

L'EUROPA AFFONDA NELLA VERGOGNA

IL MANCATO SOCCORSO DI
RIFUGIATI E MIGRANTI IN MARE

AMNESTY
INTERNATIONAL



Amnesty International è un movimento globale di oltre 7 milioni di persone impegnate in campagne per un mondo in cui tutti possano godere dei diritti umani.

La nostra visione è che ogni persona possa godere dei diritti sanciti dalla Dichiarazione universale dei diritti umani e altri standard internazionali sui diritti umani.

Siamo indipendenti da qualsiasi governo, ideologia politica, interesse economico o religione e ci finanziamo principalmente grazie ai nostri soci e a donazioni pubbliche.

**AMNESTY
INTERNATIONAL**



Pubblicato nel 2015 da
Amnesty International Ltd
Peter Benenson House
1 Easton Street
London WC1X 0DW
United Kingdom

© Amnesty International 2015

Index: EUR 03/1434/2015 Italia
Lingua originale: inglese
Stampato da Amnesty International,
International Secretariat, United Kingdom

Tutti i diritti riservati. Questa pubblicazione è coperta da copyright, ma può essere riprodotta in qualsiasi modo a scopo di advocacy, campagne e obiettivi educativi, ma non per la vendita.

I titolari del copyright richiedono che tutti gli usi siano registrati con loro allo scopo di valutarne l'impatto. La copia in qualsiasi altra circostanza, il riutilizzo in altre pubblicazioni, la traduzione o l'adattamento, devono essere autorizzati dagli editori e potrebbe essere richiesta una somma. Per richiedere un'autorizzazione o per altre richieste, contattare copyright@amnesty.org

Foto di copertina: un disegno di Leila, una bambina di 6 anni, rifugiata siriana. Assieme al padre, Leila è sopravvissuta al naufragio dell'11 ottobre 2013, costato la vita a circa 200 persone. Sia la sorella di Leila che la madre incinta sono scomparse in mare quel giorno. Una settimana dopo, l'Italia ha varato l'operazione Mare Nostrum, per impedire il ripetersi di altre tragedie del mare.

©private

amnesty.org

INDICE

Sintesi	5
Una mancanza di alternative	7
Le tragedie del mare del 2015	9
L'episodio del 22 gennaio 2015.....	10
Il naufragio dell'8/9 febbraio 2015.....	10
Il naufragio del 4 marzo 2015	12
Partenze annunciate, morti prevedibili	14
Il vuoto lasciato nelle operazioni di ricerca e soccorso dopo la chiusura di Mare Nostrum ...	16
La pressione sulla navigazione commerciale.....	18
I limiti di Triton	20
Raccomandazioni	23

SINTESI

Migliaia di persone in fuga da situazioni di conflitto, persecuzione e violenza tentano di raggiungere l'Europa in cerca di protezione. Altre fuggono dalla povertà. Molte intraprendono la via del mare. Nonostante i rischi che la traversata del Mediterraneo comporta – nel 2014 3500 persone sono morte nel tentativo – e malgrado le condizioni metereologiche sfavorevoli, i primi tre mesi e mezzo del 2015 hanno visto cifre record di rifugiati e migranti tentare di raggiungere l'Europa via mare, di cui oltre 21.000 sono approdati sulle coste italiane. La decisione dell'Italia, di concerto con l'Unione europea (Ue), di porre fine all'operazione umanitaria di ricerca e soccorso Mare Nostrum verso la fine del 2014, dopo che questa aveva salvato in mare decine di migliaia di persone, non ha avuto l'effetto deterrente che alcuni governi europei avevano auspicato.

Se la fine di Mare Nostrum non ha affatto portato a una diminuzione delle partenze, al contrario è da ritenersi collegata all'aumento delle morti in mare. Mentre si stampa il presente documento, si ha notizia di un naufragio avvenuto il 12 aprile 2015, in cui, secondo i racconti dei superstiti, sarebbero annegate 400 persone. Si stima che con quest'ultima tragedia il numero delle persone che hanno trovato la morte in mare nei primi tre mesi e mezzo del 2015 sia di almeno 900. Durante l'intero periodo del 2014, quando Mare Nostrum era operativa, il tasso di mortalità in mare tra coloro che avevano intrapreso la traversata era di circa 1 su 50. Nei primi tre mesi e mezzo del 2015 è salito a 1 su 23.

La traversata del Mediterraneo verso l'Europa continua a essere la rotta marittima più pericolosa e mortale del mondo. Ciononostante per rifugiati e migranti continua a essere l'unica scelta possibile. Questo a causa dei rischi cui sono esposti i rifugiati nei loro paesi d'origine, delle condizioni difficili che molti di loro continuano a sopportare nei paesi confinanti che li ospitano, della chiusura delle frontiere terrestri, delle quote estremamente limitate per il reinsediamento e l'ammissione per motivi umanitari e di canali d'immigrazione legale del tutto insufficienti. Fino a quando i governi europei non offriranno adeguati percorsi sicuri e legali per entrare in Europa, rifugiati e migranti continueranno a non avere altra scelta se non quella di tentare la rischiosa traversata del mare.

La preoccupazione per le imminenti tragedie del mare è ampiamente condivisa dalla comunità internazionale. Nel suo discorso davanti al Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del febbraio 2015, l'Alto commissario delle Nazioni Unite per i rifugiati non poteva essere più esplicito:

“...l'operazione Mare Nostrum è terminata, e l'iniziativa dell'Ue Triton è inadeguata, sia in termini di mandato che di risorse. L'Europa deve aumentare il proprio impegno per salvare vite umane, con una robusta operazione di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale, o saranno ancora migliaia a morire – di cui molti, molti siriani.”

Dalla scelta che i governi europei decideranno di prendere dipenderà la vita o la morte di molte persone. Che cosa intendono fare per far scendere il numero dei morti?

Dopo la chiusura di Mare Nostrum, le operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo

centrale sono tornate a regime ordinario, e dunque affidate alle motovedette della Guardia costiera, con il contributo delle navi mercantili. Il comandante della nave ha l'obbligo – codificato dal diritto internazionale marittimo – di prestare assistenza a coloro che si trovano in difficoltà in mare, senza distinzioni relative alla nazionalità, allo status o alle circostanze nelle quali vengono trovati. La Guardia costiera italiana ha mostrato un grandissimo impegno per salvare vite umane in mare, dispiegando le proprie unità navali e coordinando i soccorsi delle navi mercantili. Anche le Forze armate di Malta hanno contribuito, nell'ambito delle loro possibilità. Ma occorre fare molto di più. Sia le autorità italiane che quelle maltesi sono state molto esplicite nell'affermare tale necessità. Così come hanno fatto le organizzazioni del settore dei trasporti marittimi, i cui membri, nel contribuire alle operazioni di ricerca e soccorso, hanno dovuto affrontare perdite economiche e rischi notevoli per i loro equipaggi.

