Cartella stampa SOS Humanity 2026



L'equipaggio distribuisce giubbotti di salvataggio alle persone in difficoltà su barche inadatte. Lukas Kaldenhoff / SOS Humanity

Contenuto

Undici anni di ricerca e soccorso 2

Più umanità in mare! 2

La situazione in cui operano le navi delle ONG nel Mediterraneo: ostruzionismo e violenza 3

Le nostre navi 4

Humanity 1, la nave più grande di SOS Humanity 4

Equipaggio 4

Equipaggiamento 5

Alloggi e forniture 5

Equipaggio e operazioni 5

La nostra nuova barca a vela, Humanity 2 5

La barca a vela 6

Equipaggio 6

Equipaggiamento 6

Supporto ai sopravvissuti 6
Rotta migratoria: Mediterraneo centrale 6
Il dovere di soccorrere e il rispetto dei Diritti Umani 7
Esternalizzazione della gestione delle frontiere 7
Ostruzionismo contro la ricerca e soccorso delle ONG in mare 8
Le nostre richieste 9
Citazioni e Dichiarazioni 10

Undici anni di ricerca e soccorso

L'estremo bisogno di operazioni di soccorso nel Mediterraneo Centrale è dimostrata dalle quasi 27.000 morti registrate a partire dal 2014. Undici anni dopo la fondazione di SOS Humanity (inizialmente come SOS Mediterranee Germania), il Mediterraneo Centrale è ancora una delle rotte migratorie più letali al mondo. Tra gennaio e ottobre 2026, più di 1.000 persone sono morte o sono scomparse nel tentativo di raggiungere l'Europa, più o meno lo stesso numero dell'anno scorso – mentre il numero di arrivi in Italia è diminuito drasticamente. Si può supporre che il tasso di mortalità sia più elevato e che la rotta sia diventata ancora più pericolosa rispetto agli anni precedenti. Per incrementare la propria capacità di soccorso, nell'estate del 2026 SOS Humanity ha iniziato a operare una seconda nave, la barca a vela Humanity 2 (*Segue a pag. 4*).
Riassunto dell'anno precedente: Revisione annuale degli eventi SAR 2025

Più umanità in mare!

Da oltre 10 anni, SOS Humanity soccorre persone in situazione di pericolo in mare fornendo ai sopravvissuti assistenza professionale e supporto a bordo delle sue navi, documentando al tempo stesso le condizioni di queste persone nel loro percorso migratorio. SOS Humanity desidera inoltre accrescere la consapevolezza pubblica sulla situazione umanitaria nel Mediterraneo, facendo luce su abusi e violazioni di diritti e mirando a promuovere un cambiamento nelle politiche migratorie europee.

Il lavoro di SOS Humanity dipende dall'impegno dei suoi sostenitori e sostenitrici. Gruppi di attivisti offrono il loro supporto a terra, mentre i membri del nostro equipaggio mettono a disposizione le loro competenze a bordo. SOS Humanity è membro del Deutscher Spendenrat e. V. (Consiglio Tedesco delle Donazioni), ente che promuove la trasparenza, la responsabilità e gli standard etici nel fundraising; è finanziata da donazioni individuali e da altre organizzazioni, in larga parte umanitarie e non-profit. Entrambe le nostre navi sono sostenute da United4Rescue, un'alleanza di oltre 1000 organizzazioni e iniziative di società civile fondata dalla Chiesa protestante tedesca. SOS Humanity appartiene inoltre alla Justice Fleet, una alleanza di organizzazioni civili fondata nel novembre 2025 *(maggiori dettagli sotto).*

Contesto in cui operano le navi delle ONG nel Mediterraneo: ostruzionismo e violenza

Nell'agosto 2022, poco dopo l'inizio delle operazioni della nostra nave più grande Humanity 1, è stato eletto in Italia un governo di estrema destra guidato da Giorgia Meloni. Questo governo ha intensificato l'ostruzionismo contro le attività delle organizzazioni non governative che si occupano di soccorso in mare. Da dicembre 2022, le autorità italiane assegnano alle navi di queste ONG porti di sbarco estremamente lontani dal punto in cui è stata effettuata l'operazione di soccorso, che solitamente richiedono tra 1.000 e 1.600 km di navigazione. Il 21 aprile 2023, SOS Humanity ha intentato una causa presso il tribunale civile di Roma contro l'assegnazione sistematica di porti lontani da parte delle autorità italiane. La decisione del tribunale è ancora pendente.

