



Civil MRCC

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

S  
N  
A  
e  
R  
W  
S

N°6

Maggio  
2023

# ECHOEES



Foto: A bordo della Ocean Viking, Nissim Gasteli

## Dal Mediterraneo centrale

### P.2 - INTRODUZIONE

La contraddizione italiana

### P.8 - ANALISI

Attraverso le sfide del SAR e problemi di coordinamento a largo della zona orientale della Libia

### P.13 - FRAMMENTO LEGALE

Il caso Asso Ventotto

### P.14 - AMPLIFICARE LE VOCI

“Se rimaniamo qui, moriremo”- rifugiati in protesta di fronte a all’ufficio di UNHCR a Tunisi

### P.16 - CRIMINALIZZAZIONE

Quattro anni di El Hiblu 3!

### P.20- MOBILITAZIONI

Comunicato congiunto sulla Tunisia / Refugees in Libya / Performance a Brussels “Vi chiediamo gentilmente di smettere di uccidere”

## UNO SPAZIO ALTAMENTE CONTESO

Mentre l'accoglienza di rifugiati dall'Ucraina dimostra che è possibile un altro approccio, basato sulla libertà di circolazione e sul libero arbitrio, la politica razzista fatta di esternalizzazione dei confini e repressione sembra continuare alla luce del sole.

L'ufficio dell'IOM in Libia ha ufficialmente attestato 959 morti in mare nel Mediterraneo centrale tra il 1° gennaio e il 14 maggio. Nello specifico, sono stati ritrovati 613 corpi e altre 318 persone sono considerate disperse. Probabilmente, il numero dei naufraghi, ancora sconosciuto, è molto più elevato.

Allo stesso tempo, più di 45.000 persone sono sbarcate sulle coste italiane tra il 1° gennaio e il 20 maggio 2023. Nelle ultime settimane, gli arrivi a Lampedusa provenivano soprattutto da Sfax (Tunisia), mentre quelli in Sicilia da Tobruk (Libia). In confronto agli ultimi 15 anni, le cifre di questi primi mesi del 2023, in cui di solito le condizioni meteorologiche favorevoli sono poco frequenti, sono da record. La maggior parte delle imbarcazioni ha potuto navigare fino ai pressi delle coste italiane senza bisogno di aiuto, il che dimostra come anche in questo spazio conteso l'autonomia delle migrazioni sia costantemente presente.

Nonostante e contro il governo postfascista presieduto da Giorgia Meloni, sostenuto economicamente e appoggiato dall'UE e da Frontex, le persone continuano a esercitare la loro libertà di movimento contro ogni rischio, ogni ostacolo e ogni crimine di stato commesso lungo i confini. Le unità della Guardia Costiera italiana sono obbligate e coordinare i soccorsi nelle acque internazionali, mentre le flotte civili intervengono con ancora più navi di soccorso rispetto all'anno scorso. Dobbiamo aspettarci un'estate "calda" - non solo dal punto di vista della crisi climatica - e il futuro non è scritto. In ogni caso, la battaglia per abolire i confini disumani andrà avanti.

Nei primi quattro mesi del 2023:

- 45.089 persone hanno raggiunto l'Italia via mare, di cui la maggior parte autonomamente (dati UNHCR aggiornati al 14 maggio)
- 3.175 persone da 44 imbarcazioni in avaria sono state soccorse dalle flotte civili (dati CMRCC)
- 5058 persone sono state respinte in Libia dopo essere state intercettate dalla cosiddetta Guardia costiera libica, sostenuta dall'UE (dati IOM aggiornati al 15 maggio)
- 975 decedut o scompars (secondo dati OIM).

# GLI ULTIMI SVILUPPI POLITICI

## LA "SCHIZOFRENIA ITALIANA": CONTRADDIZIONI REALI E APPARENTI IN UNO SPAZIO DI CONFLITTO

*Di Mediterranea Saving Humans*

Per quanto abituati alle bizzarre, inappropriate e talvolta offensive dichiarazioni del ministro italiano dell'Interno, la frase pronunciata da Matteo Piantedosi lo scorso 25 marzo proprio davanti alla "Scuola di formazione politica" del partito razzista della Lega ha suscitato amare ironie: rispondendo infatti alla domanda "perché così tanti sbarchi di migranti soprattutto in Italia?", il ministro ha affermato che, diversamente da altri Paesi europei che si sono dimostrati compatti nel respingere, "c'è anche il fattore attrattivo di un'opinione pubblica che annovera l'accettazione di questo fenomeno." Noi pensiamo che le parole di Piantedosi debbano invece essere prese in seria considerazione, perché sono l'esplicita ammissione del temporaneo fallimento della propaganda di chiusura ed esclusione razzista dell'attuale governo. L'orientamento all'apertura e all'accoglienza della pubblica opinione italiana viene da lontano, ma è stato sicuramente confermato e rafforzato da quello che qui abbiamo definito "effetto Cutro" (*Echoes*, #5, Marzo 2023). E l'attuale atmosfera sociale è sicuramente diversa da quella che si respirava nell'estate del 2018, all'inizio della politica del "porti chiusi."

Si tratta senza dubbio di tener conto di una molteplicità di altri fattori, ma è evidente il fatto che, in questa fase dopo la strage di Cutro, il governo italiano deve cercare di evitare la morte in mare delle persone in movimento, perché rischierebbe di pagare politicamente un prezzo troppo alto in termini di consenso. Questo spiega perché gli ordini dei politici non possono impedire alla Guardia Costiera italiana di operare massicciamente con soccorsi all'interno e, spesso, anche all'esterno della zona SAR di competenza. Come abbiamo visto nelle ultime settimane con l'attività diretta lungo la rotta dalla Tunisia a sud-ovest dell'isola di Lampedusa o sulla rotta dalla Libia orientale (Cirenaica) anche con il coordinamento di navi mercantili da parte di MRCC Roma e il transhipment e sbarco delle persone in Italia.

Certo, strategicamente la loro politica non cambia. Anzi. A terra come in mare. La violenta esternalizzazione nella gestione della frontiera esterna europea rimane la stella polare che guida il governo italiano, i governi degli altri Stati membri e le istituzioni EU. È in corso una frenetica attività diplomatica e di polizia per rafforzare ed estendere alla Cirenaica e alla Tunisia il modello di business, già applicato dal 2017 in poi con le milizie libiche della Tripolitania: supporto, finanziamento e cooperazione con le autorità locali, finalizzato alla prevenzione delle partenze, intercettazione e cattura in mare, deportazione e trattenimento in campi di detenzione. Questo è il significato dell'incontro del generale Haftar con la premier Meloni a Roma lo scorso 4 maggio e della visita del ministro Piantedosi al presidente Saïed a Tunisi lo scorso 15 maggio. Per il momento, con Cirenaica e

Tunisia, non sta ancora dando gli inumani risultati sperati dal governo, ma quella è la loro prospettiva. Contro le navi della flotta civile provano a mettere in campo ogni tipo di intralcio, a partire dalla tattica dei "porti lontani" e i sequestri temporanei. Allo stesso modo, con il vergognoso Decreto "Cutro" vorrebbero operare a terra: introducendo nuove forme di criminalizzazione, drammaticamente riducendo la concessione dei permessi di soggiorno in Italia per "protezione speciale", diffondendo il modello "Hot-spot", moltiplicando i centri di detenzione amministrativa (CPR) con l'obiettivo di uno in ogni Regione italiana, incentivando e organizzando più rimpatri e deportazioni verso i cosiddetti "Paesi sicuri."

Ma anche qui la contraddizione è al lavoro: con la dichiarazione dello "stato di emergenza" (11 aprile 2023), ancora una volta, vogliono affermare il carattere di eccezionalità nella gestione dell'immigrazione come "invasione" e problema di ordine pubblico, e dotarsi di strumenti più autoritari per affrontarla. Ma, al tempo stesso per esempio, con le misure annunciate e il coinvolgimento del Dipartimento della Protezione Civile e della Croce Rossa per la gestione degli arrivi a Lampedusa, le richieste del progetto Maldusa e degli altri attori non-istituzionali operanti sull'isola per una accoglienza dignitosa e rapidi trasferimenti verso il continente potrebbero addirittura diventare realtà.

Questo accumulo di contraddizioni sembra descrivere uno scenario schizofrenico: "la schizofrenia italiana". Per la quale è sotto il governo più a destra nella storia della Repubblica, guidato da esponenti (post)fascisti, campione nella propaganda della "sostituzione etnica", che si sta registrando un significativo numero di arrivi sulle coste italiane. Noi crediamo che l'ambivalenza dell'attuale scenario nel Mediterraneo centrale possa essere invece spiegata senza dover ricorrere alla psichiatria.

Il contesto globale di guerra e le molteplici crisi (climatica ed energetica, economica, alimentare e sociale) nutrono la determinazione delle persone in movimento, articolata e multiforme intelligenza collettiva capace di sfidare continuamente il regime dei confini, come in un'ingovernabile sfida tra gatto e topo. In relazione con essa, la costruzione dal basso di infrastrutture sociali per la libertà di movimento ha sviluppato e sta sviluppando una crescente capacità di monitoraggio e osservazione, capace sempre più di intervenire puntualmente nella denuncia delle violazioni dei diritti da parte di Stati e governi. Ogni singola vita salvata è fondamentale, ma in questo senso l'azione della flotta civile mostra la sua cruciale efficacia non tanto nelle statistiche delle persone soccorse direttamente in mare, quanto nella permanente capacità di denuncia e continua pressione sulle autorità istituzionali, come una sorta di dinamico "contro-potere".

Infine, come già osservato sopra, la molteplicità di voci solidali - dai retroterra culturali e religiosi, sociali e politici assai differenti - costruisce quella “pubblica opinione accogliente” che funziona da vero e proprio “cane da guardia” delle politiche governative. È nel cuore di queste contraddizioni dunque che, in mare come in terra, una nuova politica dal basso delle migrazioni può contrastare il terribile carico di sofferenza

e di morte che Stati e governi europei vorrebbero continuare a imporre.



# FA LA DIFFERENZA!

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

MARZO 2023

7 Marzo

In seguito a una richiesta di soccorso ricevuta tramite **Alarm Phone, Life Support** (Emergency) soccorre 105 persone da un gommone in fuga dalla Libia (1).

Dopo che **Alarm Phone** ha inoltrato una richiesta di soccorso da parte di 190 persone in pericolo, con l'aiuto di **Louise Michel, Geo Barents** (Medici senza frontiere) riesce a soccorrere il gruppo su un'imbarcazione di legno partita dalla Libia (2).

24 Marzo

Subito dopo, **Louise Michel** si dirige verso un'imbarcazione con 78 persone a bordo, avvistata dall'aereo civile **Seabird 2** (Sea-Watch). Louise Michel riesce a portare tutti in salvo, nonostante il tentativo di intervento della cosiddetta Guardia Costiera libica (3).

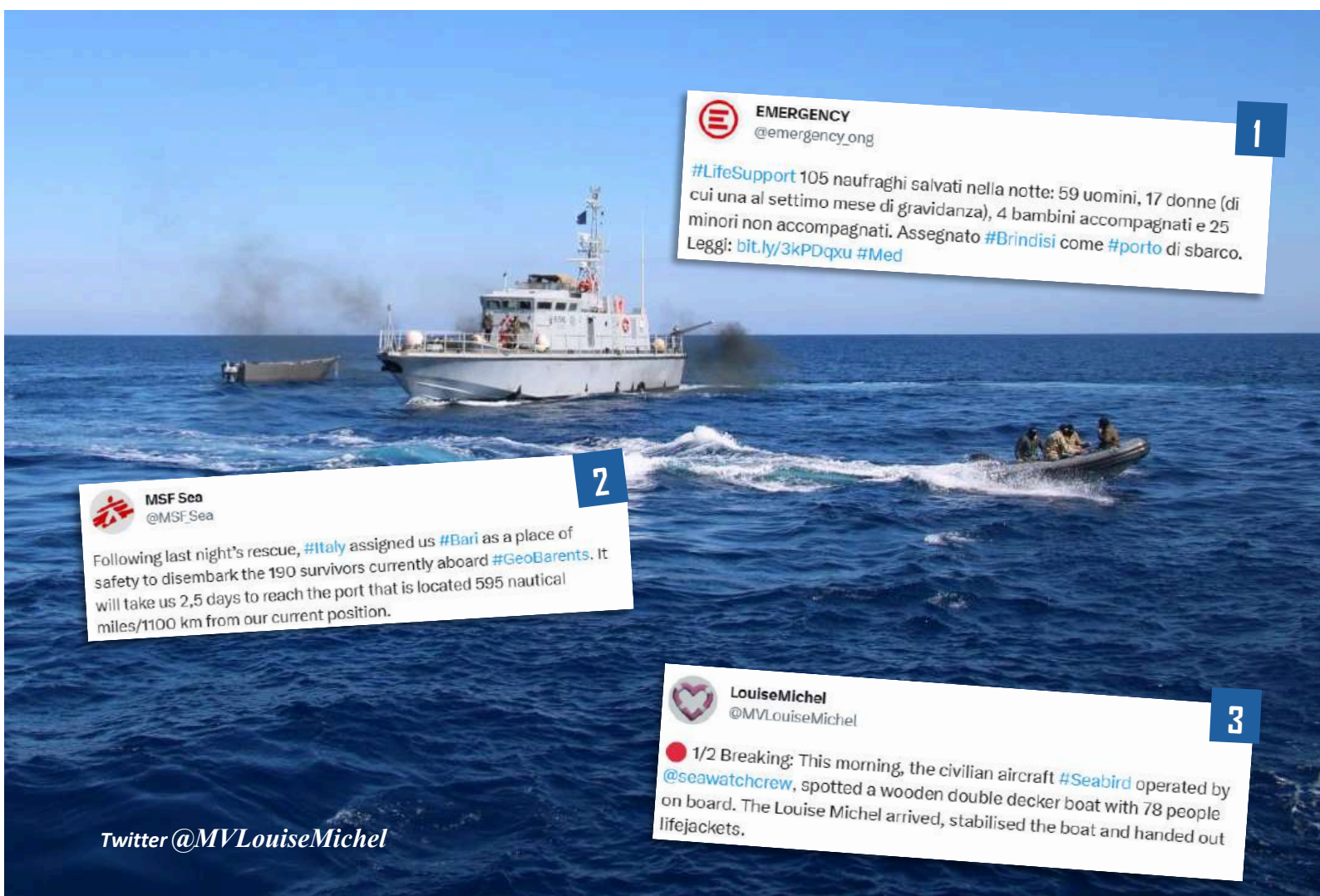
Sulla rotta verso nord, **Louise Michel** soccorre altre due imbarcazioni fuggite dalla Tunisia. Le imbarcazioni sono state individuate da **Seabird 2** e da Frontex, che ha inviato uno dei suoi rarissimi mayday relay.