Ad oggi, la risposta dei governi europei consiste nell'impiego dell'agenzia di pattugliamento delle frontiere dell'Ue, Frontex, nell'operazione congiunta Triton, varata il 1° novembre 2014. Triton non è un'operazione di ricerca e soccorso, ma un'operazione di controllo delle frontiere con compiti di pattugliamento; inoltre, rispetto a Mare Nostrum, ha imbarcazioni più piccole, un minor numero di velivoli a disposizione e meno personale. Le unità navali di Triton operano a una distanza molto più vicina alle coste italiane e maltesi rispetto al tratto di mare coperto da Mare Nostrum, e dunque si trovano a notevole distanza dalla zona in cui avviene la maggior parte degli incidenti. Le sue unità possono essere e sono a tutti gli effetti inviate per coprire operazioni di ricerca e soccorso su istruzione dei Centri di coordinamento per il soccorso marittimo (Maritime Rescue Coordination Centres – Mrcc) di competenza, secondo quanto stabilito dal diritto internazionale del mare. Il contributo fornito da Triton a integrazione delle attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale, seppur innegabile, resta comunque insufficiente e inadatto a far fronte alla frequenza e portata degli interventi che si rendono attualmente necessari e che è ragionevole pensare saranno destinati ad aumentare nelle prossime settimane o mesi.

I governi europei devono intervenire con urgenza rafforzando le risorse disponibili nel contesto di un'operazione europea multinazionale che abbia come obiettivo specifico il soccorso di rifugiati e migranti in pericolo nel Mediterraneo centrale, assicurando il loro sbarco in un luogo sicuro e garantendo l'accesso alla protezione internazionale. I governi europei dovrebbero inoltre fornire opzioni più sicure, prevedendo tra l'altro il reinsediamento e quote d'ammissione per motivi umanitari e aumentando i canali d'immigrazione legale, in modo da offrire alternative concrete a quanti attualmente sono portati a tentare la traversata via mare.

I dati riportati da Amnesty International in questo briefing mostrano le dimensioni della catastrofe umanitaria in corso nel Mediterraneo centrale; attraverso le testimonianze dei sopravvissuti, il documento evidenzia il suo drammatico impatto sulla vita e sui diritti delle persone; viene inoltre fornita un'analisi del vuoto lasciato dalla chiusura di Mare Nostrum in termini di risorse disponibili per le operazioni di ricerca e soccorso e dei limiti di Triton.

UNA MANCANZA DI ALTERNATIVE

Più del 43% di coloro che hanno attraversato il Mediterraneo nel 2014 erano rifugiati *prima facie*. Secondo Frontex, il 46% delle oltre 170.000 persone che hanno raggiunto l'Italia via mare nel 2014 era costituito da siriani ed eritrei. Altri grossi gruppi provenivano da Sudan, Afghanistan o Iraq.

Le alternative che i governi europei offrono a questo gruppo sono davvero scarse. Pochissimi sono i posti previsti per il reinsediamento, ed estremamente limitati sono gli ingressi per motivi umanitari per i rifugiati siriani che sopportano condizioni di vita del tutto inadeguate in Libano, Giordania, Turchia, Iraq ed Egitto. Oltre 3,9 milioni di rifugiati sono registrati nei paesi confinanti con la Siria e in Egitto. Al 12 marzo 2015, i posti disponibili per il reinsediamento e i visti d'ingresso per motivi umanitari offerti dagli stati membri dell'Ue dal 2013 sono stati 40.137 (di cui 30.000 in Germania). Tra il 2012 e il 2014 i 28 stati membri dell'Ue hanno inoltre ricevuto 186.305 nuove domande d'asilo presentate da cittadini siriani.

I governi europei hanno inoltre chiuso le vie d'accesso terrestri, riducendo progressivamente le opzioni disponibili per entrare in territorio europeo via terra. I richiedenti asilo continuano a non poter avvicinarsi all'area di confine terrestre tra Turchia e Grecia, così come tra Turchia e Bulgaria a causa del progressivo rafforzamento delle misure di sicurezza da entrambe le parti. Proseguono inoltre le segnalazioni di respingimenti verso la Turchia, spesso associati a violenza, sia dalla Bulgaria che dalla Grecia, di persone che necessitano di protezione internazionale. I respingimenti dalla Macedonia verso la Grecia sono prassi abituale. Per coloro che riescono ad arrivare in Serbia, l'accesso alla protezione è talmente farraginoso e nella maggior parte negato, che molti preferiscono proseguire il loro viaggio verso l'Ungheria. L'ingresso in Spagna dal Marocco attraverso i valichi di frontiera ufficiali di Ceuta e Melilla è praticamente impossibile per gli africani subsahariani. Chi riesce a entrare scavalcando la recinzione lungo il confine nella maggior parte dei casi viene rimandato in Marocco al di fuori di qualsiasi procedura formale. Molti siriani riescono a passare solo presentando documenti falsi o confondendosi tra i numerosi lavoratori e mercanti marocchini, che ogni giorno fanno il loro ingresso nelle due enclave.

In Libia, da dove è salpata la stragrande maggioranza delle persone che hanno tentato la via del mare lo scorso anno, sempre più rifugiati e migranti sono esposti alla recrudescenza del conflitto in corso tra le diverse fazioni, già causa di migliaia di sfollati. Mesi di feroci combattimenti, spesso condotti contro centri abitati, hanno provocato centinaia di vittime civili e danneggiato ospedali, scuole, centrali elettriche, aeroporti e strade. In alcune zone mancano materiale sanitario, carburante, elettricità, acqua e cibo.

In questa situazione di illegalità generale, in cui tutte le parti in conflitto continuano a compiere gravi violazioni dei diritti umani, rifugiati e migranti sono particolarmente vulnerabili agli abusi da parte dei gruppi armati, delle milizie e dei trafficanti. Sono stati segnalati rapimenti a scopo di riscatto, aggressioni fisiche, tortura e altri maltrattamenti nei centri di detenzione, sfruttamento, abusi sessuali e lavoro forzato. Alcuni, come i cristiani copti, sono rimasti vittime di uccisioni sommarie o a causa della loro religione. Molti hanno

perso i loro mezzi di sussistenza. Mentre la Libia sprofonda progressivamente nella violenza, diversi paesi si sono attivati per evacuare i propri cittadini. Ma molti rifugiati e migranti, come gli africani subsahariani e i cittadini siriani, non possono contare sull'assistenza dei loro paesi né chiedere protezione nei paesi confinanti, i quali hanno progressivamente sigillato le loro frontiere terrestri con la Libia temendo l'eventuale propagarsi del conflitto all'interno dei loro confini nazionali.

L'Egitto ha chiuso i valichi di frontiera a rifugiati e migranti, ad eccezione dei cittadini libici. Mentre la frontiera tunisina resta aperta ai libici, rifugiati e migranti di altre nazionalità devono avere documenti validi per poter entrare, e devono comunque lasciare la Tunisia dopo una breve sosta di transito. Con così poche altre possibilità, rifugiati e migranti, in particolare quelli che non hanno un documento d'identità valido, sono di fatto in trappola e a loro non resta altra scelta se non quella d'intraprendere la via del mare per cercare di salvarsi.

Ciò che continua a spingere rifugiati e migranti a intraprendere la rischiosa traversata del mare è dunque una combinazione di più fattori: l'insicurezza, che costringe le persone a lasciare il proprio paese d'origine o i vicini paesi ospitanti, la chiusura delle frontiere terrestri da parte dei governi europei e la mancanza di volontà di offrire sufficienti percorsi legali e sicuri. I governi europei, le cui politiche hanno progressivamente contribuito a generare questo genere di flussi, non possono sottrarsi al loro dovere di salvare le vite di coloro che, spinti dalla disperazione, decidono di tentare comunque la traversata.

