



# CONTRO CORRENTE

Tre anni di soccorsi in mare  
della *Life Support*



**EMERGENCY**  
MEDICINA, DIRITTI E UGUAGLIANZA



### **Coordinamento**

Rossella Miccio

### **Redazione**

Francesca Bocchini

Davide Giacomino

Margot Lemerrier

### **Hanno collaborato**

Grace Bitner

Laura Genga

Simonetta Gola

Carlo Maisano

Maddalena Migliori

Anabel Montes

Federico Morra

Jonathan Nani La Terra

Rossella Palma

### **Si ringraziano**

I membri dello staff e dell'equipaggio della *Life Support*

### **Progetto grafico**

Daniela Buffagni

Francesca Comi

Angela Fittipaldi

Ludovica Rossi

### **Ufficio stampa**

Grace Bitner

Sabina Galandrini

Laura Genga

David Lloyd Webber

**Chiuso in redazione il 31 marzo 2026**

### **EMERGENCY ONG ETS**

è un'organizzazione internazionale nata in Italia nel 1994 con due obiettivi: garantire cure di qualità e gratuite alle vittime delle guerre, delle mine antiuomo e della povertà e, allo stesso tempo, promuovere una cultura di pace, solidarietà e rispetto dei diritti umani.

Crediamo che essere curati sia un diritto fondamentale e che, come tale, debba essere riconosciuto a ogni individuo. Perché le cure siano veramente accessibili, devono essere completamente gratuite; perché siano efficaci, devono essere di alta qualità.

Dal 1994 abbiamo lavorato in 22 Paesi di tutto il mondo offrendo cure gratuite a oltre 14 milioni di persone.



Fotografia di copertina di Dario Bosio



# INDICE



<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	<b>p. 4</b>
1.1 IL CONTESTO DEL MEDITERRANEO	
1.2 ESTERNALIZZAZIONE DELLE FRONTIERE, INTERCETTAZIONI E RESPINGIMENTI	
1.3 LE LIMITAZIONI ALLE OPERAZIONI SAR	
<b>2. LE ATTIVITÀ DI EMERGENCY</b> .....	<b>p. 7</b>
2.1 I NUMERI DELLA <i>LIFE SUPPORT</i> NEL 2025	
2.2 LE ATTIVITÀ SANITARIE A BORDO	
<b>3. LE MISSIONI CRITICHE DELLA <i>LIFE SUPPORT</i> NEL 2025</b> .....	<b>p. 10</b>
3.1 MISSIONE N. 32: RECUPERO DELLE SALME	
3.2 MISSIONE N. 35: SOCCORSO CRITICO	
3.3 MISSIONE N. 39: CASI DI INTERCETTAZIONE	
<b>4. LA <i>GLOBAL SUMUD FLOTILLA</i></b> .....	<b>p. 13</b>
4.1 IL CONTESTO OPERATIVO	
4.2 GLI INTERVENTI DELLA <i>LIFE SUPPORT</i>	
<b>5. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI</b> .....	<b>p. 17</b>
5.1 CONCLUSIONI	
5.2 RACCOMANDAZIONI	
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	<b>p. 19</b>





# INTRODUZIONE

# 1

## 1.1 IL CONTESTO DEL MEDITERRANEO

Il Mediterraneo rimane **una delle rotte migratorie più letali al mondo**, nonché teatro di una crisi umanitaria non riconosciuta. Le persone che tentano di attraversare il mare sono spinte da una serie di pressioni che si alimentano a vicenda: conflitti armati, persecuzioni, violazioni dei diritti umani, sfollamenti legati al cambiamento climatico, fragilità economica e ricerca di migliori condizioni di vita.

Sebbene queste dinamiche non siano nuove, la loro portata e complessità continuano a evolversi e ad aggravarsi, influenzate dagli sviluppi geopolitici e dalle guerre, dall'inasprimento delle risposte politiche e dagli effetti sempre più marcati dei cambiamenti climatici sulle regioni già fragili. Nonostante l'entità delle sofferenze umane che comporta, la crisi del Mediterraneo **non ha ancora ricevuto un riconoscimento formale**, lasciando le persone colpite prive delle tutele fondamentali o dei meccanismi di risposta coordinata che tale designazione comporterebbe. I porti di partenza cambiano e le rotte si adattano, spingendo le persone in movimento a viaggi sempre più pericolosi. **La carenza di vie legali e sicure alimenta la dipendenza dai trafficanti, in un contesto reso ancora più critico dai crescenti ostacoli alle attività di ricerca e soccorso<sup>1</sup> - Search and Rescue (SAR).**

Il calo degli arrivi annuali attraverso il Mediterraneo - da 275.200 nel 2023 a 199.400 nel 2024 e **155.100** nel 2025<sup>2</sup> - potrebbe suggerire che le attuali politiche europee di esternalizzazione delle frontiere stiano ottenendo l'effetto desiderato. La situazione nel **Mediterraneo centrale rivela però una realtà ben più complessa**. Il corridoio che collega il Nord Africa alle coste italiane ha registrato **66.316** arrivi nel 2025, rappresentando oltre il 40% di tutti gli arrivi via mare nell'Unione

Europea (UE), con una variazione di appena l'1% rispetto al 2024 (66.617 arrivi)<sup>3</sup>. Tra le persone sbarcate, la percentuale di minori non accompagnati è significativa e profondamente preoccupante: circa uno su sei<sup>4</sup>. **La stabilità degli arrivi di anno in anno riflette quindi una natura strutturale delle rotte migratorie attraverso il Mediterraneo centrale.**

La rotta del Mediterraneo centrale è caratterizzata da viaggi lunghi e costosi, con la Libia e la Tunisia che fungono da principali punti di partenza e ripetuti tentativi di attraversamento via mare. La situazione in Libia è fondamentale per comprendere le dinamiche nel Mediterraneo centrale. Nonostante anni di cooperazione finanziata dall'UE con le autorità libiche per rafforzare la sorveglianza marittima, il controllo delle frontiere e la gestione della migrazione, oltre il **90% delle persone che hanno attraversato il Mediterraneo centrale nel 2025 è partito dalla Libia<sup>5</sup>**. Le condizioni in cui versano le persone in movimento in Libia costituiscono veri e propri crimini contro l'umanità<sup>6</sup>, come ben documentato da report ufficiali. La centralità della Libia come principale Paese di partenza non è solo una statistica migratoria; riflette invece la costante esposizione di decine di migliaia di persone a gravi violazioni dei diritti umani ancora prima che raggiungano il mare.

Il **bilancio delle vittime** in mare rimane drammatico. Nel 2025, l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (OIM) ha registrato **2.185** persone morte o disperse nel Mediterraneo, di cui **1.330** solo lungo la rotta del Mediterraneo centrale - la più pericolosa verso l'Europa<sup>7</sup>. **Queste cifre, già di per sé allarmanti, sono generalmente sottostimate**. Il bilancio reale è certamente più elevato a causa dei "naufrazi invisibili" che si verificano lungo le diverse rotte del Mediterraneo.

## 1.2 ESTERNALIZZAZIONE DELLE FRONTIERE, INTERCETTAZIONI E RESPINGIMENTI

Le misure adottate dall'UE negli ultimi anni consolidano un **cambiamento di paradigma ormai storico nella protezione dei rifugiati e delle persone in movimento**, trasferendo le responsabilità dagli Stati membri verso Paesi terzi. Nell'ultimo decennio, gli Stati costieri europei hanno progressivamente ridotto il proprio impegno nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR) in mare, favorendo l'esternalizzazione della gestione della migrazione ai Paesi di origine e di transito del Nord

Africa e del Medio Oriente, principalmente Turchia, Libia e Tunisia. Queste misure sono state adottate nonostante le crescenti preoccupazioni di organismi internazionali. Il Commissario per i diritti umani del Consiglio d'Europa aveva messo in guardia contro la gestione securitaria della migrazione<sup>8</sup>, mentre il Mediatore europeo aveva invitato la Commissione Europea a garantire adeguate valutazioni d'impatto sui diritti umani per i progetti europei del *Trust Fund* per l'Africa relativi alla sorveglianza<sup>9</sup>.



Una delle conseguenze operative più allarmanti di questo mutamento nelle politiche europee è la pericolosa escalation **delle intercettazioni in mare e dei respingimenti**.

I respingimenti rimangono una pratica endemica in tutta l'UE, con 80.865 casi documentati nel 2025<sup>10</sup>. Parallelamente, a partire dal 2018, le intercettazioni in mare condotte dalle guardie costiere tunisine e libiche hanno rappresentato quasi la metà di tutti gli interventi registrati nel Mediterraneo centrale<sup>11</sup>. Solo nel 2025, oltre **26.900 persone** sono state intercettate in mare e respinte con la forza in Libia<sup>12</sup>. Tra gennaio e aprile dello stesso anno, tali operazioni illegali verso le coste libiche sono aumentate del 41% rispetto allo stesso periodo del 2024, mentre quelle verso l'Algeria sono cresciute del 32%<sup>13</sup>. Questa tendenza conferma chiaramente come **la sicurezza delle frontiere** continui a prevalere sulla salvaguardia della vita e dei diritti umani.

Queste intercettazioni hanno inoltre un notevole rilievo giuridico, poiché Libia e Tunisia aderiscono alla Convenzione internazionale sulla ricerca e il soccorso marittimo (Convenzione SAR). Secondo tale trattato, gli Stati costieri sono tenuti a istituire una regione nazionale di ricerca e soccorso (zona SAR) in collaborazione con gli Stati confinanti, oltre ad assumersi la responsabilità primaria di rispondere alle richieste di soccorso nella propria area e di coordinare le operazioni SAR, affinché si concludano con lo sbarco in un luogo sicuro – il cosiddetto *Place of Safety* (POS).

