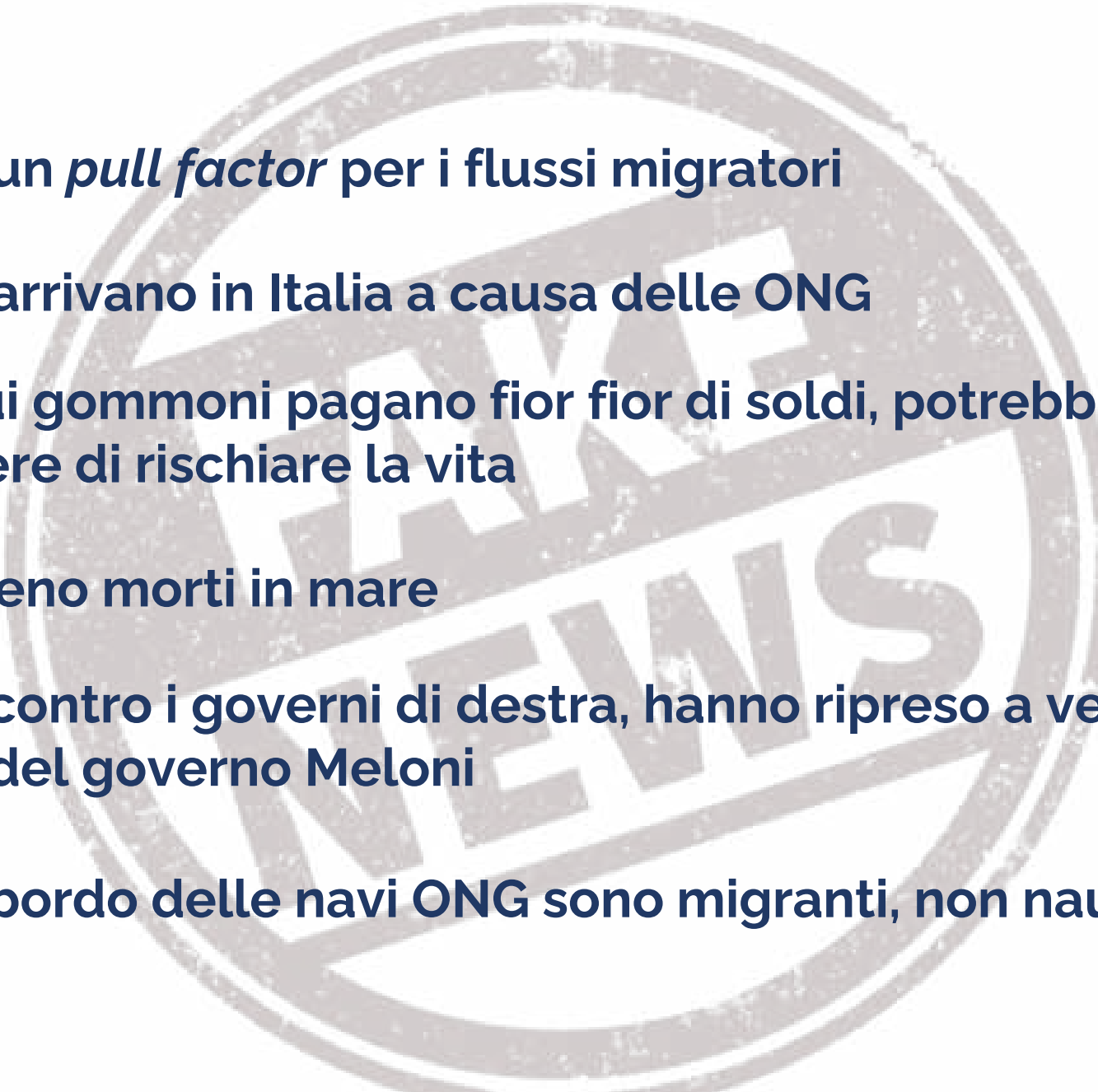
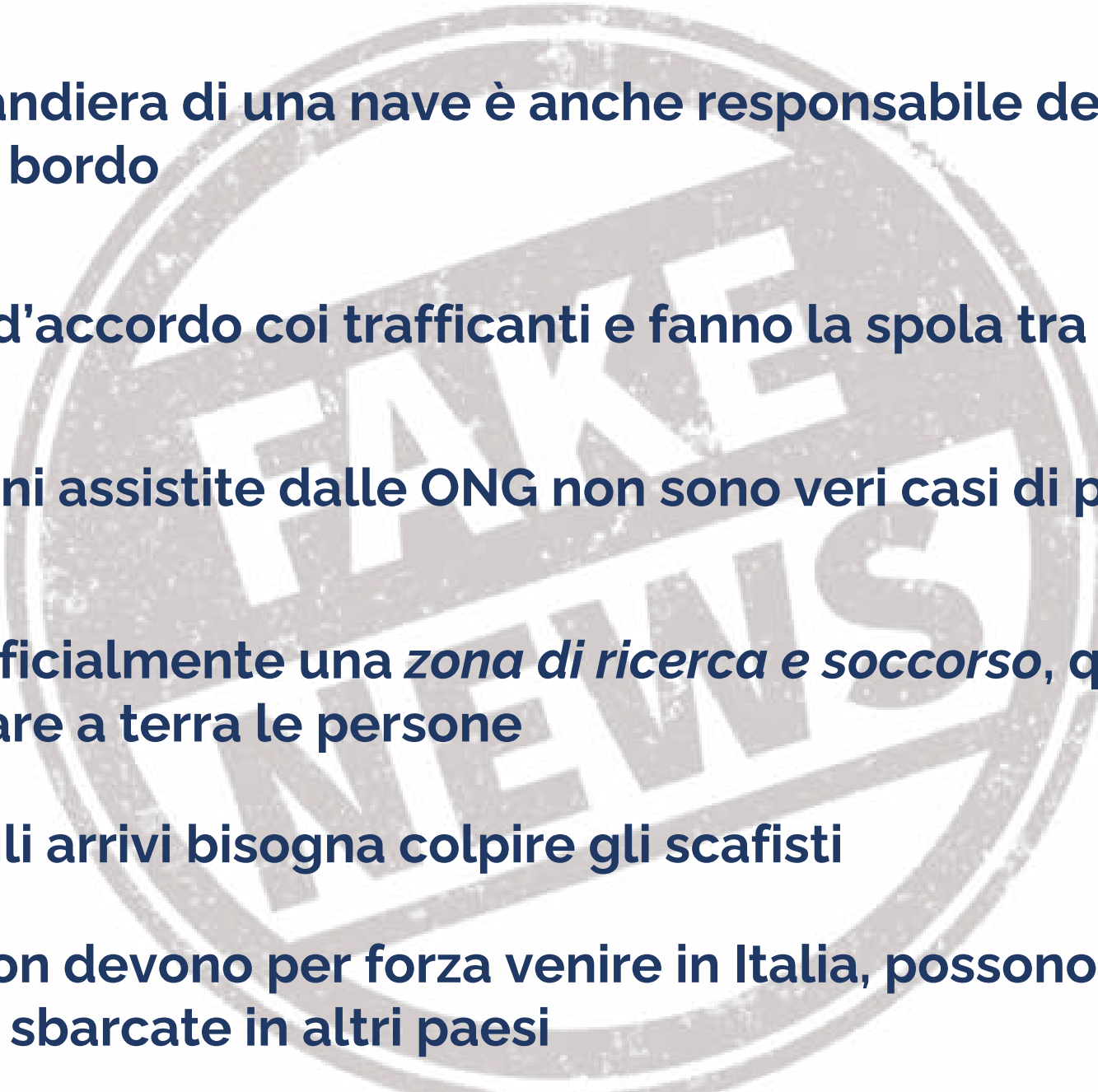


