



Civil MRCC

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

S  
A  
R  
N  
e  
w  
s

N°4

Gennaio  
2023



Kevin McElveny – Porto di Ellouza,  
Cimitero delle barche in Tunisia

### P.3 – INTRODUZIONE

“Porti lontani” e il decreto di Piantedosi: la nuova-vecchia strategia del governo italiano

### P.11 - ANALISI

Nuovi sviluppi lungo la rotta tunisina

### P.18 - INTERVISTA

RESQSHIP, un attore cruciale lungo la rotta tunisina

### P. 22 – FRAMMENTO GIURIDICO

Processo per il naufragio dell'11 ottobre 2013: un passo verso la responsabilità dello Stato per la violenza di confine e la morte in mare

### P.24 – AMPLIFICARE LE VOCI

David Yambio di Refugees in Libya: "Prima di tutto, abbiamo bisogno di più riconoscimento"

## LOTTE LUNGO LA ROTTA TUNISINA

All'inizio di gennaio 2023, il Ministro italiano degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, ha annunciato che si recherà "presto" in Tunisia per chiedere alle autorità tunisine un impegno più forte per combattere le "partenze irregolari" di migranti e per incoraggiare un maggior numero di rimpatri. Poco prima, il Consiglio dell'UE ha adottato un piano d'azione proposto dalla Commissione per aumentare ulteriormente i controlli nel Mediterraneo centrale. Insieme all'Egitto e alla Libia, la Tunisia ha l'obiettivo di "sviluppare azioni mirate a prevenire le partenze irregolari, sostenere una gestione più efficace delle frontiere e della migrazione e rafforzare le capacità di ricerca e salvataggio".

Mentre la Tunisia ha visto un aumento delle partenze dalle sue coste negli ultimi mesi, essa è sempre più l'obiettivo delle politiche di esternalizzazione delle frontiere dei paesi europei e i controlli lungo il percorso verso l'Italia sono stati rafforzati. Sebbene questo tragitto non sia ancora ben conosciuto dagli attori civili della SAR, il CMRCC propone di dedicare questo quarto numero di Echoes agli sviluppi e alle lotte lungo la rotta tunisina.

Durante l'anno 2022:

- 104 484 persone sono arrivate in Italia e 450 a Malta, di cui un numero significativo è arrivato **autonomamente** (dati UNHCR)
- 12 467 persone sono **state soccorse dalla flotta civile** da 199 imbarcazioni in pericolo (CMRCC)
- 24 684 persone **sono state respinte in Libia** dopo essere state intercettate dall' UE, supportata dalla cosiddetta guardia costiera libica (IOM)
- 1 377 persone sono **morte o dichiarate disperse** (IOM)



Il **CMRCC** è una rete di diversi attori non governativi e individui con esperienza Search & Rescue (SAR) nel Mediterraneo. Sostiene la flotta di ONG che hanno assistito e portato in sicurezza decine di migliaia di persone dal 2014.

Questo è stato fatto attraverso i salvataggi marittimi effettuati da navi di ONG, i voli di monitoraggio aereo con aerei civili, così come attraverso la hotline di Alarm Phone, che ha sostenuto oltre 5.000 barche in pericolo dal 2014.

Il CMRCC mira a contribuire alla creazione di una **rete di solidarietà a sostegno delle persone in movimento**.



*Leon Salner, Nadir mentre cerca di evitare un respingimento della Guardia costiera libica.*

# INTRODUZIONE

## "PORTI LONTANI" E DECRETO PIANTEDOSI: LA NUOVA VECCHIA STRATEGIA DEL GOVERNO ITALIANO

La guerra scatenata dal governo italiano contro le persone in movimento e la solidarietà era stata annunciata come una trionfale "Cavalcata delle Valchirie". In tre mesi si è trasformata in un'estenuante partita a scacchi con mosse e contromosse, tra raffinamento delle strategie di brutalizzazione del regime di confine e pratiche solidali di resistenza e controffensiva.

Il punto di partenza è l'abissale distanza tra le roboanti parole della propaganda elettorale e la realtà effettiva del Mediterraneo Centrale. Gli slogan dei partiti dell'estrema destra oggi al governo in Italia erano, di nuovo, "porti chiusi" e, ancora più duro, "blocco navale." La realtà è per l'anno 2022, secondo i dati ufficiali del Ministero dell'Interno, di 105.461 persone sbarcate in Italia. Di queste 11.892 sono state soccorse dalle navi della Flotta Civile (circa 11 per cento del totale), mentre il restante 89 per cento degli sbarchi è dovuto ad arrivi in autonomia o a soccorsi effettuati dalla Guardia Costiera italiana e, in misura minore, dalle motovedette della Guardia di Finanza (corpo di polizia finanziaria che ha anche compiti di controllo delle frontiere per lo Stato Italiano). Mentre nei primi dodici giorni del gennaio 2023 sono state 3.800 le persone sbarcate e di queste solo 110 soccorse dalla Flotta Civile.

Tra la fine di ottobre e inizio di novembre scorsi le prime mosse del governo Meloni sono state innanzitutto il tentativo di impedire l'ingresso nelle acque territoriali italiane delle navi non governative Rise Above, Ocean Viking, Geo Barents e Humanity One. Questa strada si è rivelata impraticabile, per l'assenza di motivazioni valide per il divieto e per l'evidente violazione del diritto internazionale.

Vi è quindi stato un primo cambio di strategia con l'invenzione della pratica disumana dello "sbarco selettivo": le navi potevano entrare nel porto di Catania, ma solo per il tempo strettamente necessario a sbarcare le persone considerate "soggetti vulnerabili", mentre le altre sarebbero state respinte in alto mare, senza una precisa destinazione. In questo caso la determinazione delle persone a bordo, degli equipaggi e dei capitani, il rifiuto dei medici incaricati di sottostare ai crudeli diktat politici delle Autorità, insieme a una ampia tempesta e diffusa mobilitazione della società civile italiana e dell'opinione pubblica europea, ha smontato la strategia del governo: dopo dieci giorni di braccio di

ferro, tutte le persone sono potute sbarcare e la linea del discriminatorio "sbarco selettivo" è stata sconfitta al primo tentativo. Contemporaneamente, il governo italiano tentava di bullizzare le persone in movimento, costringendole a lunghe attese in mare, proprio per mettere pressione sugli altri Stati membri dell'Unione Europea, e in particolare sui paesi di bandiera delle navi civili coinvolte, per ottenere un incremento nei numeri della ridistribuzione. Con lo sbarco della Ocean Viking a Tolone, l'unico risultato ottenuto dal governo italiano, al di là degli usuali impegni retorici della Commissione Europea, è stato di provocare una grave crisi diplomatica con la Francia. Un disastro su tutta la linea. Questo ha imposto un ulteriore cambio di strategia, fondato su due pilastri. Il primo in continuità con le politiche italiane ed europee di esternalizzazione del confine degli ultimi sette anni. Il secondo con qualche novità.

Partiamo da quest'ultimo, che si è tradotto in un nuovo approccio da parte delle Autorità italiane e nell'approvazione lo scorso 2 gennaio 2023 del Decreto Legge "Disposizioni urgenti per la gestione dei flussi migratori", meglio conosciuto come "Decreto Piantedosi" (dal nome del ministro dell'Interno). In sostanza il decreto prevede nuove misure di sanzione amministrativa contro le navi del soccorso civile che non rispondano alle seguenti regole:

- essere certificate dal punto di vista tecnico-nautico e autorizzate dallo Stato di bandiera per svolgere "in maniera sistematica" attività di ricerca e soccorso in mare;
- "informare" le persone superstiti a bordo della possibilità di richiedere la protezione internazionale e raccogliere i dati personali utili alle Autorità;
- dirigersi immediatamente e "senza ritardo" dopo l'operazione di soccorso verso il porto di sbarco assegnato dalle Autorità.

In caso di prima violazione si applica come sanzione una prima multa da 10 a 50.000 euro per comandante e armatore della nave e il fermo amministrativo della nave per due mesi. In caso di successive ulteriori violazioni, sono previste ancora multe e soprattutto sequestro e confisca definitiva della nave. L'applicazione di queste misure è stata sottratta al



giudice ordinario, indipendente, e affidata ai poteri discrezionali del Ministero degli Interni e delle sue strutture periferiche, le Prefetture.

Anche da una prima sommaria lettura del Decreto risulta che l'obiettivo dichiarato ed esplicito del Governo è ostacolare in ogni modo possibile l'attività delle navi di soccorso della flotta civile. Non è infatti difficile immaginare una nuova offensiva sul tema delle "certificazioni tecniche". Così come l'insistenza su dirigersi "senza ritardo" verso il porto assegnato ha l'obiettivo di impedire che la stessa nave possa effettuare più operazioni di salvataggio nella stessa missione.

Non è infatti per caso che l'approvazione del decreto sia stata anticipata e seguita da una prassi inedita del Viminale e del Centro di coordinamento marittimo di soccorso (IT MRCC) di Roma: dopo anni in cui

cercavano di sottrarsi il più possibile alla responsabilità di coordinamento e c'erano lunghi ritardi nell'assegnazione del porto di sbarco, adesso il porto viene indicato subito ed è sempre un porto molto lontano dall'area del soccorso, a 1.500 km e quattro o cinque giorni di navigazione, lungo le coste del centro e nord Italia, nel mar Tirreno o Adriatico, come Livorno, Ancona o Ravenna.

L'obiettivo è chiaro: non solo aumentare i costi di gestione delle missioni civili in mare, ma tenere il più lontano possibile dal Mediterraneo centrale le navi della flotta civile. In particolare, tenerle lontane dalla zona SAR attribuita dal 2018 alla Libia. Il rischio è duplice: meno navi in zona di operazioni comportano il rischio di un incremento delle morti in mare, e soprattutto significano spazio libero per intercettazioni, catture e deportazioni da parte delle

## DOES THIS COMPLY WITH INTERNATIONAL LAW?

According to international maritime law and guidelines, a place of safety should be assigned "with minimum deviation from the ship's voyage" and every effort should be made "to minimise the time rescued people remain aboard the assisting ship", meaning as soon as possible.

**3,5 DAYS OF NAVIGATION  
1482 KM AWAY**

**1,5 DAYS OF NAVIGATION  
523 KM AWAY**





milizie della cosiddetta guardia costiera libica e di quella tunisina.

Il secondo pilastro della strategia è infatti un rilancio in grande stile della collaborazione per i respingimenti in mare e la detenzione dei migranti nei campi a terra. Il 29 dicembre si è svolto a Tripoli un incontro al vertice tra gli apparati di sicurezza italiani (capo della polizia e dei servizi segreti per l'estero) e libici (tra cui alcuni noti criminali di guerra). Il 2 gennaio i servizi segreti italiani erano a Bengasi per incontrare le milizie della Cirenaica e organizzare la "prevenzione delle partenze" lungo la rotta che arriva da là. Nei giorni successivi i ministri degli Affari Esteri, Tajani, e dell'Interno, Piantedosi, si sono recati (o presto lo faranno) in Turchia, Tunisia e di nuovo in Libia proprio per rafforzare la collaborazione con quei regimi sul controllo dei confini.

Invece di aprire canali legali e sicuri di ingresso in Europa, il governo italiano ha aperto un nuovo, vecchio capitolo nella guerra feroce contro la libertà di movimento delle persone e la solidarietà. Ma come il conflitto al porto di Catania, le irriducibili lotte dei migranti in mare, così come dei rifugiati a Tripoli e a Ginevra, la crescita delle mobilitazioni solidali, la continuità della presenza della flotta civile, lo sviluppo del lavoro di monitoraggio e testimonianza, di denuncia e contenzioso legale, hanno dimostrato, nessuna strategia governativa è inattaccabile. E, nonostante il prezzo sempre troppo alto da pagare in termini di inutili sofferenze e morte, nessuna strategia governativa è alla fine invincibile.

**16 Gennaio 2023**

## **IL NUOVO DECRETO OSTACOLA IL SOCCORSO IN MARE**



# 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 Mediterraneo centrale, utilizzando brevi rapporti ed estratti di Twitter.

Nei mesi di novembre e dicembre 2022, la flotta civile ha salvato 17 barche che trasportavano 1121 persone in difficoltà. Negli ultimi due mesi dell'anno,

nonostante gli ostacoli creati dal nuovo governo italiano e le condizioni meteo avverse, la flotta civile è stata infatti molto impegnata.

### NOVEMBRE 2022

**3 Novembre**

La **Rise Above** (Mission Lifeline) imbarca 95 persone da 3 diverse imbarcazioni partite dalla Tunisia. La nave richiede direttamente un "porto sicuro" in Italia e si unisce a scontri in corso in essere dalle navi **Geo Barents** (Médecins Sans Frontières), **Humanity 1** (SOS Humanity) e **Ocean Viking** (SOS Méditerranée) al largo della costa siciliana.