Tuttavia, numerose testimonianze documentano come le intercettazioni delle autorità libiche siano spesso caratterizzate da condotte estremamente pericolose: minacce, violenza verbale, intimidazioni e manovre rischiose si accompagnano a un uso eccessivo della forza, incluso l'impiego di armi da fuoco contro imbarcazioni in difficoltà e navi delle ONG impegnate nei soccorsi<sup>14</sup>. Una volta intercettate, le persone vengono riportate con la forza in vari punti di sbarco lungo la costa, **nonostante**

**la Libia non soddisfi i requisiti per essere riconosciuta come POS per le persone in movimento e i rifugiati ai sensi del diritto internazionale**. Anziché trovare protezione, i naufraghi sono costretti a rientrare in un ciclo di violazioni, privazione della libertà e abusi, vedendosi sistematicamente negata la tutela dei diritti fondamentali, inclusi il giusto processo e l'accesso alla procedura d'asilo<sup>15</sup>.

Risulta quasi impossibile invece valutare con precisione la reale entità del ruolo della Tunisia nelle intercettazioni lungo la rotta del Mediterraneo centrale, dato che le autorità tunisine hanno interrotto la pubblicazione delle statistiche ufficiali a partire dal 2024. Come la Libia, **la Tunisia non può essere considerata un POS**: lo confermano il drastico deterioramento dei diritti fondamentali nel Paese e le violazioni sistematiche dei diritti umani dei richiedenti asilo e delle persone in movimento, tra cui intercettazioni violente in mare e espulsioni collettive. Si stima che, tra giugno 2023 e maggio 2025, le autorità tunisine abbiano effettuato almeno **70 espulsioni collettive, coinvolgendo più di 11.500 rifugiati**. Come documentato da diverse organizzazioni internazionali, queste persone sono state abbandonate in aree desertiche remote ai confini con Libia e Algeria, prive di cibo, acqua o documenti di identità<sup>16</sup>.

L'UE e i suoi Stati membri hanno inoltre una **responsabilità diretta** in queste operazioni, attraverso sorveglianza aerea, coordinamento operativo, supporto finanziario e materiale, e l'addestramento delle guardie costiere libiche e tunisine. Questa logica di contenimento è ulteriormente esacerbata dal crescente impiego di droni e sistemi di sorveglianza basati sull'IA alle frontiere dell'UE<sup>17</sup>. Già nel 2023, l'Ufficio dell'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani aveva sollecitato una moratoria sull'uso di tali tecnologie nel contesto della gestione delle frontiere e una sospensione sulle attività di supporto, fino a quando non fossero state pienamente valutate le loro implicazioni sui diritti umani<sup>18</sup>.

## 1.3 LE LIMITAZIONI ALLE OPERAZIONI SAR

Le ONG SAR sono intervenute per colmare il vuoto, il cosiddetto *rescue gap*, lasciato dagli Stati europei del Mediterraneo, che da anni ormai non adempiono ai propri obblighi di assistenza previsti dal diritto marittimo internazionale. Giunte al loro decimo anno di attività, le navi umanitarie sono costrette ad agire in uno **spazio operativo sempre più ristretto**. Anziché vedere riconosciuto il proprio ruolo umanitario, le ONG SAR devono affrontare ostacoli sempre maggiori, come la progressiva criminalizzazione dell'assistenza umanitaria sia a livello nazionale che europeo e la limitazione sistematica delle operazioni in mare della Flotta Civile.

Nonostante la responsabilità legata alla propria zona SAR, Malta è oggetto di costanti critiche da parte di organismi internazionali e ONG per **il sistematico inadempimento dei propri obblighi SAR**. L'omissione di soccorso in mare delle autorità maltesi si configura infatti sia per la mancata esecuzione delle operazioni SAR che per l'ostruzione attiva dei soccorsi, **ignorando le richieste di aiuto e non coordinando i salvataggi**. Quando le organizzazioni SAR tentano di contattare il Centro di Coordinamento del

Soccorso Marittimo (MRCC) maltese, si trovano di fronte a un deliberato rifiuto di collaborazione, spesso con chiamate che rimangono senza risposta o comunicazioni ignorate. Questa inazione ha attirato l'attenzione dei più alti livelli degli organismi internazionali: infatti, nel marzo 2025, il Comitato per i diritti umani delle Nazioni Unite ha emesso un'ordinanza vincolante senza precedenti per imporre a Malta l'obbligo di coordinare il soccorso di 32 naufraghi. Tuttavia, Malta non ha mai fornito alcun riscontro al Comitato, restando in silenzio e venendo nuovamente meno ai propri obblighi internazionali<sup>19</sup>. La portata di questo disimpegno si riflette nei dati sugli sbarchi: appena **246 persone sono sbarcate a Malta** nel 2025<sup>20</sup>, a fronte delle 66.316 in Italia – una disparità che è molto probabilmente frutto della documentata pratica di coordinare respingimenti verso la Libia dalla propria zona SAR<sup>21</sup>.

In Italia, due pratiche persistenti invece hanno ostacolato l'azione umanitaria in mare: il ricorso ai fermi amministrativi ai sensi del **Decreto Piantedosi** e **l'assegnazione arbitraria di porti distanti** esclusivamente alle navi delle ONG.





Fin dalla sua entrata in vigore nel gennaio 2023, il decreto ha ostacolato le operazioni SAR: inizialmente limitando la possibilità per le navi delle ONG di effettuare soccorsi multipli, attraverso l'obbligo di richiedere immediatamente l'assegnazione di un porto e di raggiungerlo senza ritardo - impedendo di fatto alle navi umanitarie di massimizzare la loro capacità di salvare vite umane; più recentemente, diversi provvedimenti di fermo sono stati motivati per il mancato rispetto delle istruzioni della guardia costiera libica o per non aver comunicato con le autorità di Tripoli. Le sanzioni prevedono multe fino a **50.000 euro** e la detenzione amministrativa, con possibile confisca della nave in caso di violazioni reiterate. Da quando il decreto è entrato in vigore, sono state registrate **36 detenzioni**; sebbene molte siano state impugnate con successo in tribunale - dichiarando illegittime le decisioni delle autorità italiane - il loro impatto cumulativo sulla capacità

operativa della Flotta Civile rimane significativo. La pratica dell'assegnazione dei porti distanti ha ulteriormente inasprito queste limitazioni. Dal 2023, le autorità italiane hanno sistematicamente assegnato solo alle navi delle ONG porti dell'Italia centrale e settentrionale, costringendole a giorni di navigazione aggiuntivi e a percorrere distanze ingiustificate per raggiungere porti distanti dopo ogni salvataggio. Come conseguenza diretta di questa prassi, le navi umanitarie hanno accumulato **oltre 760 giorni aggiuntivi di navigazione** e percorso **più di 300.000 chilometri**. Al di là dei costi operativi e finanziari - risorse che potrebbero altrimenti essere destinate ad ulteriori missioni - tale strategia sottopone i sopravvissuti a viaggi inutilmente prolungati, ritardando l'accesso ai servizi essenziali previsti dal diritto internazionale e aumentando il rischio di ri-traumatizzazione.

## RECENTI SVILUPPI NELLE POLITICHE MIGRATORIE DELL'UE

Il prossimo anno segnerà un punto di svolta per le politiche migratorie europee. In particolare, a giugno 2026 entrerà pienamente in vigore il **Patto europeo per la Migrazione e l'Asilo**<sup>22</sup>, che introdurrà un nuovo quadro giuridico per gli Stati membri. Tale riforma prevede preoccupanti restrizioni all'accesso al territorio e una riduzione delle garanzie legali per le persone in movimento e i richiedenti asilo che giungono ai confini dell'UE.

Nel marzo 2025, la Commissione Europea ha proposto il **Regolamento Rimpatri**<sup>23</sup>, un nuovo quadro giuridico volto a rendere le procedure di espulsione più rapide, semplici ed efficaci in tutta l'UE. Dopo l'adozione della posizione del Consiglio dell'UE nel dicembre 2025, sono attualmente in corso i negoziati finali in sede di trilogico. Tra le misure critiche figurano il riconoscimento reciproco dei decreti di espulsione tra Stati membri, l'estensione dei periodi di trattenimento e, soprattutto, la possibilità di **istituire centri di rimpatrio in Paesi terzi**. Queste disposizioni espongono le persone in movimento, compresi i minori, a periodi di detenzione fino a 24 mesi in attesa dell'allontanamento e all'espulsione verso **centri di rimpatrio o Paesi terzi con cui non hanno alcun legame progressivo**. Questo approccio solleva gravi preoccupazioni sulla tenuta delle

garanzie legali degli standard di protezione, delegando la responsabilità al di fuori dei confini europei ed esponendo le persone all'incertezza e alla violazione del principio di *non-refoulement*. Risultano particolarmente preoccupanti le norme che incentivano **la profilazione razziale e l'impiego di tecnologie di sorveglianza** per identificare le persone prive di documenti ai fini dell'allontanamento, colpendo anche chi risiede in Europa da anni.

Inoltre, il **Patto per il Mediterraneo**<sup>24</sup>, lanciato formalmente nel novembre 2025, mira a **consolidare la cooperazione tra l'UE e 10 partner dell'area mediterranea** (Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Libia, Marocco, Palestina, Siria e Tunisia). L'iniziativa si concentra su tre pilastri: **persone, economia e sicurezza**. La migrazione viene affrontata principalmente nell'ambito del terzo pilastro, dove è **inquadrata come una sfida alla sicurezza**; in questo contesto le priorità stabilite includono la gestione integrata delle frontiere, il contrasto alle reti dei trafficanti e il rafforzamento della cooperazione in materia di rimpatri e riammissioni. Per il primo trimestre del 2026 è prevista l'adozione di un **piano d'azione** per rendere operativa l'iniziativa, definendo i ruoli e la partecipazione dei singoli attori a livello nazionale.