LE TRAGEDIE DEL MARE DEL 2015

Dalla chiusura di Mare Nostrum, le attuali attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale sono sottoposte a una dura prova di resistenza. A partire dal salvataggio di oltre 1200 persone a bordo di due cargo partiti dalla Turchia tra il 30 dicembre 2014 e il 1° gennaio 2015, le operazioni di ricerca e soccorso sono proseguite in maniera costante, spesso prestando soccorso a varie centinaia di persone per volta. Tra il 13 e il 15 febbraio più di 2800 persone sono state salvate a bordo di almeno 18 imbarcazioni. Nella sola giornata del 15 febbraio, sono state soccorse 2225 persone a bordo di un totale di una dozzina di imbarcazioni. Il 16 febbraio, sono state tratte in salvo altre 1088 persone. Tra il 4 e il 5 marzo sono stati soccorsi oltre mille migranti. Nei primi giorni di aprile, sono state salvate complessivamente 2700 persone. Il 10 aprile, un altro migliaio di persone sono state soccorse in tre diverse operazioni. Tra l'11 e il 14 aprile, quasi 10.000 persone sono state tratte in salvo in varie operazioni condotte dalle autorità italiane, navi mercantili e unità navali di Triton. Nel pomeriggio del 12 aprile, la Guardia costiera italiana e una nave della Marina militare italiana hanno recuperato dalle acque 144 rifugiati e migranti assieme a nove cadaveri, dopo che la loro imbarcazione di legno si era ribaltata a circa 80 miglia nautiche al largo delle coste libiche. Secondo la Guardia costiera italiana, l'imbarcazione si trovava già capovolta quando è stata trovata dai soccorritori nella zona interessata da altre operazioni. Mentre si stampa il presente briefing, le testimonianze dei sopravvissuti raccolte dall'organizzazione non governativa Save the Children e dall'Organizzazione internazionale per le migrazioni fanno ritenere che nel naufragio potrebbero essere morte almeno 400 persone. Le ricerche nell'area sono proseguite per diversi giorni, ma non sono stati trovati altri sopravvissuti né cadaveri.

Malgrado tutti gli sforzi in campo, da parte della Guardia costiera italiana, della Marina militare italiana, delle Forze armate di Malta, delle navi mercantili e, occasionalmente, delle unità navali e degli equipaggi di Triton, si stima che nei primi tre mesi e mezzo del 2015 almeno 900 uomini, donne e bambini siano morti o scomparsi nel Mediterraneo centrale.

Amnesty International ha analizzato da vicino tre episodi, tutti con un elevato numero di vittime. In tutti questi episodi, il vuoto nelle operazioni di ricerca e soccorso lasciato da Mare Nostrum e non colmato da Triton avrebbe contribuito alla perdita di vite umane. Nei primi due casi, avvenuti il 22 gennaio e tra l'8 e il 9 febbraio 2015, le due imbarcazioni che trasportavano rifugiati e migranti avrebbero potuto essere avvistate e soccorse prima, se il tratto di mare più a sud, verso la Libia, avesse visto la presenza di un maggior numero di unità navali. Nel terzo episodio, avvenuto il 4 marzo 2015, il dispiegamento di unità di soccorso professionali piuttosto che l'assistenza fornita da una nave mercantile avrebbe potuto impedire che una delle imbarcazioni in difficoltà si ribaltasse.

L'EPISODIO DEL 22 GENNAIO 2015

ABUBAKER JALLOW, 21 ANNI, DAL GAMBIA

“C'era un arabo, ci ha detto di tenere la rotta per otto ore, ci ha spiegato come riempire il serbatoio di carburante, poi è saltato giù in acqua e se ne è andato. Siamo stati in mare tutta la notte, ma non arrivavamo mai in Italia... la gente ha cominciato ad andare fuori di testa. Alcuni dicevano di voler andare a procurarsi del cibo, altri di voler tornare nel loro paese, e poi saltavano in acqua. Non saprei dire quanti siano saltati giù... ho perso la concentrazione... alcuni bevevano l'acqua del mare... molti sono morti. Abbiamo gettato i loro corpi in mare, non so dire quanti... Quando siamo arrivati a Malta ci hanno permesso di telefonare a casa. Ho chiamato mia madre. Ha pianto quando le ho detto che c'erano stati dei morti.”

JEAN, DALLA COSTA D'AVORIO

“Sono fuggito via dal mio paese perché la mia famiglia mi ha minacciato dopo che avevo detto che non volevo che mia figlia fosse tagliata [sottoposta a mutilazione genitale femminile]... i trafficanti erano armati. Alcuni di noi erano spaventati e non volevano andare, ma nessuno poteva tornare indietro. Non ci hanno dato nessuna mappa, niente di niente. Hanno solo detto: andate dritti di là, laggiù c'è l'Italia!”

Delle circa 122 persone imbarcate su un barcone soccorso dalle Forze armate di Malta il 22 gennaio 2015, almeno 34 sono morte annegate in mare. Sono stati tratti in salvo 88 giovani provenienti dall'Africa subsahariana, ma uno è deceduto in ospedale dopo essere stato soccorso.

I superstiti trattenuti nel centro di detenzione per migranti di Safi, a Malta, hanno raccontato ad Amnesty International di essere salpati da Garabouli, in Libia, la sera del 15 gennaio, più o meno alle 18. Non avevano con sé telefoni, né acqua o cibo e nemmeno un giubbotto di salvataggio. Erano stipati talmente stretti a bordo di quel piccolo gommone da non riuscire neppure a sedersi o stendersi per dormire. Dopo poco erano sfiniti, avevano freddo e una tremenda sete. Dopo qualche giorno, il carburante è finito e il gommone ha iniziato a imbarcare acqua. Non avevano secchi per svuotarlo e alcuni avevano i piedi congelati dopo averli tenuti per giorni immersi nell'acqua gelida.

La loro imbarcazione si trovava alla deriva da circa otto giorni quando un peschereccio l'ha avvistata, a 2,5 miglia nautiche a est delle coste maltesi, alle 7 del mattino. Nell'arco di 30 minuti, due motovedette di pattuglia delle Forze armate di Malta, una delle quali operante nell'ambito di Triton, hanno raggiunto l'imbarcazione in difficoltà. Né le autorità maltesi né le unità di Triton avevano notato la presenza del gommone prima di allora, nonostante questo fosse entrato nelle acque territoriali maltesi fin quasi a toccare terra.

IL NAUFRAGIO DELL'8/9 FEBBRAIO 2015

LAMIN, 24 ANNI, DAL MALI

“Dovevo andar via dalla Libia, restare lì o ritornare nel mio paese sarebbe stato troppo pericoloso... Eravamo in 107 sulla barca, i trafficanti ci hanno contati... Molti cadevano in acqua, ma nessuno era in grado di aiutarli. Quelli che cadevano in mare cercavano di aggrapparsi alla barca senza però riuscirci. Ho visto cadere

in acqua tre persone. Altre sono morte per diverse cause, forse mancanza di cibo o acqua...Solo Dio sa quello che ho provato quando ho visto gli altri che morivano...Quando sono arrivati i soccorsi eravamo rimasti solo in sette.”

L'8 febbraio 2015, in quattro naufragi, sono morte oltre 330 persone.