# Basta fake news sul s ccorso in mare!

**Facciamo un po' di chiarezza.**

**SOS**  
MEDITERRANEE

- 
- 1) Le ONG sono un *pull factor* per i flussi migratori
  - 2) Gli immigrati arrivano in Italia a causa delle ONG
  - 3) Le persone sui gommoni pagano fior fior di soldi, potrebbero venire in aereo invece che fingere di rischiare la vita
  - 4) Meno ONG, meno morti in mare
  - 5) Le ONG sono contro i governi di destra, hanno ripreso a venire in Italia dopo la nascita del governo Meloni
  - 6) Le persone a bordo delle navi ONG sono migranti, non naufraghi

- 
- 7) Lo Stato di bandiera di una nave è anche responsabile dello sbarco delle persone a bordo**
  - 8) Le ONG sono d'accordo coi trafficanti e fanno la spola tra l'Africa e l'Italia**
  - 9) Le imbarcazioni assistite dalle ONG non sono veri casi di pericolo**
  - 10) La Libia ha ufficialmente una *zona di ricerca e soccorso*, quindi può operare soccorsi e riportare a terra le persone**
  - 11) Per fermare gli arrivi bisogna colpire gli scafisti**
  - 12) Le persone non devono per forza venire in Italia, possono essere portate indietro o essere sbarcate in altri paesi**

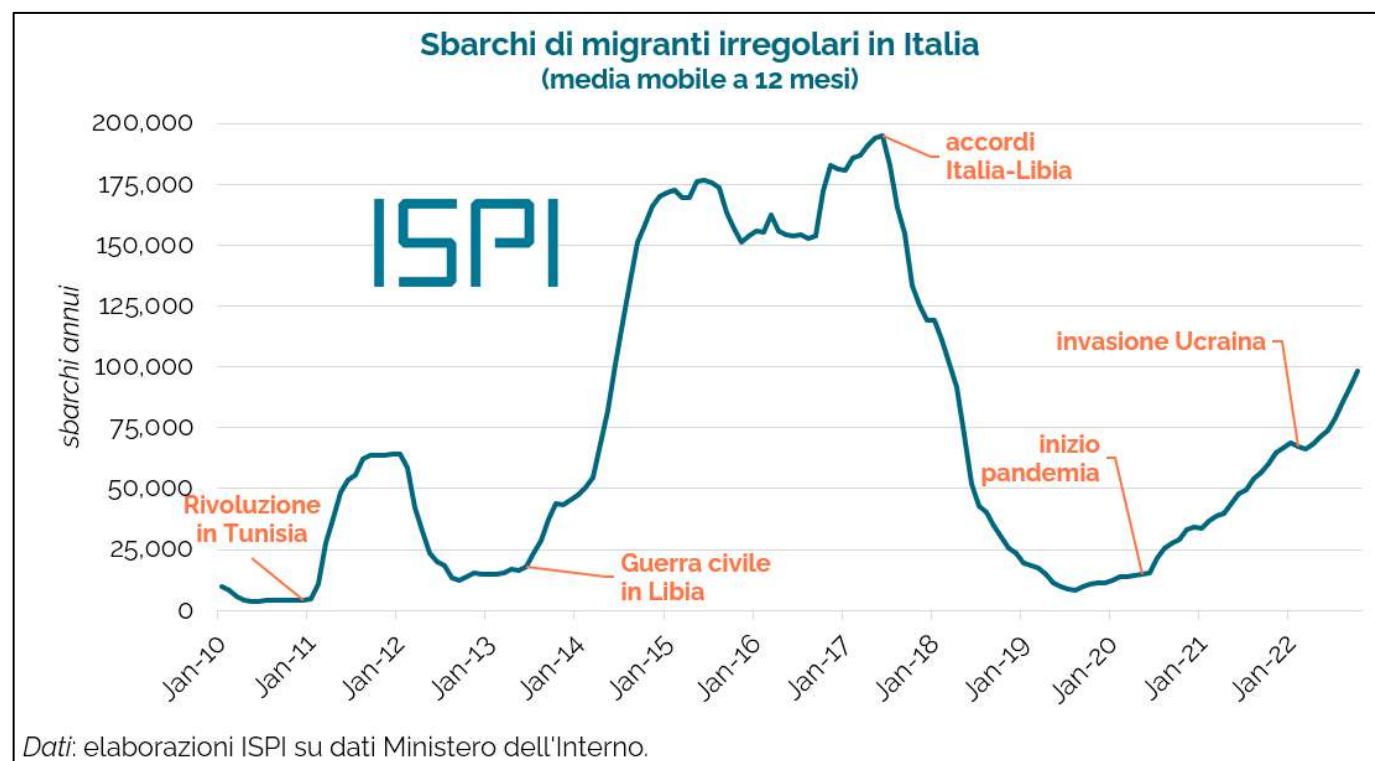
# “ 1) Le ONG sono un pull factor per i flussi migratori ”

