

**Alcune informazioni complementari sul fenomeno delle migrazioni si ricavano da questi articoli e schede, comparsi su “Internazionale” e “L’essenziale”.**

-----

### Da Mare Nostrum a Triton

Dopo il [naufragio del 3 ottobre 2013](#) a Lampedusa, il governo italiano aveva avviato l’operazione umanitaria Mare nostrum, terminata il 31 ottobre 2014 e sostituita dall’operazione europea Triton.

- Il 1 novembre 2014 è partita **Triton**, la nuova missione di Frontex, l’agenzia europea delle frontiere: prevede ogni mese l’impiego di due navi d’altura, due navi di pattuglia costiera, due motovedette, due aerei e un elicottero.
- L’Italia contribuisce alla flotta con quasi la metà dei mezzi.
- Il budget mensile è di 2,9 milioni di euro.
- Le navi pattugliano il canale di Sicilia e il mare davanti alle coste calabresi fino a trenta miglia dal litorale italiano, senza spingersi a sud verso le coste libiche. Solo in caso di interventi di ricerca e soccorso possono spingersi anche oltre.
- **Mare nostrum** era un’operazione militare e umanitaria decisa dal governo italiano guidato da Enrico Letta, cominciata il 18 ottobre 2013. I mezzi arrivavano a ridosso delle coste libiche per soccorrere imbarcazioni in difficoltà.
- Il budget mensile era di 9,5 milioni di euro.
- Secondo il ministro dell’interno Angelino Alfano, grazie a Mare nostrum sono stati recuperati dalle navi della marina militare circa centomila migranti e sono stati arrestati oltre 500 scafisti.

-----

### La rotta che arriva in Calabria

**Annalisa Camilli**

*Questo articolo è uscito il 6 novembre 2021 a pagina 12 del numero 1 dell’Essenziale*

Pensava di guadagnarsi da vivere facendo lo skipper nel Mediterraneo, accompagnando i turisti in crociera. Invece è stato arrestato appena arrivato in Italia per favoreggiamento dell’immigrazione clandestina, dopo aver traghettato nel paese 24 migranti siriani e afgani a bordo di una barca a vela di dieci metri partita da Çeşme, in Turchia. Vasilij (nome di fantasia per tutelarne l’identità), 49 anni, è originario di Dnepr, in Ucraina. Ha scontato due anni e quattro mesi di carcere in Italia ed è uno dei 438 ucraini arrestati dal 2014 in Grecia e in Italia per aver trasportato illegalmente migranti, secondo l’agenzia europea per il controllo delle frontiere esterne Frontex.

Incontro Vasilij a Palermo e mi racconta che è finito a fare lo scafista tra la Turchia e l’Italia senza rendersene conto. “Me ne sono andato dall’Ucraina nel 2014 perché mi erano arrivate due convocazioni del governo per andare al fronte e combattere contro la Russia. Non volevo morire in guerra: all’epoca facevo il fotografo e lo skipper in Crimea, così con un amico che aveva una barca a vela siamo partiti da Sebastopoli, diretti in Turchia. Cercavamo lavoro e siamo stati contattati da tre ucraini che insieme a due turchi ci hanno detto che avevano dei lavori da proporci: piccoli giri in barca nel Mediterraneo per i turisti”.

Solo quando è arrivato in Turchia, Vasilij ha scoperto che doveva trasportare migranti senza documenti: “Ci hanno detto che ci avrebbero pagato 500 euro a persona e che rischiavamo al massimo di essere espulsi dal paese”. Ma una volta arrivati in Italia, il marinaio ucraino e il comandante dell’imbarcazione, che ne era anche il proprietario, sono stati arrestati e incriminati per favoreggiamento dell’immigrazione clandestina, un reato per cui sono previste pene fino a cinque anni di reclusione e 15mila euro di multa.