25 Marzo

**Life Support** soccorre 78 persone da un gommone partito dalla Libia. **Alarm Phone** aveva ricevuto la richiesta di soccorso e l'aveva rilanciata alle autorità e alle ONG.

26 Marzo

**Life Support** soccorre 83 persone da due barche di metallo in difficoltà tra Tunisia e Lampedusa.



EMERGENCY  
@emergency\_ong

1

#LifeSupport 105 naufraghi salvati nella notte: 59 uomini, 17 donne (di cui una al settimo mese di gravidanza), 4 bambini accompagnati e 25 minori non accompagnati. Assegnato #Brindisi come #porto di sbarco. Leggi: [bit.ly/3kPDqxu](https://bit.ly/3kPDqxu) #Med



MSF Sea  
@MSFSea

2

Following last night's rescue, #Italy assigned us #Bari as a place of safety to disembark the 190 survivors currently aboard #GeoBarents. It will take us 2,5 days to reach the port that is located 595 nautical miles/1100 km from our current position.



LouiseMichel  
@MVLouiseMichel

3

1/2 Breaking: This morning, the civilian aircraft #Seabird operated by @seawatchcrew, spotted a wooden double decker boat with 78 people on board. The Louise Michel arrived, stabilised the boat and handed out lifejackets.

## APRILE 2023

9 Aprile

La barca a vela **Nadir** (RESQSHIP) assiste a un naufragio a largo di Lampedusa e riesce a soccorrere 22 persone e recuperare due corpi. Purtroppo, circa 20 persone sono andate disperse (4).

15 Aprile

Dopo che **Seabird 2** trova un gommone in difficoltà, la **Life Support**, in quanto imbarcazione più vicina, soccorre 55 persone (5).

19 Aprile

**Alarm Phone** riceve una richiesta di soccorso e la inoltra alle autorità e alle ONG. **Humanity 1** (SOS Humanity) soccorre le 65 persone e le fa sbarcare in Italia (6).

20 Aprile

La **Ocean Viking** (SOS Mediterranée) soccorre 29 persone in difficoltà che avevano precedentemente contattato **Alarm Phone**. Erano partite dalla zona orientale della Libia ed erano al quinto giorno di viaggio terrificante verso la Sicilia (7).

24 Aprile

Mentre **Geo Barents** trova 75 persone su un gommone, il veliero **Astral** (Open Arms) soccorre 47 persone da una barca di metallo che stava affondando (8) (9).

26 Aprile

**Nadir** soccorre 40 persona da una barca di metallo e li fa sbarcare a Lampedusa.

27 Aprile

La **Astral** soccorre 38 persone in difficoltà che stavano fuggendo dalla Tunisia, assistendo anche alter due barche infine prese in carico dalla Guardia Costiera italiana (10).

Allo stesso tempo, **Ocean Viking** soccorre 15 persone che erano partite dalla Libia.

28 Aprile

Dopo che **Alarm Phone** riceve e rilancia diverse chiamate di soccorso alle autorità e alle ONG, la **Ocean Viking** riesce a soccorrere 153 persone da tre diverse imbarcazioni (11).

29 Aprile

Dopo che **Seabird 2** avvista 34 persone in difficoltà, la **Life Support** soccorre il Gruppo e fa sbarcare tutte le persone in Italia.

RESQSHIP  
@resqship

4  
[1/4] Nach Std. ununterbrochener Einsätze, wurde unsere Crew erneut zu einem Seenotfall alarmiert. Als sie am Einsatzort ankamen, fanden sie etwa 25 Menschen im Wasser vor - sie waren bereits seit ca. zwei Stunden im Wasser. Unsere Crew konnte 22 Überlebende und 2 Tote bergen.

Sea-Watch International  
@seawatch\_intl

5  
With the Seabird, we discovered two boats in distress yesterday. After our aircrew sent the distress call, @emergency\_ngo rescued the 55 people from the overcrowded inflatable boat a few hours later.



# RESQSHIP



**SOS Humanity (international)**

@soshumanity\_en

6

[1/2] After rescuing 69 people, one unconscious and others exhausted, seasick, and suffering from hypothermia, we were assigned the port of [#Ravenna](#), over 1,600km from the rescue. This creates unnecessary risk for survivors and keeps ships away from the [#SAR](#) region for many days.



**SOS MEDITERRANEE**

@SOSMedIntl

7

Rescue completed! The 29 survivors on [#OceanViking](#) finally disembarked this morning in [#Bari](#). We are relieved they finally reach a Place of Safety after spending 5 days at sea without assistance and in dire conditions in the [#CentralMediterranean](#).



**Open Arms**

@openarms\_fund

8

Desembarcamos en [#Lampedusa](#)

Las 47 personas que han sobrevivido hacinados en una barca metálica a 2 días en el [#Med](#), la deriva y el naufragio, por fin ya están en puerto seguro.

Proteger la vida en el mar es nuestra prioridad, las vidas humanas lo más importante

[#CadaVidaCuenta](#)



**MSF Sea**

@MSF\_Sea

9

As [#GeoBarents](#) is sailing north towards [#Napoli](#), the place of safety assigned by [#Italy](#), the 75 women, men and children onboard are recovering after the risky journey they endured. Reclaiming moments of normalcy and human solidarity before arriving to the new destination.



**Open Arms ENG**

@openarms\_fund

10

Last night [#Astral](#) located and helped a dinghy carrying 38 people (including minors) not long after setting sail from [#Lampedusa](#). Tens of people drowned in another shipwreck yesterday near [#Libya](#) This isn't the sea, it's a graveyard for the most vulnerable people [#EveryLifeCounts](#)



**SOS MEDITERRANEE**

@SOSMedIntl

11

[#OceanViking](#) performed 3 rescues in less than 7h in Maltese Search & Rescue Region alerted by [@alarm\\_phone](#). The Search & Rescue operations were all closely coordinated by Italian maritime authorities. [@SOSMedIntl](#) has been calling for such vital coordination efforts for years.

### 24.03.2023 – LE NAVI E GLI AEREI DELLA SOCIETÀ CIVILE COLLABORANO PER SOCCORRERE UNA BARCA IN LEGNO A DUE PONTI SOVRAFFOLLATA

Durante la mattina del 24 aprile, l'aereo **Seabird 2** di Sea-Watch ha avvistato un'imbarcazione di legno sovraffollata che trasportava almeno 40 persone senza giubbotto di salvataggio, con la possibilità, secondo le stime dell'equipaggio, che potesse trasportare più persone in un ponte inferiore. Anche il drone Heron di Frontex era stato osservato circa 1,5 ore prima dall'equipaggio di terra di Seabird mentre orbitava in una posizione che coincideva con la traiettoria dell'imbarcazione in difficoltà, anche se al momento dell'avvistamento non si vedeva alcuna operazione di salvataggio da parte delle autorità per le persone in difficoltà.

L'equipaggio di terra di Seabird ha quindi informato le autorità e la nave di soccorso civile **Louise Michel**, che in quel momento si trovava a circa 40 miglia nautiche dalle persone. Durante il tempo di transito della Louise Michel, l'equipaggio aereo e di terra di Seabird ha monitorato la situazione, aggiornando la nave e le autorità, che, come purtroppo era prevedibile, sono rimaste in silenzio. Quando la Louise Michel è arrivata sul posto, si è scoperto che l'imbarcazione in difficoltà era effettivamente un'imbarcazione a due ponti altamente pericolosa, che trasportava 78 persone, quasi il doppio di quelle che Seabird 2 aveva inizialmente contato dall'alto, e tra le persone in difficoltà c'erano donne, bambini e un neonato. Questo tipo di imbarcazioni sono soggette a capovolgere in

caso di sovraffollamento e presentano un rischio maggiore per le squadre di soccorso, che devono procedere con estrema cautela per evitare il panico e la perdita di vite umane. Stabilizzata con cura la situazione a bordo dell'imbarcazione e distribuiti i giubbotti di salvataggio, l'equipaggio della Louise Michel ha poi valutato se attendere l'arrivo sul posto di un'altra nave di soccorso civile più grande, la **Life Support**, per iniziare a imbarcare il gran numero di persone.

L'improvviso arrivo sul posto di una nave della cosiddetta Guardia Costiera libica ha poi causato un deterioramento della situazione già tesa, con gli equipaggi libici che hanno diffuso paura e panico tra la gente. La crew di Louise Michel ha quindi chiesto di imbarcare tutte le persone dalla barca, per evitare che la nave libica intervenisse o influenzasse la situazione in modo potenzialmente letale. Fortunatamente, dato lo scenario, tutte le persone sono state imbarcate sulla Louise Michel senza incidenti, per essere curate dai medici dell'equipaggio prima di essere sbarcate nel porto sicuro di Lampedusa, in Italia.

Pur avendo a disposizione le informazioni e la presenza di navi e aerei, la gestione della situazione da parte delle autorità avrebbe potuto nuovamente comportare annegamenti, sparizioni e violazioni dei diritti umani, se non fosse stato per l'operatività di due navi della flotta civile e di uno dei suoi aerei da ricognizione, gli unici mezzi di cui ci si può fidare che operino nel rispetto dei diritti umani e delle leggi marittime internazionali e che intervengano con l'obiettivo di salvaguardare la sicurezza e la vita di persone altamente vulnerabili.

### 09.04.2023 – ALCUNI SOPRAVVISSUTI DI UN NAUFRAGIO A LARGO DI LAMPEDUSA SONO SOCCORSI DA UNA BARCA DELLA SOCIETÀ CIVILE

In un altro scenario tragico e del tutto evitabile, tre persone senza vita sono state recuperate e molte altre sono disperse dopo che un'imbarcazione che trasportava persone in movimento è naufragata al largo di Lampedusa, in Italia.

Se non fosse stato per l'intervento di una nave della flotta civile operativa, però, l'esito avrebbe potuto essere ancora più profondamente mortale. Dopo essere stata allertata da una motovedetta della Guardia Costiera italiana durante la notte, la nave a vela della flotta civile **Nadir** è riuscita ad arrivare sul luogo del naufragio che coinvolgeva circa 40 persone, trovando diverse persone in acqua e intraprendendo un'azione di salvataggio d'emergenza e cure mediche per i sopravvissuti. Alla fine, sono state salvate e imbarcate sulla Nadir 22 persone, tra cui tre donne incinte. L'equipaggio della nave stima, tuttavia, sulla

base delle testimonianze dei superstiti, che almeno altre 20 persone siano annegate a causa dell'incidente.

L'equipaggio di terra delle operazioni aeree di **Sea-Watch** è stato in grado di rintracciare l'aereo leggero **Osprey 3** di Frontex che stava effettuando un'operazione di ricerca nell'area della tragedia durante la mattinata, ma le azioni delle autorità sono molto spesso troppo ridotte e in ritardo rispetto alle condizioni continuamente letali nella regione del Mediterraneo.

Come continuiamo a sostenere all'interno della flotta civile, il Mediterraneo centrale ha urgente bisogno di un programma di salvataggio guidato dall'Europa che coinvolga mezzi aerei e di superficie, operando con l'obiettivo primario di sostenere il diritto alla vita e altre convenzioni internazionali, al fine di evitare ulteriori catastrofi umane come questa che continuano a verificarsi ogni mese.