Diversi studi (per es. *Blaming the rescuers* o quelli di Matteo Villa dell'ISPI) hanno dimostrato, numeri alla mano, che **la presenza di navi umanitarie nel Mediterraneo non aumenta i flussi migratori dal nord Africa all'Europa**. Alcuni esempi: tra giugno e luglio del **2018**, senza ONG in mare, non si sono interrotte le partenze, ma il numero di morti è drammaticamente aumentato, come è successo anche dopo *Mare nostrum* a ottobre 2014. Durante la pandemia, nel **2020**, senza ONG in mare, lo stesso: le partenze (e gli arrivi) non si sono interrotte.

I **fattori** che incidono sulle partenze sono diversi: dal meteo, agli avvenimenti sulla terraferma (nei luoghi di partenza: Libia, Tunisia), agli accordi tra Paesi... → Uno **studio pubblicato ad agosto 2023 su Nature**, intitolato «Search-and-rescue in the Central Mediterranean Route does not induce migration: Predictive modeling to answer causal queries in migration research»\* smonta di nuovo, su basi statistiche, questa fake news.

L'unico modo per fermare i viaggi clandestini e rischiosi, e quindi le morti in mare, secondo diversi osservatori ed enti umanitari, è **rafforzare i canali legali di ingresso**.

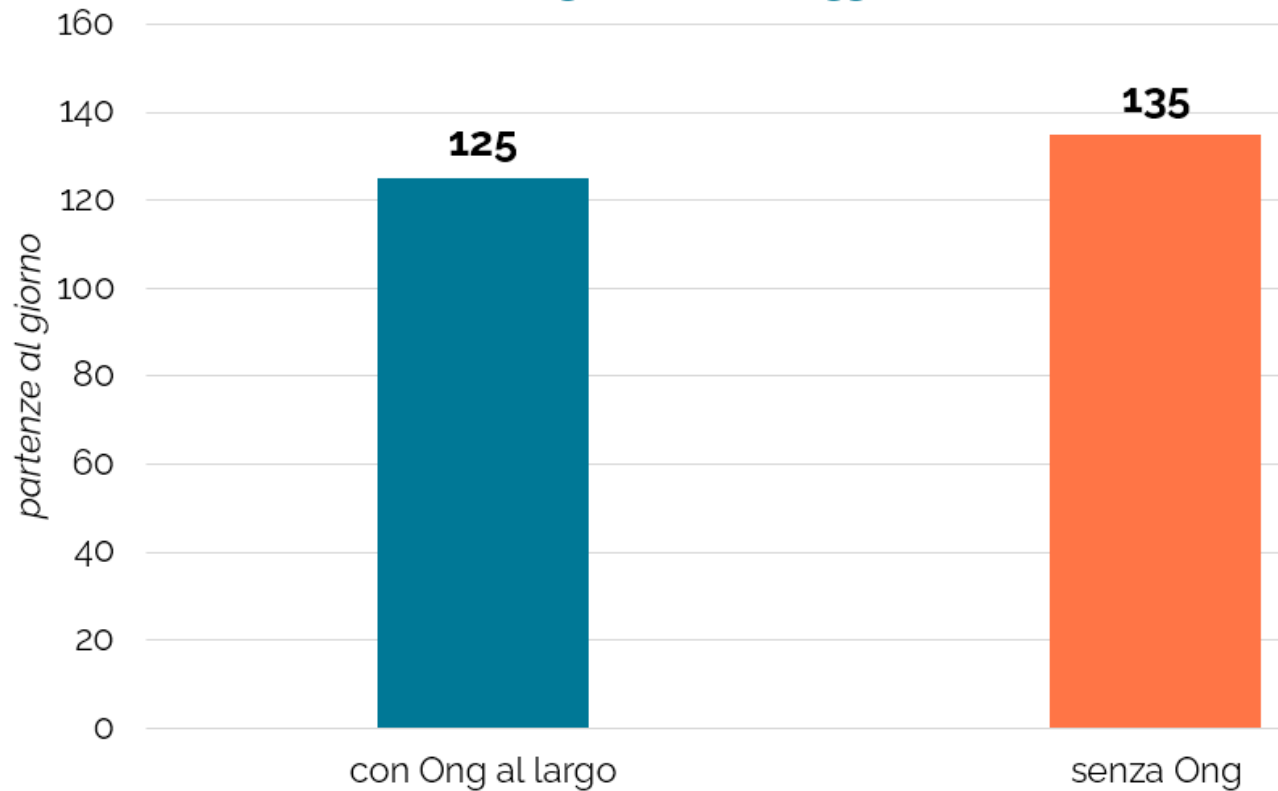
\*<https://www.nature.com/articles/s41598-023-38119-4>