### Una rete internazionale

“È stato un incubo, ci siamo ritrovati in carcere, senza capire la lingua, senza sapere neppure bene di cosa fossimo accusati. Inoltre non abbiamo mai visto i soldi che ci avevano promesso”, racconta Vasilij, che una volta uscito di prigione si è trasferito in Sicilia, dove lavora come receptionist e come skipper, soprattutto nella stagione estiva. Prima di essere coinvolto, il marinaio non conosceva il redditizio traffico di esseri

umani che negli ultimi anni ha fatto arrivare migliaia di migranti a bordo di barche a vela o di yacht che attraccano sulle coste greche e italiane.

Un giro d'affari gestito da una rete criminale internazionale formata da ucraini e turchi che attira, spesso anche con l'inganno, marinai ucraini per condurre le barche a vela: sono più sicure dei gommoni e danno meno nell'occhio rispetto ai pescherecci, perciò riescono ad arrivare a destinazione senza troppi problemi. Ma anche se centinaia di scafisti sono stati arrestati in Turchia, Grecia e Italia, le autorità europee non hanno identificato i responsabili dell'organizzazione criminale, che porta in Europa migranti siriani, iracheni, egiziani, palestinesi e sempre più spesso afgani in fuga dal regime dei talibani.

L'ultima imbarcazione a vela partita dalla Turchia con 75 persone a bordo è arrivata in Calabria il 4 novembre, nonostante le condizioni meteorologiche avverse. La barca si era incagliata davanti alla spiaggia della Canella, nel crotonese, con il mare forza quattro e onde alte. I soccorritori sono dovuti entrare in acqua e fare una catena umana per mettere in salvo i passeggeri, perché l'imbarcazione si era inclinata e rischiava di ribaltarsi. "La rotta che collega la Turchia alla Calabria è antica", spiega Vittorio Zito, sindaco di Roccella Jonica, un paese di 6.500 abitanti in provincia di Reggio Calabria, che nell'ultimo anno ha visto triplicare gli sbarchi rispetto allo stesso periodo del 2020. "Gli arrivi in Calabria rappresentano il 15 per cento del totale del 2021", afferma l'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati (Unhcr).

"Il numero di persone che arrivano via mare in Italia è ben al di sotto dei picchi registrati tra il 2014 e il 2017", scrive l'agenzia dell'Onu. Tuttavia, tra agosto e ottobre c'è stato un aumento progressivo degli arrivi, che potrebbe indicare "una nuova tendenza al rialzo".

### **Una vecchia rotta**

In un angolo del porto delle Grazie, l'attracco turistico della cittadina calabrese, si possono vedere tutte le barche a vela, i pescherecci e perfino un rimorchiatore, sequestrati dalle autorità negli ultimi mesi.

"Erzurum", è scritto in nero sul rimorchiatore rosso che porta il nome di una cittadina della Turchia. Nella stiva delle imbarcazioni e sul ponte sono rimasti i resti della traversata: giubbotti salvagente, avanzi di cibo, merendine, panini, bottiglie di acqua, scarpe, coperte.

"Durante la stagione estiva le barche a vela guidate dai marinai ucraini passano inosservate, perché sono simili alle decine di imbarcazioni che stazionano davanti alle nostre coste. Arrivano a destinazione senza dare troppo nell'occhio, con le persone nascoste nella stiva. Quest'anno sono arrivati 3.500 migranti a Roccella, l'anno scorso 1.080, nel 2019 erano stati 470", continua il sindaco. Dei 53.275 migranti arrivati in Italia nel 2021, 7.900 sono sbarcati in Calabria, lungo una vecchia rotta dalla Turchia che si è riattivata negli ultimi anni. "C'è un detto secondo cui se da Izmir vai sempre dritto arrivi a Roccella Jonica. Ancora oggi i migranti dalle nostre parti li chiamiamo 'i curdi', perché i primi ad arrivare furono proprio i curdi in fuga dalle persecuzioni politiche negli anni novanta", ricorda il sindaco della cittadina sulla costa ionica.