Sulla base del "Decreto Piantedosi", introdotto nel gennaio 2023, dopo un soccorso le navi delle ONG vengono istruite dalle autorità a procedere immediatamente e senza deviazioni verso il porto assegnato. In caso di disobbedienza, cioè deviando dalla rotta assegnata per soccorrere altre persone in pericolo, le navi vengono sottoposte a un fermo amministrativo per un periodo compreso tra 15 e 60 giorni. Nel caso di violazioni ripetute, le navi possono essere sequestrate definitivamente. Dal 2023 ad ottobre 2026, Humanity 1 è stata trattenuta 4 volte (3 volte Humanity 1 e una volta Humanity 2): il fermo più recente di Humanity 1, all'inizio del 2026, è durato 60 giorni, mentre Humanity 2 è stata posta in detenzione già durante la sua prima missione nell'agosto 2026. Complessivamente, le navi di soccorso sono state bloccate per oltre 3 anni in totale, mentre la loro presenza avrebbe permesso di salvare vite umane lungo la rotta migratoria.

La cosiddetta Guardia Costiera libica è stata recentemente molto più attiva nel respingimento di persone in fuga, costringendone 27.116 a tornare illegalmente in Libia nel 2025 (rispetto alle oltre 21.762 nel 2024). Quest'estate, nel periodo tra il 01.01.2016 e l'11.07.2026, è stata superata la soglia di 200.000 intercettazioni documentate da parte di soggetti libici. Le manovre pericolose e violente, di questi attori nei confronti di persone in difficoltà e soccorritori sono aumentate in tempi recenti, culminando nella sparatoria contro la nave Ocean Viking nell'agosto 2025, colpita da 100 proiettili. E non si tratta di un caso isolato. Dal 2016, vari attori libici hanno attaccato persone in fuga, così come soccorritori in mare, in più di 107 aggressioni documentate. L'ultimo attacco contro una nave umanitaria, avvenuto a maggio 2026, è stato la sparatoria contro la nave Sea-Watch 5 da parte della cosiddetta Guardia Costiera libica, in acque internazionali, dopo che l'equipaggio aveva tratto in salvo 90 persone. L'unica reazione del governo della Germania è stata quella di innalzare il livello di sicurezza richiesto a navi battenti bandiera tedesca (tra cui la Humanity 1) al "livello 2" quando si trovano in zona di ricerca e soccorso libica, ovvero in acque internazionali.

L'alleanza della Justice Fleet: nell'autunno 2025, 13 organizzazioni non governative di ricerca e soccorso attive nel Mediterraneo Centrale hanno formato l'alleanza detta "Justice Fleet". La Justice Fleet ha l'obiettivo di proteggere il diritto internazionale, contestando le detenzioni illegali delle navi in Italia e l'esternalizzazione delle operazioni di ricerca e soccorso da parte dell'Europa ad attori illegittimi e violenti in Libia. (*Vedi anche: Justice Fleet)*
I documenti ufficiali riguardanti le nostre tre detenzioni e i casi giudiziari in corso sono disponibili a questo link.

Vedi inoltre la sezione più dettagliata qui in basso: “Ostruzionismo contro la ricerca e soccorso delle ONG in mare”.

Le nostre navi



Humanity 1 in viaggio verso l'area di ricerca e soccorso. Foto: Maria Giulia Trombini / SOS Humanity

Humanity 1, la nave più grande di SOS Humanity

- Ex nave oceanografica tedesca "Poseidon" (porto di origine: Kiel, nel nord della Germania), ha operato come nave di ricerca e soccorso di Sea-Watch (come “Sea-Watch 4”, una delle navi dell'alleanza United4Rescue) dal 2020 al 2022. Grazie alle dimensioni e all’attrezzatura a bordo è adatta a soccorrere e fornire assistenza medica ad un grande numero di persone.
- Anno di costruzione: 1976
- Lunghezza: 60,8 m // larghezza: 11,4 m // peso: 1.460 t
- Velocità massima: 10 nodi (consumo carburante: 6.000 l/giorno)
- Armatore: SOS Humanity gGmbH
- Stato di bandiera: Germania