Le autorità della Guardia costiera italiana hanno riferito ad Amnesty International di aver intercettato una richiesta di soccorso lanciata con un telefono satellitare nel primo pomeriggio dell'8 febbraio, e localizzata a 120 miglia nautiche a sud di Lampedusa e 40 miglia nautiche a nord della Libia.

La chiamata di soccorso era quasi incomprensibile, ma le autorità sono riuscite a distinguere le parole “dangerous, dangerous”, in inglese. La Guardia costiera italiana ha inviato un aereo e due motovedette di pattuglia, seguite da altre due dopo che una delle prime due unità aveva riferito di avere un'avaría al motore.

Sfidando le proibitive condizioni meteo, con venti eccezionalmente forti e onde alte anche diversi metri, dopo circa sei ore e mezza di navigazione, alle 21 i soccorritori della Guardia costiera italiana sono riusciti a raggiungere l'imbarcazione in difficoltà e a salvare 105 uomini a bordo di un gommone. Le persone soccorse sono state fatte salire a bordo di due motovedette della Guardia costiera. Mentre le condizioni meteo peggioravano progressivamente durante le 18 ore del viaggio di ritorno, con pioggia, grandine, e onde alte anche otto metri, 29 degli uomini soccorsi sono morti. Vestiti in maniera leggera, indeboliti da almeno due giorni trascorsi alla deriva sotto la tempesta e a temperature da assideramento, non sono riusciti a sopportare l'ulteriore esposizione alle intemperie a bordo delle motovedette scoperte della Guardia costiera e sono deceduti per ipotermia.

“Erano stremati, digiuni e assetati...Abbiamo caricato gli uomini a bordo delle motovedette, mentre una nave mercantile ci faceva da spalla...ma il mare s'ingrossava, si vedeva poco...Abbiamo dato coperte isotermitiche e pacchi caldi, ma non è servito a molto...faceva molto freddo, forse zero gradi. Molti erano così zuppi che si sono spogliati nudi. Li abbiamo messo nella cabina a rotazione per farli scaldare, sette o otto alla volta. Ma era difficile...stavamo male, la paura ha preso anche noi...La rabbia è salvarli e poi vederli morire”

Salvatore Caputo, un infermiere che si trovava a bordo della motovedetta Cp302 della Guardia costiera

Poco dopo, due navi mercantili che incrociavano nell'area hanno tratto in salvo altri nove uomini, due a bordo di un gommone e altri sette su un altro.

Amnesty International ha intervistato alcuni dei sopravvissuti poco dopo il loro arrivo a Lampedusa. Dal loro racconto è emersa una storia raccapricciante. Circa 420 rifugiati e migranti erano salpati a bordo di quattro gommoni dal porto libico di Garabouli, a 40 km ad ovest di Tripoli. Erano in maggioranza giovani provenienti dall'Africa occidentale, tra cui diversi minori. I trafficanti di esseri umani li avevano tenuti prigionieri vicino a Tripoli in attesa di farli salpare dopo aver chiesto loro in cambio l'equivalente di circa 650 euro. La

sera del 7 febbraio, i trafficanti, sotto la minaccia delle armi, li hanno fatti salire sui gommoni, che erano numerati da 1 a 4. Le imbarcazioni erano dotate di piccoli motori fuoribordo, e i trafficanti non avevano fornito carburante sufficiente per il viaggio. Autorità della Guardia costiera italiana, intervistate in seguito da Amnesty International, hanno sottolineato che il bollettino meteo in quella parte del Mediterraneo era pessimo per l'intera settimana e che i rifugiati e migranti sarebbero andati incontro a morte sicura.

Nelle prime ore dell'8 febbraio, le imbarcazioni si trovavano alla deriva nel Mediterraneo a nord della Libia, in grave difficoltà. Alte onde sbattevano le persone fuori dal gommone facendole cadere in mare. Il primo dei gommoni si è bucato e ha cominciato a imbarcare acqua fino a quando è stato trovato dalle motovedette della Guardia costiera italiana. Il secondo non è mai stato ritrovato e non ha lasciato sopravvissuti. Le navi mercantili hanno soccorso altri due gommoni. Uno di questi aveva soltanto sette persone vive a bordo e si è inabissato con molti cadaveri mentre i sopravvissuti cercavano di salvarsi aggrappandosi alla cima che era stata gettata loro dall'equipaggio del mercantile. Il quarto gommone è stato ritrovato da un altro mercantile nel pomeriggio del 9 febbraio, sgonfio e soltanto con la prua ancora a galla, alla quale erano riusciti a tenersi aggrappati due uomini.

Secondo i resoconti dei superstiti, nel naufragio sarebbero annegati più di 330 dei loro compagni di viaggio, in quanto si stima che ciascuno dei gommoni trasportasse circa 105 persone.

A parte le due navi mercantili che incrociavano nell'area, quel giorno la Guardia costiera italiana è stata lasciata sola a prestare soccorso, come ha riferito ad Amnesty International il comandante del Centro di coordinamento del soccorso marittimo (Maritime Rescue Coordination Center – Mrcc) italiano.

Non è possibile stabilire quante vite umane avrebbero potuto essere salvate se ci fossero state a disposizione maggiori risorse, date le troppe variabili in gioco, ma il costo in termini di vite umane sarebbe stato probabilmente inferiore. Secondo esperti della Guardia costiera, le loro motovedette erano le uniche in grado di avvicinarsi all'imbarcazione in difficoltà, viste le pessime condizioni atmosferiche di quelle ore. Tuttavia, se fossero state disponibili altre unità navali, più vicine alle coste libiche, è assai probabile che queste avrebbero potuto raggiungere i gommoni in difficoltà prima, forse anche prima che le condizioni atmosferiche diventassero proibitive.

IL NAUFRAGIO DEL 4 MARZO 2015

MOHAMMAD, UN PALESTINESE DI 25 ANNI DAL LIBANO

"Alle 17, abbiamo avvistato una nave americana [in realtà liberiana, le bandiere dei due stati si assomigliano], veniva verso di noi. Si è avvicinata alla nostra imbarcazione... Hanno gettato una scala di corda... Molti hanno cercato di saltarci su e la barca si è capovolta... Sono caduto in acqua, sono stato il primo. Non riuscivo a respirare. Quando ci siamo trovati in acqua era come assistere a una scena di guerra. Eravamo circondati da elicotteri e barche... Immirdan, una donna siriana di circa 35 anni, è morta assieme al suo bambino di un anno. Non sapevano nuotare. Poco prima mi aveva chiesto se avevo del pane, cioccolata, formaggio. Le ho dato quello che avevo. Venti minuti dopo, la barca si è capovolta. L'ho vista sparire in acqua. Ho visto morire anche un'altra donna nera. E ho

visto gli uomini della Marina militare, su una grande nave, che cercavano di rianimare un uomo. Senza però riuscirci."

Nel pomeriggio del 4 marzo 2015, un'imbarcazione che trasportava all'incirca 150 persone, tra cui una ventina di donne e 10 bambini, si è capovolta a circa 50 miglia nautiche dalle coste libiche quando un grosso rimorchiatore in servizio nei pressi della piattaforma petrolifera libica situata nell'area si è avvicinato per soccorrerli. L'imbarcazione era partita da Tripoli, in Libia, la notte precedente. Le persone a bordo, per lo più di nazionalità siriana, palestinese, eritrea, sudanese e somala, chiedevano disperatamente aiuto in quanto stavano imbarcando acqua. Molte si sono spostate da un lato della barca, in direzione della scala che era stata gettata loro dall'equipaggio del rimorchiatore, sbilanciandola e facendola ribaltare.