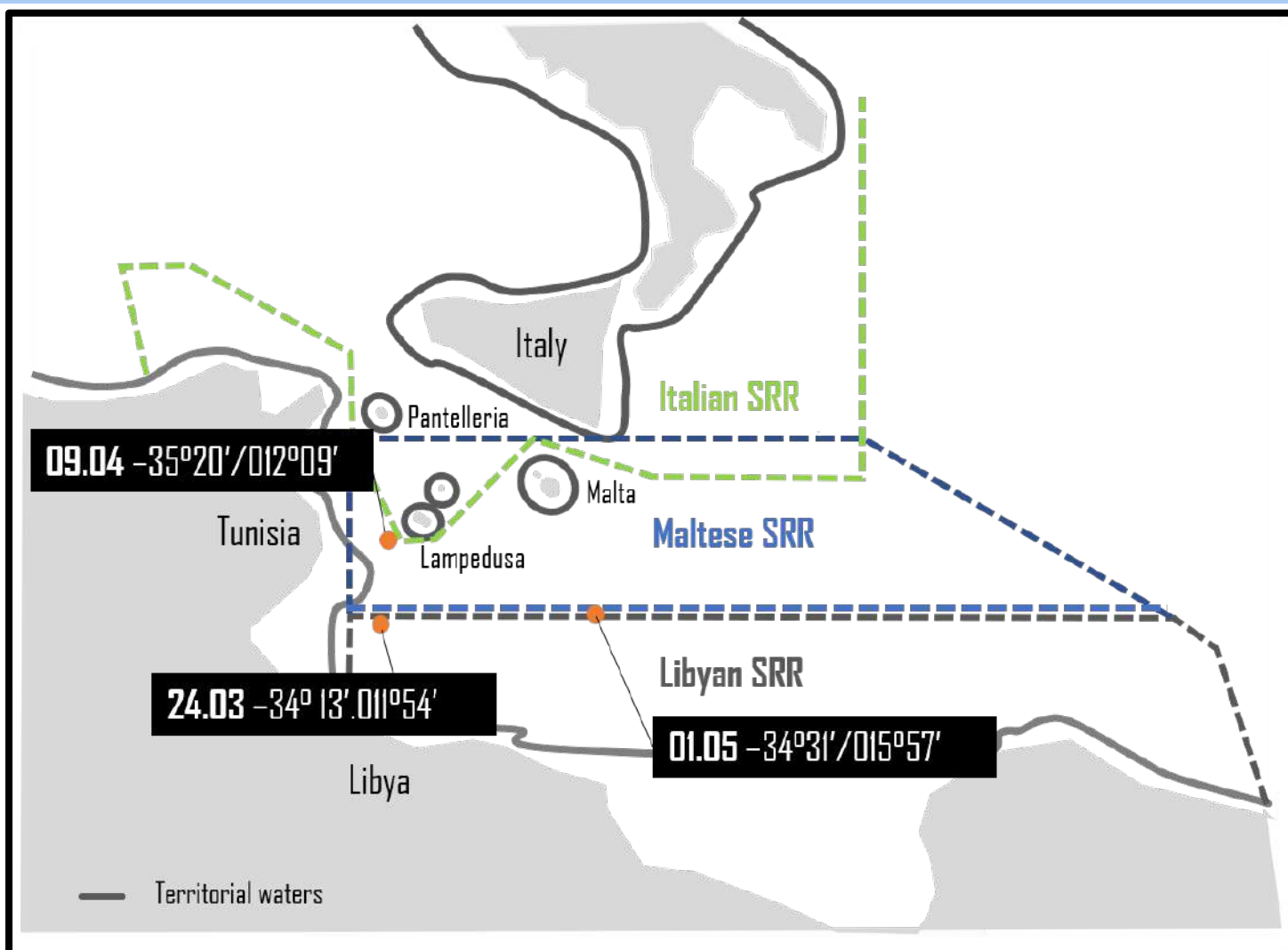
## 01.05.2023 – UN GROSSO SOCCORSO PER LA GEO BARENTS IN SAR 3 DOPO UN'ALLERTA DA PARTE DI ALARM PHONE

Nelle prime ore del 1° maggio, **Alarm Phone** è stato contattato da persone in difficoltà a bordo di un'imbarcazione sovraffollata che trasportava circa 300 persone in movimento. L'imbarcazione si trovava nella zona di ricerca e soccorso maltese, a sud-est delle isole maltesi, nella regione sempre più attiva del Mediterraneo centrale nota come SAR 3. Mentre Alarm Phone lanciava ripetuti allarmi alle autorità, da parte dei centri di coordinamento dei soccorsi maltesi e italiani si ripeteva ancora una volta lo stesso prevedibile e vergognoso schema: il silenzio e il rifiuto di agire in conformità ai loro obblighi e doveri legali.

Ancora una volta, forse, a salvare molte vite è stato il fatto che una nave della flotta civile, la potente **Geo Barents** di MSF, fosse operativa e disponibile per prestare assistenza in questa vasta regione orientale. In transito per oltre 86 miglia nautiche, la Geo Barents è stata fortunatamente in grado di rispondere con successo alla trasmissione di informazioni di soccorso dall'Alarm Phone, che i responsabili avevano scelto di ignorare. Anche l'aereo da ricognizione **Seabird 1** della Sea-Watch è stato in grado di fornire informazioni essenziali all'equipaggio della Geo

Barents dal cielo, verificando la posizione delle persone in difficoltà e fornendo conferme sulla struttura e sulle condizioni dell'imbarcazione, in modo che le squadre di soccorso di MSF fossero in grado di prepararsi nel modo più efficace per quello che sarebbe stato un salvataggio impegnativo e pericoloso di così tante persone a bordo. Grazie alla formazione, alla professionalità e alla preparazione degli equipaggi aerei e marittimi della flotta civile, tutte le persone a bordo sono state infine imbarcate sulla Geo Barents per ricevere assistenza medica e attendere lo sbarco in un porto sicuro in Europa.

In un ennesimo caso di vite umane salvate in mare dalla flotta civile in circostanze terribili, in un contesto che continua ad aggravarsi e a peggiorare per volontà di un sistema che mira solo a impedire gli arrivi in Europa ad ogni costo, è a vantaggio dei diritti umani e della giustizia che la flotta civile sia ancora in grado di operare in termini di finanze e di personale - che possa continuare a essere adeguatamente supportata nei mesi e negli anni a venire, mentre permangono le avversità di un regime di frontiera europeo senza scrupoli.

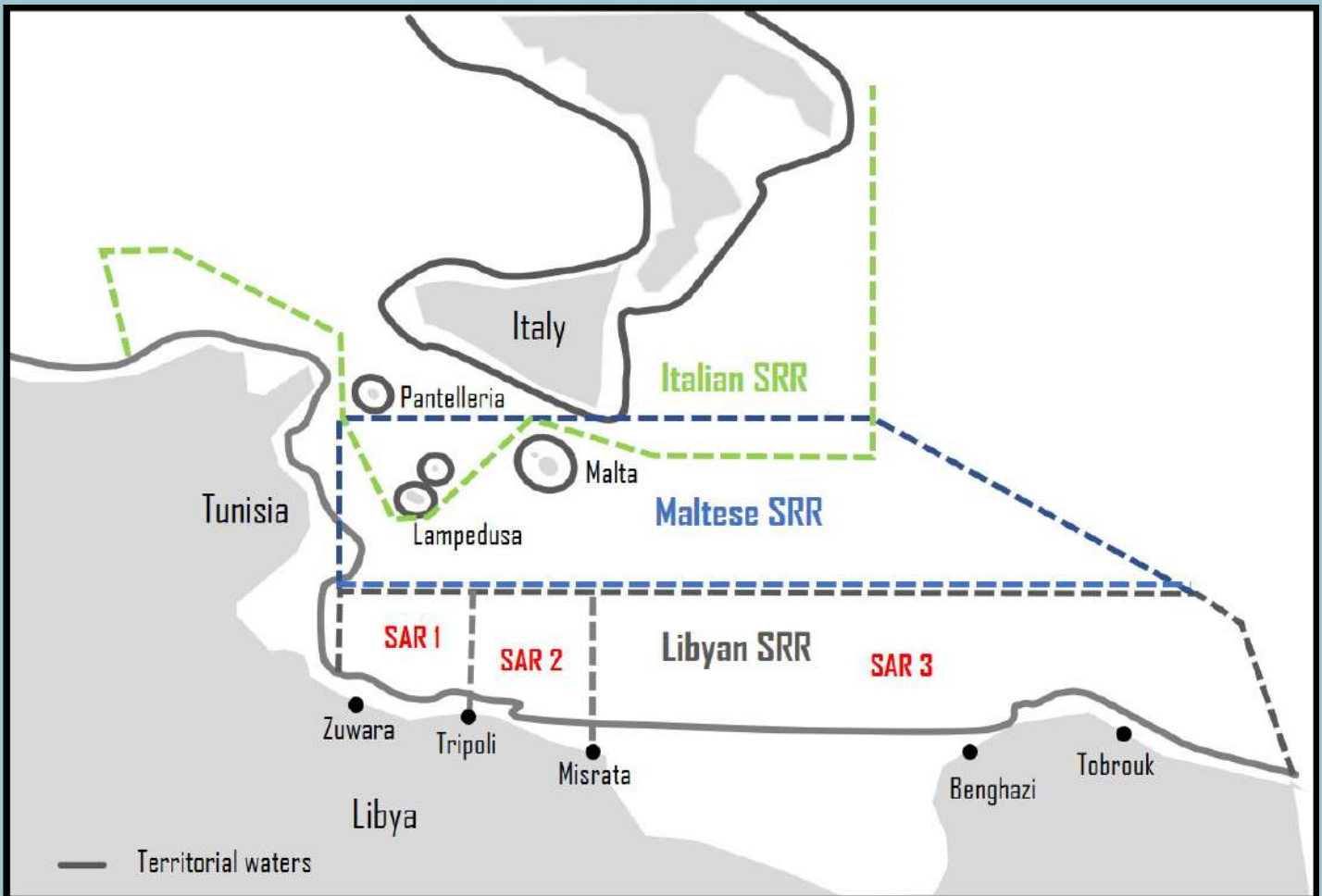




# ANALISI

LE SFIDE DEL SAR E I PROBLEMI DI COORDINAMENTO A LARGO DELLA ZONA EST DELLA LIBIA: LA "SAR 3" È UNA NUOVA AREA DI OPERAZIONI PER LE NAVI DELLE ONG?

Di Alarm Phone



Tra il 2022 e il 2023 è stato osservato un notevole aumento delle partenze dalla Libia orientale. Questa rotta è stata una delle più utilizzate prima del 2017. All'epoca, molte imbarcazioni partivano dalla regione di Alessandria d'Egitto, consentendo alle persone provenienti dal Corno d'Africa e dal Sudan di evitare l'ingresso in Libia.

La distanza dalle coste italiane è di quasi 800 miglia nautiche, con un tempo di navigazione medio di 8-10 giorni. Le partenze da questa regione sono diminuite drasticamente nel 2018, per poi riprendere quattro anni dopo, alla fine del 2021, in linea con gli sviluppi geopolitici. Attualmente, i principali punti di partenza per le imbarcazioni che attraversano la Libia orientale verso l'Italia sono le aree urbane e periurbane lungo le coste settentrionali della regione, ovvero Bengasi, Darna e Tobruk. La distanza più breve tra la Libia orientale e l'Italia è di 365 miglia nautiche da Bengasi a Capo Passero, l'angolo sud-orientale della Sicilia.

Le imbarcazioni che partono dalla Libia orientale non sono tuttavia le uniche a navigare nella regione. Anche le imbarcazioni che partono dal Libano e dalla Turchia e si dirigono verso le coste italiane dello Ionio potrebbero

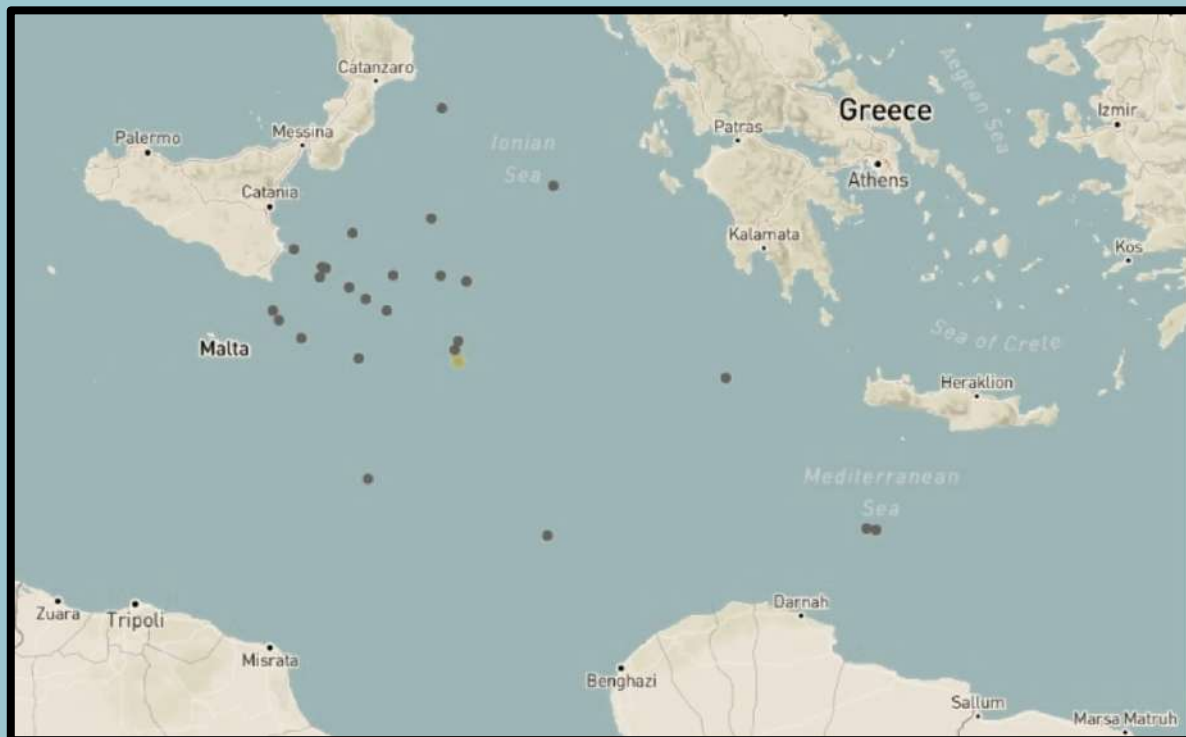
infatti attraversare quest'area. Questo a conseguenza delle misure aggressive attuate dai governi di Grecia e Cipro allo scopo di impedire gli arrivi o rimpatriare a forza coloro che riescono a raggiungere le acque e il territorio nazionale.