# “ 1) Le ONG sono un pull factor per i flussi migratori ”<sup>2</sup>

Ricerca pubblicata a novembre 2022 da Matteo Villa (ISPI):

Libia: navi Ong e partenze di migranti  
(1° gennaio - 18 maggio 2021)



Dati: elaborazioni su dati UNHCR, IOM, altri.

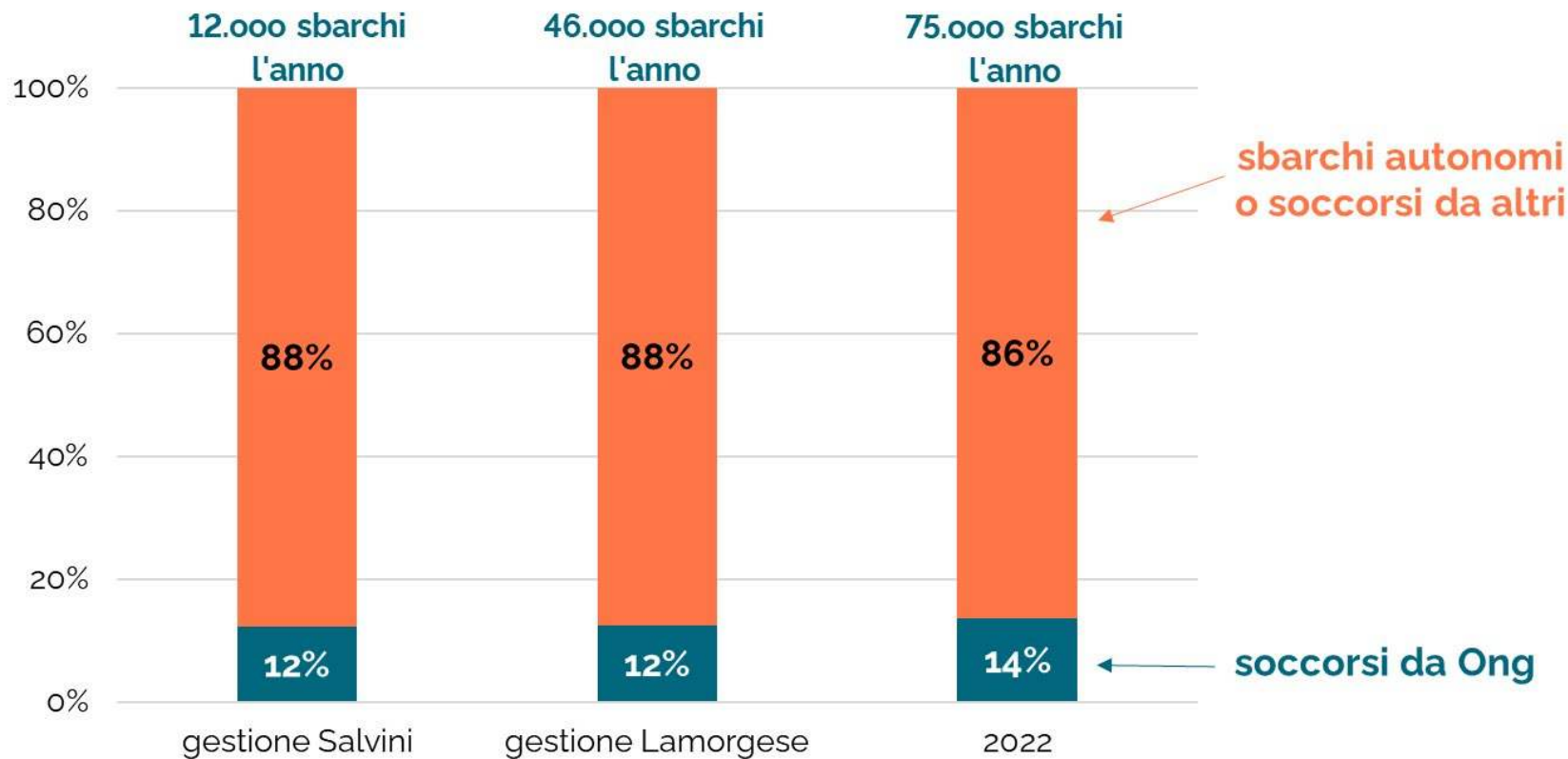
Inoltre:

- **i migranti non scelgono quando partire perché sono vittime di trafficanti e milizie** che hanno tutto l'interesse, da un lato, a far partire e subito dopo «recuperare» le persone (così da re-inserirli nel circolo vizioso e criminale delle torture e dei riscatti); dall'altro utilizzano i migranti stessi come «minaccia» nei confronti dell'UE per rinforzare la propria posizione politica (in pieno stile Erdogan).
- Il fatto che essi non possano scegliere se e quando partire è testimoniato dai loro racconti, oltre che dalle **ferite recenti, anche da arma da fuoco**, che i medici di bordo riscontrano sui loro corpi.