**4 Novembre**

Il nuovo governo italiano Meloni si muove per limitare l'attività delle ONG in Italia, ostacolando il completamento delle operazioni di salvataggio in corso che dovrebbero concludersi con lo sbarco nel più vicino "Port of Safety".

**8 Novembre**

La **Humanity 1**, **Geo Barents** e **Rise Above** resistono con successo agli sforzi del governo italiano per fermare e filtrare lo sbarco dei naufraghi che hanno ospitato a bordo.

**9 Novembre**

**Nadir** supporta 5 barche al largo di Lampedusa e assiste la Guardia Costiera Italiana in un salvataggio. La barca si capovolge quando arriva la Guardia Costiera, ma tutte le persone sono soccorse in modo sicuro.

**8 Novembre**

"I 35 sopravvissuti rimasti a bordo di #Humanity1 hanno annunciato che la maggior parte di loro sono in sciopero della fame da circa 2 giorni."



Foto SOS Humanity  
Twitter @soshumanity\_en



## DICEMBRE 2022

4 Dicembre	<p>Pattugliando al largo della costa libica, la <b>Geo Barents</b> salva 74 persone che viaggiavano su un gommone.</p> <p>Lo stesso giorno, la <b>Louise Michel</b> avvista una barca di gomma che trasporta 103 persone e assiste il gruppo fino all'arrivo della nave meglio equipaggiata <b>Humanity 1</b> che porta tutti a bordo.</p>
5 Dicembre	<p><b>Alarm Phone</b> riceve 2 chiamate di emergenza da persone in mare e avvisa sia le autorità che le navi delle ONG vicine. 90 persone in un gommone vengono salvate dalla <b>Geo Barents</b>, mentre più tardi, di notte, 49 persone in una barca di legno vengono salvate grazie agli sforzi congiunti degli equipaggi di <b>Louise Michel (1)</b> e <b>Humanity 1 (2)</b>.</p> <p>L'aereo <b>Colibri 2 (Pilotes Volontaires)</b> avvista un gommone sovraffollato e aiuta la <b>Geo Barents</b> a localizzare le 90 persone in modo che possano essere imbarcate in sicurezza (3).</p>
6 Dicembre	<p><b>Alarm Phone</b> riceve 2 chiamate di emergenza da persone in mare. La <b>Humanity 1</b> è in grado di salvare 109 persone da una barca mentre l'altra viene intercettata violentemente dalla cosiddetta Guardia costiera libica. La situazione peggiora e <b>Humanity 1</b> è in grado di salvare 6 persone dall'acqua.</p> <p>Un sopravvissuto dell'intercettazione, contattando <b>Alarm Phone</b> dopo essere fuggito da un centro di detenzione il giorno seguente, riferisce che delle persone sono scomparse durante questo respingimento.</p> <p>Durante la notte, la <b>Louise Michel</b> salva un'altra barca in difficoltà che trasporta 33 persone.</p>
16 Dicembre	<p><b>Alarm Phone</b> inoltra una chiamata di soccorso per 62 persone su un gommone. <b>Colibri 2</b> individua la barca e aiuta la <b>Rise Above</b> ad arrivare sulla scena (4). Salvano le persone e trasferiscono tutti nella <b>Sea Eye 4 (Sea Eye)</b>.</p>
17 Dicembre	<p>La <b>Rise Above</b> salva altre 27 persone. La barca aveva contattato <b>Alarm Phone</b> il giorno prima, dichiarando di essere alla deriva con problemi al motore (5).</p>
18 Dicembre	<p><b>Astral (Open Arms)</b> assiste una barca di 160 persone che aveva contattato <b>Alarm Phone</b>, fino a quando la Guardia Costiera italiana prende il sopravvento alcune ore dopo.</p> <p><b>Life Support (Emergency)</b> conduce il suo primo salvataggio di 70 persone (6). La situazione di emergenza è stata allertata tramite <b>Alarm Phone</b>.</p>
19 Dicembre	<p>Dopo un altro allarme segnalato da <b>Alarm Phone</b>, <b>Life Support</b> è in grado di salvare altre 72 persone in fuga dalla Libia prima di dirigersi verso un porto sicuro.</p>
21 Dicembre	<p>Dopo aver assistito due imbarcazioni poi salvate dalla Guardia Costiera Italiana, la <b>Rise Above</b> soccorre 87 persone da due imbarcazioni di ferro in partenza dalla Tunisia.</p> <p><b>Colibri 2</b> aiuta nella ricerca di queste persone dopo che <b>Alarm Phone</b> era stato avvisato da diversi parenti delle persone che stavano cercando di raggiungere Lampedusa sprovvisti di telefoni satellitari per comunicare in alto mare.</p>
27 Dicembre	<p><b>Ocean Viking</b> segue un allarme tramite <b>Alarm Phone</b> e salva 113 persone che hanno lasciato la Libia su un gommone. Altre due barche che si mettono in contatto con <b>Alarm Phone</b> vengono intercettate dalla cosiddetta Guardia Costiera Libica prima che l'<b>Ocean Viking</b> possa arrivare.</p>



LouiseMichel  
@MVLouiseMichel

1/2 ● Last night the crew of soshumanity\_en and #LouiseMichel performed another rescue together. Our crew found the unstable wooden boat after being alerted by @alarm\_phone. We had to stabilise the boat, which was very quickly taking in a lot of water.



SOS Humanity (international)  
@soshumanity\_en

1/4 ● Breaking: Last night: another rescue together with the crew of the @MVLouiseMichel, who reached the boat in distress reported by @alarm\_phone at 23:00 first, distributed life jackets and stabilised the situation. At 00:00, the crew of #Humanity1 took over coordination.



MSF Sea  
@MSF\_Sea

● BREAKING

Since this morning, survivors aboard #GeoBarents are not 254 anymore, but 255. At 11:31 am Fatima\* gave birth to little \*Ali. She was rescued in the morning of Tuesday 6 Dec from an unstable rubber boat travelling with 90 ppl on board, among whom her other 3 children

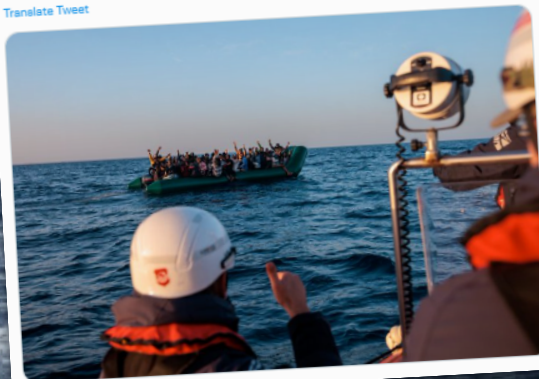


MISSION LIFELINE  
@SEENOTRETTUNG

+++ BREAKING +++

Wir haben ein Boot in Seenot mit 63 Menschen entdeckt. Weitere Infos folgen! Foto: Johannes Räbel

Translate Tweet



MISSION LIFELINE INTERNATIONAL  
@lifeline\_intl

We are happy to be able to get our guests to safety so quickly and would like to thank our friends from #SeaEye4 and #Alarmphone for the great cooperation! #StrongerTogether



EMERGENCY NGO  
@emergency\_ngo

● #LifeSupportSAR completes its first rescue in the #CentralMediterranean: 70 people rescued early this morning from an overcrowded wooden boat in the Libyan SAR area.



# FOCUS

## 05.12.2022 - Un salvataggio congiunto condotto con successo da navi della flotta civile, con la cosiddetta guardia costiera libica che si comporta in modo aggressivo sulla scena e il silenzio delle autorità competenti

Le 49 persone a bordo di una barca di legno, sovraffollata e in pericolo, hanno chiamato **Alarm phone** durante la notte, che poi ha informato le autorità sulla situazione. La nave ONG **Humanity 1**, a 20 miglia nautiche di distanza dalla barca in difficoltà, così come la più veloce nave ONG **Louise Michel**, hanno risposto che avrebbero entrambe cambiato rotta verso l'ultima posizione indicata dalle persone in difficoltà.

Alle 22:00 UTC circa, la Louise Michel arriva sulla scena, dove la barca in difficoltà stava imbarcando molta acqua, necessitando di una stabilizzazione da parte dell'equipaggio della **Louise Michel**. A peggiorare le cose, un'imbarcazione armata e l'equipaggio della cosiddetta Guardia costiera libica

erano presenti sulla scena, comportandosi in modo aggressivo e mettendo così a rischio la situazione molto delicata attraverso la loro capacità di diffondere paura e panico tra la gente. Circa 1 ora più tardi, con l'arrivo della **Humanity 1**, gli equipaggi delle due navi civili sono stati in grado di condurre un difficile soccorso notturno che ha permesso alle 49 persone di essere imbarcate in sicurezza a bordo della Humanity 1.

I centri di coordinamento dei soccorsi di Malta e dell'Italia sono stati aggiornati su tutti gli sviluppi relativi a questo incidente da Alarm Phone e dalle due navi, ma non hanno compiuto alcun passo per adempiere ai loro obblighi legali e intraprendere un salvataggio in questa difficile situazione. Sono rimasti in silenzio e hanno lasciato ancora una volta la società civile a garantire la vita e il benessere delle persone in difficoltà in mare.

## 06.12.2022 - Un salvataggio ritardato da parte della Guardia Costiera italiana si conclude positivamente, con 40 persone al sicuro a Lampedusa

Intorno alle 1600 UTC, una motovedetta della Guardia Costiera italiana ha localizzato circa 40 persone bloccate su una scogliera sulla costa sud-occidentale dell'isola di Lampedusa, che erano lì dalla notte precedente. A causa della risacca, tuttavia, la nave italiana non è stata in grado di avvicinarsi alle rocce. Due dei soccorritori hanno tentato di nuotare fino a terra, ma senza successo. Le condizioni erano troppo pericolose e lo scafo e i tubolari della motovedetta rischiavano di essere danneggiati. Non era però la prima volta che dei migranti rimanevano bloccati sugli scogli, e in questo caso sono rimasti lì per ore, di fronte alle autorità italiane incapaci di agire.

L'equipaggio italiano ha trascorso ore in tentativi infruttuosi di raggiungere le persone, per lo più donne e bambini, che nel frattempo hanno acceso un fuoco usando il carburante rimasto dal viaggio. Alcuni uomini a un certo punto hanno tentato persino di scalare la

scogliera, a piedi nudi, alla luce della luna. Intorno alle 2300, i pompieri si sono avvicinati alla scogliera dall'alto, per poi arrendersi a causa dell'altezza, con il piano di tentare un'altra operazione la mattina successiva. Alle 0630 del giorno seguente, il mare si era calmato e a questo punto la Guardia Costiera ha cominciato a far saltare le persone su un dispositivo gonfiabile di salvataggio, per poi trasportarle sulla loro nave.

Dopo l'arduo viaggio e le 24 ore sugli scogli, tutte le persone sono state salvate, pronte per essere portate all'hotspot di Lampedusa dove tendono a trascorrere diversi giorni prima di essere trasferite sulla terraferma. Questa vicenda purtroppo non rappresenta un incidente isolato - tali ritardi e inefficacia nell'assistere le persone in movimento sono rappresentativi di una crisi strutturale nella gestione del soccorso e dell'accoglienza in Italia, dove si osserva un continuo ricorso all'"emergenza" politica. È opportuno delineare un sistema di passaggi sicuri e di soccorsi sicuri sia in mare che a terra, al fine di porre fine alla messa in pericolo delle persone, come dimostrato in questo incidente.