Nelle vicinanze si trovava una nave della Guardia costiera italiana, la Dattilo, con a bordo 381 persone che erano state soccorse in una precedente operazione. È riuscita a salvare dal mare 121 persone e ha recuperato 10 cadaveri.

Sia la Guardia costiera italiana che quella maltese hanno riferito ad Amnesty International che la prima cosa da fare per i soccorritori è impedire il capovolgimento dell'imbarcazione in difficoltà. Sanno bene che le persone a bordo tendono ad alzarsi in piedi all'improvviso appena vedono avvicinarsi i mezzi di soccorso e a spostarsi sul lato della barca da dove arrivano gli aiuti. Per evitare questo tipo di rischi, i soccorritori professionali adottano particolari accorgimenti, avvicinando l'imbarcazione in difficoltà con un natante più piccolo, come un gommone a chiglia rigida (Rigid Inflatable Boat – Rib), arrivando da davanti, o con due Rib, uno da ciascun lato. L'equipaggio del rimorchiatore che era intervenuto nell'incidente non poteva adottare questo tipo di cautele. L'episodio testimonia il ruolo importante svolto dalle navi mercantili nelle operazioni di salvataggio, ma ne evidenzia pure i limiti. Le navi mercantili possono avere fiancate anche molto alte, non sono progettate o equipaggiate per il soccorso marittimo, e non sono in grado di avvicinare un'imbarcazione più piccola in difficoltà senza che ciò comporti dei rischi.

PARTENZE ANNUNCIATE, MORTI PREVEDIBILI

“Quando al termine dell’inverno si intensificheranno le partenze, non saremo in grado di prenderli tutti, se rimaniamo gli unici ad andare là fuori”

Ammiraglio Giovanni Pettorino, capo dei reparti operativi della Guardia costiera italiana

Indubbiamente quella in corso nel Mediterraneo è una crisi umanitaria di grandi proporzioni che richiede un intervento più che mai urgente. Organizzazioni internazionali, agenzie come Frontex e il governo italiano concordano nell'affermare che il numero di rifugiati e migranti che si apprestano a salpare dalle coste nordafricane per raggiungere l'Europa nel 2015 è destinato a ripetere o superare le cifre record già registrate nel 2014.

Nel 2014 Frontex ha registrato 278.000 ingressi irregolari in territorio europeo, un numero che supera di circa due volte e mezzo la cifra registrata nel 2013 (107.000), e il doppio rispetto al 2011 (141.000), durante la cosiddetta “primavera araba”. La maggior parte degli ingressi del 2014 sono arrivi via mare attraverso il Mediterraneo, e precisamente 218.000, secondo i dati forniti dall'Unhcr, l'agenzia delle Nazioni Unite per i rifugiati; di questi, circa 170.000 verso l'Italia.

I primi due mesi del 2015 hanno visto un aumento del 42% degli ingressi irregolari via mare, la maggior parte dei quali dalla Libia, rispetto ai primi due mesi del 2014 (da 5506 a 7834). Queste cifre, secondo l'analisi di Frontex, “rappresentano una controtendenza rispetto alla tipica diminuzione delle partenze durante la stagione invernale, il periodo più pericoloso per tentare l'attraversamento del Mediterraneo.”

Marzo ha visto un lieve, temporaneo, rallentamento degli arrivi. I dati del ministero dell'Interno italiano raccolti nel primo trimestre dell'anno mostrano una leggera diminuzione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente (10.132 arrivi contro 10.744). Gli arrivi si sono nuovamente intensificati agli inizi di aprile, e al 15 aprile erano 21.385, rispetto ai 20.899 registrati al 15 aprile 2014. La tendenza che si profila è dunque una ripetizione del già eccezionalmente elevato livello di arrivi registrato nel 2014.

Queste cifre non dovrebbero essere viste come la minaccia di flussi di dimensioni ingestibili per gli stati europei. Si tratta comunque di cifre esigue se confrontate, ad esempio, con

quelle affrontate dai paesi confinanti con la Siria, in cui hanno trovato riparo 3,9 milioni di rifugiati siriani.

Tuttavia, le attuali operazioni di salvataggio di così tante persone che tentano di attraversare il Mediterraneo a bordo di imbarcazioni del tutto inadatte alla navigazione potrebbero ben presto diventare ingestibili senza una risposta collettiva da parte dei governi europei. I rischi e le sofferenze che le persone sopportano durante la traversata, e gli sforzi sostenuti dagli stati costieri europei e dal settore mercantile per salvare e accogliere queste persone, non devono essere sottovalutati e richiedono un'assunzione di responsabilità collettiva da parte dei governi europei.

Secondo l'Unhcr, nei primi tre mesi e mezzo del 2015 le persone morte o disperse in mare sono state almeno 900, rispetto alle 17 registrate nello stesso periodo del 2014. Vale a dire una persona annegata ogni 23 tentativi di attraversamento del mare pari a un numero di morti 53 volte superiore rispetto allo stesso periodo del 2014, a fronte di un numero totale di persone che tentano la traversata rimasto più o meno uguale.



© REUTERS/Antonio Parrinello

Un sopravvissuto al naufragio dell'8 febbraio viene aiutato durante lo sbarco al porto di Lampedusa l'11 febbraio 2015. L'uomo era stato salvato due giorni prima da una nave mercantile assieme ad altri otto superstiti. Sono gli unici sopravvissuti delle due imbarcazioni su cui viaggiavano.



© Amnesty International

Motovedette della Guardia costiera italiana impiegate nelle missioni di ricerca e soccorso attraccate al porto di Lampedusa, 12 febbraio 2015. Sono le unità impiegate per soccorrere i rifugiati e i migranti in balia del mare in tempesta l'8 febbraio. A causa dell'ulteriore peggioramento delle condizioni metereologiche, durante le 18 ore del viaggio di ritorno, 29 dei naufraghi appena salvati sono morti per ipotermia.

Mare Nostrum vs Triton

Aree di competenza e luoghi degli incidenti



- Area pattugliata dall'operazione Mare Nostrum tra il 2013 e il 2014
- Area attualmente pattugliata da Triton
- Area indicativa dove avviene la maggior parte dei salvataggi
- ✕ Posizione degli incidenti del 22 gennaio, 8 febbraio, 4 marzo e 12 aprile

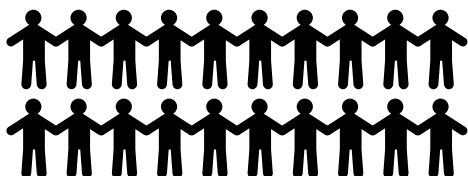
Tabella comparativa delle risorse disponibili sotto Mare Nostrum e Triton

	Risorse impiegate mediamente ogni giorno da Mare Nostrum (2013/14)	Risorse impiegate mediamente ogni giorno da Triton (in corso)
NAVI ANFIBIE	1 	0 
FREGATE	1 oppure 2  	0 
MOTOVEDETTE DI PATTUGLIAMENTO D'ALTURA	2 (+2 Guardia costiera)    	1 
MOTOVEDETTE DI PATTUGLIAMENTO COSTIERO	0 (+6 Guardia costiera)      	6      
AEROMOBILI AD ALA FISSA	3   	2  
ELICOTTERI	6      	1 
BUDGET (al mese)	9,5 milioni euro          	1,5–2,9 milioni euro   