Equipaggio

- In totale 28 persone, distribuite nei seguenti team:
- Operazioni marittime: 12 persone
- Operazioni di ricerca e soccorso: 7 persone
- Assistenza ai sopravvissuti: 6 persone
- Comunicazione e documentazione: 3 persone

Equipaggiamento

- Attrezzatura tecnica: 2 gommoni ad alta velocità ("RHIB"), 2 radar sull'albero maestro
- Attrezzatura salvavita: 620 giubbotti di salvataggio disponibili per operazioni di soccorso, altri 500 a bordo per emergenze, oltre a zattere di salvataggio e altre attrezzature d'emergenza per soccorsi di massa
- Cambusa: Ampia area cucina per il cuoco di bordo, che prepara quotidianamente cibo vegano in grandi quantità. Magazzino e celle frigorifere per lo stoccaggio del cibo.

Alloggi e forniture

- Spazio per centinaia di sopravvissuti
- 29 posti letto per l'equipaggio e 1 giornalista / osservatore esterno ("External Media Representative")
- I sopravvissuti sono sistemati su tre ponti
- Rifugio per donne e bambini con letti a castello per più di 12 donne ed i loro figli, con doccia e lavandino dedicati
- Area coperta, protetta dalle intemperie e riscaldabile per l'alloggio degli uomini sul ponte
- Sonda ecografica mobile e varie attrezzature per esami ostetrici in un'area protetta, accessibile solo a donne
- Clinica con due barelle, 2 defibrillatori mobili e uno fisso, utilizzabile per elettrocardiogrammi, ventilatori con bombole d'ossigeno, strumenti chirurgici, ecc.
- Servizi igienici: 7 cabine igieniche multiuso (doccia e bagno combinati), inclusa una esclusivamente per donne e una sul ponte superiore. Doccia esterna aggiuntiva vicino all'ingresso per lavaggi rapidi in caso di ustioni cutanee dovute alla miscela di benzina/acqua salata presente a bordo dei gommoni.

Equipaggio e operazioni

Un team di reclutamento a terra si occupa al tempo stesso della selezione di volontari e di membri stipendiati dell'equipaggio, per un totale di 28 membri per ogni missione in mare. Oltre ai 13 membri permanenti di ciascun equipaggio ve ne sono circa 5 con contratti a breve termine. I restanti 10 sono volontari che generalmente partecipano solo ad una missione alla volta: ne fanno parte ad esempio medico, paramedico, ostetrica e osservatore per i diritti umani (Human Rights Observer). Succede spesso, tuttavia, che i volontari ritornino a distanza di tempo per unirsi ad ulteriori missioni.

La nostra barca a vela, Humanity 2

Nel 2025, grazie al supporto di partner istituzionali come la GLS Bank, SOS Humanity ha acquisito una barca a vela per aggiungere alla propria flotta una nave più maneggevole e meno costosa. Humanity 2 ha svolto la sua prima missione nell'estate del 2026, dopo nove mesi di lavori in cantiere navale per convertirla da barca a vela da diporto, cosa avvenuta grazie all'aiuto di 101 volontari. Quella che era l'elegante cabina del capitano, ad esempio, è divenuta la clinica di bordo. La cerimonia di inaugurazione si è svolta il 25 giugno 2026 a Licata, in Sicilia, in presenza del padrino spirituale David Yambio, direttore dell'organizzazione Refugees in Libya. Salpata ad

agosto, Humanity 2 è stata fermata dalle autorità italiane nel porto di Lampedusa il 7 settembre 2026, subito dopo aver soccorso un totale di 71 persone in pericolo in mare durante due operazioni (il 28 e 29 agosto 2026). La detenzione è stata imposta sulla base di motivi illegittimi, dal momento che i due salvataggi erano stati condotti in piena conformità con il diritto internazionale.