**16.12.2022 - Malta ordina alle navi mercantili di ignorare i casi di allarme in mare, mentre la flotta civile interviene ancora una volta per intraprendere un salvataggio**

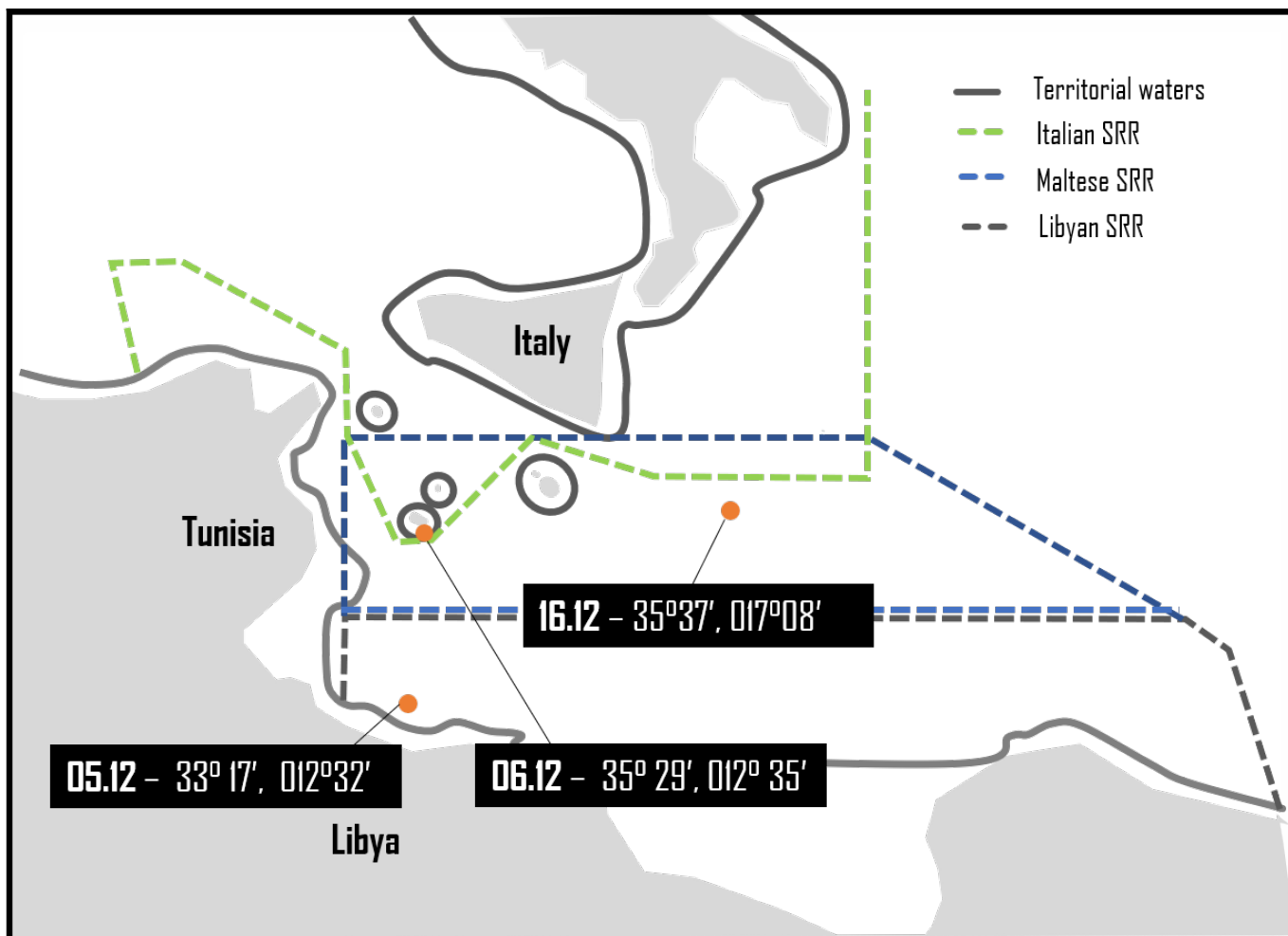
45 persone, in pericolo a bordo di una barca in vetroresina, hanno chiamato **Alarm Phone** per chiedere aiuto mentre erano nella regione SAR maltese. In preda al panico, chiedevano un salvataggio immediato. Nelle chiamate successive ad Alarm Phone, le persone hanno poi riferito di aver visto almeno due navi cargo nelle loro vicinanze. In quel momento la nave della flotta civile **Sea-Eye 4** era attiva nel Mediterraneo centrale; le autorità italiane però, che avevano informazioni sul caso fin dall'allarme iniziale di Alarm Phone del 16.12, incaricano la Sea-Eye 4 di dirigersi immediatamente verso Livorno nonostante fosse disponibile per effettuare il salvataggio il 17.12.

Mentre l'equipaggio di Sea-Eye 4 continuava i tentativi di localizzare le persone scomparse, era in contatto con due navi mercantili anche loro nella zona SAR maltese, dove è stato accertato che il Centro di Coordinamento Marittimo Maltese aveva ordinato a entrambe le navi di continuare il loro corso regolare piuttosto che assistere le persone in

difficoltà. In una mail inviata dal Maltese Rescue Coordination Centre alla nave MTM Southport, viene dichiarato che non vi era alcun caso di emergenza e che un salvataggio delle persone sarebbe stato considerato dalle autorità maltesi come un'intercettazione in alto mare. Le misure di salvataggio o almeno di riesame del caso non sono mai state avviate da Malta, dove invece le autorità maltesi hanno cercato attivamente di impedire il salvataggio.

Si tratta di un approccio sistematico basato su calcoli politici, che è costato molte vite umane in passato. Il caso della giovane Loujin, morta di sete nella zona SAR maltese a settembre, è solo un esempio ben noto delle conseguenze di questo tipo di deliberata inazione. Con l'aiuto di MTM Southport, tuttavia, la Sea-Eye 4 è stata finalmente in grado di trovare le 45 persone, salvandole e imbarcandole in sicurezza.

Quasi tutte le persone hanno subito ustioni da combustibile e sono state traumatizzate dagli eventi. In totale, le persone erano in mare da sei giorni e hanno dovuto temere per la loro vita inutilmente in una zona di competenza di soccorso di uno Stato europeo.





# ANALISI

## NUOVI SVILUPPI LUNGO LA ROTTA TUNISINA

**Negli ultimi due anni, il numero di persone che lasciano la Tunisia in barca per raggiungere l'Italia è in aumento. Questa analisi descrive gli ultimi sviluppi lungo questo percorso, collocandoli nel più ampio quadro delle politiche europee di esternalizzazione delle frontiere.**

### A – UNA ROTTA SEMPRE PIÙ PERICOLOSA

#### Un numero crescente di naufragi

Dal 2020, in prossimità della costa tunisina, è in aumento il numero di naufragi e sparizioni di imbarcazioni che trasportano persone in movimento che cercano di raggiungere l'Italia. Secondo i dati dell'FTDES (Forum tunisino per i diritti economici e sociali), tra l'inizio dell'anno e la fine di novembre 2022, più di 575 persone sono morte in questa traversata. A questa cifra vanno aggiunti i naufragi "invisibili", quelle innumerevoli imbarcazioni che scompaiono senza lasciare tracce.

In Tunisia, gli obitori sono traboccanti di corpi di migranti portati dal mare a terra così come quelli recuperati dalla guardia costiera o dai pescatori tunisini. Secondo il giudice Mourad Turki, portavoce dei tribunali di Sfax, dal 1° gennaio al 31 dicembre 2021, l'obitorio dell'ospedale regionale (Sfax) ha ricevuto 300 corpi recuperati in mare. Tra gennaio e aprile 2022, 125 corpi sono stati registrati nello stesso ospedale. Va notato che la maggior parte di essi, quando è possibile identificarli, sono di migranti non Tunisiani, principalmente provenienti dall'Africa occidentale e centrale<sup>[1]</sup>.



**Foto di Ahmed Zaboukri**

Questo obitorio è così affollato che i corpi vengono regolarmente deposti a terra senza refrigerazione, nonostante le temperature soffocanti e i rischi per la salute, per non parlare della dignità delle persone morte. Il sistema di identificazione del corpo è carente,

e la maggior parte di essi vengono sepolti in modo anonimo. Questo fallimento preoccupa anche i cittadini tunisini, come dimostra il recente naufragio a Zarzis nel settembre 2022 (vedi articolo dedicato in Echoes #3), durante il quale i corpi sono stati sepolti senza identificazione del DNA.

#### Un numero crescente di migranti dell'Africa occidentale e centrale

Negli ultimi anni, la popolazione che naviga sulla rotta tunisina è cambiata, con un netto aumento di persone dell'Africa occidentale e centrale che percorrono questa rotta dal 2020. Mentre, nel 2020, i tunisini rappresentavano quasi i tre quarti di quelli intercettati dalla guardia costiera tunisina, i dati dell'FTDES 2022 mostrano che ora rappresentano solo la metà, con i non tunisini che diventano gradualmente la maggioranza<sup>[2]</sup>, e in particolare gli africani centrali e occidentali. A lungo considerato un paese di origine, la Tunisia è infatti anche un paese di destinazione per molti migranti, ma anche sempre più un paese di transito.

A partire dagli anni '60, la Tunisia ha accolto la migrazione dai paesi subsahariani, costituiti principalmente da migranti francofoni che sono venuti a studiare o a lavorare in Nord Africa. La maggior parte arriva in Tunisia per via aerea, su base regolare, con diverse nazionalità come ivoriani, guineani, gambiani e maliani esentati dalla richiesta di visto per un soggiorno inferiore a tre mesi.

Soprattutto dal 2018 e dal rafforzamento della cooperazione tra l'UE e la Guardia costiera libica, la Tunisia tende a diventare un paese di transito sia per una popolazione di migranti in fuga dalla Libia, sia per una popolazione che arriva in Tunisia direttamente dal proprio paese di origine. Mentre alcuni migranti arrivano in Tunisia con l'ambizione di tentare la traversata in Italia, sempre più persone lasciano la Tunisia in barca dopo aver vissuto lì per diversi anni, fuggendo da una situazione economica in peggioramento e da varie forme di insicurezza (cf. parte C).

Questo è il caso in particolare nella regione di Sfax, dove esiste una grande popolazione migrante dall'Africa occidentale e centrale. Poiché un numero significativo di queste persone vive in una situazione amministrativa irregolare e sono criminalizzate dalle autorità, la preparazione per la traversata è spesso più complicata che per i tunisini. I viaggi organizzati da soli sono rari e le barche sono spesso più precarie e sovraffollate.

### **Un percorso difficile da monitorare, con imbarcazioni particolarmente pericolose**

Il percorso tunisino è particolarmente difficile da monitorare per gli attori civili. Più vicino è alle coste tunisine, più sfocate e nascoste sono le informazioni su ciò che accade in mare. I mezzi aerei civili, in particolare, sono ostacolati dall'ingresso nello spazio aereo militarizzato tunisino, che comprende l'area più ampia delle rotte standard dalla Tunisia verso Lampedusa. Questo è uno dei motivi principali per cui un numero enorme di attacchi e intercettazioni di imbarcazioni che

lasciano la Tunisia rimangono testimoniati solo dai superstiti. Inoltre, in Tunisia, l'uso dei telefoni satellitari è criminalizzato, e ciò impedisce alle persone sulle barche di avvertire le autorità o Alarm Phone mentre si allontanano dalla costa.

Inoltre, un tipo di imbarcazione particolarmente pericolosa è apparsa dalla scorsa estate (vedi intervista con RESQSHIP in questo numero). Fatte di sottili piastre di ferro assemblate insieme, queste barche di metallo rispondono alle recenti retate nelle fabbriche di barche di legno. Sono barche per lo più utilizzate dai migranti provenienti dall'Africa occidentale e centrale, in partenza da Sfax. Sebbene siano promosse come "sicure", sono molto instabili e possono facilmente riempirsi di acqua e capovolgersi in qualsiasi momento. Molte barche di ferro segnalate ad Alarm Phone, dopo essere partite dalla Tunisia, sono naufragate o sono ancora disperse. Tali imbarcazioni sono difficili da soccorrere per le ONG e le autorità, a causa della loro instabilità e dei loro bordi taglienti, che possono danneggiare i tubolari.



*Barca in ferro a Lampedusa, Rebecca Giarola, Aurora*

### **Attacchi della guardia costiera tunisina e manovre pericolose**

Come documentato da diverse organizzazioni della società civile tunisina ed europea, la Guardia costiera tunisina è stata accusata in numerose occasioni di essere coinvolta in manovre pericolose che sono costate decine di vite umane. Questo fenomeno non è nuovo: già nel febbraio 2011, alcuni tunisini che avevano tentato di raggiungere l'Italia in barca avevano accusato

la Guardia Costiera tunisina di aver "deliberatamente affondato" la loro barca, lasciando 5 morti e 30 dispersi in acque internazionali<sup>[3]</sup>.

Negli ultimi mesi questi attacchi si sono accelerati, colpendo sempre più i migranti tunisini e non. Insieme ad altre organizzazioni della società civile tunisina, la rete Alarm Phone ha raccolto numerose testimonianze, foto e video pubblicati sui social network che testimoniano il comportamento violento delle autorità



tunisine durante le loro operazioni di intercettazione in mare.

Il 19 dicembre 2022, un comunicato stampa, firmato da più di cinquanta associazioni, è stato pubblicato per denunciare questa violenza: "Picchiano la gente con bastoni, sparano colpi in aria o in direzione del motore, attaccano con coltelli, fanno manovre pericolose per tentare di affondare le barche, chiedono soldi in cambio di salvataggio... Le pratiche della guardia costiera tunisina riportate dai migranti che li hanno incontrati sono più che allarmanti. Queste pratiche uccidono, come il mese scorso, quando una barca di migranti è stata, secondo i sopravvissuti, violentemente speronata dalla Guardia Nazionale Marittima tunisina. A seguito di questo attacco al largo della città tunisina di Chebba, riportato da vari media, tre bambini sono annegati."<sup>[4]</sup>

Questi comportamenti violenti, incoraggiati dalle politiche di esternalizzazione delle frontiere dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, contribuiscono a rendere sempre più pericolosa la rotta tunisina. Nonostante questi ostacoli, tuttavia, molti migranti riescono ancora a raggiungere le coste italiane, la stragrande maggioranza autonomamente (*Articolo in Echoes #2*).

