delle potenziali violazioni che tale atto potrebbe comportare.

"Le deportazioni di massa, gli arresti arbitrari e la violenza contro le persone migranti mostrano che la Tunisia non può essere considerata un approdo sicuro. Come in Libia, le autorità tunisine non possono essere considerate partner nelle operazioni di soccorso" commenta Lorenzo Figoni di ActionAid Italia.

"Questa decisione è fondamentale perché riguarda i diritti umani delle persone in movimento. La sospensione del trasferimento della motovedetta permette alla magistratura di valutare la legittimità dell'atto prima che possano verificarsi effetti dannosi. Alla luce della documentazione depositata, consideriamo la Tunisia un porto non sicuro" conclude Laura Marmorale, Presidente di Mediterranea Saving Humans.

Sito Web

<https://sciabacaoruka.asgi.it/en/patrol-boats-to-tunisia-the-council-of-state-grants-italian-civil-societys-precautionary-petition/>

Foto: ASGI



UN ANNO DOPO IL MASSAGRO DI PYLOS: GIUSTIZIA PER LE VITTIME E LƏ SOPRAVVISSUTƏ

Il 14 giugno 2023, piú di 600 persone migranti sono state uccise quando l'imbarcazione Adriana, che le trasportava, si è rovesciata dopo che le autorità hanno tentato di respingerle in Italia invece di soccorrere l'imbarcazione, che già si trovava in pericolo. Nonostante l'attenzione dell'opinione pubblica e la presenza dei media internazionali per l'elevato numero di vittime, non è stata fatta giustizia per questo atroce e razzista crimine di Stato. Un anno dopo, insieme allə sopravvissutə e alle famiglie di coloro che non sono sopravvissutə, l'anniversario di questo disastro è stato commemorato in piú di 20 città diverse.

Mappa dei diversi eventi organizzati

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=18pTvSmGYYmls6cnD-H3BPSxuhwSVrpA&ll=32.43251890879954%2C9.697771023130917&z=4>

Foto

<https://commemoraction.net/14-june-2024/>



Foto: Pylos commemorAction in Zurich



CONTATTI

Sito Web - <https://civilmrcc.eu/>
Email - political-moderator@civilmrcc.eu
Echoes - civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/

TEAM DI REDAZIONE

Sophie-Anne Bisiaux
Hagen Kopp
Ileana Maria