Ma il vero problema per Zito non è tanto l'aumento degli arrivi, quanto lo smantellamento del sistema di soccorso e prima accoglienza in Italia, cominciato nel 2017. Dal 2013 al 2017, racconta, la guardia di finanza e la guardia costiera soccorrevano al largo queste imbarcazioni, poi trasferivano i migranti su navi di soccorso più grandi, quindi li portavano nei porti attrezzati per lo sbarco, con il coordinamento del ministero dell'interno.

"Da quando la discussione sull'immigrazione è diventata ideologica, abbiamo cominciato a faticare come amministratori locali. Ci siamo trovati davanti a problemi di gestione, senza che ci fosse chiarezza sulle procedure e sui fondi disponibili. Ci siamo dovuti assumere responsabilità enormi per il bene delle persone", continua. Anche secondo l'Unhcr, il vero problema è il sistema di accoglienza: "Il progressivo e costante aumento degli arrivi via mare in Calabria ha messo a dura prova il sistema di accoglienza locale, in particolare per quanto riguarda i minori non accompagnati e più in generale le persone con esigenze specifiche".

L'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia di covid-19 ha reso ancora più complicate le procedure di accoglienza, prevedendo una quarantena di quindici giorni anche per i migranti che sono negativi al tampone effettuato all'arrivo. "Qui a Roccella abbiamo avuto il primo sbarco in Italia in epoca covid nell'estate del 2020, non c'è stata nessuna protesta anche se c'erano dei positivi tra i migranti", racconta.

Per il sindaco la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stato quando, il 20 ottobre, una settantina di migranti arrivati in porto hanno passato la notte sulla banchina, all'addiaccio, perché non c'erano posti disponibili dove svolgere le procedure per la prima accoglienza. "Non potevamo offrire neppure bagni chimici o servizi igienici, e questo è grave", denuncia Zito. "È importante dare un'idea di discontinuità a queste persone che spesso arrivano da paesi in guerra o governati da regimi dittatoriali. Lasciarli in porto, all'addiaccio, senza bagni, non è un trattamento da paese civile", continua.

La procedura sanitaria d'emergenza prevede che la quarantena per gli adulti si svolga nei covid hotel o a bordo delle navi quarantena, dei traghetti privati noleggiati dal ministero dell'interno a partire dalla primavera del 2020 e dati in gestione alla Croce rossa. Ma non ci sono navi per la quarantena in Calabria e i posti nei covid hotel sono limitati.

“Ci siamo trovati nel paradosso per cui gli afgani che sono arrivati con il ponte aereo in Italia ad agosto sono stati mandati nei covid hotel della Calabria a fare la quarantena, mentre gli afgani che arrivavano qui via mare non sapevamo dove mandarli”, racconta Zito. Alcuni sono stati trasferiti con dei pullman in Sicilia, per essere imbarcati sulle navi quarantena. Dopo la denuncia del sindaco, a inizio novembre il ministero dell'interno ha fatto costruire una tensostruttura nel porto di Roccella Jonica che può ospitare fino a 150 persone per un massimo di dieci ore. I minorenni arrivati nel borgo calabrese sono stati temporaneamente sistemati in una foresteria di proprietà della parrocchia e della Caritas: sono 37.

“È una situazione di emergenza, ma non è sostenibile a lungo, non ci sono spazi comuni per mangiare, abbiamo montato delle brandine”, dice Maria Paola Sorace, operatrice della cooperativa Pathos di Caulonia. “Se dovesse esserci uno sbarco in questo momento con molti minori, non saremmo in grado di affrontarlo. I centri di prima accoglienza sono al collasso e c'è bisogno di predisporre nuove strutture”. Arrivano soprattutto ragazzi egiziani tra i 12 e i 17 anni che viaggiano da soli, sono partiti dalla Turchia o da Tobruk, una città libica al confine con l'Egitto.