La barca a vela Humanity 2

- Ketch (barca a due alberi) in acciaio, precedentemente “Esmeralda of Southampton”, costruito nel 1985 (cantiere Kempers/ARCO, Paesi Bassi) e ristrutturato nel 2023–25
- Lunghezza: 23,89 m; larghezza: circa 5,96 m; pescaggio: 2,7 m; spostamento: 95 t
- Velocità: fino a 11 nodi
- Propulsione: vela + motore principale (320 hp MAN)
- Costruzione: scafo in acciaio da 8 mm, costruito secondo lo standard Lloyd's
- Bandiera: Germania
- Profilo operativo: ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale
- Base operativa: Siracusa, Sicilia

Equipaggio

- Un totale di 10 persone, così distribuite:
- Operazioni marittime e tecniche (nautica/motore)
- Ricerca e soccorso
- Assistenza e cure mediche
- Comunicazione, documentazione e monitoraggio dei diritti umani
- L'area equipaggio comprende fino a 10 cuccette distribuite in 4 cabine, ciascuna con un bagno adiacente. Grande area comune, spaziosa cambusa e ponte di comando.

Equipaggiamento

- Le attrezzature di navigazione includono radar, AIS, VHF, GPS e un plotter cartografico.
- Due generatori garantiscono l'alimentazione elettrica.
- Un dissalatore e due grandi serbatoi con una capacità totale di 3.500l permettono di produrre acqua dolce in modo indipendente.
- Ampie aree di stoccaggio sulla sommità della tuga (sovrastruttura del ponte di coperta) offrono spazio per riporre le attrezzature di soccorso.

Supporto ai sopravvissuti

- Lo spazio disponibile sul ponte consente l'alloggio di più di 100 persone salvate.
- Cabina padronale trasformata in clinica medica di 15 m^2 con bagno adiacente e doccia.
- Un'area coperta e protetta dalle intemperie offre uno spazio sicuro per donne e bambini.

Rotta migratoria: il Mediterraneo centrale

Ogni anno, la politica migratoria europea provoca migliaia di morti evitabili tra le persone in movimento. Ciò è particolarmente evidente nel Mediterraneo Centrale: secondo l'Organizzazione Internazionale delle Migrazioni (IOM, Missing Migrants Project), da gennaio a ottobre 2026 più di 1.300 persone sono morte o scomparse tra Libia, Tunisia, Italia e Malta mentre fuggivano a bordo

di imbarcazioni non idonee alla navigazione per cercare protezione in Europa (update 20.10.2026). Nel 2025 erano morta almeno 1.340 persone. Il numero di casi non documentati è molto più alto.[1] Da quando l'operazione italiana 'Mare Nostrum' è stata terminata alla fine dell'ottobre 2014, nessuno Stato europeo ha più avviato un programma di ricerca e soccorso nel Mediterraneo Centrale. Sebbene gli stati dell'UE abbiano evitato di adempire alle loro responsabilità, organizzazioni di società civile come SOS Humanity hanno colmato la lacuna nel miglior modo possibile dal 2015. Durante i primi dieci anni di soccorsi non governativi, la flotta civile ha salvato 175.000 persone in pericolo in mare.

Il dovere di soccorrere e il rispetto dei Diritti Umani

Il dovere di assistere le persone in difficoltà in mare è sancito dal diritto internazionale marittimo. Chiunque ha diritto di essere salvato, indipendentemente dalla propria origine, status, religione o genere.[2] Tutte le navi nelle vicinanze di una situazione di emergenza hanno il dovere di soccorrere le persone in difficoltà, se sono in grado di farlo. Gli stati costieri hanno inoltre l'obbligo di coordinare i soccorsi in mare. Nonostante ciò, SOS Humanity assiste ripetutamente a violazioni del diritto internazionale da parte di attori statali, che ignorano sistematicamente i diritti umani. Contrariamente ai loro obblighi, i centri di coordinamento del soccorso marittimo ignorano le richieste di soccorso e spesso non allertano le navi delle ONG quando sono a conoscenza di emergenze. Così facendo, ritardano i soccorsi e mettono a rischio vite umane. Fino a giugno 2018, l'Italia aveva la responsabilità di coordinare la gestione delle emergenze marittime nel Mediterraneo centrale. A partire dall'istituzione di una regione libica di ricerca e soccorso, cosa avvenuta quello stesso anno con un forte supporto dell'UE, il coordinamento delle operazioni di soccorso nella parte più meridionale del Mediterraneo Centrale è ora ufficialmente di responsabilità delle autorità libiche. SOS Humanity ha osservato per anni le violazioni del diritto internazionale compiute da attori libici. Nel 2024, tribunali italiani hanno stabilito che questi attori non possono essere considerati legittimi nel contesto di operazioni di soccorso in mare. A causa del mancato rispetto per le norme internazionali, 13 organizzazioni di ricerca e soccorso hanno fondato nell'autunno 2025 l'alleanza "Justice Fleet".
Nel giugno 2024, con il supporto dell'UE, è stata inoltre istituita una regione di ricerca e soccorso tunisina, replicando il modello libico e portando a ulteriori violazioni dei diritti umani.