## “ 2) Gli immigrati arrivano in Italia a causa delle ONG ”

### Sbarchi in Italia: il ruolo delle Ong (1° giugno 2018 - 7 luglio 2022)

ISPI



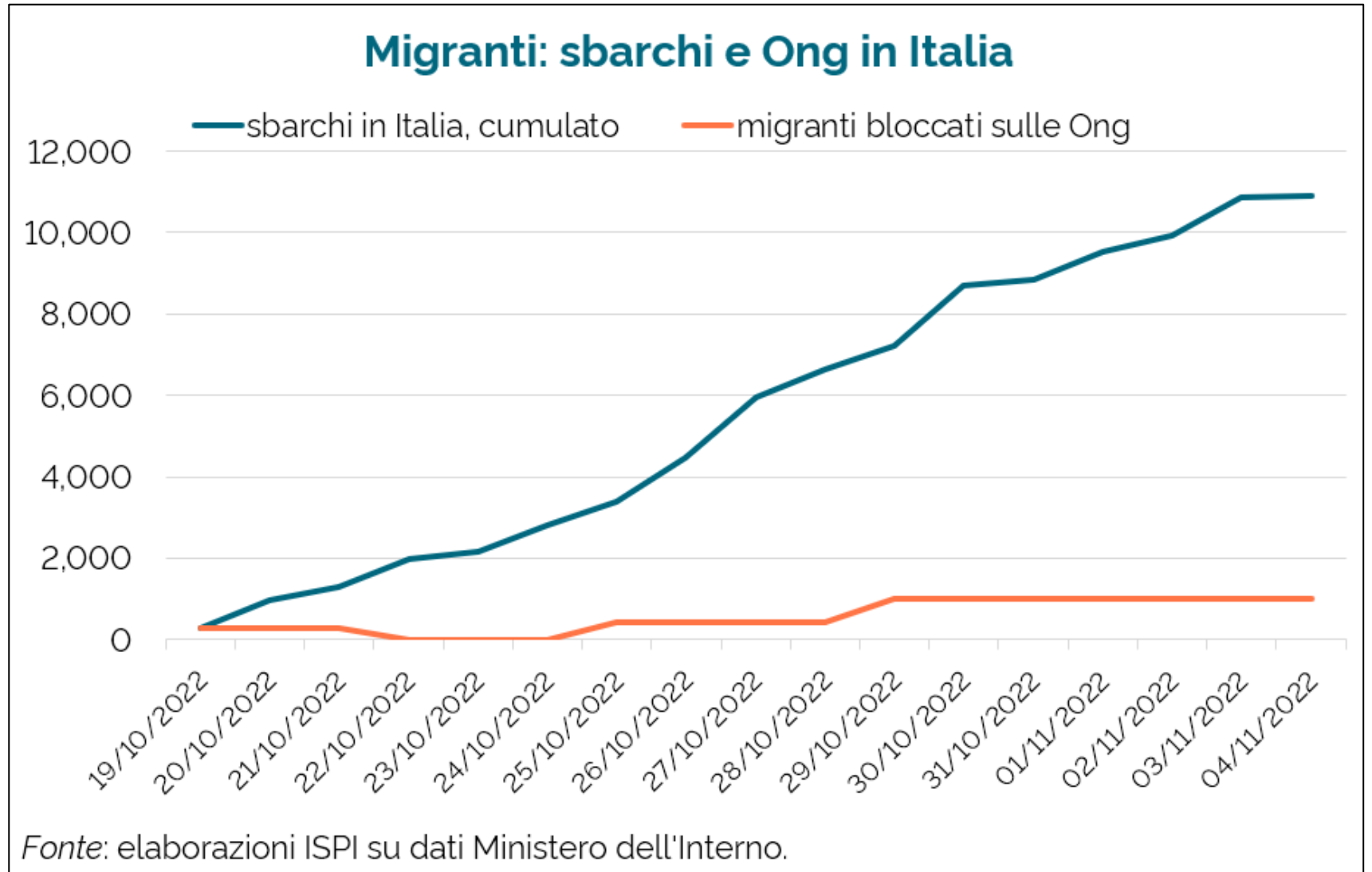
Dati: elaborazioni ISPI su dati Ministero dell'Interno.

I dati raccolti dal 2019 ad oggi mostrano come le ONG incidano solo per una piccola parte (tra il 12% e il 15%) sul totale degli arrivi via mare.

In realtà, dall'ottobre 2022 a oggi (sett. 2023), la percentuale di persone soccorse e portate in Italia da ONG è scesa sotto al 7% (trend opposto rispetto al numero totale di persone soccorse da assetti statali italiani, invece in forte aumento).