Numero di rifugiati e migranti che hanno attraversato il Mediterraneo centrale

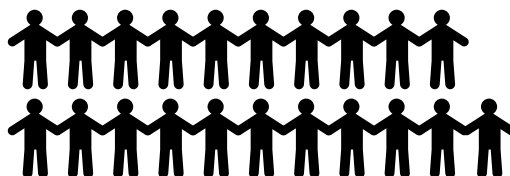
A metà aprile 2014:

20,899



A metà aprile 2015:

21,385



Rifugiati e migranti morti durante la traversata del Mediterraneo

2014 (1° gennaio - metà aprile):

17

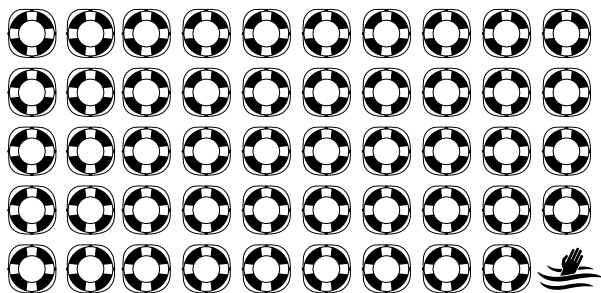
2015 (1° gennaio - metà aprile):



Numero di vittime per numero totale di rifugiati e migranti partiti

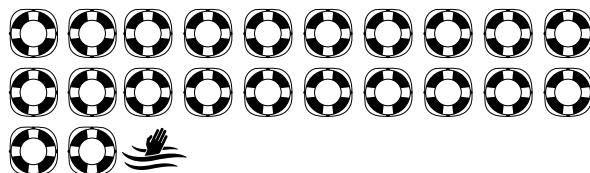
In media nel 2014:

1 morto ogni 50



A metà aprile 2015:

1 morto ogni 23



IL VUOTO LASCIATO NELLE OPERAZIONI DI RICERCA E SOCCORSO DOPO LA CHIUSURA DI MARE NOSTRUM

“Ci abbiamo messo poco più di un weekend per organizzarla [Mare Nostrum]. La Marina italiana è pronta. Abbiamo procedure ben collaudate. Se ci viene chiesto, siamo in grado di riavviare un’operazione umanitaria in un tempo molto breve, 48-72 ore, più o meno.”

Comandante Massimiliano Lauretti, capitano di vascello, Stato maggiore della Marina militare, 3° Reparto Piani, Operazioni e strategia marittima

Per soccorrere persone salpate in fuga dalle coste nordafricane a bordo di imbarcazioni inadatte alla navigazione, tra il 18 ottobre 2013 e il 31 ottobre 2014 l'Italia ha impegnato una componente significativa delle proprie forze navali in una grossa operazione umanitaria, Mare Nostrum, che aveva tra l'altro l'obiettivo di combattere i trafficanti e la tratta di esseri umani.

Nelle operazioni condotte nel contesto di Mare Nostrum, nel 2014 le autorità italiane hanno soccorso più di 166.000 persone (su un totale di oltre 170.000 arrivi se si contano anche le persone riuscite a sbarcare da sole). Di queste, quelle soccorse da unità navali della Marina italiana impiegate sotto Mare Nostrum sono state quasi 83.000; oltre 38.000 sono state salvate dalla Guardia costiera italiana; più di 42.000 da navi mercantili coordinate dall'Mrcc di Roma; e altre 1700 dalla polizia di frontiera italiana, da soccorritori privati e unità navali di Frontex.

Questi dati mostrano chiaramente che, se da un lato il sistema ordinario di ricerca e soccorso, affidato agli interventi della Guardia costiera e delle navi mercantili, ha il pregio di riuscire a salvare decine di migliaia di persone, l'enorme sforzo messo a disposizione dalla

Marina italiana nel 2014 ha permesso all'intero sistema dei soccorsi di salvare la vita di altre 83.000 persone mediante procedure adeguate e sicure.

Mare Nostrum aveva a disposizione un budget di 9 milioni di euro al mese ed era in grado di attivare in qualsiasi momento anche cinque unità navali della Marina italiana dotate di elicotteri e circa 900 militari. La scelta delle unità da inviare e delle tecniche da adottare nei vari interventi era improntata a massimizzare la capacità di soccorrere le imbarcazioni in difficoltà, accogliere in sicurezza i naufraghi a bordo delle navi in mare aperto, e ridurre al minimo il tempo necessario per far sbarcare nei porti le persone soccorse e riprendere rapidamente il largo per salvarne altre.

Una caratteristica decisiva di Mare Nostrum era l'estensione del suo raggio d'azione, che arrivava fino a circa 100 miglia nautiche a sud di Lampedusa. Come conferma Frontex, la maggior parte degli interventi per prestare soccorso a imbarcazioni di rifugiati e migranti ha luogo a circa 40 miglia nautiche al largo delle coste libiche, o 155 miglia nautiche al largo di Lampedusa.

Nonostante i successi ottenuti nel salvare vite umane in mare, l'Italia, d'accordo con altri governi europei preoccupati per il flusso degli arrivi via mare, ha chiuso Mare Nostrum. Dopo una fase transitoria durata due mesi, in cui la Marina italiana ha continuato a mettere a disposizione risorse aggiuntive per le operazioni di ricerca e soccorso, a partire dal 1° gennaio 2015 il sistema operativo di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale è ritornato in modalità ordinaria, ed è dunque affidato principalmente agli interventi della Guardia costiera e delle navi mercantili. La necessità di attivare interventi di salvataggio è però tutt'altro che diminuita.

LA PRESSIONE SULLA NAVIGAZIONE COMMERCIALE

Dalla chiusura di Mare Nostrum le navi mercantili sono sempre più spesso chiamate a intervenire nel salvataggio di rifugiati e migranti, con notevoli ripercussioni sulle loro attività commerciali. Il 31 marzo 2015, i rappresentanti delle principali associazioni del settore dei trasporti e dei sindacati dei marittimi hanno espresso inequivocabilmente la loro preoccupazione:

“...è inaccettabile che la comunità internazionale faccia ricadere sempre più spesso sulle navi mercantili e i marittimi un numero sempre maggiore di salvataggi su larga scala, che vedono singole navi chiamate a intervenire per salvare anche 500 e più persone alla volta. Le navi mercantili non sono attrezzate per prestare questo tipo di soccorsi su vasta scala, che oltretutto comportano gravi rischi per l'incolumità, la salute e la sicurezza degli equipaggi ai quali non si può chiedere di affrontare da soli l'ampiezza della crisi umanitaria in corso...La priorità immediata dell'Unione europea e degli stati membri dell'Area economica europea deve essere quella di aumentare le risorse e il sostegno per le operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo, in considerazione dell'enorme quantità di operazioni di salvataggio potenzialmente pericolose svolte attualmente dalle navi mercantili; una situazione che riteniamo essere diventata ormai insostenibile.”