## **B - UN PARTNER CHIAVE PER GLI STATI MEMBRI EUROPEI NEL CONTROLLO DELLA MIGRAZIONE**

### **Accordo di riammissione Italia-Tunisia**

La cooperazione tra Europa e Tunisia si concretizza principalmente in accordi bilaterali, soprattutto tra la Tunisia e l'Italia, paese in prima linea per gli arrivi dalle coste tunisine. L'Italia e la Tunisia hanno siglato diversi accordi per la gestione congiunta della migrazione, del controllo delle frontiere e del rimpatrio irregolare dei cittadini dei due paesi: nel 1998, nel 2009, nel 2011 e ancora nel 2017. Alcuni di questi accordi, tuttavia, non sono mai stati pubblicati dall'amministrazione<sup>[5]</sup>.

L'accordo di rimpatrio tra Italia e Tunisia è tra i pochi operativi, e i rimpatri dei tunisini costituiscono una percentuale importante del numero totale di rimpatri. Infatti, con circa 1.922 tunisini rimpatriati nel 2020 e 1.872 nel 2021, i rimpatri in Tunisia rappresentano il 73,5% del totale dei rimpatri effettuati dall'Italia.

L'immigrazione dalla Tunisia è stata ed è tuttora percepita come immigrazione "economica": si ritiene generalmente che i cittadini tunisini non abbiano né la volontà né la necessità di cercare protezione internazionale.

Questa idea, lontana dalla realtà, come attestano continuamente le organizzazioni della società civile tunisina e internazionale, è estremamente radicata e ha fortemente influenzato le pratiche e le politiche di

gestione della migrazione della Tunisia. È stato anche sancito nella decisione di inserire il paese nell'elenco dei 'paesi di origine sicuri', il che rende molto difficile per i cittadini tunisini accedere alla protezione internazionale in Italia.

### **Milioni per proteggere i confini dell'UE**

Nel 2012, la Tunisia ha firmato un accordo di "partenariato privilegiato" con l'UE, che è stato tradotto in un piano d'azione per il periodo 2013-2017. Il piano menziona innanzitutto l'apertura dei negoziati per la conclusione di un "Partenariato per la mobilità": in cambio di una politica di agevolazione dei visti (riservata a una piccola élite ultra-qualificata di tunisini) la Tunisia si impegnerebbe a firmare un accordo di riammissione che faciliterebbe la riammissione non solo dei tunisini espulsi dall'Europa, ma anche dei cittadini di paesi terzi che avrebbero transitato sul suo territorio prima di raggiungere l'UE.

Mentre le autorità tunisine finora si sono rifiutate di firmare l'accordo, hanno accettato milioni per garantire la sicurezza delle frontiere dell'UE. Tra il 2016 e il 2020, più di 37 milioni dal Fondo Fiduciario UE per l'Africa sono stati concessi alla Tunisia per la "gestione dei flussi migratori e delle frontiere".

In un documento trapelato da Statewatch <sup>[6]</sup> sulle priorità strategiche UE-Tunisia per il periodo 2021-2027, la Commissione UE ha proposto di destinare alla Tunisia fino a 85 milioni di euro per il periodo 2021 e 2022 giustificandolo come "gestione delle frontiere, governance della migrazione, rimpatri volontari da e per la Tunisia, azioni multinazionali sulla migrazione legale e la lotta contro il traffico di migranti". Nonostante alcuni progetti decorativi riguardanti la migrazione legale, l'obiettivo è chiaramente quello di prevenire gli arrivi sulle coste europee.

L'Italia ha un ruolo e una responsabilità di primo piano nel sostenere l'apparato di controllo delle migrazioni in Tunisia. Dal 2017, il paese ha investito circa 75 milioni di euro per progetti di gestione della migrazione. I progetti sono finanziati principalmente attraverso il Fondo per le migrazioni (precedentemente noto come Fondo italiano per l'Africa), istituito nel 2017, e attraverso il Fondo per i rimpatri istituito nel 2019.

Nove dei progetti finanziati riguardano il sostegno al controllo di frontiera attraverso la formazione della polizia, la fornitura di attrezzature per la raccolta e la gestione dei dati, il supporto tecnico, l'equipaggiamento e la manutenzione delle navi per il

pattugliamento costiero e altri strumenti per il monitoraggio dei movimenti. Per queste attività, l'Italia ha stanziato 58 dei 75 milioni di euro sopra menzionati. I fondi rimanenti sono destinati ad affrontare le cause all'origine dell'emigrazione, al reinserimento dei rimpatriati e a progetti volti alla protezione dei rifugiati e dei richiedenti asilo attraverso finanziamenti all'UNHCR in Tunisia.

### Una crescente cooperazione in mare

Negli ultimi anni, l'Unione europea e l'Italia hanno concentrato una parte importante del loro sostegno alla Tunisia nel campo della sorveglianza marittima. Un buon esempio di cooperazione tra Italia e Tunisia in questo campo è il progetto "Sostegno al controllo delle frontiere e gestione dei flussi migratori in Tunisia". Realizzato dall'Ufficio per i Servizi e i Progetti delle Nazioni Unite (Unops) in Tunisia e dal Ministero degli Affari Esteri italiano, questo progetto, iniziato nel maggio 2021, prevede la manutenzione e la ristrutturazione di sei motovedette della Guardia Costiera tunisina[7].

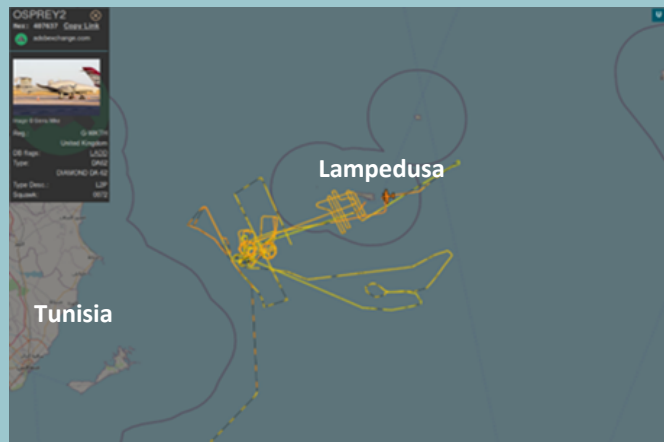
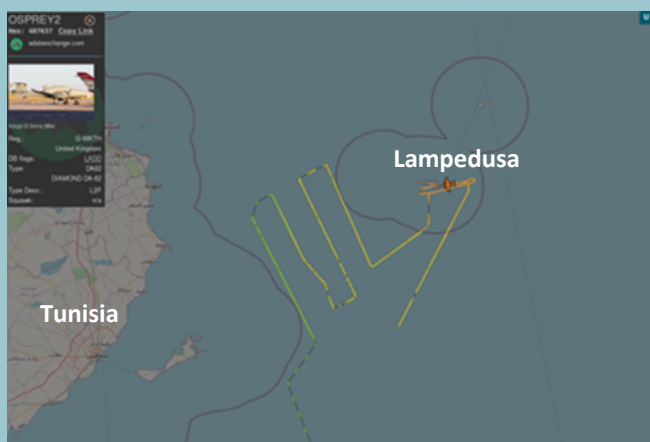
La componente tunisina del Programma di gestione delle frontiere dell'UE (BMP) Maghreb, finanziato dal Fondo fiduciario di emergenza dell'UE per l'Africa (30 milioni di euro per il periodo 2018-2023) e attuato dall'ICMPD, si concentra anche sul rafforzamento della Guardia Nazionale Marittima Tunisina (Guardia Costiera). Il progetto mira a istituire un sistema integrato di sorveglianza delle frontiere e di comunicazione costiera, a fornire attrezzature operative alla Guardia costiera (compresa l'installazione di radar) e ad aumentarne l'efficienza attraverso sessioni di formazione.

La maggiore capacità di intercettazione della Guardia Costiera tunisina è evidentemente direttamente proporzionale al sostegno italiano ed europeo. Secondo le informazioni raccolte dal Forum tunisino per i diritti economici e sociali (FTDES), ci sono state più di 29.000 intercettazioni in mare dall'inizio del 2022. Allo stesso tempo, il numero di attacchi alle barche migranti è aumentato drasticamente. La Guardia Costiera tunisina è direttamente addestrata, equipaggiata e finanziata dall'Unione Europea, nonostante le sue pratiche violente documentate.

La cooperazione tra Frontex e la Tunisia rimane poco chiara. Nel 2021, Frontex ha riferito che "in Tunisia non sono state svolte attività dirette legate al confine a causa della riluttanza delle autorità tunisine a cooperare con Frontex". Dal maggio 2021 Frontex vola con un drone, oltre ai suoi diversi asset, monitorando quotidianamente il corridoio tra Tunisia e Lampedusa.

Tuttavia, mentre è chiaro che Frontex sta condividendo dati con le autorità italiane e che le autorità italiane stanno condividendo informazioni su imbarcazioni in viaggio dalla Tunisia all'Italia con la parte tunisina, la comunicazione e lo scambio di dati tra Frontex e le autorità tunisine rimangono incerti.

Finora non è stato possibile verificare se Frontex abbia contatti diretti con la Guardia costiera tunisina, come nel caso della Guardia costiera libica. Anche se la maggior parte delle intercettazioni avviene in prossimità delle coste tunisine, alcune sono effettuate dalla Marina tunisina al di fuori delle acque territoriali. Dato che la Tunisia non dispiega alcuna risorsa aerea in quest'area, è molto probabile che le informazioni sulle barche in difficoltà provengano dall'Italia o direttamente da Frontex.



**Area in cui sono presenti le risorse aeree di Frontex. La prima immagine mostra un giorno standard, l'altra un giorno di molto movimento.**



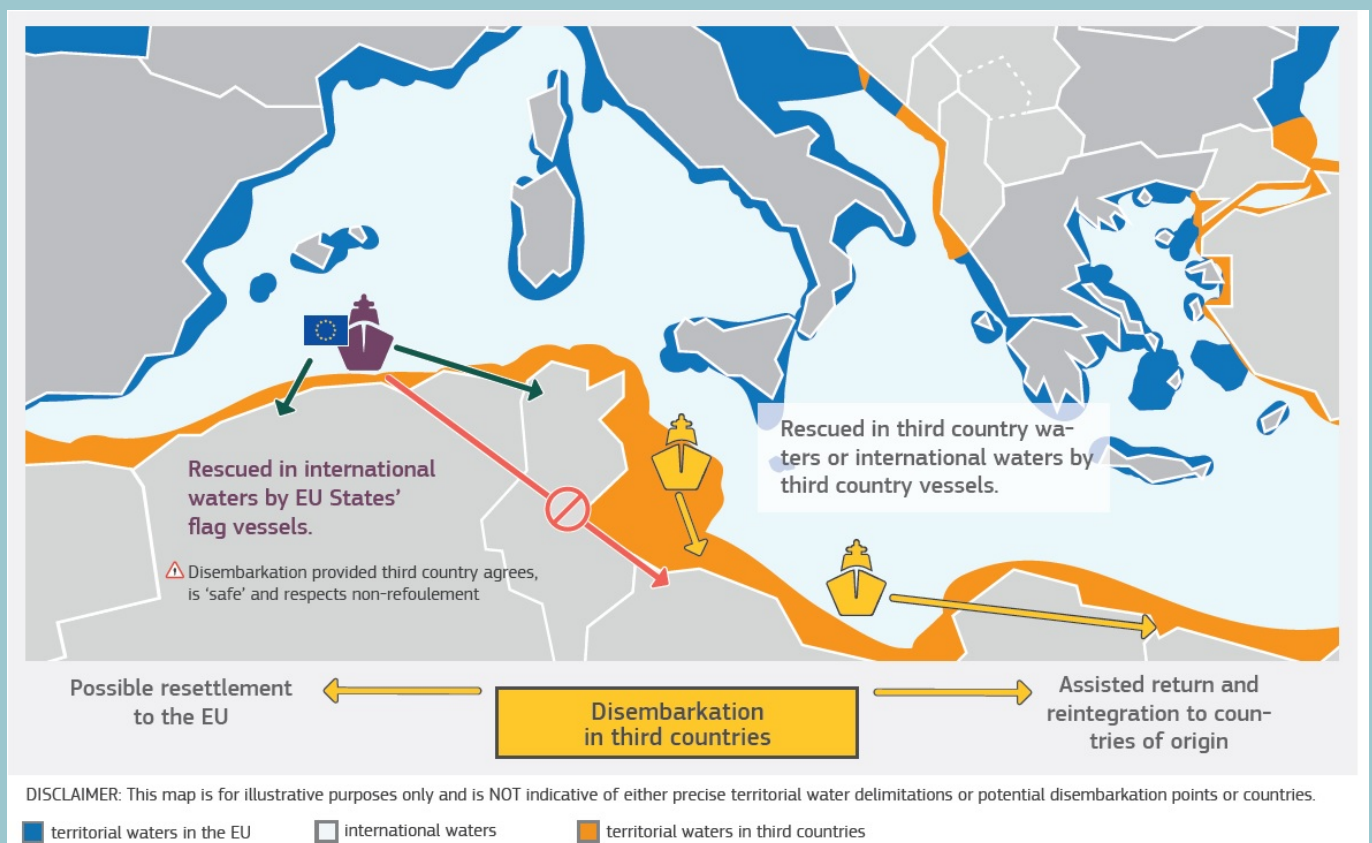
## Tunisia, una futura piattaforma di sbarco?