## “ 2) Gli immigrati arrivano in Italia a causa delle ONG<sup>2</sup> ”

Tra ottobre e novembre 2022, quando il governo italiano impediva a 4 navi ONG di attraccare e sbarcare, il numero di persone giunte in Italia via mare attraverso altre vie/mezzi ha superato esponenzialmente il numero di persone arrivate con navi ONG. →



# “ 3) Le persone sui gommoni pagano fior fior di soldi, potrebbero venire in aereo ”

Le carte internazionali e il diritto sanciscono il diritto individuale alla mobilità, in particolare che «ogni individuo ha diritto alla libertà di movimento e di residenza entro i confini di ogni Stato. Ogni individuo ha diritto di lasciare qualsiasi paese, incluso il proprio, e di ritornare nel proprio paese.»  
In realtà, questo diritto universale non è attuabile per tutti: **solo alcuni Paesi donano ai propri cittadini la possibilità di muoversi liberamente e senza grossi ostacoli.**

Dichiarazione universale dei diritti umani (ONU), art. 13

Certamente ci sono collegamenti aerei coi Paesi d'origine di molti di loro, ma ciò che manca il più delle volte è la possibilità di ottenere dalle autorità, proprie o di Paesi occidentali:

- 1) un passaporto (molte persone sono anche prive di documenti)
- 2) il permesso per uscire dal Paese
- 3) un visto d'ingresso per entrare in Europa

**Le persone che scappano via mare dalla Libia non hanno alternative;** anzi, spesso giungono in Libia perché non hanno la possibilità di andare in altri Paesi liberamente. Inoltre la somma pagata per partire via mare spesso è estorta con la violenza dagli stessi trafficanti. Il punto fondamentale quindi è che le persone non *vogliono* viaggiare senza documenti, ma sono **costrette a farlo, affidandosi a trafficanti** che quindi rafforzano i propri traffici quanto più i «muri» sono alti.

Sul «potere» della propria cittadinanza, è molto interessante il «Passport index» (<https://www.passportindex.org/>) →

Rank	Country	MS	Filter
1	UNITED ARAB EMIRATES	177	120
2	GERMANY	173	127
	SWEDEN	173	126
	FINLAND	173	126
	LUXEMBOURG	173	126

98	SOMALIA	44	11 33
	PAKISTAN	44	10 34
99	IRAQ	40	8 32
	SYRIA	39	8 31
100	AFGHANISTAN	38	5 33



## “ 4) Meno ONG, meno morti in mare ”

Come per l'accusa di essere *pull factor*, anche questa affermazione è smentita da dati e numeri.

**L'unica differenza che c'è tra un periodo con ONG e un periodo senza ONG in mare è la possibilità di registrare e testimoniare i naufragi.**

L'IOM, agenzia ONU che si occupa di registrare i migranti morti e i dispersi\*, si basa sui racconti di testimoni o report di ONG.

Flavio Gasperini, fotografo a bordo della Ocean Viking, commentò il naufragio del 21 aprile 2021, quando i nostri soccorritori arrivarono troppo tardi per mancanza di coordinamento e aiuto, «**se non testimoniamo noi, questa cosa non sarà mai successa**».

E' facile capire come, senza testimoni, i dati sui morti in mare si abbassino drasticamente. Ma non smetteranno di esserci solo perché nessuno li racconterà.

Analogamente, fermare le partenze grazie ad accordi coi Paesi al di là del mare (es. Libia) in realtà **sposta il problema ancora più «a sud»**, e crea un ulteriore ostacolo non solo alla mobilità delle persone ma anche alla loro fuga da situazioni disumane.



Via Twitter, 10/11/2022

\* Oltre 2.000 nel solo 2023 (settembre), oltre 20.000 tra il 2014 e il 2023 nel Med.centrale – dati *Missing migrants*

## “ 5) Le ONG sono contro i governi di destra, hanno ripreso a venire in Italia dopo la nascita del governo Meloni ”

**Le ONG operano in mare a prescindere dal colore del governo in carica.** Suppliscono ad una mancanza statale, e lo faranno finché sarà necessario.

Nei periodi precedenti all'attuale governo Meloni, le ONG hanno portato in salvo circa 9.800 persone nel 2021 e 9.900 persone nel 2022 (gennaio – settembre).

## “ 6) Le persone a bordo delle navi ONG sono clandestini ”

Il **diritto internazionale del mare** afferma che le navi devono prestare immediata assistenza «assistenza ad ogni persona in pericolo in mare. Esse fanno ciò **senza tener conto della nazionalità o dello status di detta persona, né delle circostanze nelle quali è stata trovata.**»

Convenzione SAR, art. 2.1.10

Il concetto viene ribadito parlando di «obbligo di salvataggio, assistenza primaria e sbarco in un luogo sicuro per qualsiasi persona sia trovata in situazione di pericolo in mare, **indipendentemente da nazionalità o status, inclusi i migranti irregolari, i richiedenti asilo e rifugiati e i passeggeri clandestini.**»

Risoluzione MSC 167(78) del 2004

A bordo di una nave umanitaria, le persone soccorse non hanno nessuno status giuridico se non quello di naufraghi; **ogni altra considerazione è da svolgersi a terra, dopo lo sbarco in luogo sicuro**, come afferma anche a normativa italiana sull'immigrazione (Testo Unico Immigrazione, Dlgs 286/98, all'art. 10ter).

## “ 7) Lo Stato di bandiera di una nave è anche responsabile dello sbarco delle persone a bordo ”

Secondo il diritto internazionale del mare, il Paese nel cui registro navale è censita una nave privata ne determina la bandiera. **Lo Stato di bandiera non ha responsabilità in caso di soccorso in mare operato in acque internazionali, se non quello di assicurarsi che il comandante risponda alla richiesta di aiuto** (anche se rimane sua responsabilità).