Thomas Rehder, presidente dell'Associazione degli armatori europei; Eduardo Chagas, segretario generale della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti; Masamichi Morooka, presidente della Camera internazionale del trasporto marittimo; Dave Heindel, presidente (sezione marittimi) della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti

Secondo la Guardia costiera italiana, nel 2014, mentre ancora operava Mare Nostrum, erano state 822 le navi mercantili alle quali l'Mrcc di Roma aveva dato istruzione di intervenire in operazioni di ricerca e soccorso. Di queste, 254 avevano preso a bordo rifugiati e migranti, mettendo in salvo un totale di 42.061 persone. Secondo la Camera internazionale del trasporto marittimo, ai primi di aprile del 2015 erano già state 111 le navi mercantili alle quali era stato richiesto di cambiare rotta per rispondere a richieste di soccorso lanciate nel Mediterraneo centrale. Quarantuno di queste hanno soccorso complessivamente 3809 persone.

A marzo 2015, l'Unhcr ha osservato che in conseguenza delle perdite economiche subite per prestare interventi di ricerca e soccorso, compagnie di trasporti marittimi hanno iniziato a cambiare le loro rotte di navigazione per evitare le aree ad alta densità di imbarcazioni di

migranti. Le navi private sono inoltre più riluttanti a rivelare la loro posizione in mare.

Gli interventi di soccorso su vasta scala, che in alcuni casi comportano il salvataggio anche di centinaia di persone per volta, mettono in notevole difficoltà le navi mercantili e i loro equipaggi. Perfino le navi da trasporto più grandi spesso hanno equipaggi ridotti che non vanno oltre la ventina di persone, e dispongono di provviste e locali di servizio appena sufficienti per il proprio personale. Per l'equipaggio, prendersi cura delle prime necessità di decine di persone in grave difficoltà è estenuante e comporta un carico di lavoro supplementare, ore di sonno perse, e considerevoli rischi in termini di salute e sicurezza.

Inoltre, gli interventi di soccorso svolti dalle navi mercantili espongono rifugiati e migranti a rischi decisamente maggiori. La stazza delle navi, le alte fiancate, l'assenza di mezzi di salvataggio individuali e collettivi appropriati per procedere al trasferimento dei naufraghi, e la mancanza di addestramento specifico per l'equipaggio sono tutti fattori che aumentano il rischio per le imbarcazioni soccorse di ribaltarsi o affondare durante le operazioni di salvataggio.

Se da un lato è essenziale ai fini di un efficace funzionamento del sistema di ricerca e soccorso che le navi mercantili continuino ad assolvere l'obbligo di prestare soccorso alle persone in difficoltà, è responsabilità dei governi europei assicurare che le navi mercantili non debbano accollarsi rischi e costi non necessari. In particolare, i governi europei dovrebbero garantire che lo sbarco dei naufraghi in un luogo sicuro avvenga in maniera prevedibile e rapida, con una minima deviazione della rotta originaria della nave. Nello specifico, i governi europei dovrebbero assumersi la responsabilità di sviluppare un sistema di ricerca e soccorso in mare che veda l'impiego di appropriati mezzi navali e aerei nazionali che si facciano carico della stragrande maggioranza delle operazioni.

I LIMITI DI TRITON

“Non si può pensare che l’operazione Triton riesca a gestire da sola la problematica della migrazione. Ha a disposizione due aerei e un elicottero, due motovedette d’altura scoperte, e altre quattro di pattugliamento costiero: una flotta adatta ai suoi compiti, che consistono nel controllo delle frontiere europee, e non nel pattugliamento di 2,5 milioni di km² del Mediterraneo. Il budget di Triton, 2,9 milioni di euro al mese, corrisponde a un terzo di quanto spendeva l’Italia per Mare Nostrum.”

Frontex, operazione Triton – Sviluppi invernali, 24 dicembre 2014

Dopo la chiusura di Mare Nostrum, i governi europei hanno accettato di condividere la responsabilità di pattugliamento dei confini meridionali europei lungo le coste italiane e maltesi. A tale scopo, il 1° novembre 2014 l’agenzia per il controllo delle frontiere europee, Frontex, ha varato l’operazione congiunta Triton.

Compito di Triton è il monitoraggio del confine “per controllare i flussi di migrazione irregolare verso il territorio degli stati membri dell’Unione europea e di contrastare la criminalità legata all’attraversamento frontaliero” a est e a sud di Italia e Malta. Una vasta porzione di quest’area è coperta unicamente dalla sorveglianza degli spazi aerei e i mezzi navali che operano sotto Triton si mantengono entro 30 miglia nautiche dalle coste italiane e maltesi. Frontex e altri esperti considerano che il budget destinato a Triton, 2,9 milioni di euro al mese, e i mezzi a sua disposizione sono adeguati ai suoi obiettivi operativi, ovvero il controllo delle frontiere. Frontex ha scritto ad Amnesty International che tra il 1° novembre 2014 e il 20 marzo 2015, a parte gli attraversamenti frontalieri illegali, era stato registrato soltanto un episodio di traffico di merci riguardante un peschereccio che trasportava 1600 kg di droga con l’arresto di nove trafficanti.

Sebbene non sia esplicitamente una sostituzione di Mare Nostrum, Triton svolge a tutti gli effetti operazioni di ricerca e soccorso con le risorse di cui dispone. Frontex ha scritto ad Amnesty International che i piani operativi per proseguire le operazioni congiunte contengono informazioni operative riservate che non possono essere rivelate. Tuttavia, funzionari del Centro di coordinamento internazionale (International Coordination Centre – Icc) di Triton di Pratica di Mare, hanno riferito ad Amnesty International che il piano operativo di Triton stabilisce inequivocabilmente che, nel caso in cui l'Mrcc competente richieda a Triton di reagire a una richiesta d'aiuto, i suoi mezzi sono tenuti a seguire immediatamente le istruzioni, in ottemperanza a quanto stabilito dal diritto del mare.

Pertanto, sebbene non svolgano esplicitamente un ruolo di complementarietà alle operazioni di ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale, in caso di necessità i mezzi di Triton possono essere messi a disposizione.

Secondo Frontex, le unità navali cofinanziate da Frontex hanno preso parte al salvataggio di 8108 persone su 24.434 soccorse nel Mediterraneo centrale tra il 1° novembre 2014 e il 29 marzo 2015, dunque da quando è stata attivata Triton.

Questo contributo è certamente importante. Tuttavia, il finanziamento da parte dell'Unione europea di alcune attività di ricerca e soccorso tramite Triton non significa automaticamente che sono state aumentate le risorse esistenti nell'area. Ad esempio, le Forze armate di Malta impegnano la totalità delle proprie risorse militari in Triton e spesso svolgono attività di ricerca e soccorso sotto l'egida di Triton. Se a tutti gli effetti ciò si traduce in un contributo alle operazioni di richiesta e soccorso da parte di Triton, è assai probabile che Malta interverrebbe comunque impiegando le medesime unità navali per rispondere a una richiesta di soccorso, se Triton non esistesse. E altrettanto farebbero le unità italiane.

Se si confrontano i mezzi a disposizione di Triton con quelli di Mare Nostrum, appare netto il divario in termini di risorse disponibili per le operazioni di ricerca e soccorso. L'Icc di Triton si è rifiutato di fornire ad Amnesty International l'elenco dettagliato dei mezzi a disposizione dell'operazione. Tuttavia, in una lettera, Frontex ha fatto riferimento a una serie di unità minime e massime impiegate. Frontex ha confermato che la maggioranza delle navi attualmente impiegate da Triton ("impiego minimo durante la 'bassa stagione'", secondo la terminologia di Frontex) sono unità da pattugliamento costiero, vale a dire motovedette di piccole dimensioni, oltre a un pattugliatore più grande. Per contro, Mare Nostrum non solo aveva a disposizione due grosse motovedette d'altura, ma anche una o due fregate e anche una grande nave anfibia, ciascuna dotata di gommoni a chiglia rigida per facilitare le operazioni di salvataggio, nonché di strutture e attrezzature mediche di bordo.