# LE ATTIVITÀ DI EMERGENCY

# 2



## 2.1 I NUMERI DELLA LIFE SUPPORT NEL 2025

Nel 2025, la *Life Support* ha effettuato **10 missioni** nel Mediterraneo centrale, di cui due senza soccorsi, percorrendo **27.700 km** e navigando per **70 giorni**. Inoltre, la *Life Support* ha partecipato in qualità di nave osservatrice alla *Global Sumud Flotilla*. Nel corso di queste 10 missioni, la nave ha effettuato **14 operazioni SAR, portando in salvo 783 persone** - tra cui 516 uomini, 71 donne, 24 minori accompagnati e 172 minori non accompagnati - e recuperando anche 2 salme. Dall'inizio delle sue operazioni in mare nel dicembre 2022 alla fine del 2025, la *Life Support* ha soccorso **3.234 persone**.

Tutte le operazioni SAR sono state effettuate in **acque internazionali**, la quasi totalità (11) all'interno della zona SAR libica. Un soccorso ha avuto luogo nell'area di sovrapposizione tra le zone SAR libica e tunisina, un altro nell'area di sovrapposizione tra le zone SAR maltese e tunisina e uno all'interno della zona SAR maltese. **Tutte le imbarcazioni soccorse erano partite dalle coste libiche**. I punti di partenza segnalati includevano Sabratha (4), Zwara (3), Al Zawiya (2), Tripoli (2) e una partenza ciascuna da Surman, Al Khums e Bengasi.

Oltre la metà delle imbarcazioni soccorse nel 2025 - 8 su 14 - è stata **avvistata dal ponte di comando** della *Life Support*, sottolineando l'importanza fondamentale del monitoraggio visivo costante e degli sforzi di ricerca da parte dell'equipaggio durante la navigazione. Altre tre imbarcazioni sono state segnalate da *Watch The Med Alarm Phone* o da velivoli di altre ONG, a conferma dell'efficace coordinamento tra gli attori della società civile che operano in mare. Per contro, in un solo caso l'allarme per un'imbarcazione in difficoltà è stato segnalato dall'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera (Frontex): un numero sorprendentemente esiguo rispetto alle ampie capacità di sorveglianza aerea e monitoraggio satellitare dell'Agenzia. Infine, due ulteriori casi di *distress* sono stati segnalati inizialmente da chiamate anonime, consentendo così all'equipaggio della *Life Support* di localizzare altre due imbarcazioni in difficoltà.



### 10\*

MISSIONI SAR

\*DUE SENZA OPERAZIONI DI SOCCORSO



### 14

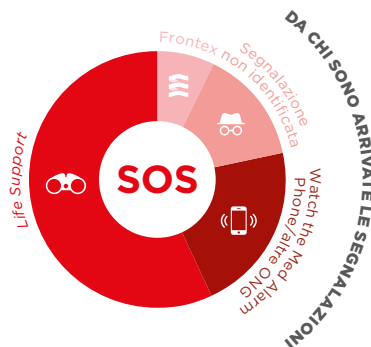
OPERAZIONI SAR



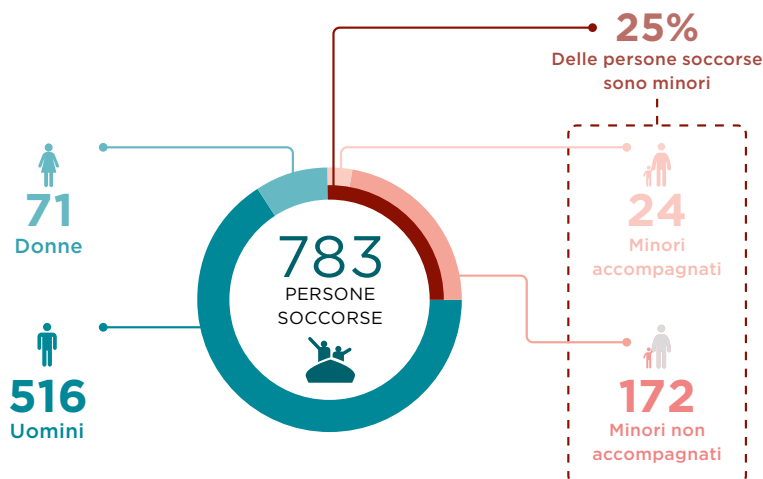
### 1

MISSIONE DI OSSERVAZIONE E SUPPORTO

GLOBAL SUMUD FLOTILLA



### I NAUFRAGHI



2 Salme recuperate

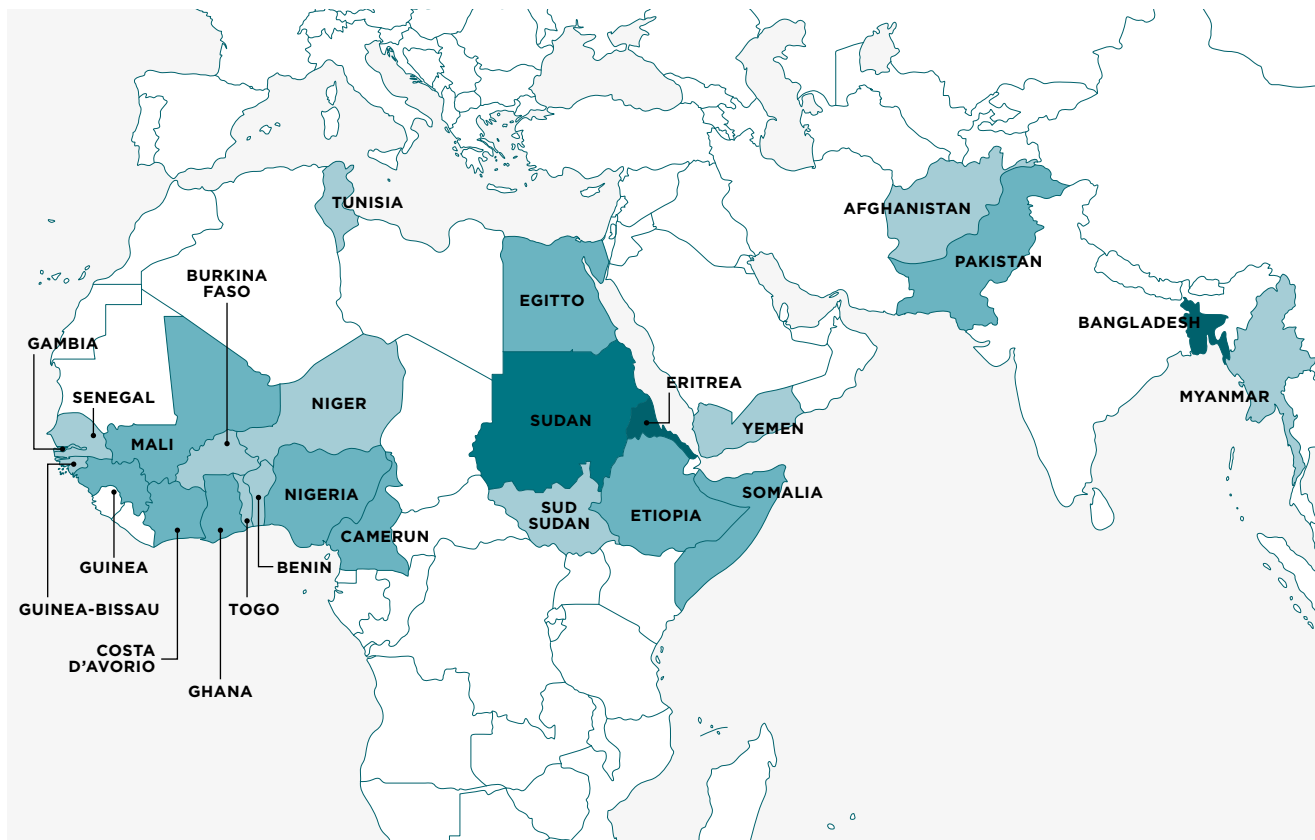
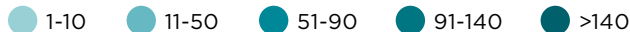
**3,234** Persone soccorse





## PAESI DI ORIGINE

Numero dei naufraghi



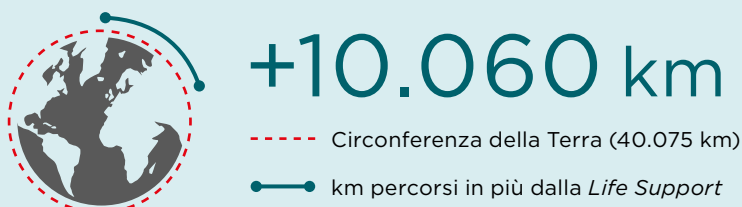
## L'IMPATTO DELL'ASSEGNAZIONE DEI PORTI DISTANTI

Nel 2025, l'assegnazione dei porti distanti alle navi delle ONG che operano nel Mediterraneo ha continuato a **ostacolare le attività di ricerca e soccorso**. Al di là dell'impatto operativo, con perdite significative in termini di tempo e risorse, questa prassi costringe i naufraghi già vulnerabili ad ulteriori giorni aggiuntivi di navigazione prima di raggiungere finalmente le coste italiane. Inoltre, tale pratica riduce fortemente la presenza delle ONG SAR nell'area operativa, lasciando un vuoto nel Mediterraneo che aumenta il rischio di naufragi e facilita le intercettazioni in mare e i respingimenti illegali verso la Libia.