Seguendo questa logica, una nave con bandiera liberiana o panamense dovrebbe compiere migliaia di miglia nautiche per sbarcare i naufraghi: oltre ad essere assurdo, sarebbe un atto in **piena violazione delle Convenzioni sul soccorso in mare** che parlano di luogo sicuro più vicino e di minima deviazione dalla rotta della nave.

Inoltre, questo principio, enunciato inizialmente dal governo Meloni stesso, non pare avesse avuto **applicazione, per esempio, per le navi cargo**, quasi mai registrate in Paesi europei (ultimo caso, proprio dei giorni dello stallo, la nave cargo *Christina V*, con bandiera delle isole Marshall, ha sbarcato 125 naufraghi a Trapani il 30 ottobre).

In aggiunta, il Regolamento di Dublino (regolamento europeo che norma il trattamento giuridico delle persone registrate all'ingresso di un Paese UE) non è applicabile sulle navi.

## “ 8) Le ONG sono d'accordo coi trafficanti e fanno la spola tra l'Africa e l'Italia ”

**Non c'è alcun contatto fra i trafficanti e le ONG:** spesso, sono le persone stesse che, «caricate» sulle imbarcazioni, riescono a chiamare con un telefono satellitare i numeri di emergenza, tra cui Alarm Phone\*. Dopo di che, **l'SOS arriva alle navi umanitarie che intervengono per salvare vite.**

**Le missioni delle navi ONG non fanno «la spola» né un servizio taxi:** innanzitutto non operiamo «a chiamata»: facciamo semplicemente **presidio nella zona più mortale del Mediterraneo**, che è quella davanti alle coste libiche, tra Tripoli e Zuara, dove accade il maggior numero di naufragi. Un po' come un'ambulanza che presidia un qualsiasi evento: la si può accusare di essere responsabile perché qualcuno si è fatto male?

Come dimostrato da Sea Watch recentemente, è la guardia costiera libica ad avere veri contatti coi trafficanti in un rapporto quasi equivalente: foto scattate dall'aereo *Seabird* mostrano un'imbarcazione evacuata dalla guardia costiera libica e poi riutilizzata, per un altro gruppo di profughi, qualche giorno dopo.

Altri due elementi: le ONG distruggono sempre le imbarcazioni evacuate, così che non possano essere riutilizzate per altri viaggi. E' evidente che questo non sia a vantaggio dei trafficanti. Inoltre bisogna ricordarsi che il **cuore del traffico di esseri umani** che sussiste in Libia è proprio il trattenere le persone ed estorcere loro denaro per liberarle e farle partire, e poi **intercettarle in mare** (come richiesto loro dall'UE) per re-immetterle nello stesso circolo vizioso. Far intervenire le ONG andrebbe contro questo interesse.

\* Centralino gestito da un'associazione umanitaria che risponde 24/7 agli SOS dalle imbarcazioni

## “ 9) Le imbarcazioni assistite dalle ONG non sono in vero pericolo ”

**Secondo le indicazioni dell'IMO, una imbarcazione sovraffollata, senza dotazioni di sicurezza e senza personale addestrato è in pericolo fin dal momento in cui prende il mare.** Figuriamoci se si trova in alto mare...

Il fatto che un gommone, un barchino di legno o un barcone stia «avanzando» non è garanzia che non si sgonfi, rompa o che **arrivi sulla terraferma.**

Inoltre, per percorrere il tratto di mare fra la Libia e Lampedusa, anche se si rimane sulla rotta giusta (che è impossibile senza tecnologie adeguate), ci vogliono comunque diversi giorni, che possono essere **letali** senza acqua o cibo o inalando i fumi del carburante.

## “ 10) La Libia ha ufficialmente una zona di ricerca e soccorso, quindi può operare soccorsi e riportare a terra le persone ”

**La Libia non è un Paese sicuro.** E' in guerra civile da più di 10 anni; non ha un apparato statale forte, e la vita per gli stessi cittadini libici è molto dura. Inoltre, **la Libia non ha mai ratificato la Convenzione di Ginevra sullo status dei rifugiati** ed altre normative sui diritti umani.

Il fatto che l'IMO abbia «accettato» la dichiarazione unilaterale con cui la Libia, con l'appoggio dell'UE e dell'Italia, ha annunciato la creazione della sua zona di ricerca e soccorso (SRR), non significa che da un momento all'altro la **guardia costiera libica – milizie, in realtà**, tecnicamente neanche addestrate per il soccorso in mare – possa riportare indietro le persone che cercano di scappare. Per altro, il MRCC libico non risponde quasi mai alle chiamate, e non ha persone che parlano inglese. **E' una finzione.**



## 11) Per fermare gli arrivi bisogna colpire gli scafisti



Solo nel 2022, almeno **264 persone** arrivate sulle coste italiane sono state arrestate e accusate di essere «**scafisti**». Negli ultimi dieci anni gli arresti sono stati circa **2.500** in totale

### Ma cosa si intende per "scafista"?

Lo scafista è la persona che fisicamente si mette alla guida dell'imbarcazione – per i motivi più disparati. Spesso, queste persone **non** fanno parte delle reti criminali che organizzano i viaggi, ma si mettono alla guida per **necessità** o **paura**.

Le persone accusate di essere scafisti vengono **arrestate** e **processate, con esiti diversi**. Alcuni di loro sono **condannati** (prima si rischiavano cinque anni, con il nuovo decreto «Cutro» si rischiano fino a trent'anni), altri sono stati **rimpatriati** (in un caso documentato anche senza processo); ma ad alcuni di loro è stato invece riconosciuto lo «**stato di necessità**», che si fossero messi alla guida delle imbarcazioni per bisogno o perché minacciati dai trafficanti.