Ulteriore passo verso l'esternalizzazione delle frontiere, la trasformazione della Tunisia in una piattaforma di sbarco è un progetto che l'Unione europea sogna da tempo.

Il 28 giugno 2018, accogliendo una proposta congiunta di UNHCR e OIM, il Consiglio europeo ha invitato il Consiglio e la Commissione dell'UE a sviluppare una proposta per la gestione dei flussi migratori attraverso l'istituzione di "centri controllati" (da istituire sul territorio degli Stati membri dell'UE) e "piattaforme di sbarco regionali" (da istituire al di fuori del territorio dell'UE).

Poco dopo, nel luglio 2018, la Commissione ha presentato un documento informale sulle piattaforme regionali di sbarco in un Paese terzo.

Secondo questo documento, il meccanismo di sbarco regionale sarebbe destinato ai migranti soccorsi in acque internazionali o in acque territoriali di Paesi terzi da navi battenti bandiera di un Paese membro o di Paesi terzi. Il documento informale della Commissione europea faceva riferimento alla possibilità di creare piattaforme di sbarco nei Paesi del Nord Africa, previa negoziazione di un "pacchetto ad hoc e personalizzato" per ogni Paese terzo che si offrisse di ospitare un'area di sbarco. L'UNHCR intende contribuire ai negoziati impegnandosi a rafforzare i sistemi nazionali di asilo, compreso il quadro normativo e i meccanismi di protezione.



Fonte: [south.euneighbours.eu](https://south.euneighbours.eu), 26 Luglio 2018

Sebbene all'epoca la Tunisia abbia respinto con forza questa proposta, il crescente coinvolgimento delle agenzie delle Nazioni Unite (UNHCR e OIM) sul suo territorio dimostra la crescente esternalizzazione delle frontiere europee nel Paese nordafricano.

Nel recente Piano d'azione per il Mediterraneo centrale, pubblicato dalla Commissione europea lo scorso novembre, la Commissione fa riferimento alla Tunisia sia in termini di rafforzamento delle capacità del Paese di monitorare e gestire le proprie frontiere marittime, sia di potenziamento della presenza delle agenzie Onu e di un sistema di accoglienza di migranti e rifugiati nel Paese.

## **C – Un paese che in nessun modo può essere considerato “sicuro”**

### **Situazione economia, politica e sociale.**

L'attuale situazione politica ed economica della Tunisia risente dei continui disordini politici che si sono verificati dopo lo scioglimento del Parlamento nel luglio 2021. Questa crisi è stata aggravata dalla pandemia di Covid-19 e dall'intervento militare russo in Ucraina. Le conseguenze di questa crisi si traducono in misure di austerità adottate dal governo e applicate dalle istituzioni finanziarie internazionali come il Fondo Monetario Internazionale. Queste misure di austerità non risolvono i numerosi problemi, come l'aumento dei tassi di disoccupazione e l'incremento dei prezzi dei beni di prima necessità, soprattutto quelli alimentari.

Inoltre, nonostante il rafforzamento della società civile all'indomani della rivoluzione del 2011, la Tunisia è ben lungi dall'essere rispettosa dei diritti delle persone. La libertà di espressione, di stampa, di riunione e di religione non sono pienamente garantite, così come la parità di genere. La brutalità della polizia non è cessata negli ultimi anni, con diversi casi di assassinio di giovani e casi documentati di tortura.

Questa brutalità della polizia ha colpito diverse categorie sociali, come le persone provenienti da aree emarginate o le persone della comunità LGBTQI+. Secondo la legge tunisina, i rapporti sessuali consensuali tra persone dello stesso sesso sono criminalizzati e punibili fino a tre anni di carcere.

### **La situazione di migrant e richiedenti asilo**

Lo status dei migranti in Tunisia è in gran parte indeterminato ed è aggravato dalla legislazione sul soggiorno irregolare, che espone i migranti alla detenzione, all'espulsione e alle sanzioni di soggiorno. Molti migranti che vivono in Tunisia soffrono anche del deterioramento della situazione economica, della mancanza di accesso alla sanità e all'istruzione, ma anche del razzismo anti-nero, socialmente radicato in Tunisia. Sono stati registrati molti casi di violenza fisica, culminati in casi di omicidio come quello di Falikou Coulibaly, presidente della comunità ivoriana in Tunisia, nel 2018.

Sebbene la Tunisia abbia ratificato la Convenzione di Ginevra, il diritto di asilo non è ancora stato introdotto nel sistema giuridico tunisino. In assenza di una legislazione che regolarizzi il diritto di chiedere asilo, dal 2011 l'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR) è l'ente che fornisce

protezione internazionale in Tunisia. Diverse organizzazioni della società civile hanno ampiamente documentato gli ostacoli alla richiesta di asilo, la mancanza di trasparenza e di garanzie durante la procedura di determinazione dello status di rifugiato, nonché la discriminazione basata sulla nazionalità. I rifugiati e i richiedenti asilo non hanno accesso al lavoro e si trovano in una situazione molto precaria. Non possono accedere all'istruzione, alla salute e al supporto psicologico, anche se molti di loro sono stati in Libia a subire torture, stupri e abusi.

Anche la Tunisia è stata accusata più volte di aver violato il principio di non respingimento. Uno dei casi raramente pubblicizzati è avvenuto nel settembre 2021, quando diversi migranti, provenienti principalmente dall'Africa occidentale e centrale, sono stati deportati in Libia dopo essere stati intercettati dalla Guardia costiera tunisina.

La carta di rifugiato o richiedente asilo rilasciata dall'UNHCR non fornisce alcuna protezione contro la detenzione o la deportazione nel Paese di origine. È il caso, ad esempio, di Slimen Bouhafs, rifugiato in Tunisia, che è stato deportato in Algeria nell'agosto 2021 nonostante fosse sotto la protezione dell'UNHCR.

### **Dalla “sicurezza” a una maggiore esternalizzazione delle frontiere**

Nonostante tutte le prove che la Tunisia non è un Paese sicuro, l'Unione Europea tende a sostenere il contrario per giustificare l'esternalizzazione delle sue politiche migratorie. Il concetto di Paese terzo sicuro, già introdotto nella "Direttiva sulle procedure di asilo" (Direttiva 2005/85/CE), è infatti centrale nelle strategie di esternalizzazione delle frontiere dell'Unione Europea. La sua applicazione consente il rimpatrio dei richiedenti asilo in un Paese terzo considerato sicuro, senza una vera e propria valutazione del merito delle loro richieste di asilo.

La direttiva attualmente in vigore prevede che gli Stati membri possano considerare sicuro un Paese terzo se sono soddisfatti una serie di requisiti relativi al rispetto dei diritti fondamentali, come l'assenza di rischio di persecuzione per il richiedente, il rispetto del principio di non respingimento e la possibilità per il richiedente di chiedere protezione e, se accettato, di ricevere una protezione adeguata in conformità con la Convenzione di Ginevra. Lo Stato membro deve solo dimostrare l'esistenza di un legame effettivo tra il richiedente asilo e il Paese di rimpatrio.





**Foto: Refugees in Tunisia**

**Rifugiati che protestano davanti alla sede di UNHCR a Zarzis, in Tunisia. Gennaio 2022.**

La proposta di rifusione della "Direttiva sulle procedure di asilo" presentata nel 2016 dalla Commissione mira ad estendere il campo di applicazione del concetto di Paese terzo sicuro, consentendo agli Stati membri dell'UE di applicarlo dopo un esame individuale che accerti il legame del richiedente asilo con il Paese, laddove il transito o la permanenza nel Paese costituiscono un legame sufficiente. In questo modo, chiunque arrivi in Italia via mare e si possa dimostrare che è partito dalla Tunisia potrebbe essere espulso con il pretesto che lì beneficerebbe di una protezione sufficiente.

Questa analisi mostra la posta in gioco nel riconoscimento della Tunisia come Paese terzo sicuro da parte degli Stati europei. Promuovendo questo concetto, l'UE cerca di trasferire gradualmente in

Tunisia le richieste di asilo delle persone in movimento che raggiungono le coste europee. Questo è anche il concetto che l'Unione Europea sta utilizzando per cercare di rendere accettabile lo sbarco in Tunisia delle persone intercettate o salvate nel Mediterraneo. Lo scenario della trasformazione della Tunisia in una piattaforma di sbarco tende a diventare una realtà, che per il momento solo la riluttanza delle autorità tunisine e l'opposizione della società civile impediscono di concretizzare.

**Il CMRCC denuncia questa politica pericolosa, illegale e disumana. Pur promuovendo la libertà di movimento per tutti, continueremo a documentare tutte le ragioni per cui la Tunisia non può essere considerata un luogo sicuro per lo sbarco in nessuna circostanza.**

[1] La Presse.tn, « Sfax | Faute d'inhumation des corps des migrants clandestins décédés en mer : La morgue de l'hôpital débordée », 5 maggio 2022

[2] Cf. FTDES report mensili « Rapport des mouvements sociaux, suicides, violences et migrations »

[3] Le Monde, Des rescapés accusent les garde côtes tunisiens d'avoir précipité leur naufrage, 15 febbraio 2011

[4] Press release, Deadly policies in the Mediterranean: Stop the shipwrecks caused off the coast of Tunisia, 19 Dicembre 2022

[5] Vedi gli accordi pubblicati sul sito: <https://sciabacaoruka.asgi.it/>

[6] <https://www.statewatch.org/news/2022/april/eu-tracking-the-pact-tunisia-refuses-cooperation-with-frontex-but-will-set-up-an-integrated-border-surveillance-system/>

[7] [https://sciabacaoruka.asgi.it/wp-content/uploads/2021/03/Concept\\_note.pdf](https://sciabacaoruka.asgi.it/wp-content/uploads/2021/03/Concept_note.pdf)

# INTERVISTA

## RESQSHIP LUNGO LA ROTTA TUNISINA

**Potete introdurre Nadir (la barca di RESQSHIP), e l'idea e le sfide che vi stanno dietro? Come supportate le barche in difficoltà?**

Nadir è una barca a vela gestita dall'organizzazione tedesca RESQSHIP. Quando abbiamo iniziato nel 2017, eravamo la più piccola ONG del Mediterraneo. Sulla base delle nostre esperienze con organizzazioni più grandi, abbiamo scelto di utilizzare una barca a vela più piccola. Su una nave più piccola, abbiamo maggiore flessibilità durante le operazioni, minori costi di manutenzione e operativi più in generale, oltre alla libertà di navigare in sicurezza con persone con diverse competenze e background a bordo. Credo che questo concetto abbia avuto un buon successo e siamo stati in grado di sostenere molte persone.

RESQSHIP cerca di essere più presente nel Mediterraneo centrale con l'obiettivo di osservare le rotte e sostenere le persone in movimento. Naturalmente saremo completamente equipaggiati e potremo garantire la sicurezza in una situazione di pericolo, ma il salvataggio non è il primo obiettivo. Se si tratta di un caso di emergenza, la nostra prima azione è quella di informare e fare pressione sulle autorità competenti affinché svolgano il loro lavoro; ma quando è possibile, ci limitiamo ad aiutare le persone fornendo il primo soccorso, accompagnando le imbarcazioni o dando loro dell'acqua - sempre informando le autorità.

Ci consideriamo parte della flotta civile e penso che più attori ci sono laggiù, più alta è la possibilità di trovare e aiutare le persone in difficoltà. Stiamo essenzialmente cercando un ago nel pagliaio! Penso che Nadir sia speciale perché abbiamo attrezzature per il primo soccorso, ma anche un ottimo motivo per

# RESQSHIP

chiedere alle autorità di intervenire il prima possibile. Anche se, in situazioni di emergenza, possiamo imbarcare persone, non abbiamo le risorse per accogliere le persone per giorni e giorni come possono fare le altre navi più grandi.

Naturalmente, ogni situazione è diversa ed è necessario essere sempre aperti per trovare nuove soluzioni a nuovi scenari con i diversi attori che abbiamo intorno.