### GIORNI DI NAVIGAZIONE\*



### CHILOMETRI DI NAVIGAZIONE\*



## PORTI ASSEGNATI

● Porto assegnato ● Porto vicino di riferimento



\*in più per andare e tornare da un porto distante rispetto a uno più vicino, ad esempio il porto di Augusta.



## 2.2 LE ATTIVITÀ SANITARIE A BORDO

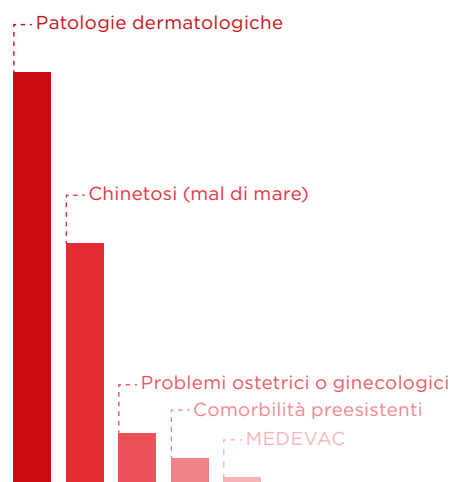
Garantire l'**accesso a cure gratuite e di alta qualità** è parte fondamentale del mandato di EMERGENCY, in particolare per chi vive condizioni di estrema vulnerabilità fisica e psicologica. A bordo della *Life Support*, il **team sanitario**, composto da un medico e due infermieri, **assicura assistenza continua** dal momento del soccorso e per tutto il viaggio, fino allo sbarco.

Una volta a bordo, i naufraghi vengono sottoposti a un **triage sanitario** per valutare le loro condizioni cliniche, prima di essere accompagnati nella *shelter area*, dove si trova l'ambulatorio. La maggior parte delle visite riguarda **interventi di assistenza primaria**: tra le patologie più frequenti si riscontrano affezioni cutanee, causate dalle avverse condizioni del viaggio, e chinetosi (mal di mare) dovuta alla prolungata permanenza in acqua. Nel 2025, otto pazienti presentavano **problemi ostetrici o ginecologici**, mentre quattro avevano **comorbidità** preesistenti che hanno richiesto un monitoraggio costante. In un caso, un paziente è stato soccorso in condizioni critiche, tali da richiedere un'**evacuazione medica urgente** (MEDEVAC) verso una struttura ospedaliera a terra.

Nel corso di 10 missioni, il team sanitario ha effettuato **440 visite cliniche per 270 pazienti**, più di un terzo delle 783 persone soccorse quell'anno. I pazienti erano 49 donne, di cui 13 in stato di gravidanza, e 219 uomini; tra i pazienti, 47 erano minori (13 accompagnati e 34 non accompagnati).

Inoltre, la presenza di mediatori culturali a bordo è essenziale per instaurare un rapporto di fiducia con i pazienti e garantire una comunicazione aperta. Grazie al loro supporto, sette persone hanno potuto riferire di essere sopravvissute a **violenze o torture**, identificandole come casi particolarmente vulnerabili. Tuttavia, un adeguato screening della vulnerabilità non può essere completato in mare: tale processo richiede professionisti dedicati, un ambiente protetto e il tempo necessario affinché le persone possano elaborare e condividere le proprie esperienze. Per questo motivo, tutti i casi potenzialmente vulnerabili individuati a bordo vengono segnalati alle autorità competenti, incaricate di garantire adeguate procedure interdisciplinari di screening delle vulnerabilità per tutti i naufraghi, assicurando continuità della valutazione e un supporto appropriato.

### PRINCIPALI CAUSE DI ACCESSO ALL'AMBULATORIO

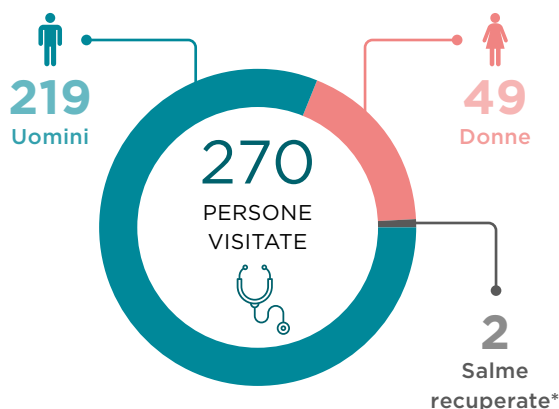


# 440

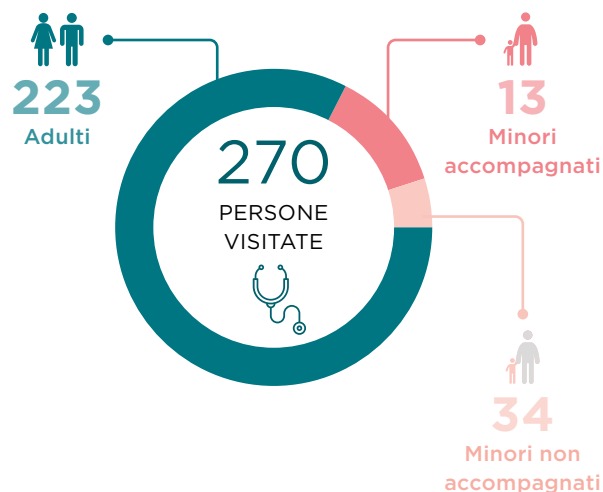
VISITE EFFETTUATE NELL'AMBULATORIO DELLA LIFE SUPPORT

### ATTIVITÀ SANITARIE NELL'AMBULATORIO DELLA LIFE SUPPORT

#### PER SESSO



#### PER ETÀ



\*Durante la fase di identificazione, non è stato possibile determinare il sesso.





# LE MISSIONI CRITICHE DELLA *LIFE SUPPORT* NEL 2025

# 3

## 3.1 MISSIONE N. 32: RECUPERO DELLE SALME

Il 27 giugno, durante la missione n. 32, la *Life Support* ha recuperato **due salme** individuate alla deriva in acque internazionali, all'interno della zona SAR libica.

L'allerta iniziale era stata lanciata il giorno precedente dal velivolo *Seabird 1* durante l'attività di ricognizione lungo la rotta del Mediterraneo centrale. L'aereo aveva avvistato i corpi di cinque persone che galleggiavano al largo delle coste libiche. Data l'assenza di richieste di soccorso documentate prima dell'avvistamento, è altamente probabile che le persone fossero vittime di un naufragio invisibile<sup>25</sup>.

Nel primo pomeriggio, lo staff sul ponte di comando della *Life Support* ha avvistato il primo corpo mentre la nave era in navigazione verso le coordinate aggiornate fornite dal velivolo *Colibri 2*. Il recupero è stato effettuato immediatamente. Circa un'ora dopo, lo stesso velivolo, rimasto in volo per assistere la nave monitorando l'ultima posizione nota, ha segnalato la presenza di una seconda salma, prontamente recuperata dalla *Life Support*<sup>26</sup>.

Si è trattato del primo recupero di corpi senza vita effettuato dall'equipaggio della *Life Support*, un'esperienza profondamente dolorosa per tutte le persone a bordo. Recuperando i loro corpi, l'obiettivo dello staff era facilitare **l'identificazione delle vittime** e garantire alle famiglie certezza sulla sorte dei loro cari. Grazie alla presenza di una cella mortuaria a bordo della *Life Support* e alla competenza e formazione del personale di EMERGENCY, l'operazione di recupero è stata condotta con la massima cura e nel pieno rispetto della dignità delle vittime.

A causa dell'avanzato stato di decomposizione, non è stato possibile determinare immediatamente il sesso delle due persone. Secondo il medico di bordo, le condizioni dei corpi suggerivano che fossero rimasti in acqua per almeno una settimana. Dopo aver informato le autorità italiane del recupero, alla *Life Support* è stato assegnato il porto di **Augusta** per lo sbarco delle salme.

La mattina del 29 giugno, la nave è entrata nel porto di Augusta per procedere allo sbarco dei corpi. Trattandosi del primo recupero di salme, l'equipaggio della *Life Support* si aspettava di ricevere delle istruzioni precise per tale procedura; invece, l'operazione è avvenuta

in assenza di comunicazioni specifiche da parte delle autorità sanitarie o di altre agenzie competenti, al di là delle consuete procedure formali previste per l'ingresso di una nave in porto.

Le successive **operazioni di identificazione, ispezione e trasporto** condotte dalle autorità sanitarie salite a bordo della nave si sono rivelate **gravemente inadeguate**. Lo staff di EMERGENCY ha dovuto fornire dispositivi di protezione individuale al team medico-legale, giunto sul posto completamente sprovvisto di attrezzature. Tali carenze, unite alle procedure inappropriate utilizzate per l'identificazione e lo sbarco delle salme, sono state formalmente documentate in un rapporto dettagliato inviato alle autorità competenti.

Il 4 luglio, EMERGENCY, insieme ad altre organizzazioni (ASGI, Mem.Med e *Sea Watch*), ha inoltre inviato una **lettera formale** alla Procura della Repubblica e alla Prefettura di Siracusa, e al Sindaco di Augusta. La lettera richiedeva l'avvio immediato di **adeguate procedure di identificazione per le due vittime**<sup>27</sup>.

Affinché sia possibile risalire all'identificazione delle vittime anche a distanza di tempo, è essenziale eseguire esami forensi approfonditi e catalogare con precisione ogni oggetto personale, dato fisionomico e segno fisico distintivo. A ogni salma deve essere assegnato un codice identificativo univoco, garantendo la sepoltura in un luogo specifico e rintracciabile. Tali procedure sono rigorosamente in linea con le **raccomandazioni del Consiglio d'Europa del 2024 sui migranti, i rifugiati e i richiedenti asilo scomparsi**<sup>28</sup>. Tuttavia, a fine del 2025, queste misure essenziali sembrano essere state ignorate dalle autorità competenti.