Su questa rotta sono state osservate diverse tipologie di imbarcazioni. In generale, le imbarcazioni che partono da Bengasi sono tipicamente piccole barche in vetroresina con un solo ponte e senza cabina, dotate di uno o due motori fuoribordo e con circa 20-40 persone a bordo. Le imbarcazioni che partono da Darna e Tobruk sono spesso ex pescherecci più grandi, realizzati con materiali misti, con motori entro bordo e in grado di trasportare diverse centinaia di persone. Le imbarcazioni provenienti dalla Turchia includono in genere yacht a vela con un centinaio di passeggeri, sebbene occasionalmente vengano utilizzate anche barche a motore di medie dimensioni. Le imbarcazioni da diporto a motore e i traghetti in disuso sembrano invece essere le imbarcazioni più comuni segnalate per le partenze dal Libano.

La rotta che parte dalla Libia orientale attraversa l'estremità est delle Regioni di Ricerca e Soccorso (Search

and Rescue Region, SRR) libica e maltese prima di raggiungere la zona SAR italiana nel Mar Ionio. Le regioni di ricerca e soccorso italiana e maltese si sovrappongono dal 36° parallelo fino a 30 miglia nautiche più a nord. A partire da questo punto, le operazioni SAR sono solitamente coordinate dal Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) di Roma. A sud del 36° parallelo, c'è però una

manca di informazioni e, molto probabilmente, di coordinamento SAR. Questo aspetto diventa ancora più critico nella metà orientale della SRR libica, dove il Joint Rescue Coordination Center (JRCC) di Tripoli è di fatto inattivo, probabilmente a causa di limiti operativi (con una distanza di circa 250 miglia nautiche tra Misurata e Bengasi) e della situazione geopolitica della regione.



*Mappe che mostrano le ultime posizioni conosciute dei soccorsi documentati, rispettivamente in partenza (sopra) da Bengasi, (sotto) da Tobruk dall'1.1.2022 all'1.4.2023. I punti sono colorati di giallo per i soccorsi effettuati dalla flotta civile. Le posizioni sono state definite a partire dalla documentazione del CMRCC e dal SARarchivio, grazie alla combinazione tra i report disponibili e l'analisi dei media. Alcuni casi sono assenti in quanto le informazioni disponibili non erano sufficienti.*

Alcuni gruppi, tuttavia, talvolta indicati come “Libyan Coast Security” o “Libyan Special Naval Forces”, o anche i cosiddetti “Dafdie Albasharia” sembrano essere attivi nella regione. Il loro ruolo rimane però poco chiaro e non è ufficialmente riconosciuto dalla comunità internazionale (essenzialmente l'IMO).

Il 4 maggio, il maresciallo Haftar, “uomo forte” della regione orientale libica, ha tenuto un incontro con il primo ministro italiano e alcuni suoi ministri. Sebbene all'incontro non sia seguita alcuna comunicazione ufficiale, la gazzetta del governo italiano, fornendo una sintesi delle due ore di conversazione, ha riferito che il principale tema di discussione è stato l'aumento senza precedenti dell'immigrazione in Italia. Si ipotizza che l'aumento delle partenze dall'est della Libia possa essere stato permesso dallo stesso Maresciallo Haftar, come pretesto per stabilire un dialogo con le autorità europee, e in particolare con l'Italia.

Al momento l'MRCC italiano in casi come questo allerta le navi mercantili che navigano nella zona SAR 3 della presenza di eventuali imbarcazioni in difficoltà tramite Inmarsat o altri mezzi. Nelle loro comunicazioni, gli ufficiali di Roma specificano che stanno comunicando il caso SAR “per conto della Guardia costiera libica”. Tuttavia, il coordinamento della maggior parte dei casi SAR trasmessi dall'IT MRCC e soccorsi da navi mercantili è stato finora effettuato dal centro di Roma, con conseguenti sbarchi in Italia. Come il 10 maggio, quando in un solo giorno circa 350 persone provenienti da diversi eventi SAR nella regione ionica sono state sbarcate in Italia da quattro diverse navi mercantili. In effetti, in una regione in cui né le entità governative né quelle non governative riescono a eseguire operazioni SAR, le navi mercantili svolgono un ruolo ancora più significativo.

Gli equipaggi delle navi mercantili non sono tuttavia addestrati per eventi di massa e una nave da carico non è attrezzata né adatta a tali operazioni. Vale la pena ricordare che almeno due incidenti mortali si sono verificati solo nei primi quattro mesi del 2023 mentre le navi mercantili stavano conducendo operazioni di salvataggio di piccole imbarcazioni in vetroresina. L'incidente più recente è avvenuto nella SRR maltese tra il 16 e il 17 aprile, mentre un altro caso si è verificato nella SRR libica l'11 marzo. Quest'ultimo incidente è stato documentato in modo completo dalla flotta civile.

Le persone a bordo avevano infatti precedentemente contattato **Alarm Phone**, per cui l'aereo **Seabird** ha potuto individuare l'imbarcazione il giorno prima che la nave cargo **FROLAND** lanciasse l'operazione di salvataggio. Purtroppo, la piccola imbarcazione si è rovesciata durante il salvataggio e delle 47 persone a bordo solo 17 hanno potuto essere imbarcate sul cargo e sbarcate a Pozzallo, in Italia, mentre 30 persone risultano ancora disperse.

Inoltre, le navi da carico non sono preparate a fornire alloggio e assistenza alle persone soccorse in mare. Impegnarsi in un'operazione attiva di ricerca e soccorso fino a quando non viene assegnato un porto per lo sbarco dei sopravvissuti o non viene designato un punto di incontro per il trasbordo verso le strutture governative richiede molto tempo. Questo ritardo spesso si traduce in significative perdite finanziarie per gli armatori, che scoraggiano le navi mercantili a rispondere alle richieste di soccorso, nonostante gli obblighi di legge.

In un caso partito da una segnalazione di Alarm Phone il 6 maggio dello scorso anno, la **Sea-Eye 4** ha svolto un ruolo cruciale. Si sono offerti di trasbordare i 34 sopravvissuti e di prendere in carico l'operazione dopo che la nave cargo **BERLIN EXPRESS** aveva dispiegato una zattera di salvataggio per le operazioni di soccorso e la **BSG BAHAMAS** aveva imbarcato i sopravvissuti. Questo sforzo coordinato ha permesso di minimizzare l'impatto sull'equipaggio del cargo e sull'armatore, oltre a garantire il benessere delle persone salvate e il loro sbarco in Italia.

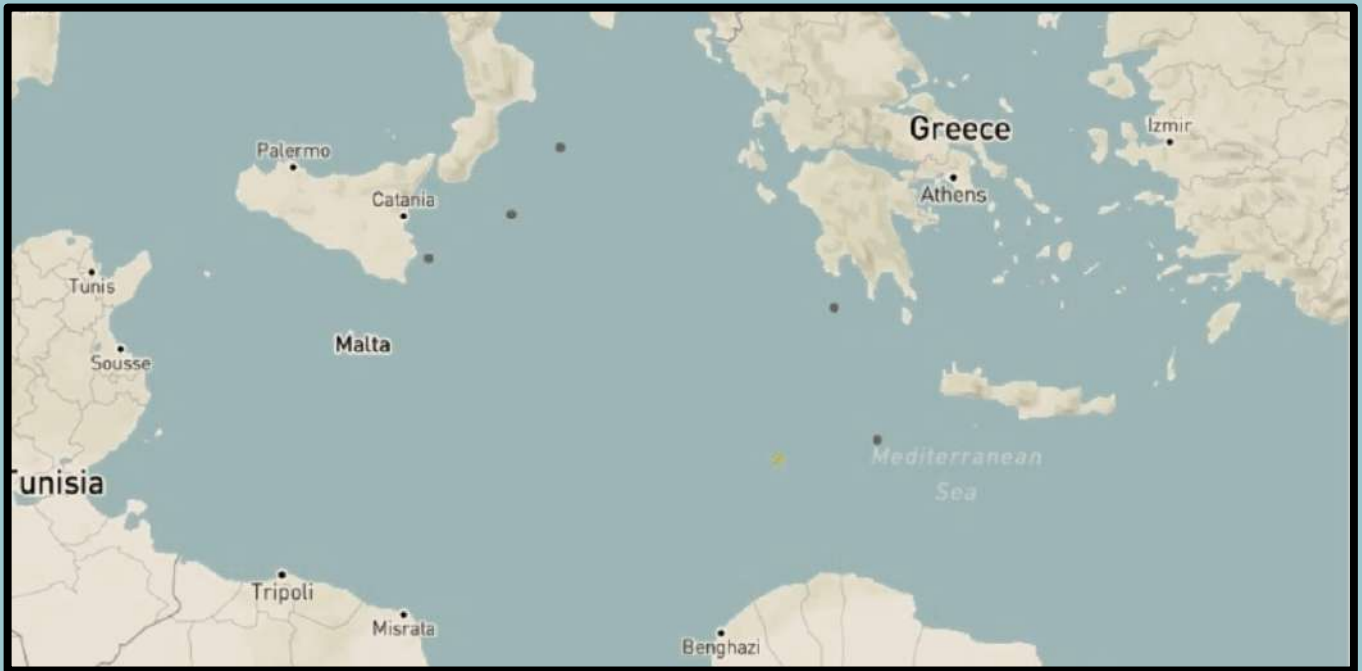
È importante sottolineare che i salvataggi effettuati da navi mercantili comportano un rischio concreto di respingimento. Nonostante l'assenza di attività ufficiali dell'autorità SAR nella zona SAR 3, le operazioni condotte dalle navi mercantili in quest'area possono ancora risultare in un respingimento in Libia. Almeno due respingimenti verso la Libia orientale sono avvenuti di recente nella regione. Il ruolo dell'MRCC italiano in questi respingimenti è tuttavia discutibile. Il 29 aprile, l'equipaggio dell'aereo **Seabird** è riuscito a mettersi in contatto con la nave cargo **GRIMSTAD**, che aveva salvato circa 30 persone da una piccola imbarcazione. L'ufficiale a bordo ha riferito che il centro di coordinamento di Roma aveva dato istruzioni alla nave di sbarcare i sopravvissuti in Libia. Tuttavia, l'MRCC italiano ha pubblicamente negato la responsabilità dell'ordine di respingimento (è in corso un'interrogazione parlamentare sulla questione). È possibile che l'MRCC di Roma non abbia dato istruzioni dirette per il respingimento in Libia, ma piuttosto per coordinarsi con le autorità libiche. Mentre le autorità di Tripoli incaricate dall'IMO solitamente falliscono sistematicamente nel coordinare tali operazioni a distanza e lasciano a Roma lo spazio tecnico per assumersene la responsabilità, nel caso della **GRIMSTAD** si può ipotizzare che il cargo sia riuscito a coordinarsi direttamente con le forze attive nella regione orientale del Paese, in quanto è stata la “marina libica” a trasbordare i sopravvissuti e a riportarli sulle coste libiche.

La mancanza di un coordinamento trasparente tra il centro di coordinamento di Roma e le forze marittime che operano nella regione, e quindi il loro ruolo nel coordinare i respingimenti, è esemplificata da un altro caso SAR che ha coinvolto 18 persone in difficoltà al largo delle coste di Bengasi. Il centro di Roma ha emesso un “mayday relay” per due giorni, dal 26 al 28 aprile, mentre fonti non ufficiali hanno riferito che un'intercettazione era già avvenuta il primo giorno dell'allerta. Molti eventi SAR nella parte

orientale della regione di ricerca e soccorso libica trasmessi da Roma sono rimasti irrisolti e si presume che molte persone siano state intercettate sotto il coordinamento locale. Tuttavia, la recente visita del maresciallo Haftar in Italia suggerisce che una maggiore cooperazione tra Roma e Bengasi potrebbe presto avvenire.

Attualmente non ci sono navi di soccorso non governative che operano sistematicamente in questa regione. Le sfide tecniche e geografiche rappresentano un deterrente significativo per l'attuazione di un'operazione sistematica di ricerca e salvataggio: la vasta superficie di ricerca, che

potenzialmente copre circa 300.000 chilometri quadrati, rende impraticabile la conduzione di pattugliamenti sistematici senza obiettivi specifici. Tuttavia, ci sono stati casi di operazioni di salvataggio mirate da parte di organizzazioni non governative lungo questa rotta. Questi salvataggi sono avvenuti quando il caso SAR e la sua posizione erano noti. In questi casi, le navi di soccorso hanno deviato dalle loro aree operative abituali per rispondere alle richieste delle imbarcazioni abbandonate in mare, come avviene sistematicamente nel triangolo orientale sotto il coordinamento di Malta, o per assistere navi mercantili non equipaggiate e incapaci di condurre salvataggi.