**Perché è importante stare sulla rotta tunisina?**

In primo luogo, guardando ai recenti sviluppi nel Mediterraneo centrale, non so se abbia senso distinguere tra rotta libica e rotta tunisina. Quest'estate abbiamo incontrato imbarcazioni che, pur partendo dalla Libia, navigavano vicino al confine delle acque territoriali tunisine, probabilmente per evitare di essere intercettate dalla cosiddetta Guardia costiera libica. Altre persone incontrate quest'autunno ci hanno detto di aver viaggiato in due tappe: in barca o via terra dalla Libia alla Tunisia e poi in barca dalla Tunisia verso l'Italia.

In ogni caso, considerando le "aree" più che le rotte, credo che nella nostra comunità ci sia l'errata convinzione che il corridoio tunisino sia più breve, più sicuro, coperto dalla Guardia Costiera italiana e attraversato da imbarcazioni di migliore qualità. Anche se questo era parzialmente vero ad un certo punto, la situazione è cambiata drasticamente negli ultimi 2 anni circa.

Nell'2022, circa 600 persone sono morte sulla rotta tunisina – e questi sono solo i numeri ufficiali, ma possiamo immaginare che, siccome i naufragi "invisibili" accadono molto spesso, il numero reale sia



**Esempio di una barca di metallo arrivata a Lampedusa. Le maniglie esterne sono molto pericolose perché sono appuntite e non visibili quando la barca è immersa in acqua con le persone a bordo.**

**Foto: Jasmine Iozzelli**





molto più alto. Inoltre, molti di questi naufragi sono causati da atteggiamenti estremamente brutali e violenti da parte della Guardia Costiera tunisina. Ci sono testimonianze e foto (si veda il comunicato: ["Politiche mortali nel Mediterraneo: i naufragi causati consapevolmente a largo della Tunisia devono cessare"](#), 19 dicembre 2022) della loro violenza in mare, mentre colpiscono, sparano, picchiano, molestano o anche estorcono loro denaro. Come si fa a considerare sicura questa rotta?

Poi, se vogliamo discutere del fatto che il percorso è dalla Tunisia a Lampedusa è effettivamente più breve, dobbiamo però anche riconoscere che la maggior parte delle imbarcazioni utilizzate sono di qualità molto bassa, per cui spesso si tratta essenzialmente di una corsa contro il tempo. Ad esempio, le barche di metallo non hanno molte probabilità di arrivare a Lampedusa autonomamente. D'altra parte, in passato, abbiamo trovato barche che erano in mare da quattro giorni, perché si erano perse o per un problema al motore!

E sì, la Guardia Costiera italiana effettua salvataggi. Abbiamo visto numerose volte la Guardia Costiera italiana soccorrere anche fuori dalla SRR italiana, ma di solito non troppo lontano, il che lascia scoperta una vasta area della rotta tunisina. A volte, anche il numero di barche che attraversano è molto alto.

Non credo quindi che la rotta tunisina sia più sicura, meno violenta o meno mortale di altre rotte. Dovrebbe quindi essere monitorata più attentamente dalla comunità SAR, considerando che la Tunisia è un Paese chiave nelle rotte del Mediterraneo centrale.

***Quindi, avete incontrato le barche di ferro recentemente presenti nel Mediterraneo centrale...potete dirci qualcosa a riguardo?***

Sì, infatti. Sono un vero incubo! Sono super instabili, le barche più pericolose che abbia mai visto! Io le chiamo "vasche della morte". La prima volta che abbiamo incontrato una barca del genere è stato durante la rotazione di settembre. Siamo riusciti a supportare 3 casi, anche se erano tutte barche di metallo. Nella rotazione successiva, 3 barche su 11 erano di questo tipo. Infine, a novembre, in otto giorni, abbiamo assistito direttamente 11 imbarcazioni, 9 delle quali erano di metallo. Da quello che sappiamo, tutte erano partite dalla Tunisia.

Si tratta di imbarcazioni di fortuna e di bassa qualità, molto pericolose per chi vi si trova dentro e intorno. A causa dei bordi taglienti, abbiamo trovato persone con tagli aperti sulle mani e sulle braccia. Gli spigoli rappresentano un pericolo per i RHIB e gli sponson quando ci si avvicina ad essi, anche per i mezzi della Guardia Costiera italiana.

Le imbarcazioni sono costruite con lamiere mal saldate e una pasta impermeabilizzante che non sempre funziona bene. Di solito ci sono 30-40 persone a bordo, il che fa sì che la parte di scafo che rimane fuori dall'acqua sia molto basso. Non essendoci un ponte, le persone al centro sono per lo più immerse nell'acqua, con la miscela tossica di acqua di mare, carburante e rifiuti umani. Per questo motivo, le persone cercano di stare in piedi, rendendo l'imbarcazione ancora più instabile. È possibile vederle sprofondare all'improvviso quando l'acqua inizia a entrare a causa di movimenti o onde improvvise. Questo è stato osservato anche durante un avvicinamento effettuato dalla Guardia Costiera italiana: una volta affiancata l'imbarcazione, sono bastati un paio di movimenti improvvisi perché la barca si riempisse d'acqua e sparisse in pochi secondi.

A mio avviso, la ragione del passaggio alle barche di ferro è che il sistema che portava i container di gommoni dalla Cina non esiste più. Una volta interrotto il rifornimento di imbarcazioni, si è passati all'uso di barche di metallo, anche se non sono considerate idonee alla navigazione. La pericolosità di queste imbarcazioni ci dà un motivo in più per rimanere in questa zona a fornire assistenza!

***Che tipo di relazione avete avuto con le autorità italiane, tunisine e libiche?***

Il rapporto con la Guardia Costiera italiana finora è stato buono: quando incontriamo un'imbarcazione e

chiamiamo la GC, tendono a rispondere in tempi ragionevoli e hanno aiutato a salvare molte persone. Oltretutto, noi agiamo in aree e in tipi di operazioni in cui il contatto con loro è imprescindibile. Inoltre, siamo una barca a vela, non proprio un grande attore, il che credo faccia la differenza. La comunicazione con loro di solito funziona bene e siamo molto grati per il loro lavoro. Tuttavia, vale la pena di dire che siamo anche un po' frustrati per i comandi un po' militareschi che usano, come le urla in italiano. Questo mette inutilmente sotto pressione le persone che non possono capirli (compresi noi!) senza motivo. Posso capire che abbiano paura di perdere il controllo e che vogliano solo che tutti siano al sicuro a bordo. In fin dei conti, siamo lì per fare lo stesso lavoro, ma le procedure sono a volte molto frettolose.

Il caso della Guardia costiera libica è completamente diverso! Sebbene altri mezzi SAR abbiano avuto esperienze negative e abbiamo sentito parlare di cose orribili che hanno fatto loro, come sparatorie, intimidazioni ed esposizione a manovre pericolose, finora, a noi, ci hanno per lo più lasciato in pace. Essendo una piccola imbarcazione a vela, non abbiamo molta influenza su di loro per quanto riguarda le dimensioni o il peso, e sembra che non ci percepiscano come una minaccia.

Con la Guardia Costiera tunisina la storia è ancora diversa. Non si sa mai come andrà. Abbiamo molte testimonianze di manovre pericolose, di comportamenti



*Nadir che prova a evitare un respingimento da parte della cosiddetta Guardia costiera Libica*

**Foto: Leon Salner**



violenti e di veri e propri respingimenti. Una volta abbiamo avuto un salvataggio molto difficile con una grande barca di legno con più di 100 persone a bordo. Un'altra ONG era sul posto e a un certo punto la barca di legno sovraffollata si è rovesciata a causa delle onde alte. 110 persone in acqua. Abbiamo messo a disposizione le zattere di salvataggio. Gli MRCC europei hanno negato la responsabilità e dopo molte ore è arrivata una nave della Marina tunisina. Ma il comandante militare ci ha promesso che saremmo potuti sbarcare in Italia, a Lampedusa. A volte succedono le cose più assurde! In altre occasioni, li abbiamo visti giocare al gatto col topo, molestare ed esercitare violenza sulle persone. Una volta, mentre eravamo in acque internazionali, nella zona SAR maltese, c'era un gommone che stava affondando e un pescatore stava aiutando le persone portandole a bordo. Noi eravamo lì, ad assistere con il nostro tender e allo stesso tempo a chiamare le autorità italiane perché Lampedusa, in Italia, era il luogo di sicurezza più vicino. All'improvviso è arrivato un mezzo della Dogana tunisina che ha iniziato a fare una manovra molto pericolosa orbitando intorno al peschereccio e facendolo ondeggiare molto. Il nostro equipaggio sul RHIB è stato costretto ad abbandonare la scena, altrimenti rischiava di rovesciarsi. Abbiamo continuato a comunicare con il pescatore. Sono rimasti lì a orbitare finché non abbiamo detto loro che la Guardia Costiera italiana stava arrivando. Una volta arrivata, quelli della Dogana sono spariti!

### ***Ci direste qualcosa in più sulla relazione con i pescatori?***

I pescherecci hanno un ruolo importante e di salvataggio nella zona. Le persone che partono dalla Tunisia di solito non hanno telefoni satellitari e non sono quindi in grado di chiamare la Guardia costiera o Alarm Phone.

Riceviamo informazioni sui casi dagli aerei civili, ma non sempre sono presenti o volano in questa zona. È proprio in questo scenario che il canale 16 della radio VHF diventa fondamentale: i pescherecci informano continuamente Lampedusa con le coordinate delle barche in difficoltà. Possiamo riconoscere e ringraziare la flotta invisibile che non solo informa le autorità e fa pressione su di loro, ma rimane fuori per ore e ore, solo per assicurarsi che le persone stiano bene, dicendo loro di stare calmi, di sedersi, dando acqua e cibo - a volte anche baguette fresche! Insomma, a volte possono essere piuttosto infastiditi quando Radio Lampedusa ordina loro di rimanere con una barca e di prestare assistenza se necessario, quando in realtà vorrebbero continuare a lavorare. Tuttavia, devo dire che nel corridoio tunisino i pescherecci sono fondamentali e ci sarebbero molti più morti se non ci fossero loro. È il codice del mare ad aiutare le persone in difficoltà. Vivendo in mare sai sempre che il prossimo potresti essere tu. Certo, alcuni di loro evitano quella zona per non perdere tempo e, anche in questo caso, posso capirli. Ma in realtà la maggior parte di quelli che abbiamo incontrato erano davvero preoccupati per la situazione. A volte, costruiscono anche un "sistema a staffetta" molto efficiente: se un caso è troppo lontano da Lampedusa, le radio VHF spesso superano la loro portata, ed è possibile che Lampedusa non riesca a ricevere il messaggio. Così gli altri pescherecci lungo la rotta trasmettono e, se necessario, traducono i messaggi degli altri pescherecci finché Lampedusa non li sente. Una volta, in quattro ore, tra un caso aperto e un altro, abbiamo ascoltato 7 casi di allarme sul canale 16! Direi che si tratta di una rete molto estesa di relè e di solidarietà!

**Grazie Marie, Linda, Ingo e Monica per questa intervista!**



*Dogana tunisina,  
Foto: Friedhold Ulonska (RESQSHIP)*

## PROCESSO PER IL NAUFRAGIO DELL'11 OTTOBRE 2013 – UN PASSO VERSO IL RICONOSCIMENTO DELLA RESPONSABILITÀ DELLO STATO PER LA VIOLENZA ALLE FRONTIERE E LA MORTE IN MARE.

Il 2 dicembre 2022 c'è stata l'ultima udienza del processo penale per il cosiddetto "naufregio dei bambini", avvenuto l'11 ottobre 2013\*.

*\* Per maggiori elementi su questo caso, vedi Echoes #3.*

Per questo evento, in cui persero la vita 268 persone, erano alla sbarra due ufficiali - L. Manna e L. Licciardi - che in quel tragico giorno coordinavano rispettivamente le sale operative della Guardia Costiera Italiana (MRCC Roma) e della Marina Militare (CincNav). Entrambi erano accusati di rifiuto di atti d'ufficio e omicidio plurimo.

***Ci sono voluti 9 anni di battaglia giudiziaria per vedere scritte (seppur per prescrizione e nonostante la richiesta di assoluzione avanzata dalla Procura di Roma) le responsabilità del naufragio dell'11 ottobre 2013 - scrivono gli avvocati delle parti civili nel loro comunicato stampa.***

Il 4 ottobre 2022, i pubblici ministeri di Roma (Colaiooco e Lionetti) avevano chiesto l'assoluzione con formula piena di entrambi gli imputati, sostenendo che "il fatto non sussiste" e che non c'era alcuna relazione tra il comportamento di Manna e Licciardi e la morte delle oltre 250 persone.

A fronte di oltre 5 ore di mancato soccorso e di interlocuzioni tra le persone in difficoltà e le autorità italiane, nonché tra la Guardia Costiera e la Marina Militare, il "perimetro" dei fatti giudicabili è stato provvisoriamente ridotto a un lasso di tempo inferiore ai 50 minuti. Vale a dire, dalle 16:22, quando la RCC maltese inviò un fax all'MRCC italiano, chiedendo di inviare Nave Libra della Marina Militare italiana e di "intervenire se necessario", alle 17:04, quando Nave Libra ricevette l'ordine di dirigersi verso l'obiettivo dai funzionari del Cincnav.