## 3.2 MISSIONE N. 35: SOCCORSO CRITICO



Il 7 agosto, durante la missione n. 35, la *Life Support* stava navigando verso il POS assegnato di Savona, dopo aver soccorso due imbarcazioni in difficoltà. Nelle prime ore del mattino, il ponte di comando ha avvistato un'imbarcazione bianca in vetroresina con persone a bordo, che procedeva ad alta velocità verso la nave. In quel momento, la *Life Support* si trovava nell'area di sovrapposizione tra le zone SAR maltese e tunisina.

Mentre entrambe le imbarcazioni erano ancora in navigazione, la barca si è avvicinata alla *Life Support*. L'unità, guidata da **due persone non identificate con il volto coperto da un passamontagna**, ha effettuato delle manovre estremamente pericolose tali da rappresentare una minaccia immediata sia alla stabilità dell'imbarcazione stessa e alla sicurezza delle persone a bordo che alla navigazione della *Life Support*.

Nonostante i ripetuti tentativi dei mediatori culturali della *Life Support* di stabilire un contatto, intimando loro di fermarsi e interrompere le manovre pericolose, i conducenti non hanno fornito alcuna risposta. La situazione è rapidamente precipitata quando l'imbarcazione ha raggiunto la *rescue area* della *Life Support*. A causa delle manovre pericolose, le persone a bordo hanno iniziato a saltare e ad arrampicarsi verso la nave in maniera incontrollata. Per evitare che l'imbarcazione in vetroresina si capovolgesse e per salvaguardare l'incolumità delle persone a bordo, la *Life Support* è stata costretta a rallentare e a fermarsi. Proprio durante queste fasi critiche, diverse persone sono cadute in mare. Il *rescue team* della *Life Support* è intervenuto immediatamente lanciando giubbotti di salvataggio e un *centifloat* (dispositivo di galleggiamento) dalla nave.

Dopo essere cadute in acqua, circa 10 persone sono state recuperate dall'imbarcazione in vetroresina, che ha recuperato anche il *centifloat* lanciato dal *rescue team*. Poco dopo, l'imbarcazione si è spostata a circa 500 metri di distanza, dove le restanti persone a bordo si sono gettate in mare. Prima di allontanarsi, i due conducenti hanno lanciato il *centifloat* affinché le persone in acqua potessero aggrapparvisi. La *Life Support* ha immediatamente calato in acqua il gommone di salvataggio (**RHIB 1**) per soccorrere i naufraghi: **11 persone** sono state tratte in salvo, tra cui una priva di sensi e in imminente pericolo di annegamento. In totale, includendo coloro che erano riusciti a salire a bordo nella prima fase, **69 persone** sono state soccorse durante questa operazione SAR critica.

Non appena i superstiti sono stati accolti a bordo della *Life Support*, il team sanitario ha avviato le procedure d'emergenza, concentrandosi sulla stabilizzazione del paziente privo di sensi. Data la gravità del quadro clinico, il ponte di comando ha immediatamente richiesto un **MEDEVAC**. Le richieste sono state inviate al **Centro Internazionale Radio Medico** (CIRM) e al **Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo italiano** (ITMRCC), mentre **Circomare Lampedusa** (distretto locale della Guardia Costiera) è stato informato e posto in stato di massima allerta.

L'operazione di evacuazione è stata portata a termine rapidamente. Nel giro di pochi minuti, un elicottero della Guardia Costiera è giunto sul posto per effettuare il MEDEVAC. Seguendo le istruzioni delle autorità ricevute via radio VHF al canale 16, la *Life Support* ha modificato la propria rotta verso Lampedusa per agevolare l'evacuazione. Infine, su

specifiche richieste delle autorità, il medico di EMERGENCY è salito a bordo dell'elicottero per garantire assistenza medica al paziente in condizioni critiche durante tutto il trasferimento.

Conclusa l'evacuazione, la *Life Support* ha contattato l'ITMRCC per richiedere formalmente un porto di sbarco più vicino. La richiesta era legata al grave **trauma psicologico** dei sopravvissuti durante la fase critica del soccorso. Infatti, altri tre giorni di navigazione verso Savona avrebbero ulteriormente logorato lo **stato psicofisico** già precario dei naufraghi e ritardato l'accesso a servizi essenziali e specializzati.

Poco dopo, la motovedetta della Guardia Costiera *CP 319* si è avvicinata alla *Life Support* per riportare il medico a bordo. Nonostante le condizioni di estrema vulnerabilità dei sopravvissuti, l'ITMRCC ha respinto la richiesta di un porto più vicino, confermando Savona come porto finale di sbarco. In questo modo, **la conformità alle procedure amministrative e operative è stata anteposta alle urgenti necessità di protezione e assistenza dei naufraghi**.



© Dario Bostio





## 3.3 MISSIONE N. 39: CASI DI INTERCETTAZIONE

Il 10 dicembre, durante la missione n. 39, mentre la *Life Support* stava navigando verso l'area operativa, il ponte di comando ha avvistato un gommone abbandonato. L'imbarcazione, di colore rosso e grigio e priva di segni identificativi, è stata trovata vuota e alla deriva. In assenza di segnalazioni o informazioni pregresse riguardo a questo gommone, risultava altamente probabile che si fosse verificata un'intercettazione in mare o un tragico naufragio.

Il giorno seguente, la *Life Support* ha ricevuto un **Mayday Relay** lanciato dall'aereo di Frontex, *Eagle 3*, relativo a un'imbarcazione in difficoltà. Mentre la nave procedeva verso le coordinate indicate, il ponte di comando ha avvistato all'orizzonte una **densa colonna di fumo nero**, possibile conferma visiva del caso di *distress*. Contemporaneamente, il radar di bordo ha rilevato un **mezzo ad alta velocità** che si allontanava rapidamente dall'area della segnalazione.

Una volta raggiunta l'ultima posizione nota del *distress*, la *Life Support* ha individuato un'imbarcazione in vetroresina bianca e rossa in fiamme. Nelle immediate vicinanze non sono stati rinvenuti detriti galleggianti, né tanto meno oggetti personali o sopravvissuti. L'assenza di qualsiasi traccia residua suggeriva che le persone a bordo fossero già state probabilmente **intercettate e trasferite sull'imbarcazione veloce non identificata rilevata in precedenza dal radar**.

Il 12 dicembre, la *Life Support* ha ricevuto un **Mayday Relay** urgente da una stazione non identificata via radio VHF al canale 16. Il ponte di comando ha immediatamente informato le autorità competenti del nuovo caso di *distress*, modificando la rotta per raggiungere le coordinate segnalate il più velocemente possibile.

Una volta giunti all'ultima posizione nota, lo staff della *Life Support* ha individuato un gommone bianco vuoto che corrispondeva esattamente alla descrizione fornita nella richiesta di soccorso. Anche in questo caso, in mare non vi era traccia né di sopravvissuti né di detriti. La presenza di **due motovedette libiche** nelle immediate vicinanze faceva fortemente presumere che **fosse già avvenuta un'operazione di intercettazione**. La *Life Support* ha quindi informato formalmente le autorità dell'avvistamento, segnalando il gommone vuoto come probabile esito di un respingimento.

Il giorno seguente, con **69 sopravvissuti** già a bordo da una precedente operazione, l'ITMRCC ha assegnato Napoli come POS alla *Life Support*. Tuttavia, a seguito di una segnalazione di *distress* (**AP1439**) ricevuta da **Alarm Phone** relativa a un gommone nella zona SAR libica, le autorità italiane hanno autorizzato la nave a ritardare l'arrivo a Napoli per fornire assistenza immediata alle persone in pericolo.

Nel primo pomeriggio, il velivolo *Seabird 1* ha notificato alle autorità e alle imbarcazioni nelle vicinanze (inclusa la *Life Support*) di aver avviato un sorvolo dell'area di ricerca. Sebbene dell'imbarcazione relativa al caso AP1439 non vi fosse traccia, l'aereo ha avvistato un'imbarcazione in **vetroresina bianca e nera capovolta**, con due motori ancora fissati allo scafo. L'assenza di detriti o segni identificativi nelle vicinanze del relitto ha reso impossibile determinare la sorte delle persone che si trovavano a bordo. In tarda serata, l'ITMRCC ha aggiornato la *Life Support*, comunicando che l'ultima posizione nota del potenziale

caso di *distress* risultava alla deriva nella **zona SAR maltese**. Di conseguenza, alla nave è stato ordinato di coordinarsi direttamente con le autorità SAR maltesi. Il ponte di comando della *Life Support* ha provato più volte a contattare l'**MRCC maltese** sia tramite telefono satellitare che via mail, ma tutte le comunicazioni sono inizialmente rimaste senza risposta. Dopo diversi tentativi falliti, un operatore delle autorità maltesi ha finalmente risposto a una chiamata satellitare, istruendo l'equipaggio ad attendere una risposta via e-mail; tuttavia, **tale comunicazione non è mai stata ricevuta**.

Il 14 dicembre, la *Life Support* ha notificato alle autorità italiane e maltesi di aver raggiunto le ultime coordinate note del caso di *distress* (AP1439) alle 11:08 *Coordinated Universal Time* (UTC). Non avvistando alcuna imbarcazione, la *Life Support* ha immediatamente avviato un'**operazione di ricerca sistematica** nell'area.