***Mapa che mostra le ultime posizioni conosciute delle operazioni di soccorso documentate in partenza dal Libano e dalla Turchia dall'1.1.2022 all'1.4.2023. I punti sono colorati di giallo per i casi soccorsi portati a termine dalla flotta civile. Le posizioni sono state definite dalla documentazione CMRCC e dal SARarchivio combinando testimonianze e analisi dei media. Alcuni casi possono essere assenti se le informazioni non erano sufficienti.***

Diverse operazioni degne di nota sono infatti state condotte dalle ONG in questa zona. Ad esempio, in un caso segnalato da Alarm Phone del 4 aprile di quest'anno, un peschereccio con a bordo 600 persone è stato salvato dalla **Geo Barents**, nonostante le difficili condizioni meteorologiche. Un altro caso ha riguardato un'imbarcazione da diporto partita dal Libano e soccorsa dalla **Humanity 1** il 13 settembre dello scorso anno. In questo caso, la nave di soccorso si trovava a 20 ore di distanza dall'imbarcazione in difficoltà quando quattro persone si sono buttate in mare per raggiungere una nave da carico che si trovava in attesa, ma che non era in grado di effettuare un trasbordo sicuro delle 207 persone. Alla fine, la nave di soccorso è riuscita a imbarcare coloro che si trovavano ancora sull'imbarcazione alla deriva e a trasferire a bordo le quattro persone che si erano gettate in acqua e che erano state recuperate in precedenza dalla nave mercantile. Dopo essere stati in mare per oltre una settimana, sono infine riusciti a sbarcare a Taranto, in Italia, solamente dopo un'altra settimana. Dieci giorni prima dell'intervento della Humanity 1 in questa zona remota

della SRR maltese, un'altra imbarcazione proveniente dal Libano è rimasta alla deriva in mare per tre giorni. La richiesta di soccorso, lanciata ad Alarm Phone e ad altre entità il 3 settembre non ha potuto essere presa in carico da una nave della flotta civile. È stata invece ancora una volta una nave mercantile, la BBC PEARL, a soccorrere le 57 persone e a sbarcarle a Creta, in Grecia, tre giorni dopo l'allarme - troppo tardi però per una bambina di quattro anni, morta per disidratazione durante il tragitto verso l'ospedale.

Alla luce dell'evidente carenza di operazioni di ricerca e soccorso in questa regione, sorge spontanea la domanda se le ONG debbano operare in modo più consistente in questo settore del Mediterraneo. Da un lato, è evidente la necessità di coinvolgere le ONG per colmare le lacune esistenti in materia di SAR e per supportare le persone in movimento. Tuttavia, le sfide tecniche e geografiche della zona SAR 3, come la vasta superficie e la specifica configurazione delle acque territoriali libiche, introducono nuove complessità nel panorama operativo, che richiedono una rivalutazione delle strategie operative non governative in questa regione.

# FRAMMENTO LEGALE

## IL CASO ASSO VENTOTTO

**La condotta del capitano di una nave privata che riporta in Libia dei migranti soccorsi in mare è penalmente rilevante?**

*Giulia Crescini*

Il caso in questione è esemplare e unico nel suo genere. Per la prima volta, infatti, il comandante di una nave mercantile italiana, la Asso Ventotto della compagnia di navigazione offshore Augusta, è stato condannato dal Tribunale di Napoli e poi dalla Corte d'Appello per aver riportato in Libia 101 migranti naufragati che aveva precedentemente soccorso.

L'eccezionalità del caso è legata alla difficoltà con cui questi eventi vengono portati in tribunale, ai problemi di raccolta delle prove e alle conseguenti difficoltà investigative.

In questo caso, due fattori sono stati cruciali. Il 30 luglio 2018, quando la Asso Ventotto ha trasferito a Tripoli i migranti precedentemente soccorsi in acque internazionali, le operazioni sono state osservate, registrate e commentate dalla stampa italiana ed europea, provocando una forte reazione da parte delle organizzazioni non governative e internazionali. Poco dopo, considerando che la Asso Ventotto è una nave battente bandiera italiana e che la compagnia di navigazione, Augusta Offshore, ha sede a Napoli, è stato possibile per l'ex sindaco di Napoli, Luigi De Magistris, insieme a rappresentanti della società civile, presentare un esposto alla Procura di Napoli da cui sono scaturiti il processo penale e le due condanne.

Il Tribunale penale di Napoli, già in primo grado con sentenza del 13 ottobre 2021, ha condannato il comandante della nave Asso Ventotto per i reati previsti e puniti dall'art. 591 del Codice penale (abbandono di persone minori o vulnerabili) e dell'art. 1155 del Codice Navale (sbarco e abbandono arbitrario).

Il capitano ha presentato ricorso contro la decisione, contestando la qualificazione giuridica del suo operato e chiedendo che il trasferimento dei naufraghi in Libia fosse considerato legittimo, in quanto riteneva di aver adempiuto agli obblighi internazionali previsti dalle convenzioni SOLAS e SAR. Sulla base di quanto detto, il capitano avrebbe dovuto rivolgersi esclusivamente alle autorità libiche, in quanto erano le uniche deputate al salvataggio e al coordinamento di un porto sicuro sul loro territorio, dato che l'imbarcazione si trovava nella cosiddetta zona SAR libica. Il capitano ha anche insistito sul fatto che non era a conoscenza di un rischio per la sicurezza dei naufraghi in caso di ritorno in Libia.

La Corte d'Appello di Napoli, nella sentenza del 10 novembre 2022, ha confermato la condanna, richiamando anche alcuni principi fondamentali in materia di soccorso in mare. La Corte ha sottolineato che il capitano ha l'obbligo di identificare le persone a bordo (anche quelle che si dichiarano funzionari di uno Stato estero) e di valutare le condizioni di vulnerabilità di donne e bambini, nonché l'eventuale necessità dei naufraghi di chiedere protezione internazionale e, in virtù della "posizione di garanzia" legata al suo ruolo, ha il dovere di portarli in un porto sicuro.



# AMPLIFICARE LE VOCI



## “SE RIMANIAMO QUA, MORIREMO”

“Refugees in Tunisia” mentre pretestano di fronte alle sedi di UNHCR a Tunisi, Marzo 2023

L’11 aprile 2023, le persone rifugiate e migranti che stavano facendo un sit-in di fronte alla sede dell’Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati (UNHCR) a Tunisi sono state sgomberate violentemente dalla polizia. Per quasi un mese, circa 250 persone hanno tenuto un presidio pacifico per richiedere il trasferimento in un altro Paese, poiché le loro condizioni di vita in Tunisia sono diventate insopportabili. Nei mesi precedenti si erano rivolte all’UNHCR per richiedere protezione, a causa delle minacce sulla vita di migranti e rifugiati neri e a seguito del discorso razzista pronunciato dal presidente della Tunisia.

Tuttavia, l’UNHCR non ha risposto nemmeno ai loro bisogni primari, come la richiesta di cibo, acqua e di un alloggio. Ha inoltre contribuito all’aggravarsi della situazione chiamando la polizia per evacuare il presidio dei manifestanti. Durante lo sgombero, la polizia ha attaccato i partecipanti, tra cui bambini, con gas lacrimogeni, provocando loro ferite gravi.

Il mancato sostegno ai rifugiati da parte dell’UNHCR e il

“Sono arrivato di fronte a UNHCR perché mi sono sentito offeso dal discorso del Presidente. Alcune persone ne hanno approfittato per rapinarci e attaccarsi. Alcuni tunisini hanno saccheggiato le nostre case ad Arian [un sobborgo a nord di Tunisi]. Erano più di 50 ragazzi, armati di pietre e bastoni. Per questo sono venuto qui di fronte a UNHCR, per richiedere protezione, perché mia moglie è incinta e ha bisogno di essere al riparo. La nostra sicurezza non è garantita in Tunisia. Non possiamo restare qui”.

[E., spiegando perché è venuto a protestare di fronte a UNHCR, 14.04.23]

suo contributo alle violenze subite dalle persone in esilio sono stati documentati anche in altri Paesi. Sono anni che [i rifugiati in Libia denunciano l’inazione dell’UNHCR](#) in questo paese attraversato da conflitti. Nella stessa Tunisia, i maltrattamenti contro rifugiati e migranti da parte dell’UNHCR non sono una novità.

**Di seguito riportiamo una selezione di testimonianze di rifugiati in Tunisia riguardo il peggioramento della loro situazione, il loro sit-in di protesta davanti all’UNHCR a Tunisi e lo sgombero violento. Le loro testimonianze sono state raccolte nel mese di aprile 2023 da un gruppo di attivisti/e basati/e a Tunisi.**

Il testo completo è disponibile qui:

<https://alarmphone.org/en/2023/04/26/if-we-stay-here-we-are-going-to-die/>

**REFUGEES IN TUNISIA**

<https://twitter.com/RefugeesTunisia>

“La polizia ha attaccato tutti, compresi donne e bambini, usando lacrimogeni. Quando li hanno lanciati sulla folla, è esploso il caos. La prima preoccupazione delle persone era scappare da quel posto”

[A, parlando del giorno in cui la protesta è stata sgomberata, 13.04.23]

“Quando ho sentito che la polizia stava attaccando il campo, sono tornato ad aiutare mia moglie. Ma c’era talmente tanto gas lacrimogeno che quando sono arrivato, sono svenuto. Quando ho ripreso conoscenza, ero al commissariato. Mi sono svegliato in una grande stanza circondato da poliziotti armati di bastoni di legno. Eravamo circa 150 migranti/e detenuti al commissariato. [...] Eravamo in circa 80 a essere portati in prigione. Le persone che si rifiutavano di dare le loro impronte digitali venivano picchiate. Era molto doloroso. [...] Al commissariato siamo stati tutte e tutti picchiati, ma alcuni di noi di più (quelli che erano nelle prime fila durante la manifestazione, che erano più attivi durante la protesta). La polizia li conosceva dai video che abbiamo postato sui social network, ci hanno fatto l’elettroshock. L’ho subito tre volte, e anche per questo sono svenuto. Ho sentito un dolore fortissimo alla schiena, e ho ancora i muscoli dolorosi. Due poliziotti contemporaneamente mi hanno dato le scariche elettriche, non so se vi immaginate cosa vuol dire... Mia moglie, che è incinta di 8 mesi, è svenuta a causa dei lacrimogeni lanciati di fronte all’UNHCR e aveva male allo stomaco. Non sappiamo se il bambino sta bene, perché quando è svenuta, è caduta in avanti, sulla pancia”

[E., parlando del giorno in cui la protesta è stata sgomberata, 14.04.23]

“L’UNHCR è e sarà reticente a cambiare le cose. Siamo convinti che è stata una loro idea di evacuare il presidio e disperdere i manifestanti. Adesso per noi l’obiettivo è garantire la sicurezza di coloro che sono ancora detenuti. E dobbiamo riuscire a dimostrare che la Tunisia non è un Paese sicuro. Dobbiamo essere evacuati, la situazione non è stabile. L’UNHCR nega che siano stati loro a chiamare la polizia, ma sono loro i responsabili di quello che è successo”

[A., 13.04.23]

“Stiamo morendo, il mondo intero deve sapere e deve aiutarci. I nostri compagni in prigione stanno soffrendo, siamo preoccupati per loro. Vogliamo essere evacuati in qualsiasi altro paese, ma non possiamo tornare a casa nostra. [...] Non vogliamo vivere nella paura. [...] Ci trattano come bestie, in questo paese le persone di colore sono minacciate. Non tutti i cittadini lo fanno, ci sono anche brave persone che vengono ad aiutarci, perché si interessano a noi. [...] Se restiamo qui, moriremo”.

[S., 18.04.23]



Manifestazione di fronte a UNHCR a Tunisi, 26 Aprile 2023

# CRIMINALIZZAZIONE

## INGIUSTIZIA CONTINUA A MALTA! IL CASO DI *EL HIBLU 3* DOPO QUATTRO ANNI

Abdalla, Amara e Kader stanno ancora subendo ingiustizie a Malta. Più di quattro anni fa, il 28 marzo 2019, sono arrivati sulla nave mercantile El Hiblu 1, il cui equipaggio aveva salvato oltre 100 persone in difficoltà. I tre, ora noti come El Hiblu 3, avevano contribuito a disinnescare una situazione critica a bordo del mercantile. Mentre il capitano tentava di riportare le persone in Libia, i tre hanno infatti agito come traduttori e mediatori tra passeggeri ed equipaggio, entrambi spaventati. Quattro anni dopo, gli El Hiblu 3 sono ancora bloccati in un limbo legale, con nove accuse preliminari, tra cui quelle di dirottamento di nave mercantile, minaccia all'equipaggio e coinvolgimento in attività terroristiche.

Per denunciare questa incredibile ingiustizia e celebrare il coraggio di Abdalla, Amara e Kader, i sostenitori maltesi e internazionali si sono recentemente riuniti a Malta in occasione del quarto anniversario dell'arrivo a Malta dei El Hiblu 3. Durante il weekend del 25-26 marzo 2023 sono stati organizzati diversi eventi, tra cui una conferenza stampa

davanti al tribunale, dove David Yambio di *Refugees in Libya* ha parlato della lotta collettiva contro le violenze che i rifugiati subiscono sia in Libia che mentre si muovono verso l'Europa. Ha chiesto di porre fine al processo contro i 3 di El Hiblu: "Uno dei tre è diventato padre e si assume la responsabilità di portare la figlia a scuola e di provvedere a lei: queste non sono le azioni di un terrorista". Nel suo discorso, la Presidente emerita Marie-Louise Coleiro Preca ha anche sottolineato la crudeltà di sottoporre tre giovani innocenti ad anni di limbo legale, affermando che: "Quando sono arrivati a Malta, due di loro erano ancora bambini, ma sono stati trattati come criminali e gettati in prigione. Come tutti gli altri bambini, meritano di vivere una vita serena e di vedere tutelati i loro diritti".

Gli eventi hanno ricevuto una notevole copertura da parte della stampa maltese, tra cui il [Times of Malta](#), [Malta Today](#) e i media in lingua maltese [outlets](#).