L'esternalizzazione della gestione delle frontiere

Dal 2017, la cosiddetta Guardia Costiera libica è sostenuta dall'UE e da singoli stati membri, che forniscono training e materiali. L'UE ha dedicato a questo scopo 57 milioni di euro dal Fondo

[1] Mediterraneo | Progetto Migranti Dispersi (iom.int), 01.02.2025
[2] Disposizioni rilevanti del diritto marittimo internazionale:
- Obbligo di soccorso in mare per tutti i comandanti di nave (SOLAS 1974, SAR 1979, UNCLOS 1982).
- Il dovere di soccorso in mare si applica indipendentemente dalla nazionalità, lo status o le circostanze (SOLAS 1974).
- Gli Stati hanno la responsabilità di coordinare le emergenze marittime (SOLAS 1974)
- Coloro che vengono soccorsi devono essere sbarcati il prima possibile in un "luogo sicuro" (SOLAS 1974, IMO 2004)

Fiduciario d'Emergenza per l'Africa (EUTF) fino alla fine del 2021.[3] Questo sostegno, che si è allargato a ulteriori milioni di euro, è tutt'ora in corso nonostante le gravi violazioni dei diritti umani. In questo modo, pur aggirando i suoi obblighi internazionali, l'UE finanzia l'intercettazione delle imbarcazioni in acque internazionali e il respingimento illegale e forzato ("pull-backs") di queste persone in Libia. La maggior parte dei rifugiati e dei migranti è detenuta a tempo indeterminato nei centri di detenzione libici.[4] Torture e stupri sono sistematicamente usati come mezzi di intimidazione, umiliazione o sfruttamento. Il rapporto finale della missione delle Nazioni Unite sulla Libia nel 2023 ha rilevato che queste violazioni dei diritti umani costituiscono crimini contro l'umanità, e ha dimostrato che anche autorità statali come la cosiddetta Guardia Costiera libica sono coinvolte.[5] Nel 2025, almeno 27.116 persone sono state intercettate e riportate in Libia, dove si trovano a dover affrontare detenzioni arbitrarie, lavoro forzato, tortura sistematica, abusi, morte o altri trattamenti disumani. Inoltre, dal 2016, ci sono stati ripetuti episodi in acque internazionali di navi che si spacciavano per la Guardia Costiera libica, mettendo gravemente in pericolo la sicurezza di rifugiati e soccorritori civili.[6]

Nel giugno 2024 è stata istituita una nuova regione di ricerca e soccorso tunisina nonostante le gravi violazioni dei diritti umani, a seguito di un accordo UE-Tunisia nel 2023, che prometteva un trasferimento di 150 milioni di euro al paese.

Ulteriori dettagli sulla politica di esternalizzazione: il documento di posizione di SOS Humanity "Salvare i rifugiati invece di esternalizzare la protezione a paesi terzi" e sul protocollo Italia-Albania.

L’ostruzionismo contro la ricerca e soccorso delle ONG in mare

Dal 2016, i soccorritori non governativi sono stati ripetutamente criminalizzati e il loro lavoro di salvataggio in mare è stato sempre più ostacolato.

L'alleanza politica di estrema destra guidata dalla leader neofascista Giorgia Meloni, al potere in Italia dall'autunno 2022, ordina alle navi ONG di dirigersi immediatamente verso un porto assegnato dopo il primo salvataggio. Qualsiasi ritardo è vietato da un decreto emesso nel gennaio 2023, che è stato poi trasformato in legge ("legge Piantedosi"). Dal 2023, ulteriori salvataggi di imbarcazioni vicine in difficoltà dopo questi primi salvataggi – come previsto dalla legge marittima – sono stati puniti in numerosi casi con detenzioni di navi ONG combinate con multe.[7] **Questa sanzione per la detenzione delle navi di soccorso sulla base di questa "Legge Piantedosi" è stata imposta 41 volte da gennaio 2023 a giugno 2026**. Di conseguenza, le navi delle ONG furono trattenute in porto per un totale di 1.075 giorni, invece di poter navigare e salvare vite. Molte delle oltre 6.440 persone annegate nel Mediterraneo centrale in questo periodo probabilmente avrebbero potuto essere salvate senza questi blocchi.