### In fuga dall'Afghanistan

La rotta turca è molto più costosa di quella libica o quella tunisina, da cui proviene la maggior parte dei migranti arrivati in Italia. Attraversare il Mediterraneo dalla Turchia può costare dai quattromila ai diecimila dollari, ma è più sicuro rispetto agli altri percorsi. “Un viaggio in prima classe, rispetto a quelli dei gommoni o dei pescherecci”, spiegano gli operatori dell'accoglienza.

I migranti sono ammassati in dei centri di raccolta clandestini a Istanbul, poi trasferiti in auto o in pulmino nelle città lungo la costa, dove s'imbarcano. Tra loro ci sono sempre più spesso afgani come Khalil, 17 anni, originario di Ghazni, di etnia hazara, scappato dall'Afghanistan all'inizio di agosto, nei giorni in cui i talibani prendevano il potere nel paese.

“Per me non c'era un futuro, la mia comunità è perseguitata, i miei fratelli sono già in Europa e ho deciso di andarmene anche io”, dice il ragazzo, mentre mangia un piatto di pasta con le verdure che i volontari gli hanno appena portato. “Non voglio una vita bellissima, voglio una vita sicura”, continua. Ha pagato i trafficanti mille dollari per raggiungere la Turchia dall'Afghanistan e ne ha versati altri novemila per fare la traversata in barca.

“Mio padre ha un piccolo negozio di alimentari, ha venduto tutto quello che aveva per farmi partire”. Ha fatto quasi tutto il viaggio dall'Afghanistan alla Turchia a piedi, rischiando di essere arrestato dalle guardie di frontiera iraniane, turche o greche. Decine di testimonianze raccolte da organizzazioni internazionali e non governative denunciano pestaggi, maltrattamenti, abusi sessuali e furti compiuti dalle polizie di frontiera nella rotta che collega l'Afghanistan alla Grecia.

Zebiullah, 15 anni, amico di Khalil, ha sulle gambe le ferite delle percosse, a cui si aggiunge una grave infezione di scabbia che i volontari stanno provando a curare. “Siamo sopravvissuti a tutto questo, ora vogliamo solo lavorare e mandare dei soldi a casa”, dice Khalil, che appena arrivato in Italia ha voluto chiamare i suoi genitori per avvertirli che era ancora vivo. Non riesce a pensare alla madre, alla sua voce. Sta per parlare, ma poi ammutolisce. Dopo una pausa riprende: “Erano preoccupati per la mia vita, ma spero di poterli presto ripagare. Magari un giorno mi potranno raggiungere”.

----

In questo articolo tratto dal sito dell'UNHCR, agenzia Onu per i rifugiati, parecchi dati interessanti.

## UNHCR

### Mediterraneo, aumentano i morti e le tragedie: lo rivela la rappresentazione grafica dei dati dell'UNHCR

**10 Giu 2022**

Sebbene il numero di rifugiati e migranti che attraversano il Mediterraneo per raggiungere l'Europa sia diminuito rispetto al 2015, le traversate stanno diventando sempre più fatali. Questi i dati che emergono dalla [Rappresentazione grafica](#) pubblicata oggi dall'UNHCR, Agenzia Onu per i Rifugiati.

Dopo il picco del 2015, quando più di un milione di rifugiati e migranti hanno attraversato il Mediterraneo per raggiungere l'Europa, il numero delle persone che affrontano questo tipo di traversate ha registrato una tendenza al ribasso, anche precedentemente alla pandemia di COVID-19. Nel 2021 sono stati segnalati 123.300 attraversamenti individuali, a cui precedevano 95.800 nel 2020, 123.700 nel 2019 e 141.500 nel 2018.