# TIMES MALTA

Tuesday, March 28, 2023 | No. 27,179

[www.timesofmalta.com](http://www.timesofmalta.com) | €1.20

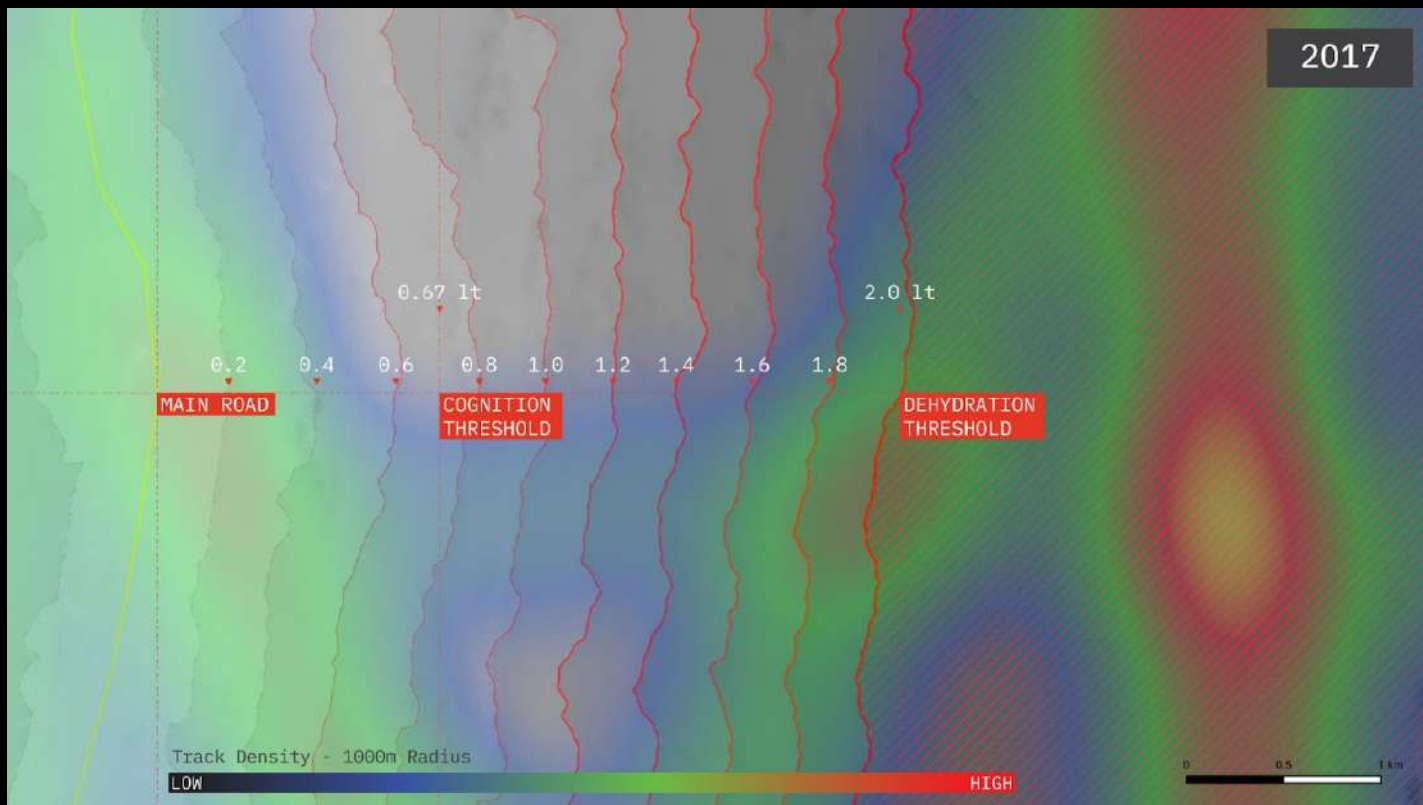


Former president Marie-Louise Coleiro Preca speaking during a protest in Valletta over the state's failure to withdraw terrorism charges against three young men who have become known as the El Hiblu 3. PHOTO: JONATHAN BORG SEE STORY ON PAGE 4



# REPORT

## ROTTE INVISIBILI, PERICOLO MAGGIORE: GLI EFFETTI MORTALI DEL CONTROLLO DEI CONFINI IN NIGER



Nel maggio 2015, con il sostegno dell'Unione Europea, delle sue agenzie e dei suoi Stati membri, il governo nigerino ha adottato la legge 2015-36, relativa al traffico illecito di migranti, per proteggere i migranti da "trafficienti senza scrupoli". I servizi per i migranti, come il trasporto e l'alloggio, un tempo apertamente accettati dalle autorità nigerine e vitali per l'economia locale e per la mobilità trans-sahariana, sono stati così criminalizzati e sottoposti a pene severe, anche detentive.

Queste misure repressive e il conseguente rafforzamento dei dispositivi di frontiera non hanno tuttavia dissuaso i migranti dal transitare attraverso le rotte nigerine né li hanno protetti da "contrabbandieri senza scrupoli", come suggerisce la narrazione della "missione compiuta" diffusa dalle autorità nigerine, dai loro partner internazionali e dai media.

Al contrario, secondo numerosi rapporti accademici, giornalistici o di difesa dei diritti umani, la criminalizzazione dei servizi per i migranti e le relative pratiche di controllo hanno creato la necessità di un'economia di trasporto clandestina, aggravando così i pericoli che i migranti devono affrontare oggi. Per sfuggire ai controlli, i trasportatori prendono strade che attraversano aree più remote e isolate, creando situazioni ancora più pericolose e spesso fatali per i migranti quando un veicolo si rompe,

rimane bloccato nella sabbia o viene abbandonato dai trasportatori per paura di essere arrestati.

Dall'adozione di questa legge, molti attori come Alarm Phone Sahara (APS) hanno lavorato instancabilmente per far luce sul conseguente disastro umanitario per i migranti. Tuttavia, nonostante questi sforzi, il numero effettivo di morti nel deserto nigerino rimane sconosciuto. Secondo il Missing Migrant Project, dal 2014 almeno 1092 migranti sono morti nel tentativo di attraversare il Sahara nigeriano. Tuttavia, queste cifre rappresentano solo la punta dell'iceberg.

Le severe sanzioni previste dalla legge 2015-36 hanno costretto i flussi transahariani a dirigersi verso aree molto remote, dove gli incidenti possono facilmente passare inosservati, rendendo così ancora più difficile il processo di raccolta di dati affidabili sul numero di morti. In risposta a questa crisi umanitaria derivante dalla legge 2015-36 e all'assenza di dati empirici affidabili, Border Forensics ha sviluppato metodologie innovative di analisi geospaziale e di telerilevamento. L'obiettivo di queste nuove metodologie è quello di fornire una documentazione empirica sugli effetti mortali delle pratiche di controllo delle frontiere in Niger.

Queste metodologie sono state impiegate in tre siti chiave situati lungo l'asse Dirkou-Sabha: la città di Séguédine, il forte militare di Madama e il posto di frontiera di Toummo, al confine tra Niger e Libia. Le analisi di Border Forensics si sono concentrate sulle perdite d'acqua e sull'individuazione dei migranti da parte delle forze di difesa e di sicurezza. A tal fine, sono stati utilizzati due modelli geografici precedentemente applicati all'analisi forense della militarizzazione del deserto di Sonora nelle zone di confine tra Stati Uniti e Messico.

Il primo modello, l'analisi viewshed, utilizza un algoritmo per determinare la visibilità delle varie piste dalla strada principale. Valori più alti significano una maggiore visibilità e, quindi, un maggiore rischio di rilevamento dalla strada principale. Il secondo modello incorpora un'analisi costo-distanza, un algoritmo che calcola il costo cumulativo più basso per attraversare un determinato paesaggio. Utilizzando i dati climatici e del terreno, questo modello è in grado di stimare la quantità minima di acqua di cui una persona in difficoltà avrebbe bisogno per raggiungere il percorso principale per ottenere aiuto. Questo modello si ispira a quelli utilizzati nelle operazioni di ricerca e soccorso nel deserto di Sonora, ma è stato adattato per tenere conto dello sforzo associato alla traversata delle dune rispetto a superfici più dure come la roccia nuda.

Sebbene le dinamiche di sicurezza e le attività militari che hanno un impatto sulla migrazione varino da un sito all'altro, l'applicazione di questi modelli di analisi ai tre siti studiati rivela modelli chiari per ciascuno di essi. Le analisi di telerilevamento mostrano un aumento significativo delle attività militari e di sicurezza in seguito all'adozione e all'attuazione della Legge 2015-36.

Il rapporto evidenzia che nel contesto di maggiore criminalizzazione della migrazione (e della sua assistenza) derivante da questa legge, la presenza di posti di blocco, stazioni di polizia, dogane e fortificazioni militari identificate sono tutti fattori che incoraggiano i trasportatori e i loro passeggeri a deviare il loro percorso. Temendo di essere arrestati quando attraversano queste infrastrutture di confine e di sicurezza, prendono strade più remote e meno visibili. A causa della lontananza di questi percorsi dalla strada principale, i trasportatori e i loro passeggeri sono più a rischio in caso di guasto del veicolo o di abbandono dei passeggeri, con un elevato rischio di disidratazione.

L'analisi di Border Forensics ha esplicitamente quantificato e reso visibile il rischio di disidratazione che deriva da questi nuovi percorsi. Lo studio ha comportato un'indagine completa sulla visibilità di questi nuovi percorsi e sui rischi di disidratazione che li accompagnano, evidenziando così i pericoli intrinseci.

Secondo Border Forensics, esiste una correlazione significativa tra l'aumento dei controlli di frontiera nei tre siti studiati e la conseguente diminuzione della visibilità dei percorsi. L'intensificazione dei controlli ha costretto i

trasportatori e i loro passeggeri a ricorrere a percorsi meno visibili che si allontanano notevolmente dalle rotte principali o dalle aree in cui si potrebbe trovare assistenza.

Questo spostamento ha reso sempre più difficile raggiungere la rotta principale in caso di emergenza, aumentando così le possibilità di deterioramento cognitivo, disidratazione e colpo di calore tra i migranti. Questa tendenza rispecchia quella osservata al confine tra Messico e Stati Uniti, dove il rafforzamento dei controlli di frontiera ha portato a un aumento dei rischi associati all'attraversamento del deserto di Sonora. Questi maggiori controlli spingono i migranti in aree più remote, lontane dalle rotte principali, aggravando i rischi fisiologici a cui vanno incontro.

Analogamente al deserto di Sonora, nel nord del Niger questi rischi hanno aumentato drammaticamente i pericoli per i migranti. L'analisi condotta da Border Forensics ha rivelato un chiaro modello di intensificazione dei controlli di frontiera e di alterazione dei percorsi dei migranti che si addentrano nel deserto. I tassi di sopravvivenza crollano in queste aree di fronte a incidenti ricorrenti come malfunzionamenti dei veicoli, abbandoni e carenza d'acqua.

È stata intrapresa un'analisi più approfondita per esaminare la correlazione tra l'aumento del rischio di disidratazione e dei pericoli per i migranti che utilizzano questi percorsi alternativi e i risultati dell'analisi del campo visivo. L'intento era quello di confrontare i risultati dell'analisi del percorso a costo minimo con il campo visivo in ogni sito per comprendere la relazione causale. I risultati hanno mostrato una correlazione significativa tra il campo visivo e la perdita di sudore: meno individuabile è il percorso, maggiore è il rischio di morte per le persone che lo utilizzano.

In seguito all'adozione della legge 2015-36, sono evidenti un notevole spostamento dei percorsi verso luoghi meno visibili e un aumento della perdita di sudore. Qualsiasi sforzo, anche minimo, per eludere l'individuazione, aumenta drasticamente la perdita di acqua. Questa tendenza sottolinea la chiara correlazione tra il grado di invisibilità e il livello di pericolo dei percorsi post-2015. Le difficoltà a raggiungere la rotta principale e a trovare assistenza sono aumentate, portando a una maggiore probabilità di deterioramento cognitivo, disidratazione e colpo di calore tra i migranti. Anche una leggera deviazione dal percorso principale aumenta significativamente i rischi di disidratazione e morte.

## PER ALTRE INFORMAZIONI

<https://www.borderforensics.org/investigations/niger-investigation/>

# "MORIA 6" - GIUSTIZIA RIMANDATA È GIUSTIZIA NEGATA

## AGGIORNAMENTI SUI PROCESSI E UNA NUOVA INDAGINE DI FORENSIC ARCHITECTURE SULL'INCENDIO A MORIA

"Il processo d'appello di quattro dei Moria 6, originariamente previsto per il 6 marzo 2023, è stato rinviato di un anno dalla Corte d'Appello del Giurì Misto dell'Egeo Nord Orientale a Mitilene, Lesbo, fino al 4 marzo 2024. Durante questo anno, i quattro giovani condannati per gli incendi di Moria del 2020 rimarranno probabilmente in carcere, nonostante la mancanza di prove credibili contro di loro e nonostante gli errori procedurali che avrebbero dovuto portare all'annullamento del procedimento (...) Il rinvio del processo d'appello di Moria 6 significa anche che nuove prove cruciali che dimostrano che tre dei quattro erano minorenni quando sono stati arrestati, e che sollevano ulteriori dubbi sulle prove che hanno portato alla condanna dei quattro imputati, non saranno considerate per un altro anno. Tra queste nuove prove ci sono un rapporto completo e un video sulle circostanze degli incendi di Moria, compresa una ricostruzione spazio-temporale della propagazione degli incendi da parte del gruppo di ricerca investigativa Forensic Architecture. (...) All'uscita dalla Corte, Vicky Aggelidou, uno degli avvocati degli imputati del Centro legale di Lesbo, ha dichiarato: "I tre giudici della Corte d'appello, nascosti dietro uno sciopero generale dei lavoratori in Grecia, hanno deciso di tenere i quattro giovani in ostaggio in prigione per un altro anno, nonostante la mancanza di prove contro di loro. Ancora una volta la giustizia greca ha mostrato il suo volto cupo e punitivo nei confronti degli emarginati. Purtroppo non è una sorpresa" (<http://legalcentrelesvos.org>).