Il **traffico** di esseri umani, soprattutto dalla Libia, è estremamente complesso e non si limita alla singola persona che guida l'imbarcazione. Le dinamiche del traffico dipendono dalla geopolitica, dagli accordi tra e con le milizie, e da molti altri fattori. Alcune associazioni stanno lavorando per far riconoscere la **protezione internazionale** a queste persone, puntando a farle riconoscere come vittime di tratta anch'esse.

*Il report «**Dal mare al carcere**» di Arci Porco Rosso monitora i fermi, gli arresti e le storie delle persone accusate di essere scafiste in Italia*

# “ 12) Le persone non devono per forza venire in Italia, possono essere riportate indietro o essere sbarcate in altri paesi ”

Le persone hanno diritto a essere portate in un **PLACE OF SAFETY (POS)**, cioè un **LUOGO SICURO**, un'espressione che racchiude due concetti giuridici:

## LUOGO SICURO

Caratteristiche:

- Dove **la vita dei sopravvissuti non sia più minacciata** e dove i **bisogni umani di base** (cibo, riparo e cure mediche) possono essere soddisfatti
- Il POS deve essere assegnato dalle **autorità responsabili della zona SAR** del soccorso, ed in «**tempi ragionevoli**»

Inoltre, bisogna «**evitare di sbarcare in territori dove la vita e le libertà di chi nutre un fondato timore di persecuzione sarebbero minacciate**», in particolare in riferimento a:

- Diritto alla vita
- Divieto di tortura e trattamento disumano
- Divieto di refoulement

## NON-REFOULEMENT (non respingimento)

**Art. 33 Convenzione di Ginevra (1951):  
Divieto d'espulsione e di rinvio al confine.**

Nessuno Stato contraente espellerà o respingerà, in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche.

# “ 12) Le persone non devono per forza venire in Italia, possono essere riportate indietro o essere sbarcate in altri paesi <sup>2</sup> ”

Il diritto del mare definisce chiaramente le caratteristiche di un *place of safety* (POS)  
Non è sufficiente la vicinanza geografica, ma si deve valutare anche le condizioni per i naufraghi.

La Libia?



**NO**

È il luogo da cui scappano. Forte instabilità, luogo in cui vengono violati i DDUU, guerra civile in corso da +10 anni.

La Tunisia?



**NO**

Forte instabilità, e non ha firmato la Convenzione di Ginevra, recenti norme «anti immigrati».

Malta?



**forse**

Le autorità spagnole e greche non sono competenti per ragioni geografiche. Le autorità maltesi non ottemperano ai loro doveri di coordinamento delle operazioni di soccorso (in violazione del diritto internazionale) e/o di assegnazione di POS per lo sbarco dei naufraghi.

La Spagna?



La Grecia?



La Norvegia?



**forse**

Anche se è lo Stato di bandiera della nave, questo non la rende un'opzione più plausibile, anzi la distanza la rende impraticabile.

L'Italia?



**SÌ**

È lo Stato più vicino per competenza geografica alle zone di soccorso (oltre a Libia e Tunisia – non considerabili come POS – e Malta – che non risponde)



# Alcuni spunti per approfondire

- Accademici e studiosi: Matteo Villa (anche su Twitter), Vittorio Alessandro, Francesca De Vittor, Eugenio Cusumano, Fulvio Vassallo Paleologo.
- Giornalisti: Annalisa Camilli, Eleonora Camilli, Angela Caponnetto, Sergio Scandura, Giansandro Merli, Vitalba Azzollini, Nico Piro.
- <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-migrazioni-2018-20415>
- <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-migrazioni-e-covid-19-27058>
- <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/sbarchi-italia-il-costo-delle-politiche-di-deterrenza-21326>
- [https://www.adnkronos.com/migranti-documento-riservato-frontex-ong-pull-factor-senza-navi-molti-rifiutano-di-partire\\_x9ydpaCm6FOy2MQQm3755?refresh\\_ce](https://www.adnkronos.com/migranti-documento-riservato-frontex-ong-pull-factor-senza-navi-molti-rifiutano-di-partire_x9ydpaCm6FOy2MQQm3755?refresh_ce)
- <https://pagellapolitica.it/articoli/migranti-navi-ong-stato-bandiera>
- <https://www.universiteitleiden.nl/en/staffmembers/eugenio-cusumano/publications#tab-4>
- <https://pagellapolitica.it/fact-checking/navi-ong-migranti-pull-factor>
- <https://altreconomia.it/chi-si-oppone-a-un-illecito-respingimento-verso-la-libia-e-dalla-parte-della-ragione/>
- <https://www.editorialedomani.it/politica/italia/errori-matteo-piantedosi-ministro-interno-ong-migranti-mtumkayz>
- <https://www.ilpost.it/2022/11/07/navi-bandiera-soccorso-migranti/>
- <https://www.aljazeera.com/program/inside-story/2022/11/8/how-will-italy-deal-with-the-latest-refugee-arrivals>
- <https://twitter.com/SeaWatchItaly/status/158996150877958963>
- <https://arciporcorosso.it/finche-puoi-ascoltare-la-criminalizzazione-dei-cosiddetti-scafisti-nel-2022/>
- <https://altreconomia.it/la-criminalizzazione-dei-presunti-scafisti-capro-espiatorio-dei-flussi-irregolari/>