[3] Parlamento Europeo - Richiesta parlamentare | Risposta alla domanda E-000027/21
[4] InfoMigrants: Il commissario per i diritti umani esorta Malta a fare di più per proteggere i migranti
[7] OHCHR | Missione indipendente di accertamento sui fatti sulla Libia
[6] La guardia costiera libica ha sparato colpi di arma da fuoco contro una nave di soccorso, dicono migranti e ONG - InfoMigrants
[7] GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA, 02.03.2023; comunicato stampa SAR-Organizzazioni

Inoltre, da gennaio 2023, le autorità italiane hanno adottato **la pratica di assegnare porti alle navi di soccorso delle ONG per lo sbarco dei superstiti che si trovano lontano, nel nord Italia.** Le navi impiegano da tre a cinque giorni per viaggiare fino lì, e lo stesso tempo per il ritorno. Durante questo viaggio inutilmente lungo, la salute dei sopravvissuti vulnerabili è a rischio e le navi vengono tenute lontane dall'area di ricerca e soccorso, mentre le persone in difficoltà non ricevono assistenza. Dal **2023 alla fine del 2025, le navi di soccorso delle ONG hanno perso circa 1.000 giorni di viaggio aggiuntivi, per un totale stimato di oltre 400.000 chilometri aggiuntivi, pari a oltre 9 volte il giro del mondo** – molto tempo, energia e costi aggiuntivi che avrebbero potuto essere investiti nell'urgente ricerca e soccorso nel Mediterraneo centrale.

A causa di questo onere aggiuntivo e inutile che viola i diritti di chi cerca protezione, SOS Humanity ha presentato una **causa contro questa pratica nei porti distanti nell'aprile 2023** (decisione ancora in sospeso). Inoltre, il consumo aggiuntivo di carburante per i lunghi viaggi sta imponendo un onere finanziario sulle ONG.

Un altro sviluppo particolarmente allarmante è l'approvazione nel Senato del Decreto Legge 145/2024, noto anche come 'Decreto Flussi', che consente una "detenzione provvisoria" fino a 10 giorni e aumenta il rischio di un sequestro permanente delle navi di soccorso. Prevede inoltre sanzioni come il divieto di volo per aerei civili da ricognizione da parte dell'Italia, anche se il supporto aereo è cruciale per individuare le imbarcazioni in difficoltà.

Ulteriori dettagli sulla pratica dell'assegnazione dei porti distanti nel nostro documento di posizione: "Nessun ritardo nello sbarco dei sopravvissuti!". Ulteriori informazioni sul Decreto dei Flussi nella dichiarazione congiunta delle ONG SAR del 4 dicembre 2024.

Le nostre richieste

Come organizzazione di ricerca e soccorso, SOS Humanity si sforza di un mondo in cui nessuno debba annegare mentre fugge e in cui tutti siano trattati con dignità. Per porre fine alle morti nel Mediterraneo, l'UE e i suoi stati membri devono mantenere i propri valori fondamentali e difendere con fermezza il rispetto degli obblighi internazionali e dei principi umanitari nel Mediterraneo.

Richieste di SOS Humanity all'UE e ai suoi Stati Membri:

- Conformità al diritto internazionale applicabile nel Mediterraneo centrale, inclusi:
    - l'obbligo di soccorrere persone in difficoltà in mare;
    - un coordinamento efficace guidato dallo stato per la ricerca e il soccorso da parte degli Stati costieri dell'UE, coinvolgendo tutte le navi nelle vicinanze nel coordinamento e nella fornitura di informazioni sulle emergenze
    - l'assegnazione tempestiva di un luogo sicuro nell'UE per le persone soccorse in mare che può essere raggiunto rapidamente
- Un programma di ricerca e soccorso finanziato e coordinato dall'UE nel Mediterraneo centrale

- Fine della criminalizzazione dei rifugiati e degli aiutanti umanitari
- Fine dell'ostruzione sistematica delle operazioni di ricerca e soccorso non governative
- La fine della cooperazione con Libia e Tunisia nelle operazioni di ricerca e soccorso, incluso il blocco dei finanziamenti per l'addestramento e l'equipaggiamento della cosiddetta Guardia Costiera Libica e delle Guardie Costiere tunisine.
- Fine dell'esternalizzazione della gestione delle frontiere dell'UE verso paesi terzi che violano i diritti umani e i diritti dei rifugiati.