### RICOSTRUZIONE DI FORENSIC ARCHITECTURE

"Nelle tarde ore dell'8 settembre 2020, vasti incendi sono scoppiati nel campo migranti di Moria, situato sull'isola di frontiera di Lesbo, in Grecia. Gli incendi si sono protratti per diversi giorni, facendo sfollare migliaia di persone e riducendo in cenere l'epicentro dell'arcipelago carcerario dell'UE. Il campo sovraffollato, fondato per la prima volta nel 2013, ospitava all'epoca più di 13.000 persone ed era noto per le sue condizioni

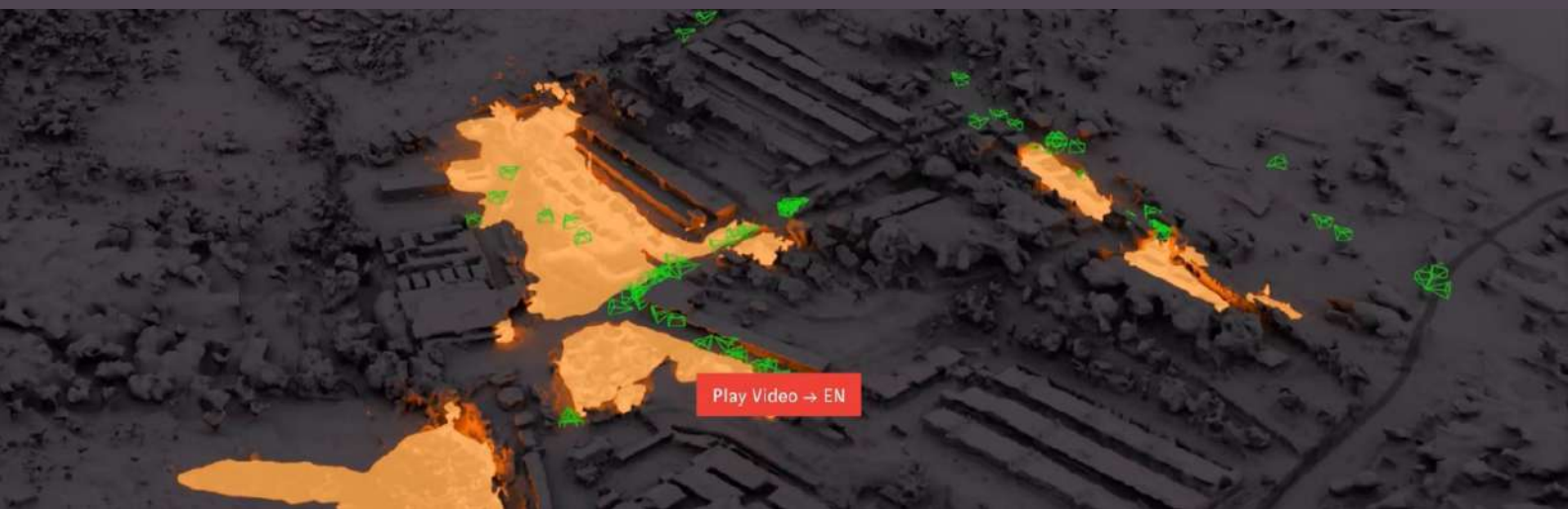
di vita precarie e insicure, condizioni prodotte e mantenute per anni dalle politiche greche e dell'UE. Solo pochi giorni dopo l'incendio, e prima che i vigili del fuoco locali avessero concluso le loro indagini, la polizia ha arrestato sei giovani richiedenti asilo, cinque dei quali minorenni, accusandoli di aver appiccato il fuoco. In seguito, sono diventati noti come i "Moria 6". Lo stesso giorno in cui i Moria 6 sono stati arrestati, il ministro greco della Migrazione e dell'Asilo ha dichiarato pubblicamente che "i piromani di Moria sono stati arrestati [e] la sicurezza di tutti è garantita". La rapidità del suo annuncio dopo gli arresti ha sollevato seri dubbi sulla correttezza dei processi che ne sono seguiti. Infatti, i due processi successivi che hanno portato alla condanna, uno per i due riconosciuti come minori e l'altro per gli altri quattro, sono stati fortemente criticati per non aver offerto un procedimento equo agli accusati e sono stati descritti come una "parodia della giustizia".

Cinque dei Moria 6 sono stati condannati sulla base di un unico testimone, a quanto pare il leader di una comunità etnica rivale del campo. Le autorità greche non lo hanno nemmeno portato in tribunale per testimoniare. Forensic Architecture è stata incaricata dagli avvocati che rappresentano i Moria 6 di mappare come si è sviluppato l'incendio dell'8 settembre 2020 e di interrogare la testimonianza del testimone chiave, prima del processo d'appello del gruppo di quattro accusati previsto per marzo 2023. Abbiamo reperito ed esaminato centinaia di video, immagini, testimonianze e rapporti ufficiali e abbiamo condotto una dettagliata ricostruzione spazio-temporale della diffusione dell'incendio nel campo.

La nostra analisi rivela significative incongruenze nella testimonianza del testimone chiave e getta ulteriori dubbi sulle prove su cui si è basata la sentenza dei giovani richiedenti asilo..."

### PER ALTRE INFORMAZIONI:

<https://forensic-architecture.org/investigation/fire-in-moria-refugee-camp>



# MOBILITAZIONI

## COMUNICATO “LA TUNISIA NON È NÉ UN PAESE DI ORIGINE SICURO NÉ UN LUOGO SICURO PER CHI VIENE SOCCORSO IN MARE!”



### COMUNICATO CONDIVISO FIRMATO DA 69 ONG SAR E RETI DI SOLIDARIETÀ CON LE PERSONE IN MOVIMENTO (17 APRILE 2023)

Alla luce dell'attuale trasformazione autoritaria dello Stato tunisino<sup>1</sup> e dell'estrema violenza e persecuzione della popolazione nera, delle persone in movimento, degli oppositori politici e degli attori della società civile, noi, le organizzazioni firmatarie, rilasciamo questa dichiarazione per ricordare che la Tunisia non è né un paese di origine sicuro né un paese terzo sicuro e pertanto non può essere considerato un luogo sicuro di sbarco (Place of Safety, POS) per le persone soccorse in mare. Esortiamo le autorità dell'Unione Europea e dei suoi Stati membri a revocare i loro accordi con le autorità tunisine, volti al controllo delle migrazioni, ed esprimiamo la nostra solidarietà alle persone coinvolte.

#### **Attacchi razzisti contro le persone nere e la disfatta della società civile tunisina**

Negli ultimi mesi si è intensificata<sup>2</sup> la repressione contro gli oppositori politici, la società civile e le minoranze in Tunisia. Diverse organizzazioni tunisine e internazionali per la tutela dei diritti umani hanno espresso preoccupazione per “l'indebolimento dell'indipendenza della magistratura, gli arresti di critici e oppositori politici, i processi militari contro i civili, la continua repressione della libertà di espressione e le minacce contro la società civile”<sup>3</sup>.

Parallelamente, catalizzato dal discorso razzista e discriminatorio contro i migranti provenienti dall'Africa subsahariana pronunciato dal presidente tunisino Kais Saied il 21 febbraio, il razzismo contro le persone nere, già esistente in Tunisia, si è intensificato portando a un peggioramento della situazione soprattutto per coloro che provengono dai Paesi dell'Africa centrale e occidentale<sup>4</sup>. Un gran numero di persone della diaspora africana residenti a Sfax, Sousse e nella capitale Tunisi ha subito atti di violenza, trovandosi senza alloggio, senza cibo e privati del diritto alla salute e al trasporto pubblico<sup>5</sup>. Gli africani neri non subiscono solo i pogrom da parte di gruppi di persone armate, ma anche forme di violenza istituzionale. Vengono schedati per motivi razziali, arrestati e detenuti arbitrariamente dalle forze di sicurezza. Alcuni sono stati oggetto di sparizioni forzate<sup>6</sup>. Per quasi un mese, circa 250 persone rimaste senza casa, tra cui alcuni bambini, hanno organizzato un sit-in davanti all'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (IOM) e all'Ufficio dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR), chiedendo la loro immediata evacuazione in quanto in pericolo di vita<sup>7</sup>. L'11 Aprile 2023, la protesta è stata sgomberata violentemente dalle forze di sicurezza, che hanno attaccato la folla con gas lacrimogeni per disperdere le persone, causando gravi lesioni. Circa 80 persone sono state arrestate. Tra questi, alcuni hanno riferito di aver

subito torture e maltrattamenti<sup>8</sup>. Questi sviluppi si verificano in un momento in cui la situazione socioeconomica della Tunisia peggiora continuamente: il tasso di disoccupazione è del 15% e il tasso di inflazione del 10%. Il Paese manca di beni di prima necessità e, a causa della siccità, l'uso dell'acqua è limitato

### **La Tunisia non è un luogo sicuro di sbarco!**

Molti elementi erano già sufficienti per contestare la sicurezza della Tunisia per i suoi stessi cittadini, affermando che non è un Paese di origine sicuro<sup>9</sup>. Ciò nonostante, le espulsioni da parte dell'Italia dei cittadini tunisini che non hanno accesso alla protezione internazionale è in aumento<sup>10</sup>. Dopo gli ultimi sviluppi, appare ancora più urgente affermare che la situazione è estremamente grave e pericolosa per le persone nere e straniere, tanto che anche la sicurezza della Tunisia come Paese terzo appare profondamente compromessa.

Questo insieme di fattori mette le persone migranti nere e le voci di opposizione in una posizione di vulnerabilità. Non essendo al sicuro in Tunisia, le persone migranti dell'Africa subsahariana cercano di uscire da un Paese che è sempre più pericoloso per loro. Di conseguenza, non dovrebbe essere permesso lo sbarco in Tunisia delle persone intercettate in mare, durante il tentativo di fuggire dal Paese. Secondo la Convenzione SAR (Search And Rescue), un soccorso è definito come *“una operazione volta a soccorrere le persone in pericolo, provvedere alle loro prime necessità mediche o di altro tipo e condurle presso un luogo sicuro di sbarco”*<sup>11</sup>. Nella risoluzione MSC 167(78) dell'Organizzazione Marittima Internazionale, un luogo sicuro di sbarco è ulteriormente definito come *“un luogo in cui la sicurezza e la vita dei sopravvissuti non è più minacciata e in cui le loro necessità fondamentali (come cibo, riparo e necessità mediche) possono essere soddisfatte”*<sup>12</sup>.

La Tunisia non ha un sistema nazionale di asilo, e le persone soccorse in mare, tunisine e non, sono altamente esposte al rischio di subire violazioni dei diritti umani, detenzione<sup>13</sup> e respingimenti forzati<sup>14</sup>. Lo sbarco in Tunisia dei naufraghi e delle persone intercettate in mare viola il diritto internazionale in materia di diritti umani e il diritto del mare.

### **Fermiamo la complicità europea alle morti di confine!**

Per oltre un decennio, l'UE e i suoi Stati membri hanno sostenuto politicamente, finanziato ed equipaggiato lo Stato tunisino affinché sorvegliasse i propri confini e contenesse la migrazione verso l'Europa<sup>15</sup>. L'obiettivo è chiaro: impedire l'arrivo dei migranti in Europa, ad ogni costo.

Ciò si realizza attraverso diversi accordi finalizzati alla “gestione congiunta dei fenomeni migratori”, alla

sorveglianza delle frontiere e al rimpatrio dei cittadini tunisini. Tra il 2016 e il 2020, sono stati stanziati per la Tunisia oltre 37 milioni di euro attraverso il Fondo fiduciario dell'UE per l'Africa, per favorire la *“gestione dei flussi migratori e delle frontiere”*. Altri milioni di euro sono in arrivo. Inoltre, l'UE supporta la Tunisia attraverso *“l'addestramento delle forze di polizia, la fornitura di attrezzature per la raccolta e la gestione dei dati, il supporto tecnico, l'equipaggiamento e la manutenzione delle imbarcazioni per il pattugliamento delle coste e altri strumenti per il tracciamento e il monitoraggio dei movimenti”*. Purtroppo, nessun cambiamento nelle politiche europee è all'orizzonte. Proprio nel novembre 2022, nel suo recente Piano d'azione per il Mediterraneo centrale, la Commissione europea ha menzionato il suo obiettivo di *“rafforzare le capacità della Tunisia [...] di prevenire le partenze irregolari [e] sostenere una gestione più efficace delle frontiere e della migrazione”*.

In questo modo, l'UE supporta anche la Guardia costiera tunisina, un attore le cui violazioni dei diritti umani contro le persone in movimento sono ben documentate. Negli ultimi anni, il numero di intercettazioni e di respingimenti da parte della Guardia costiera tunisina verso la Tunisia è aumentato enormemente. Solo nel primo trimestre del 2023, a 14.963 persone è stato impedito di lasciare la Tunisia via mare e sono state violentemente riportate indietro contro la loro volontà per conto dell'UE. Già nel dicembre 2022, più di cinquanta associazioni avevano denunciato la violenza della Guardia Costiera tunisina: *“Aggressioni verso le persone con bastoni, spari di colpi in aria o in direzione del motore, attacchi con coltelli, manovre pericolose per tentare di affondare le imbarcazioni, richieste denaro in cambio del soccorso...”*<sup>16</sup>. Questi attacchi si sono intensificati negli ultimi mesi, prendendo di mira sia persone migranti tunisine che non tunisine. Inoltre, è stato recentemente documentato come la Guardia costiera tunisina sottragga i motori alle imbarcazioni che tentano di fuggire dal Paese, lasciando le persone a bordo alla deriva, provocandone la morte<sup>17</sup>.