In termini di mezzi aerei, le autorità di Triton hanno precisato che sono abitualmente operativi un elicottero e due aerei, mentre Mare Nostrum disponeva di tre aerei, alcuni droni, e sei elicotteri (in dotazione alle navi o pronti al decollo da terra).

Il confronto mostra come le attuali risorse di Triton siano ben lontane da quelle di cui poteva disporre Mare Nostrum.

Mare Nostrum dispiegava le proprie unità navali a circa 95 miglia nautiche dalle coste libiche, dovendo coprire circa 55 miglia nautiche per raggiungere l'area in cui la maggior

parte delle imbarcazioni in difficoltà viene recuperata (a circa 40 miglia nautiche al largo delle coste libiche). I mezzi navali di Triton, inferiori sia per numero che per stazza, devono percorrere circa 125 miglia nautiche prima di raggiungere la medesima area.

Triton è pertanto la risposta sbagliata alla crisi umanitaria in corso nel Mediterraneo centrale. La sua capacità di contribuire a operazioni di ricerca e soccorso è limitata.

Ciò che serve è un'operazione completamente differente, un'operazione umanitaria di proporzioni adeguate ad affrontare l'ampiezza delle attività di ricerca e soccorso attualmente necessarie. Il modello minimo a cui fare riferimento resta Mare Nostrum.

RACCOMANDAZIONI

- I governi europei dovrebbero lanciare con urgenza un'operazione umanitaria multinazionale che abbia il mandato di salvare vite umane nel Mediterraneo, che disponga di risorse navali ed aeree proporzionate alla prevedibile portata delle partenze e con compiti di pattugliamento d'altura lungo le principali rotte di migrazione.
- Fino a quando tale operazione umanitaria non sarà operativa, i governi europei dovrebbero fornire all'Italia e a Malta sostegno finanziario e/o logistico che consenta loro di intensificare la capacità di ricerca e soccorso.
- La Commissione europea dovrebbe esortare i governi europei a lanciare un'operazione umanitaria congiunta specificatamente designata a salvare vite umane in mare e sostenerne la realizzazione. L'Agenda europea sulla migrazione, attesa per maggio 2015, che si propone di adottare un "approccio olistico" alla migrazione in Europa, deve comprendere tale richiesta e prevedere l'apertura di percorsi sicuri e legali verso l'Europa per i rifugiati.
- Al fine di far diminuire i flussi di coloro che intraprendono la traversata del mare, i governi europei dovrebbero aumentare il numero dei posti disponibili per il reinsediamento, degli ingressi per motivi umanitari e dei visti per le persone che necessitano di protezione internazionale e garantire ai rifugiati un concreto accesso alla procedura di richiesta d'asilo alle frontiere terrestri.



**CHE COSATO
POSSO FARE**

SIA CHE SI TRATTI DI UN CONFLITTO
DA PRIMA PAGINA O DI UN ANGOLO
SPERDUTO DEL MONDO, **AMNESTY
INTERNATIONAL** REALIZZA CAMPAGNE
PER LA GIUSTIZIA, LA LIBERTÀ
E LA DIGNITÀ DI TUTTI E CERCA
DI COINVOLGERE L'OPINIONE PUBBLICA
PER COSTRUIRE UN MONDO MIGLIORE

CHE COSA PUOI FARE TU?

Attivisti in tutto il mondo dimostrano che è possibile opporre resistenza a chi mette a repentaglio i diritti umani. Entra in questo movimento. Lotta contro chi propaga paura e odio.

- Unisciti ad Amnesty International e diventa parte del più grande movimento del mondo per la fine delle violazioni dei diritti umani. Aiutaci a fare la differenza.
- Fai una donazione, sostieni il lavoro di Amnesty International.

Insieme possiamo far sentire la nostra voce

☐ Sono interessato/a a ricevere ulteriori informazioni e diventare socio di Amnesty International

Nome

Indirizzo

Paese

Email

☐ Desidero fare una donazione ad Amnesty International

Somma

Mandato di addebito con carta ☐ Visa

☐ Mastercard

N° carta

Mese e anno di scadenza

Firma

Compila il presente modulo e invialo a: Amnesty International Sezione Italiana Onlus,
via Magenta, 5 - 00185 Roma

Per l'elenco degli uffici e delle sedi di Amnesty International nel mondo:
www.amnesty.org/en/worldwide-sites oppure restituisci il presente modulo a:

Amnesty International, International Secretariat, Peter Benenson House,
1 Easton Street, London WC1X 0DW, United Kingdom





© Giles Clarke/Getty Images Reportage

Un uomo proveniente dal Nord Africa si lava con una bottiglietta d'acqua datagli nel porto siciliano di Augusta. Al porto di Augusta venivano spesso sbarcati i rifugiati e migranti soccorsi in mare dalla Marina militare italiana durante l'operazione Mare Nostrum, fino a quando questa è stata chiusa a ottobre 2014.

Raccomandazioni

- I governi europei dovrebbero lanciare con urgenza un'operazione umanitaria multinazionale che abbia il mandato di salvare vite umane nel Mediterraneo, disponga di risorse navali ed aeree proporzionate alla prevedibile portata delle partenze e con compiti di pattugliamento d'altura lungo le principali rotte di migrazione.
- Fino a quando tale operazione umanitaria non sarà operativa, i governi europei dovrebbero fornire all'Italia e a Malta sostegno finanziario e/o logistico che consenta loro di intensificare la capacità di ricerca e soccorso.
- La Commissione europea dovrebbe esortare i governi europei a lanciare un'operazione umanitaria congiunta specificatamente designata a salvare vite umane in mare e sostenerne la realizzazione. L'Agenda europea sulla migrazione, attesa per maggio 2015, che si propone di adottare un "approccio olistico" alla migrazione in Europa, deve comprendere tale richiesta e prevedere l'apertura di percorsi sicuri e legali verso l'Europa per i rifugiati.
- Al fine di far diminuire i flussi di coloro che intraprendono la traversata del mare, i governi europei dovrebbero aumentare il numero dei posti disponibili per il reinsediamento, degli ingressi per motivi umanitari e dei visti per le persone che necessitano di protezione internazionale e garantire ai rifugiati un concreto accesso alla procedura di richiesta d'asilo alle frontiere terrestri.

Amnesty International è un movimento globale di oltre 7 milioni di persone impegnate in campagne per un mondo in cui tutti possano godere dei diritti umani.

La nostra visione è che ogni persona possa godere dei diritti sanciti dalla Dichiarazione universale dei diritti umani e altri standard internazionali sui diritti umani.

Siamo indipendenti da qualsiasi governo, ideologia politica, interesse economico o religione e ci finanziamo principalmente grazie ai nostri soci e a donazioni pubbliche.

Index: EUR 03/1434/2015, Italia, Aprile 2015

Amnesty International, International Secretariat, Peter Benenson House, 1 Easton Street, London WC1X 0DW, United Kingdom

amnesty.org

**AMNESTY
INTERNATIONAL**