In quell'intervento, invece di mantenere un approccio imparziale, i pubblici ministeri avevano deliberatamente tracciato il percorso da seguire nella strategia difensiva dei due funzionari, delineando alcuni argomenti chiave, ai quali né gli imputati né gli avvocati dello Stato avevano molto da aggiungere.

Le componenti principali della narrazione promossa dallo Stato erano le seguenti:

- Il processo non riguardava i "veri responsabili" della tragedia, che erano comunque i trafficanti, gli scafisti e forse le stesse persone che hanno scelto di mettere in pericolo la propria vita e quella dei propri figli.
- L'imbarcazione sovraffollata non era in pericolo, la vita delle persone non era in pericolo immediato e non si trattava di un evento SAR.
- Di conseguenza, gli imputati non avevano alcun dovere di intervenire e non hanno rifiutato nessun atto ufficiale.
- Anche se l'incidente fosse stato un evento SAR, Malta aveva assunto il coordinamento.
- Tenendo come riferimento per giudicare i reati ipotizzati il lasso di tempo di meno di 50 minuti, i funzionari della Guardia Costiera e della Marina Militare avevano agito senza alcun ritardo, ma paradossalmente "in anticipo".

Secondo questa strategia difensiva, non ha alcuna importanza che il medico siriano M.J. abbia chiamato l'MRCC di Roma fin dalle 12 del mattino chiedendo disperatamente aiuto. Anche se ha spiegato chiaramente, in inglese, che l'imbarcazione era stata attaccata dalle milizie libiche subito dopo la partenza da Zuwarah, che questo attacco aveva provocato almeno due bambini feriti e un grave danno all'imbarcazione che stava imbarcando acqua (quasi un metro d'acqua), questa informazione non è stata né adeguatamente compresa, né debitamente riportata dagli ufficiali in servizio. In pratica, citando "La banalità del male" di Hannah Arendt, "nessuno sapeva niente".

All'ultima udienza, dopo quasi 4 ore di consultazioni, i giudici sono tornati e hanno annunciato la seguente sentenza: "i reati non possono essere perseguiti a causa dell'intervenuta prescrizione". Nella sala è calato il silenzio.

Certo, gli imputati non sono stati assolti. Ma la decisione fu pienamente comprensibile solo quando, il 16.12.22, fu pubblicata.

L'omissione dolosa attribuita agli imputati, si legge nella sentenza n. 11988 del 16.12.22 del Tribunale penale di Roma, ha provocato la morte dei migranti e dunque gli elementi costitutivi per tutti i reati ascritti – cioè l'omicidio colposo e l'omissione di atti di ufficio – esistono.



Nelle 87 pagine emesse dal tribunale penale di Roma, la vicenda è stata interamente ricostruita, citando le conversazioni tra il dottor M.J. e la Guardia Costiera italiana, e tra quest'ultima e la Marina Militare italiana. Tutti gli scambi - in cui alla più vicina delle due navi della Marina italiana che sarebbero potute intervenire (nave *Libra*, che si trovava a 17 miglia nautiche dall'imbarcazione in difficoltà) veniva imposto di non intervenire, di attendere e infine di nascondersi per "non farsi trovare sulla congiunzione tra la motovedetta maltese e l'obiettivo" - sono stati ricostruiti nel dettaglio.

Rompendo il perimetro temporale imposto dal pubblico ministero, il giudice ha potuto fornire un'analisi approfondita di tutte le azioni strategiche intraprese dalle autorità italiane, per poi dimostrare come queste abbiano deliberatamente ritardato l'avvio di un'operazione di salvataggio. Ma non è tutto. Nell'ambito di un'attenta ricostruzione del quadro giuridico di riferimento, fatto di diritto marittimo internazionale, diritti umani e diritto d'asilo, il giudice ha fornito la prova del collegamento tra le azioni - e le inazioni - degli imputati e la morte di 286 persone, tra cui più di 60 bambini.

Si tratta di un risultato importante, che arriva dopo nove anni di tentativi di ostacolare il processo stesso. Dopo due richieste di archiviazione, il pubblico ministero ha chiesto l'incriminazione obbligatoria dei due ufficiali. Inoltre, a causa della prescrizione, i giudici avrebbero potuto assolvere gli imputati, come richiesto all'unanimità dall'accusa e dalla difesa, oppure limitarsi - nella decisione - a fornire un mero calcolo della prescrizione.

Questo processo è stato uno spazio in cui le voci dei sopravvissuti al naufragio hanno potuto finalmente essere ascoltate.

In questo spazio, la narrazione promossa dallo Stato che criminalizza le persone in movimento, i rifugiati, le persone che sono costrette a scegliere percorsi irregolari e potenzialmente letali per esercitare il loro diritto fondamentale di andarsene, è stata rovesciata. Il comportamento criminale è stato quello delle autorità statali e dei due pubblici ufficiali, che avrebbero potuto evitare il naufragio agendo in conformità ai loro doveri e al diritto internazionale.

*I nostri clienti che, nelle cinque ore in mare, durante le quali hanno atteso invano i soccorsi, hanno visto annegare i loro parenti e in molti casi i loro figli, e hanno rischiato la loro stessa vita, ci hanno sempre chiesto di fare in modo che quanto accaduto non si ripetesse, ed è per questo che hanno sopportato anche l'agonia di questo lungo processo, hanno scritto gli avvocati. E continuano: oggi possiamo sperare che questa decisione ricordi a tutti i doveri convenzionali e legislativi che spettano a chi opera e gestisce il soccorso in mare. La decisione del Tribunale di Roma non riguarda solo i fatti del passato, ma anche quelli di oggi e del futuro: le vite umane in mare vanno sempre salvate, e nessun ordine, o convenienza, può sopprimere questo dovere ineludibile.*

Stabilire le responsabilità per le morti in mare - e alla frontiera - è un ulteriore passo avanti, per rompere il muro di silenzio che parenti, amici e membri della comunità delle persone scomparse devono affrontare ogni giorno. Un passo avanti verso la responsabilità dello Stato per le violenze alle frontiere e le morti in mare.



# AMPLIFICARE LE VOCI

„PRIMA DI TUTTO ABBIAMO BISOGNO DI PIÙ RICONOSCIMENTO“

INTERVISTA CON DAVID YAMBIO DI "REFUGEES IN LIBYA"

Sito:  
refugeesinlibya.org

Twitter  
@RefugeesinLibya



Il 9 e 10 dicembre 2022, davanti alla sede dell'UNHCR a Ginevra, si sono svolte una conferenza stampa, una protesta e una dimostrazione con circa 300 partecipanti. La mobilitazione è stata organizzata dalla rete transnazionale di solidarietà con i rifugiati in Libia. Abbiamo parlato con David Yambio, portavoce di <https://www.refugeesinlibya.org>, delle giornate di azione, delle sue aspettative e delle sue prospettive.

***David, nel luglio 2022 sei potuto scappare dalla Libia per raggiungere finalmente l'Italia autonomamente. Come portavoce di Refugees in Libya in Europa, adesso hai un nuovo ruolo. Come lo vedi, come ti ci senti?***

Mi vedo in una nuova fase, con un'altra responsabilità e un nuovo spazio in cui sono in grado di fare quanto più possibile per cambiare le cose che non ho potuto cambiare in Libia. Per le persone in Libia, che da anni desiderano essere riconosciute. L'arrivo in Europa comporta anche molte nuove sfide in cui impegnarmi, in diversi ambiti. Soprattutto nel campo dei media e a livello politico, per amplificare le voci che sono state messe a tacere per molti anni.

Se ora percorro strade pacifiche in Italia o in Svizzera, mi sento in colpa, perché vorrei davvero che ci fosse un mondo pacifico per tutti, per le persone in Libia e anche nei Paesi di origine. Che ci sia un mondo nuovo in cui le persone non siano disumanizzate come

accade in Libia. La mia nuova vita ha quindi diversi alti e bassi. È anche una sfida: per la prima volta nella mia vita posso seguire i miei sogni e trovare la mia vita personale. Una sfida per gestire questi diversi ruoli e per cercare di rendere il movimento più forte.

***Sei stato uno dei promotori della protesta davanti alla sede dell'UNHCR a Ginevra il 9 e 10 dicembre 2022. Puoi riassumere le principali motivazioni per queste giornate d'azione?***

Le motivazioni sono molto chiare se guardo alle circostanze in cui stavamo combattendo, mentre stavamo protestando pacificamente. Chiedevamo alle Nazioni Unite, all'UNHCR, agli Stati membri dell'UE di riconoscerci, chiedevamo persino allo Stato libico o italiano di assicurarsi che non fossimo trattati in modo disumano, eppure siamo stati messi a tacere. Non siamo stati ascoltati davanti all'ufficio dell'UNHCR in Libia.

Per 100 giorni siamo stati ignorati. Per questo abbiamo deciso di amplificare le voci della nostra protesta portando le nostre richieste da Tripoli a Ginevra. L'ho vista anche come un'opportunità per confrontarci con i ricchi, i politici europei e l'opinione pubblica europea.

***Nel novembre dello scorso anno è stato creato il nuovo sito web <http://unfairagency.org> come parte della mobilitazione per fare pressione***



Foto: UNFAIR campaign

***sull'UNHCR. Puoi spiegare l'idea alla base di questa nuova piattaforma? E in che modo intendete portarla avanti?***

Il nuovo sito web era e rimarrà un elemento della nostra mobilitazione per fare pressione sull'UNHCR. Vogliamo mettere questa istituzione di fronte alle storie e alle esperienze reali dei rifugiati. L'UNHCR deve rispettare il proprio mandato e proteggere le persone che hanno bisogno del suo sostegno e della sua assistenza. Questa è stata l'idea principale per cui abbiamo avviato la piattaforma UNFAIR. Perché l'UNHCR è stato molto ingiusto nei confronti di quelle stesse persone che avevano tante speranze in loro.

La situazione del processo di asilo in Libia è molto corrotta. È molto ingiusta, perché le persone devono sottoporsi a un processo che prevede anni di attesa, fino a 20 anni. Solo per essere accettati per l'asilo. In questo contesto, la maggior parte delle persone non vede altra alternativa che prendere una barca e trovare la propria strada attraversando il mare. E così molti stanno morendo. Abbiamo quindi pensato che fosse necessario affrontare e svergognare l'UNHCR in questo contesto.

***Qual è la tua valutazione delle giornate di azione concreta a Ginevra? Ha corrisposto alle vostre aspettative? Cosa è andato bene e cosa è andato male?***

Ha soddisfatto le mie aspettative il fatto di poter portare la nostra voce davanti alla sede dell'UNHCR a Ginevra. Abbiamo anche potuto avviare un negoziato con un rappresentante dell'UNHCR, abbiamo potuto mettere sul tavolo le nostre richieste. E ha funzionato per amplificare le voci da Tripoli a Ginevra: alla popolazione locale svizzera, alle società civili, alle istituzioni, alle radio, ai giornali, ai canali televisivi e ai media che operano sul territorio svizzero e in altre città europee.

È andata bene, perché abbiamo incontrato la gente del posto, abbiamo potuto raccontare le nostre storie, raccontare ciò che sta accadendo e la necessità di affrontare questi problemi e trovare soluzioni durature.

D'altra parte, ci aspettavamo che più persone si unissero alla protesta. Almeno qualche centinaio di persone in più che venissero a mostrare solidarietà con le persone in movimento, con le persone in Libia, con le persone che sono state detenute arbitrariamente. Ma in realtà, solo circa 300 sono riuscite a venire alla manifestazione attraverso la città. Quindi non ero molto contento, perché si parla

di vita e delle sfide che le persone devono affrontare, che sono la conseguenza immediata delle politiche dell'UE e di cui ogni cittadino europeo è complice. È questo che devono capire. E quando noi, come rifugiati, chiediamo una mobilitazione, una protesta, un momento per amplificare le voci da Tripoli a Ginevra o dalla regione del Maghreb all'Europa, la gente dovrebbe davvero farsi vedere. I cittadini europei dovrebbero impegnarsi di più per capire cosa sta succedendo al di là dei loro confini e mostrare maggiore solidarietà.

***Cosa pensi dell'impatto della campagna fino ad oggi? Ritieni che l'UNHCR di Tripoli abbia cambiato qualcosa? Un rappresentante della sede centrale dell'UNHCR a Ginevra ti 'ha ricevuto come delegato della protesta. Hai qualche speranza o aspettativa nei negoziati?***

Finora, in base alla realtà sul campo, non è stato cambiato molto. Ma hanno già cambiato le milizie, le guardie che torturavano e brutalizzavano sempre le persone davanti all'ufficio dell'UNHCR quando dovevano accedere ai locali. Così hanno cambiato immediatamente questi poliziotti, le milizie della polizia. E anche alcuni membri del loro staff, che sono stati accusati di corruzione.