**Le organizzazioni firmatarie ricordano che la Tunisia non è un Paese di origine sicuro per i cittadini tunisini. Inoltre, non può considerarsi un luogo sicuro di sbarco per le persone provenienti dall'Africa subsahariana, né per i cittadini tunisini e né per gli altri stranieri in fuga dal Paese. Chiediamo alle autorità dell'Unione Europea e ai suoi Stati membri di interrompere il supporto tecnico e finanziario nei confronti della Guardia costiera tunisina, nonché la cooperazione volta al controllo delle migrazioni dalla Tunisia, garantendo canali di movimento sicuri per tutte e tutti.**

Il comunicato può essere trovato con le note e la lista dei signatari qui:

<https://sea-watch.org/en/tunisia-is-neither-a-safe-country/>

## DA TRIPOLI A BRUXELLES

### AMPLIFICHIAMO LE VOCI DEI RIFUGIATI IN LIBIA! CHIAMATA PER UNA MANIFESTAZIONE A BRUSSELS IL 1° LUGLIO 2023

Bruxelles è al centro del processo decisionale europeo, con la sede del Consiglio dell'UE, della Commissione dell'UE e del suo Parlamento. È anche il cuore della politica di frontiera dell'UE e la sede degli uffici dell'UNHCR, dell'OIM e di Frontex, che sono coinvolti nella "gestione" della migrazione e dei rifugiati. Qui, in questa capitale, possiamo trovare i principali attori responsabili delle infinite sofferenze e della morte ai confini dell'Europa.

Convochiamo una mobilitazione a Bruxelles nella stessa settimana in cui i leader dell'UE si riuniscono per il vertice del Consiglio dell'UE il 29 e 30 giugno, per contestare queste istituzioni e agenzie con le voci e le richieste dei rifugiati che sono sopravvissuti o stanno ancora sperimentando sulla loro pelle la disumana politica di frontiera.

Oggi migliaia di persone sono bloccate, sfruttate, imprigionate e uccise in Libia. I finanziamenti europei hanno esternalizzato il controllo delle frontiere, con la continua complicità delle milizie e dell'UNHCR che assiste passivamente. Simili violazioni dei diritti dei rifugiati si verificano in altri Paesi del Nord Africa, in particolare in Tunisia, dove le persone di origine subsahariana hanno dovuto affrontare, dal febbraio 2023, un'ondata di intimidazioni, attacchi e repressioni razziste.

Con la nostra manifestazione di sabato 1° luglio a Bruxelles, porteremo la protesta e le richieste all'UNHCR, all'OIM e a Frontex e al Parlamento europeo.

Refugees in Libya è un movimento di protesta auto-organizzato che si è formato in risposta alla violenta repressione e agli arresti di 5000 rifugiati e migranti che vivevano nel quartiere Gargaresh di Tripoli il 1° ottobre 2021. In seguito, migliaia di rifugiati hanno iniziato un sit-in durato oltre 100 giorni davanti all'ufficio dell'UNHCR a Tripoli: un atto storico di auto-organizzazione in una situazione estrema.

Solidarity with Refugees in Libya è un'alleanza di individui e gruppi con sede principalmente in Europa, che lavora a stretto contatto con i Refugees in Libya per sostenere e amplificare le loro richieste in Europa e fuori. Come campagna UNFAIR, abbiamo organizzato 2 giorni di protesta a Ginevra nel dicembre 2022, dove abbiamo tenuto una conferenza stampa davanti alla sede dell'UNHCR e abbiamo marciato per Ginevra per protestare contro il trattamento iniquo dell'UNHCR nei confronti dei rifugiati in Libia.

### Le richieste principali per la protesta a Bruxelles c. sono:

- Evacuazione dei rifugiati dalla Libia e dalla Tunisia verso paesi sicuri;
- Libertà e evacuazione per i 250 rifugiati, che sono ancora imprigionati nel centro di detenzione di Ain Zara in Libia, dalla protesta del 2021;
- Un trattamento giusto da parte di UNHCR per tutti i rifugiati in Libia e in altri paesi nord africani;
- Mettere una fine al finanziamento da parte dell'UE e dai paesi europei della cosiddetta Guardia Costiera Libica e ai centri di detenzione;
- Giustizia per coloro che sono stati uccisi, torturati o detenuti arbitrariamente;
- Che la Libia firmi la convenzione di Ginevra del 1951 per i rifugiati;
- Riconoscimento di „Refugees in Libya“ come organizzazione che rappresenti tali richieste e abbia regolari incontri con UNHCR e altre istituzioni.

La manifestazione inizierà alle 14:00 CEST a Bruxelles, probabilmente vicino all'ufficio dell'UNHCR. Un luogo e un percorso più dettagliati saranno pubblicati a breve.



### PER ALTRE INFORMAZIONI:

<https://www.refugeesinlibya.org/call-to-bruxelles>  
<http://unfairagency.org/>

## VI CHIEDIAMO GENTILMENTE DI SMETTERE DI UCCIDERE

**UNISCTITI ALLA NOSTR PERFORMANCE NON-STOP A BRUSSELS!**



Noi, Alarm Phone Creative-Action-Group, vi invitiamo alla nostra prima azione. Unitevi alla nostra performance non-stop a Bruxelles, davanti al Parlamento europeo, dal 28 giugno al 30 giugno.

"Vi chiediamo gentilmente di smettere di uccidere" è un tentativo di sconfiggere l'indifferenza sistemica che ci troviamo ad affrontare su questioni di vita e di morte nel Mar Mediterraneo. Ogni anno, dal 2014, Alarmphone invia migliaia di e-mail di SOS per avvisare le autorità della presenza di imbarcazioni in difficoltà in mare. Migliaia di parole, numeri e coordinate GPS standardizzate, che segnalano situazioni urgenti di pericolo e l'attesa di interventi troppo lunga. Migliaia di ripetute e gentili richieste di soccorso, molte delle quali rimaste senza risposta.

Spesso quando avvisiamo le autorità di un'imbarcazione in difficoltà e inviamo aggiornamenti minuto per minuto, queste non reagiscono o affermano di non esserne a conoscenza. La responsabilità viene esternalizzata ad altri Paesi, resa ambigua tra le diverse agenzie o negata del tutto. A volte chiediamo alle stesse persone che effettuano violentemente e illegalmente respingimenti sistematici di assistere un'imbarcazione in difficoltà perché non c'è altro da fare. Assistiamo quotidianamente alla violazione del diritto marittimo internazionale da parte di coloro che denunciano il diritto di chiedere asilo come "immigrazione clandestina". In uno spazio così incredibilmente sorvegliato, le autorità chiudono un occhio a loro piacimento e le informazioni vengono insabbiate con il silenzio. Spesso non sappiamo quando o se verrà

mandata una barca per soccorrere le persone in difficoltà in mare. Sappiamo solo che ora, in questo momento, in quel luogo, ci sono tantissime persone per le quali è in gioco tutto.

Quando qualcuno ci chiama da un'imbarcazione nella speranza che dall'altra parte del telefono risponda un essere umano e non una macchina, riceviamo ogni voce e la convertiamo in un linguaggio burocratico standardizzato affinché le autorità prestino attenzione. Trasformiamo le persone in numeri e le vite in coordinate. Eliminiamo l'angoscia, la paura, la rabbia, la speranza fino a diventare noi stessi dei burocrati. Registriamo ogni chiamata ed esponiamo educatamente la nostra causa, un'e-mail alla volta, 4325 e-mail all'anno.

Ma non siamo così gentili ed educati come potrebbe sembrare! Non siamo così pazienti come potrebbe sembrare quando si ripete: "Caro agente in servizio...".

Siamo arrabbiati! Siamo stanchi! Siamo disperati! Vogliamo risposte! Continueremo a lottare per la fine della violenza alle frontiere e per la libertà di movimento di tutti!

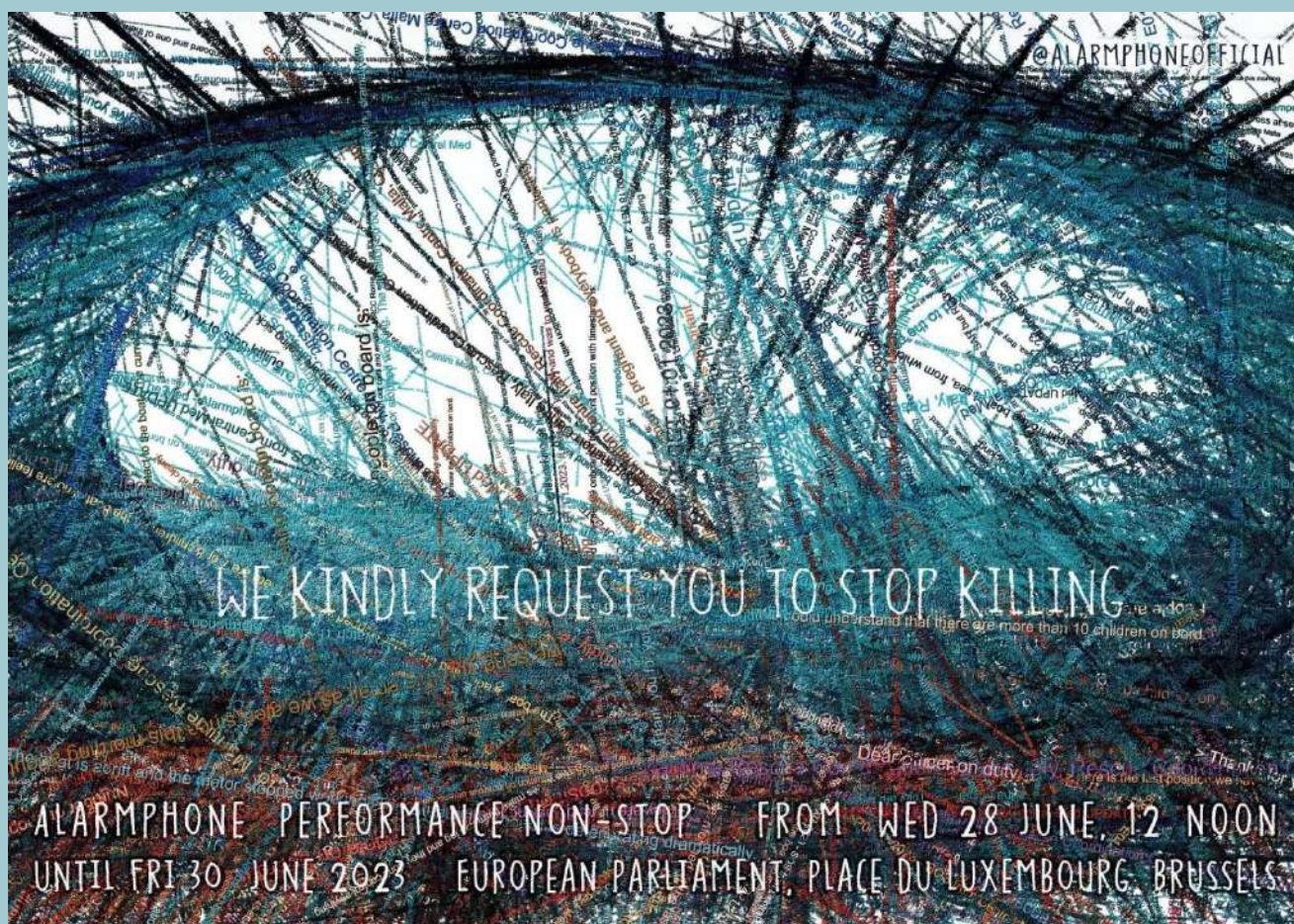
Leggeremo ad alta voce tutte le e-mail che Alarmphone ha inviato alle autorità dal primo gennaio e dal primo caso del 2023 fino al giorno della protesta alla fine di giugno. Davanti al Parlamento europeo - a 300 km da dove sono stati inventati i diritti umani, a 600 km da dove è stata firmata la convenzione sullo status dei rifugiati - proprio dove si prendono decisioni che negano la libertà di movimento a milioni di persone, che ne rimandano indietro migliaia contro la loro volontà, che installano sistemi di sorveglianza e sicurezza, che inviano droni e costruiscono recinzioni di filo spinato, che affermano di proteggere vite e diritti ma in realtà uccidono e violano le loro stesse leggi. Leggeremo queste e-mail nel luogo in cui si svolge lo spettacolo ripetitivo e mortale della burocrazia e delle politiche di violenza che fanno attendere le persone in difficoltà in mare.

È qui che non smetteremo di leggere. Giorno e notte.

È qui che chiediamo gentilmente di smettere di uccidere!

La nostra lettura sarà accompagnata e interrotta da allarmi in tempo reale - la prima apparizione pubblica di Alarmbox che segnala le situazioni di pericolo attuali e in corso nel Mediterraneo.

Unisciti alla nostra azione o sostienici contattando [ap-read-in@riseup.net](mailto:ap-read-in@riseup.net)



**Siamo arrabbiat\*!**

**Siamo stanch\*!**

**Siamo disperat\*! Vogliamo risposte!**

**Continueremo a lottare per la fine della violenza  
dei confini e per ottenere libertà di movimento  
per tutt\*!**



#### **CONTATTI**

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

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

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

#### **TEAM EDITORIALE**

Sophie-Anne Bisiaux

Hagen Kopp

Yanek Lebrun

Maro Lazarou

Reece Marlowe