Durante le operazioni, il ponte di comando ha ricevuto un **Mayday Relay** anonimo via radio VHF al canale 16 che segnalava un potenziale caso di *distress* a circa 45 miglia nautiche dalla nave; la posizione indicata suggeriva una possibile corrispondenza con il caso AP1439, le cui ricerche erano ancora in corso. Nel pomeriggio, l'aereo *Seabird 3* ha avvistato un'altra imbarcazione in difficoltà, identificata come caso **AP1445** (già segnalato da Alarm Phone). Essendo la nave più vicina dotata di capacità di soccorso, la *Life Support* ha modificato la rotta per prestare assistenza all'imbarcazione. In serata, l'equipaggio ha portato a termine con successo l'operazione di soccorso, **mettendo in salvo 44 persone**.

Nonostante l'esito positivo dell'ultimo intervento, la sorte del **caso AP1439 rimaneva comunque una priorità** per lo staff di EMERGENCY. Poco dopo la mezzanotte, la *Life Support* ha ripreso le ricerche dell'imbarcazione, che risultava ancora dispersa e priva di assistenza. Tuttavia, dopo ore di ricerche senza avvistamenti, la *Life Support* ha formalmente notificato alle autorità italiane e maltesi la sospensione delle ricerche, riprendendo quindi la navigazione verso il POS assegnato di **Napoli**. Durante l'intera operazione, l'MRCC maltese non ha fornito alcuna informazione o aggiornamento riguardo all'AP1439, nonostante il caso rientrasse nella zona SAR di propria competenza. Un'ultima comunicazione via telefono satellitare con le autorità maltesi ha confermato la totale mancanza di aggiornamenti, **lasciando incerto il destino delle persone a bordo**.

Le due motovedette libiche avvistate il 12 dicembre corrispondono alla classe *Corrubia*, mezzi forniti alla Libia dall'Italia attraverso programmi europei di cooperazione. Ciò evidenzia il **potenziale coinvolgimento di mezzi finanziati e donati dall'UE** in condotte che violano il principio di *non-refoulement*, sancito dallo *jus cogens*, oltre che dal diritto internazionale ed europeo. A fronte della mancata collaborazione di uno Stato membro nelle operazioni di soccorso in mare e del coinvolgimento di un velivolo di Frontex in un caso di *distress* dall'esito incerto, EMERGENCY ha avviato una corrispondenza via mail con la Commissione Europea. L'obiettivo è fare luce su questi casi di *distress*, garantendo il rispetto del diritto internazionale e assicurando che i finanziamenti e le risorse dell'UE non contribuiscano alla pratica illegale di intercettazioni in mare e respingimenti.



# LA GLOBAL SUMUD FLOTILLA

# 4



## 4.1 IL CONTESTO OPERATIVO

La *Life Support* ha partecipato come nave osservatrice e di supporto alla **Global Sumud Flotilla** (GSF), una missione non violenta che ha riunito **delegazioni provenienti da 50 paesi** in un atto di solidarietà internazionale. La *Flotilla* ha tentato di raggiungere Gaza via mare per **sfidare il blocco navale illegale imposto sulla Striscia e consegnare aiuti umanitari essenziali**, tra cui cibo, acqua e forniture mediche alla popolazione palestinese, stremata dalle gravi restrizioni sistematiche all'assistenza umanitaria.

Oltre 50 imbarcazioni, con a bordo attivisti, giornalisti, politici e rappresentanti della società civile, hanno navigato insieme, determinati a richiamare **l'attenzione globale sulla catastrofe umanitaria in corso in Palestina**, mantenendo un impegno incrollabile verso un'azione pacifica e non violenta. EMERGENCY ha ritenuto fondamentale dare il proprio sostegno alla GSF, partecipando ad un vero e proprio movimento dal basso nato dal desiderio e dall'urgente necessità di pace. EMERGENCY opera all'interno della Striscia di Gaza dall'agosto 2024, dando testimonianza diretta della distruzione sistematica delle infrastrutture sanitarie, del quasi totale collasso delle catene di approvvigionamento e delle sofferenze di una popolazione isolata dal mondo esterno, a cui viene negato l'accesso all'assistenza umanitaria di base.

**La *Life Support* ha deciso quindi di accompagnare la Flotilla.** Questa scelta riflette i valori fondanti e il mandato di EMERGENCY: la convinzione che **l'accesso alle cure e agli aiuti umanitari non sia un privilegio**, ma un diritto universale; oltre alla responsabilità di dare testimonianza di quanto accade, proprio quando l'accesso alle zone di guerra è estremamente limitato. La decisione ha comportato l'immediata sospensione della missione n. 36 nel Mediterraneo centrale. La nave, già in navigazione, è rientrata in Sicilia per effettuare i preparativi necessari prima di salpare insieme alla delegazione italiana della GSF, con uno staff di 29 persone composto da medici, infermieri, logisti, mediatori culturali, soccorritori ed equipaggio marittimo. A bordo erano presenti anche due giornalisti incaricati di documentare le attività quotidiane della *Life Support* durante la missione.

La *Life Support* ha partecipato come **nave osservatrice e di supporto**, garantendo assistenza medica, meccanica e logistica alle imbarcazioni della *Flotilla*. Secondo il piano operativo basato su una rigorosa valutazione dei rischi, la nave si è fermata in *stand-by* a 150 miglia nautiche dalle coste palestinesi e a 40 miglia nautiche da quelle egiziane. In questa posizione, la *Life Support* è rimasta in attesa dell'esito della missione, fino a quando la *Flotilla* non fosse giunta a destinazione o intercettata dalle autorità israeliane.

Nel corso della missione, il ruolo della *Life Support* si è evoluto: da una funzione operativa e di osservazione, a quella di **testimonianza diretta** di una serie di eventi; infatti, lo staff ha documentato la presenza di mezzi militari, le attività di sorveglianza aerea e le condizioni generali affrontate dalla GSF in mare. Tale monitoraggio ha garantito inoltre **una documentazione indipendente e di prima mano**, fornendo prove essenziali sugli incidenti avvenuti in mare. Durante la navigazione della GSF nel Mediterraneo orientale, la sorveglianza aerea si è intensificata. L'attività dei droni è aumentata sensibilmente, anche attraverso velivoli non illuminati che operavano nell'area, oltre alla presenza di droni a quote di altitudine standard con luci visibili. Inoltre, è stato avvistato un **aereo militare a bassa quota** direttamente sopra le imbarcazioni della GSF. A seguito di un'accurata identificazione visiva, supportata da materiale fotografico dell'aereo e verifica del modello, è stata confermata la presenza di un velivolo militare israeliano.

Queste testimonianze descrivono il **contesto di sorveglianza intensa e costante** nel quale ha operato la GSF. Grazie a questo monitoraggio, le segnalazioni della *Flotilla* sugli eventi in mare hanno acquisito una maggiore autorevolezza e credibilità agli occhi dell'opinione pubblica. La *Life Support* ha inoltre effettuato un totale di **18 interventi diretti**, oltre a fornire assistenza a distanza in numerosi casi; le richieste principali riguardavano la risoluzione di problemi tecnici e meccanici, la gestione di interventi sanitari e di operazioni di soccorso, e il superamento di difficoltà logistiche.



**Il team di EMERGENCY, che opera in due centri sanitari nel governatorato di Khan Younis a Gaza, racconta una situazione drammatica. Di fronte al silenzio e all'inerzia dei governi, la partecipazione di massa dei cittadini alle manifestazioni pubbliche a sostegno di questa coalizione umanitaria è un segno del desiderio di pace e giustizia, che condividiamo e vogliamo sostenere.**

Anabel Montes Mier ~ Capo missione della *Life Support*





# CRONOLOGIA DELLA MISSIONE



© Dario Bosio

**31 agosto**  
Arrivo della *Life Support* a Catania e fase di preparazione prima della partenza.

**9 settembre**  
Attacco con droni contro una delle imbarcazioni della GSF in Tunisia<sup>29</sup>.

**10 settembre**  
Trasferimento da Catania a Siracusa, punto di incontro della delegazione italiana della *Flottilla* per la partenza ufficiale.

**13 settembre**  
Partenza da Siracusa e navigazione verso Portopalo.

**19 settembre**  
Partenza della *Life Support* da Portopalo.  
Incontro con le imbarcazioni della GSF in arrivo dalla Tunisia.

**24 settembre**  
La *Flottilla* naviga a sud di Creta (Mediterraneo centrale).

**25 settembre**  
Navigazione nelle acque territoriali di Creta.  
La GSF ha coordinato il rifornimento a Creta e la distribuzione di benzina tramite RHIB della *Life Support*.

○ Segnalati attacchi con droni su 11 imbarcazioni a circa quattro miglia nautiche dalla *Life Support*.  
○ Presenza di un velivolo militare israeliano avvistato dalla *Life Support*<sup>30</sup>.

**30 settembre**  
Assistenza a un'imbarcazione della GSF.  
Intervento per stabilizzare un'imbarcazione con problemi al sistema di governo, al motore e all'impianto elettrico. Non è stato possibile effettuare le riparazioni, rendendo necessaria l'evacuazione e il trasferimento dell'equipaggio.

**29 settembre**  
Impiego dei due RHIB della *Life Support* per evacuare l'equipaggio di un'imbarcazione danneggiata, in seguito affondata.

**3 ottobre**  
La *Life Support* cambia rotta verso Creta, in seguito all'intercettazione dell'ultima nave della GSF, la *Marinette*.

**1 ottobre**  
La *Life Support* raggiunge il limite operativo massimo di 150 miglia nautiche dalla costa di Gaza.  
○ Segnalate le prime intercettazioni da parte delle autorità israeliane.

○ La *Life Support* rimane al riparo per circa cinque giorni a causa delle condizioni meteorologiche estreme tra Grecia e Italia.