Ci auguriamo che con il nuovo anno attuino altre richieste che abbiamo richiesto e che sono già nel loro mandato. Questo dovrebbe essere l'impatto della campagna, dopo che sono stati disposti a negoziare con noi, rispondendo anche alle nostre e-mail su diversi casi individuali.

Manterremo questo canale come una negoziazione aperta e continua per discutere i problemi che la gente sta affrontando in Libia fino ad oggi, e speriamo che possa portare un cambiamento alla situazione. Per le persone che si trovano in Libia e in tutta la regione del Maghreb.

***Hai intenzione di continuare la campagna sull'UNHCR? Quali potrebbero essere i prossimi passi? Hai in programma un'altra mobilitazione a Ginevra?***

È necessario continuare la campagna contro l'UNHCR in modo centralizzato e decentrato. Se non cambierà nulla per i rifugiati in Libia, continueremo a bussare alla porta della sede dell'UNHCR e a lanciare una mobilitazione a Ginevra. Parallelamente, dovremmo organizzare proteste in diverse città. Naturalmente, dipende dalla situazione in Libia e ci muoveremo di conseguenza in Europa.



Foto UNFAIR campaign



***La campagna UNFAIR sull'UNHCR è un elemento delle attività della rete transnazionale "Solidarietà con i rifugiati in Libia". Puoi descriverci il quadro più ampio? E in che modo la campagna è interconnessa con le vostre lotte quotidiane e con il sostegno diretto agli amici in Libia?***

La Rete di solidarietà con i rifugiati in Libia è stata creata durante le nostre proteste a Tripoli, quando eravamo davanti alla sede dell'UNHCR. L'idea era di riunire anche le società civili europee, non solo all'interno di una città o di uno Stato. Ma di diffondere le nostre richieste in diverse città europee. Organizzazioni di salvataggio in mare, diversi gruppi per i diritti umani, persone che si occupano di migrazione: l'idea era di riunirli. Mobilitare anche avvocati e diverse istituzioni politiche che negoziano con i responsabili politici europei. La nostra intenzione è quella di cambiare ciò che sta accadendo in Libia, di modificare l'accordo tra Italia e Libia e di chiedere l'evacuazione, un passaggio sicuro per le persone che ne hanno bisogno. Chiediamo più corridoi umanitari dalla Libia, mentre cibo e acqua, sostegno finanziario e medico sono necessari e dovrebbero essere forniti dall'UNHCR. Questo sarebbe un grande sostegno per le persone sul campo in Libia.

***Quali sono le tue speranze e il potenziale sviluppo di "Refugees in Libya" e della sua rete***

***di supporto per il 2023? Quali potrebbero essere i risultati concreti nei prossimi mesi? Quali sono i punti focali per voi quest'anno?***

Prima di tutto abbiamo bisogno di un maggiore riconoscimento. Abbiamo bisogno che le nostre storie vengano valorizzate da un pubblico più ampio. Naturalmente, speriamo in ulteriori risultati concreti, ad esempio che vengano chiuse altre prigioni, i campi di detenzione in tutta la Libia. O che l'accordo tra Italia e Libia venga annullato, mentre le persone possono trovare un percorso legale per migrare. O che le organizzazioni di soccorso in mare possano continuare a operare in condizioni normali senza essere criminalizzate dallo Stato italiano. È nostro dovere di rifugiati in Libia dire al mondo che la solidarietà non è un crimine e non deve essere criminalizzata. E che la migrazione è una parte fondamentale della natura umana.

Abbiamo bisogno che il Parlamento europeo a Bruxelles ci riconosca e ci dia un tavolo di negoziazione dove sederci e discutere con loro. I cambiamenti che vogliamo, il motivo per cui vogliamo essere riconosciuti, il motivo per cui vogliamo essere ascoltati come parte di questo processo decisionale quando si parla di immigrazione.

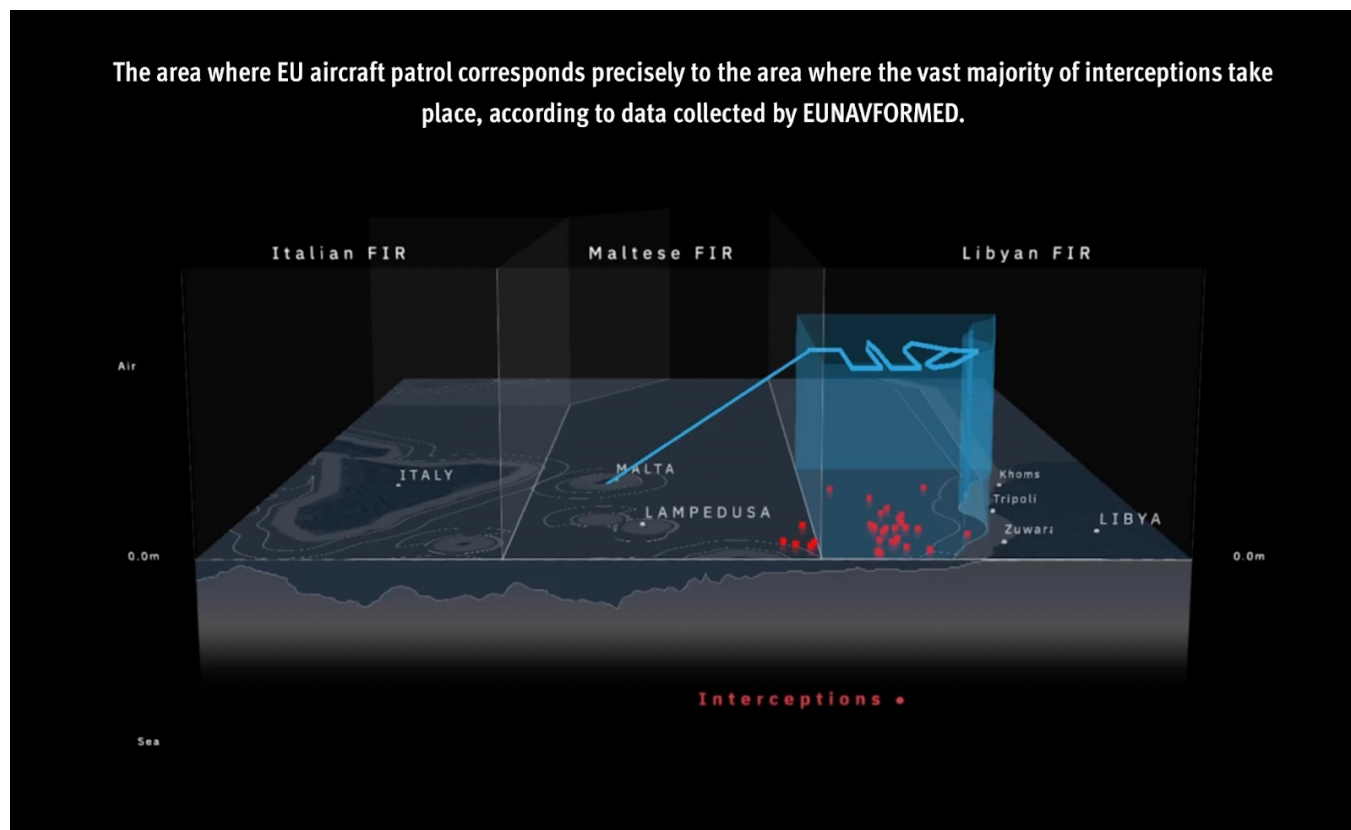
***Grazie David per le tue risposte e i tuoi commenti!***

Per maggiori informazioni: <http://unfairagency.org>

# REPORT

## „UE: FRONTEX COMPLICE DEGLI ABUSI IN LIBIA”

LA SORVEGLIANZA AEREA PERMETTE DI INTERCETTARE E RIPORTARE I MIGRANTI IN LUOGHI DI VIOLENZA



In Echoes n. 3 abbiamo pubblicato un'intervista ai membri dell'agenzia indipendente Border Forensics. Abbiamo già parlato di un'indagine in corso sulla sorveglianza aerea di Frontex nel Mediterraneo centrale. Il 12 dicembre 2022, Border Forensics e Human Rights Watch hanno pubblicato i risultati della loro imponente indagine:

*"L'uso da parte dell'agenzia di frontiera dell'UE, Frontex, della sorveglianza aerea per consentire alla Guardia costiera libica di intercettare le imbarcazioni di migranti, sapendo che i migranti e i richiedenti asilo subiranno abusi sistematici e diffusi quando saranno rimpatriati con la forza in Libia, rende Frontex complice degli abusi". (...) Utilizzando l'analisi dei dati e la testimonianza della ricerca, il servizio web interattivo "Airborne Complicity: Frontex Aerial Surveillance Enables Abuse" documenta il ruolo che gli aerei noleggiati da Frontex - diversi aerei e un drone - svolgono nell'individuare le imbarcazioni dei migranti nel Mediterraneo centrale e la loro successiva intercettazione da parte delle forze libiche.*

*Gli aerei, gestiti da società private, trasmettono video e altre informazioni a un centro di raccolta delle informazioni presso il quartier generale di Frontex a Varsavia, dove vengono prese decisioni operative su quando e chi allertare in merito alle imbarcazioni dei migranti.*

*Sebbene Frontex sostenga che la sorveglianza aerea salvi delle vite, le prove raccolte da Human Rights Watch e Border Forensics dimostrano che essa è al servizio delle intercettazioni da parte delle forze libiche, piuttosto che del salvataggio da parte delle organizzazioni di soccorso civili o delle navi mercantili che operano nell'area".*

● L'indagine multimediale è disponibile qui: <https://www.hrw.org/video-photos/interactive/2022/12/08/airborne-complicity-frontex-aerial-surveillance-enables-abuse>

● Per maggiori informazioni: <https://www.borderforensics.org/investigations/airborne-complicity/>

# MOBILITAZIONE

CHIAMATA PER COMMEMORAZIONI DECENTRALIZZATE IL 6 FEBBRAIO



**6 FEBBRAIO 2023: UNA GIORNATA GLOBALE DI LOTTA CONTRO IL REGIME DELLE MORTI AI NOSTRI CONFINI, PER DOMANDARE VERITÀ, GIUSTIZIA E RISARCIMENTO PER LE VITTIME DELLA MIGRAZIONE E LE LORO FAMIGLIE.**

Car\* compagn\*,

Ancora una volta, il 6 febbraio 2023, anniversario del massacro di Tarajal in cui morirono almeno 14 persone a causa della violenza della Guardia Civil spagnola, diverse reti e organizzazioni di diversi Paesi del mondo si uniranno per organizzare la "CommerAction", la terza Giornata globale di lotta contro il regime di morte alle frontiere, e per chiedere verità, giustizia e risarcimenti per le vittime della migrazione e le loro famiglie. In calce troverete l'appello per la giornata di azione e di lotta.

Anno dopo anno, assistiamo ai continui massacri alle frontiere e nelle strutture di detenzione destinate a scoraggiare la migrazione. Non dobbiamo dimenticare queste vittime! Non vogliamo rimanere in silenzio su quanto sta accadendo!

Sappiamo che da molti anni diverse organizzazioni organizzano eventi in occasione dell'anniversario del massacro di Tarajal. Vogliamo aggiungere il nostro impegno a queste iniziative, affinché il nostro grido contro la crescente militarizzazione delle frontiere e

per il diritto delle persone a migrare e circolare liberamente sia sentito con forza in ogni angolo del pianeta.

**Migrare per vivere, non per morire!**

**Sono persone, non numeri!**

**Libertà di movimento per tutt\*!**

L'elemento per dare visibilità a questa unità sarà il logo che si trova nel bando allegato. Chiediamo a tutte le organizzazioni di utilizzarlo insieme ai loro loghi.

È prevista anche una pagina Facebook "Commemor-Action" dove tutti i partecipanti potranno postare materiale relativo alle loro iniziative.

Per aderire all'appello e per ulteriori informazioni, potete scrivere a: [globalcommemoraction@gmail.com](mailto:globalcommemoraction@gmail.com)



## CONTATTI

Sito - <https://civilmrcc.eu/>

Email - [political-moderator@civilmrcc.eu](mailto:political-moderator@civilmrcc.eu)

Echoes - [civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/](https://civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/)

**Redazione-** Sophie-Anne Bisiaux, Hagen Kopp, Maro Lazarou and Reece Marlowe.

**Autori** - Diletta Agresta, Sophie-Anne Bisiaux, Beppe Caccia, Chiara Denaro, Jasmine Iozzelli, Hela Kanakane, Hagen Kopp, Yanek Lebrun, Reece Marlowe, Adelaide Massimi, David Yambio, Border Forensics and RESQSHIP.