Nonostante la diminuzione del numero di attraversamenti, il bilancio delle vittime ha visto un forte aumento. L'anno scorso sono stati registrati circa 3.231 morti o dispersi in mare nel Mediterraneo e nell'Atlantico nord-occidentale. Nel 2020 il numero registrato corrispondeva a 1.881, 1.510 nel 2019 e oltre 2.277 nel 2018. Il numero potrebbe essere ancora più elevato con morti e dispersi lungo le rotte terrestri attraverso il deserto del Sahara e zone di confine remote.

L'UNHCR ha costantemente richiamato l'attenzione sulle terribili esperienze e sui pericoli affrontati dai rifugiati e dai migranti che intraprendono queste rotte. Molti di loro sono individui in fuga da conflitti, violenze e persecuzioni. La rappresentazione grafica dei dati si concentra in particolare sulla rotta che va dall'Est e dal Corno d'Africa al Mediterraneo centrale.

Oltre al crescente numero di morti in mare, l'UNHCR manifesta preoccupazione per le morti e gli abusi diffusi lungo le rotte terrestri, più comunemente all'interno e attraverso i Paesi di origine e di transito, tra cui Eritrea, Somalia, Gibuti, Etiopia, Sudan e Libia, dove viene segnalata la preoccupante maggioranza dei rischi e degli incidenti.

Durante il loro percorso, i rifugiati e i migranti hanno poche opzioni se non quella di affidarsi ai trafficanti per attraversare il deserto del Sahara, esponendosi a un rischio molto alto di abusi. Dalla Libia e dalla Tunisia, sono molti i tentativi di attraversare il mare, il più delle volte verso l'Italia o Malta.

In molti casi, coloro che sopravvivono al passaggio attraverso il Sahara e tentano la traversata in mare vengono abbandonati dai trafficanti, mentre alcuni di coloro che partono dalla Libia vengono intercettati e riportati nel Paese di partenza, dove vengono successivamente detenuti. Ogni anno, migliaia di persone muoiono o scompaiono in mare senza lasciare traccia.

Invitando a intensificare le azioni per prevenire le morti e proteggere i rifugiati e i richiedenti asilo che intraprendono queste rotte, all'inizio di aprile l'UNHCR [ha pubblicato](#) una strategia aggiornata concernente la protezione e le soluzioni, insieme a un appello per i finanziamenti.

L'appello chiede di aumentare l'assistenza umanitaria, il sostegno e le soluzioni per le persone che necessitano di protezione internazionale e per i sopravvissuti a gravi abusi dei diritti umani. Coinvolge circa 25 Paesi in tre regioni diverse, collegate dalle stesse rotte terrestri e marittime utilizzate da migranti,

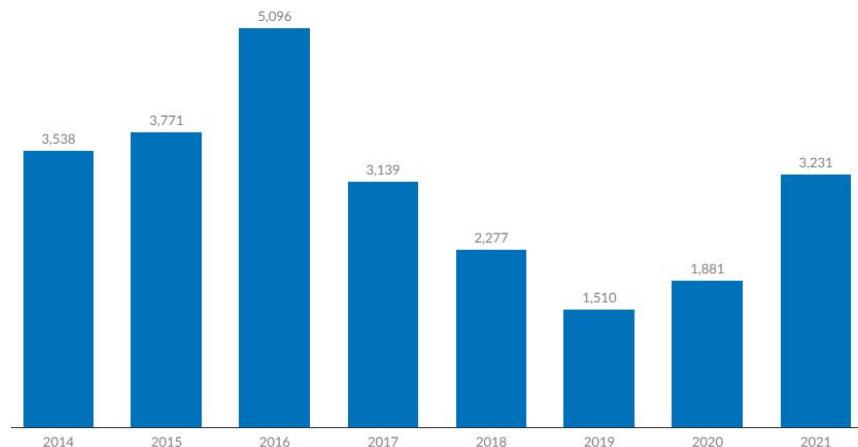
richiedenti asilo e rifugiati. Allo stesso tempo, l'UNHCR esorta gli Stati a garantire alternative sicure alle traversate pericolose e a impegnarsi a rafforzare l'azione umanitaria, di sviluppo e di pace per affrontare le sfide della protezione e delle soluzioni.