**10 ottobre**  
La *Life Support* arriva a Catania.



## 4.2 GLI INTERVENTI DELLA LIFE SUPPORT

### INTERVENTI SANITARI

Nel corso della missione, il team sanitario della *Life Support* è rimasto costantemente operativo per la GSF, gestendo **sei casi medici** che hanno coinvolto cinque diverse imbarcazioni della *Flotilla*. In tre occasioni, il personale sanitario è intervenuto direttamente a bordo delle imbarcazioni, raggiunte tramite i RHIB per effettuare le diagnosi e **avviare i protocolli di trattamento necessari**. Per altre due imbarcazioni, gli interventi

sanitari sono stati risolti con successo attraverso la **telemedicina** e il monitoraggio costante dei pazienti in coordinamento con il personale di bordo. Tutte le situazioni si sono rivelate di natura non urgente e si sono concluse positivamente, grazie sia all'intervento diretto del team sanitario della *Life Support*, che alla collaborazione con i coordinatori medici della *Flotilla* e i professionisti sanitari presenti sulle imbarcazioni.

### INTERVENTI TECNICI, OPERAZIONI DI SOCCORSO E SUPPORTO LOGISTICO

Lo staff della *Life Support* ha effettuato **sei interventi tecnici e meccanici** alle imbarcazioni della GSF. Le operazioni hanno riguardato diverse criticità, tra cui avarie al motore, guasti al sistema di raffreddamento, interruzioni dell'impianto elettrico, falle nello scafo o nelle tubature e malfunzionamenti del sistema di governo. In cinque casi su sei, il team tecnico ha risolto il problema direttamente sul posto, consentendo alle imbarcazioni interessate di riprendere la navigazione insieme alla *Flotilla*.

La *Life Support* ha inoltre effettuato **due operazioni di soccorso**. La prima a seguito del tentativo fallito di riparare un veliero che presentava avarie simultanee al motore e al sistema di governo; nonostante i ripetuti sforzi del team tecnico per ripristinarne la funzionalità, l'imbarcazione è rimasta in condizioni inidonee alla navigazione. Date le condizioni critiche e il conseguente rischio per la sicurezza delle persone a bordo, l'equipaggio

è stato soccorso dalla *Life Support* e successivamente trasferito su una nave della Marina turca. Il secondo intervento ha riguardato invece un motoscafo della GSF con una grave perdita dallo scafo. La *Life Support* ha immediatamente calato in acqua i suoi due RHIB, evacuando l'equipaggio in sicurezza e trasferendolo su altre due imbarcazioni della GSF. La *Life Support* ha inoltre svolto un ruolo chiave nel coordinamento dei **trasferimenti tra le unità** della GSF. In seguito agli attacchi con droni avvenuti nei pressi di Creta, che hanno danneggiato diverse imbarcazioni rendendole incapaci di proseguire la navigazione, lo staff di EMERGENCY ha fornito assistenza nel trasbordo di personale, merci e pezzi di ricambio tra le varie imbarcazioni. La *Life Support* ha infine agevolato il trasferimento tra le imbarcazioni della GSF di coloro che hanno scelto o avuto la necessità di lasciare la *Flotilla* durante la missione.

### LE ATTIVITÀ DI EMERGENCY A GAZA

EMERGENCY ha mantenuto una **presenza continua a Gaza** dall'agosto 2024 attraverso un team composto da staff locale e internazionale. Il personale opera nella zona centrale della Striscia, all'interno dell'area inizialmente designata come "Zona Umanitaria".

Da gennaio 2025, EMERGENCY gestisce un **ambulatorio di assistenza sanitaria di base** ad Al-Qarara (governatorato di Khan Younis). La struttura fornisce una gamma completa di servizi, tra cui primo soccorso, cure mediche e chirurgiche di base per adulti e bambini, visite per la salute riproduttiva, follow-up infermieristico post-operatorio, stabilizzazione di emergenze mediche e chirurgiche e trasferimenti a strutture ospedaliere. I dati clinici hanno evidenziato che il 10% dei bambini visitati di età inferiore ai cinque anni era malnutrito; in risposta a tale criticità, è stato quindi avviato un programma di screening della malnutrizione in collaborazione con UNICEF per la somministrazione di alimenti terapeutici a bambini e donne in gravidanza. Dalla sua apertura alla fine di dicembre 2025, la clinica ha registrato oltre **52.000 visite**, con una media di 170 pazienti al giorno e un totale di 798 vaccinazioni.

Parallelamente, EMERGENCY sostiene il **centro di assistenza sanitaria di base aperto dall'organizzazione locale CFTA (Culture & Free Thought Association)** ad Al-Mawasi, dove è operativa dal novembre 2024. Il personale di EMERGENCY supervisiona le attività cliniche, coordina e forma il personale locale e garantisce la fornitura di medicinali e materiali. La clinica offre cure mediche di base, distribuzione di farmaci e medicazioni post-operatorie; a fine del 2025, la struttura ha effettuato **50.241 visite**, facilitando inoltre il trasferimento di 463 pazienti verso altre strutture.

Queste attività si svolgono in un contesto di estrema e crescente criticità, in cui le fondamenta stesse della risposta umanitaria sono state sistematicamente erose. Il blocco degli aiuti umanitari ha avuto un impatto devastante e diretto sull'operato di EMERGENCY, causando gravi e prolungate carenze di farmaci essenziali, risorse tecniche e personale. Tali restrizioni hanno costretto il nostro staff a operare in condizioni proibitive, testimoniando l'immensa sofferenza della popolazione palestinese.

# CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI 5



## 5.1 CONCLUSIONI

Dal 2014, la crisi del Mediterraneo ha causato oltre **34.000 vittime**, mentre molte altre persone risultano disperse nel tentativo di raggiungere le coste europee. Si tratta di una **crisi umanitaria** che, da oltre un decennio, non riceve alcun riconoscimento internazionale. Nonostante questo costo umano sconcertante, lungo la rotta del Mediterraneo centrale persistono le stesse dinamiche, conseguenza diretta delle scelte deliberate dell'UE e dei suoi Stati membri: le politiche di esternalizzazione delle frontiere, la legittimazione di autorità che non rispettano i diritti umani e, soprattutto, la **criminalizzazione sia delle persone in movimento che delle ONG SAR**.

Da anni l'UE continua a finanziare governi di Paesi terzi con **scarse garanzie in materia di diritti umani**, come la Libia e la Tunisia, in assenza di meccanismi di monitoraggio o di *accountability* sull'impiego dei fondi destinati alla gestione delle frontiere. Il vero prezzo di queste politiche di esternalizzazione è la **violazione sistematica dei diritti fondamentali**: le persone in movimento vengono intercettate in mare e segregate per anni in centri di detenzione illegali, dove vengono sottoposte a violenze, torture, trattamenti disumani ed esposte al traffico di esseri umani.

In tre anni di operazioni in mare, oltre ad aver soccorso **3.234 persone**, l'equipaggio della *Life Support* è stato testimone diretto di sistematiche violazioni dei diritti fondamentali e violenze perpetrate dalle autorità libiche e tunisine o da altre imbarcazioni che operano nel Mediterraneo centrale. A tutto ciò si aggiunge la mancata assistenza da parte di Malta e il crescente disimpegno degli Stati membri dell'UE. Nel 2025, EMERGENCY ha assistito a **un'escalation della violenza durante le intercettazioni e i respingimenti** messi in atto da attori direttamente finanziati dall'UE e dai suoi Stati membri.

In questo clima di ostilità, le ONG di ricerca e soccorso continuano a subire attacchi deliberati durante le operazioni di soccorso, tra cui spari con armi da fuoco, minacce, intimidazioni e violenze verbali.

Inoltre, fornire aiuti umanitari è un pilastro fondamentale del mandato di EMERGENCY. Per questo motivo, la *Life Support* si è unita alla **Global Sumud Flotilla (GSF)** come **nave osservatrice e di supporto**. L'obiettivo della missione non è stato solo consegnare aiuti umanitari sfidando il blocco navale illegale della Striscia di Gaza, ma anche mantenere alta l'attenzione del mondo sulla drammatica situazione dei Territori Palestinesi Occupati. Durante la navigazione nel Mediterraneo verso le coste palestinesi, il nostro staff ha garantito **assistenza logistica e sanitaria**, documentando allo stesso tempo diversi tentativi di sabotaggio e intimidazione ai danni della GSF. Nonostante le barriere persistenti e i crescenti ostacoli all'accesso umanitario, l'impegno di EMERGENCY nelle zone di guerra e nelle crisi umanitarie rimane profondo.

Mentre questi tragici eventi accadono nel Mediterraneo – dove il dovere di soccorso in mare sancito dal diritto internazionale viene spesso ignorato – il governo italiano continua a criminalizzare chi salva vite umane. Attraverso ripetute detenzioni ai sensi del Decreto Piantedosi e l'assegnazione dei porti distanti, l'Italia, da oltre tre anni, **ostacola chi tenta di colmare il vuoto istituzionale lasciato nel Mediterraneo**. Questa strategia non solo riduce la capacità di soccorso della Flotta Civile, ma punta anche a rimuovere testimoni scomodi su quanto accade in un tratto di mare ormai trasformato in un confine disumano. Un quadro che rischia di aggravarsi ulteriormente a causa dell'introduzione del cosiddetto **blocco navale**, annunciato dal governo italiano come possibile misura futura.





## 5.2 RACCOMANDAZIONI

Per questi motivi, EMERGENCY chiede all'Italia, all'UE e ai suoi Stati membri e alle istituzioni internazionali competenti di attuare le seguenti raccomandazioni:

- 1** **Porre la tutela della vita in mare al centro** di ogni decisione che riguarda il Mediterraneo centrale, **rafforzare la capacità di ricerca e soccorso in mare** e attivare una **missione SAR europea**;
- 2** **Riconoscere il ruolo umanitario delle ONG**, abbandonando qualsiasi pratica di criminalizzazione, abrogando il Decreto Piantedosi (L. 15/2023) e assicurando l'assegnazione del porto di sbarco più vicino;
- 3** **Revocare il Memorandum Italia-Libia e il Memorandum d'Intesa fra UE e Tunisia**, che rendono l'UE e gli Stati membri complici di gravi violazioni dei diritti umani, e non replicare le politiche di esternalizzazione in Paesi terzi;
- 4** **Interrompere ogni azione a supporto dei respingimenti verso Libia e Tunisia**, che non possono essere considerati un luogo sicuro per lo sbarco dei naufraghi;
- 5** **Condurre indagini adeguate** in caso di intercettazioni e respingimenti verso Libia e Tunisia e **garantire la responsabilità per le omissioni di soccorso in mare**, che costituiscono gravi violazioni del diritto internazionale;
- 6** **Investire in programmi di cooperazione a lungo termine** per rafforzare le comunità e i servizi nei Paesi di origine e transito e **garantire ed ampliare vie di accesso sicure e legali verso l'Europa**.



# BIBLIOGRAFIA

<sup>1</sup> Europol. (2025). European Migrant Smuggling Centre: 9th annual report 2025. Publications Office of the European Union. Link: <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/european-migrant-smuggling-centre-9th-annual-report-2025>.

<sup>2</sup> UNHCR. (2025). Europe Sea Arrivals [Data portal]. Link: <https://data.unhcr.org/en/situations/europe-sea-arrivals>.

<sup>3</sup> UNHCR. (2025). Italy Fact Sheet December 2025. Link: <https://data.unhcr.org/en/documents/details/121481>.

<sup>4</sup> Ministero dell'Interno - Dipartimento per le Libertà e l'Immigrazione. (2025). Cruscotto statistico giornaliero al 31 dicembre 2025. Link: <https://libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/2025-12/Cruscotto%20statistico%20giornaliero%2031-12-2025.pdf>.

<sup>5</sup> United Nations High Commissioner for Refugees. (9 marzo 2026). Italy sea arrivals overview 2025. ReliefWeb. Link: <https://reliefweb.int/report/italy/italy-sea-arrivals-overview-2025>.

<sup>6</sup> United Nations Human Rights Council. (3 marzo 2023). Report of the Independent Fact-Finding Mission on Libya (A/HRC/52/83). Link: <https://www.ohchr.org/en/press-releases/2023/03/libya-urgent-action-needed-remedy-deteriorating-human-rights-situation-un>.

<sup>7</sup> International Organization for Migration. (2025). Missing migrants in the Mediterranean. Missing Migrants Project. Link: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>.

<sup>8</sup> Rankin, J. (3 marzo 2025). Asylum seekers being forcibly expelled at EU borders, says top rights lawyer. The Guardian. Link: <https://www.theguardian.com/uk-news/2025/mar/03/asylum-seekers-being-forcibly-expelled-at-eu-borders-says-top-rights-lawyer>.

<sup>9</sup> European Ombudsman. (28 novembre 2022). Decision on how the European Commission assessed the human rights impact before providing support to African countries to develop surveillance capabilities (Case 1904/2021/MHZ). Link: <https://www.ombudsman.europa.eu/de/decision/en/163491>.

<sup>10</sup> Hungarian Helsinki Committee, et al. (2026). Beaten back at Europe's borders: Annual report on pushbacks 2025. Link: <https://helsinki.hu/wp-content/uploads/2026/02/Pushback-Report-2026.pdf>.

<sup>11</sup> UN News. (23 ottobre 2025). Forty migrants, including children, perish in Tunisia shipwreck. Link: <https://news.un.org/en/story/2025/10/1166174>.

<sup>12</sup> IOM Libya [@IOM\_Libya]. (30 dicembre 2025). Libya Weekly Maritime Update, 21-27 December 2025 [Tweet]. X. Link: [https://x.com/IOM\\_Libya/status/2006013833211437159](https://x.com/IOM_Libya/status/2006013833211437159).

<sup>13</sup> International Organization for Migration. (2025). Global overview of migrant flows (GOMR): January-April 2025. Displacement Tracking Matrix. Link: [https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd11461/files/reports/GOMR\\_Jan\\_Apr\\_2025.pdf](https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd11461/files/reports/GOMR_Jan_Apr_2025.pdf).

<sup>14</sup> Sea-Watch. (14 ottobre 2025). 60 Libyan attacks at sea as EU rolls out red carpet for militias. Link: <https://sea-watch.org/en/60-libyan-attacks-at-sea-as-eu-rolls-out-red-carpet-for-militias/>.

<sup>15</sup> UNSMIL & OHCHR. (febbraio 2026). "Business as usual": Human rights violations and abuses against migrants, asylum-seekers and refugees in Libya. Link: <https://www.ohchr.org/en/documents/reports/business-usual-human-rights-violations-and-abuses-against-migrants-asylum-seekers>.

<sup>16</sup> Amnesty International. (novembre 2025). "Nobody hears you when you scream": Dangerous shift in Tunisia's migration policy. Link: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2025/11/tunisia-rampant-violations-against-refugees-migrants-eu-risks-complicity/>.

<sup>17</sup> Collective. (16 gennaio 2025). Invisible walls: How AI tech at Europe's borders threatens people seeking refuge. Solomon. Link: <https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/invisible-walls-how-ai-tech-at-europes-borders-threatens-people-seeking-refuge/>.

<sup>18</sup> Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights. (2023). Digital border governance: A human rights-based approach. United Nations. Link: <https://www.ohchr.org/en/documents/tools-and-resources/digital-border-governance-human-rights-based-approach>.

<sup>19</sup> SOS Humanity. (5 marzo 2025). Malta must rescue people. Link: <https://sos-humanity.org/en/press/miskar-rescue/>.

<sup>20</sup> United Nations High Commissioner for Refugees. (2025). Mediterranean situation: Mixed movements. UNHCR Operational Data Portal. Link: <https://data.unhcr.org/en/working-group/496>.

<sup>21</sup> European Union Agency for Fundamental Rights. (giugno 2025). Search and rescue operations in the Mediterranean and fundamental rights: June 2025 update. Link: <https://fra.europa.eu/en/publication/2025/june-2025-update-ngo-ships-sar-activities>.

<sup>22</sup> European Commission. (2024). Pact on Migration and Asylum. Migration and Home Affairs - European Commission. Link: [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/pact-migration-and-asylum\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/pact-migration-and-asylum_en).

<sup>23</sup> European Commission, Directorate-General for Migration and Home Affairs. (11 marzo 2025). New common European system for returns. Link: [https://home-affairs.ec.europa.eu/news/new-common-european-system-returns-2025-03-11\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/news/new-common-european-system-returns-2025-03-11_en).

<sup>24</sup> European Commission. (2025). The Pact for the Mediterranean. North Africa, Middle East and the Gulf. Link: [https://north-africa-middle-east-gulf.ec.europa.eu/what-we-do/pact-mediterranean\\_en](https://north-africa-middle-east-gulf.ec.europa.eu/what-we-do/pact-mediterranean_en).

<sup>25</sup> Sea-Watch. (26 giugno 2025). Five dead bodies discovered by Sea-Watch aircraft. Link: <https://sea-watch.org/en/five-dead-bodies-discovered-by-sea-watch-aircraft/>.

<sup>26</sup> EMERGENCY. (28 giugno 2025). La Life Support ha recuperato 2 corpi senza vita in acque internazionali della zona SAR libica. Link: <https://www.emergency.it/comunicati-stampa/la-life-support-ha-recuperato-2-corpi-senza-vita-in-acque-internazionali-della-zona-sar-libica/>.

<sup>27</sup> ASGI. (18 luglio 2025). Dare un nome alle vittime della migrazione recuperate nel Mediterraneo centrale. Link: <https://www.asgi.it/asilo-e-protezione-internazionale/identificazione-migranti-mediterraneo/>.

<sup>28</sup> Parliamentary Assembly of the Council of Europe. (3 ottobre 2024). Missing migrants, refugees and asylum seekers - A call to clarify their fate (Resolution 2569). Link: <https://pace.coe.int/en/files/33815/html>.

<sup>29</sup> Il Post. (9 settembre 2025). Global Sumud Flotilla, attacco drone in Tunisia. Il Post. Link: <https://www.ilpost.it/2025/09/09/global-sumud-flotilla-attacco-drone-tunisia/>.

<sup>30</sup> EMERGENCY ONG Onlus. (24 settembre 2025). Life Support in navigazione con la Global Sumud Flottilla ha avvistato un aereo militare che ha sorvolato la flotta a bassa quota. EMERGENCY. Link: <https://www.emergency.it/comunicati-stampa/life-support-in-navigazione-con-la-global-sumud-flottilla-ha-avvistato-un-aereo-militare-che-ha-sorvolato-la-flotta-a-bassa-quota/>.



## EMERGENCY ONG ETS

via Santa Croce 19 – 20122 Milano – T +39 02 881881

via Umberto Biancamano 28 – 00185 Roma – T +39 02 881881

isola della Giudecca 212 – 30133 Venezia – T +39 041 877931

[info@emergency.it](mailto:info@emergency.it) – [www.emergency.it](http://www.emergency.it)

EMERGENCY è presente anche in Belgio, nel Regno Unito, in Svizzera e negli Stati Uniti, e ha una rete di volontari a Berlino, Bruxelles, Heidelberg, Ticino e Vienna.



**EMERGENCY**  
MEDICINA, DIRITTI E UGUAGLIANZA