L'UNHCR, insieme ad altre agenzie ONU, [ha sollecitato gli Stati](#) ad adottare misure che garantiscano che i rifugiati e i migranti soccorsi in mare vengano fatti sbarcare in luoghi dove la loro vita e i loro diritti umani siano salvaguardati.

<https://storymaps.arcgis.com/stories/07502a24ce0646bb9703ce96630b15fa>



### Dead and Missing at Sea | 2014-2021



Source: UNHCR Data Portal

## Dangers along the way

On top of threats suffered in their home countries, people fleeing countries in the East and Horn of Africa often face physical abuses and severe protection risks along the way. The 4Mi surveys conducted by Mixed Migration Center reveal the incidents witnessed and risks perceived by people on the move, focusing on physical and sexual violence, kidnapping, and death.

### Protection incidents from the East and Horn of Africa to the Sea | 2018-2022

	Death	Kidnapping	Sexual violence	Physical violence
Chad	43	20	45	160
Djibouti	244	35	239	259
Egypt	37	99	71	183
Eritrea	228	16	12	16
Ethiopia	111	127	260	334
Libya	3,290	3,505	3,202	6,508
Sahara Desert	395	250	262	497
Somalia	106	53	181	489
South Sudan	9	6	4	12
Sudan	312	386	506	686

This chart is based on 48,000 4Mi surveys with refugees and migrants in North Africa (Libya, Tunisia, and Sudan), West Africa (Niger, Mali, and Burkina Faso) and East Africa (Kenya, Somalia, Djibouti, and Ethiopia) between 2018-2021. Data from 2018-2020 focuses on experiences with specific protection violations such as sexual violence, kidnapping, physical violence and death, while data from 2021 focuses on the perception of risks to those same violations.

Source: Mixed Migration Center

IOM

## Missing Migrants Project

Missing Migrants Project records since 2014 people who die in the process of migration towards an international destination, regardless of their legal status. As collecting information is challenging, all figures remain undercounts. The locations

	Central Mediterranean	Western Mediterranean	Eastern Mediterranean	Western Africa / Atlantic Route	Total
2014	3.126	59	101	29	3.315
2015	3.149	102	804	82	4.137
2016	4.574	128	434	169	5.305
2017	2.853	224	62	1	3.140
2018	1.314	849	174	43	2.380
2019	1.262	552	71	202	2.087
2020	990	343	106	877	2.316
2021	1.567	384	111	1126	3.188
2022*	1287	179	299	447	2.212
<b>Total</b>	<b>20.122</b>	<b>2.820</b>	<b>2.162</b>	<b>2.976</b>	<b>28.080</b>

### Land routes to the European Union (EU)

	Greece-Türkiye land border	Western Balkans routes	Belarus-EU border	Total
2014	-	4	-	4
2015	2	31	-	33
2016	-	28	-	28
2017	4	20	-	24
2018	57	47	-	104
2019	32	49	-	81
2020	34	32	-	66
2021	54	39	22	115
2022*	71	30	1	102
<b>Total</b>	<b>254</b>	<b>280</b>	<b>23</b>	<b>557</b>

Morti  
nel  
Medit  
errane  
o e  
sulle  
altre  
rotte  
europe  
e

### Routes within Europe

	English Channel to the United Kingdom	Italy to France	Ukraine to Europe	Other intra- European routes	Total
2014	17	-	-	1	18
2015	31	-	-	80	111
2016	22	5	-	10	37
2017	8	10	-	20	38
2018	11	6	-	13	30
2019	50	2	-	44	96
2020	13	1	-	36	50
2021	45	3	-	18	66
2022*	8	6	17	41	72
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>33</b>	<b>17</b>	<b>263</b>	<b>518</b>