Sul nostro sito web potete trovare maggiori informazioni sulle nostre richieste così come il nostro documento di posizione dettagliato sull'argomento: Conformità al diritto marittimo internazionale e al diritto dei rifugiati nel Mediterraneo centrale.

CITAZIONI E DICHIARAZIONI

Till Rummenhohl, Direttore Generale di SOS Humanity:

"Dall'inizio delle nostre operazioni di ricerca e soccorso con Humanity 1 fine agosto 2022, la catastrofe umanitaria, politicamente motivata, nel Mediterraneo è peggiorata ulteriormente. Le persone disperate continuano a fuggire da detenzione arbitraria, sfruttamento e violenza in Libia e più recentemente anche in Tunisia attraverso la pericolosa rotta mediterranea. Tuttavia, invece di garantire percorsi legali e sicuri, e infine di istituire un programma europeo di ricerca e soccorso statale, l'UE sta investendo milioni di soldi dei contribuenti in Libia e Tunisia per esternalizzare la gestione delle frontiere - indipendentemente dalle scioccanti violazioni dei diritti umani in quei paesi. Sebbene costi la vita a bambini, donne e uomini, le operazioni di soccorso da parte di ONG sono sempre più ostacolate dagli Stati membri dell'UE come l'Italia. Le navi umanitarie vengono regolarmente fermate e tenute inutilmente lontane dalla regione di soccorso centrale assegnando porti lontani ai sopravvissuti. Questo è particolarmente disumano, poiché l'inizio del 2026 è stato il più mortale dal 2014. Tuttavia, nonostante tutte le sfide e la pressione politica, la flotta di soccorso civile è cresciuta. Nonostante il ristretto spazio umanitario, SOS Humanity continuerà il suo lavoro salvavita in mare e promuoverà i diritti dei rifugiati sulla terraferma. La nostra visione è che nessuno debba annegare mentre fugge e che tutti siano trattati con dignità."

Klaus Vogel, Capitano e Storico, Fondatore dell'Organizzazione:

"Il fatto che la situazione umanitaria dei rifugiati nel Mediterraneo continui a essere così catastrofica undici anni dopo la fondazione di SOS Humanity mi sconvolge profondamente. Centinaia di persone avrebbero potuto essere salvate. L'ignoranza politica voluta è uno scandalo incredibile. Molte cose sono peggiorate dal 2015. Non dobbiamo accettare che i soccorritori civili siano criminalizzati e le loro missioni di soccorso bloccate e ostacolate. Finché le persone in movimento rischiano la propria vita, noi come società civile dobbiamo attivamente difendere queste persone e far sì che gli Stati adempiano alla loro responsabilità. Come capitano, voglio ricordare all'Europa: salvare vite è un dovere!"

Heike Makatsch, attrice, ambasciatrice di SOS Humanity:

"Per me, l'umanità significa l'opposto della 'sopravvivenza del più adatto'. L'umanità riconosce il valore uguale in ogni essere umano. Siamo tutti uno e non dovremmo lasciare che i nostri fratelli e sorelle anneghino nel mare nel loro pericoloso viaggio." "

Citazioni di sopravvissuti

Fatim (nome cambiato) dalla Nigeria, soccorsa dall'equipaggio di Humanity 1 nel 2026

"In Libia, gli abusi sessuali sulle donne sono così diffusi. Gli uomini vanno in giro armati e rapiscono quante ragazze vogliono. Dopo averle violentate, vendono le ragazze a persone che poi le costringono alla prostituzione. Così tante ragazze in Libia chiedono aiuto. Tante sono scomparse e stanno morendo."

Fidaa (nome cambiato) dalla Siria, soccorsa dall'equipaggio di Humanity 1 nel 2024

"Quando arrivò la Guardia Costiera libica, iniziarono a picchiare tutti i giovani. Tre di loro si gettarono in mare a causa delle dure percosse subite. La Guardia Costiera libica li lasciò morire davanti ai nostri occhi, persino maledicendoli mentre annegavano, dicendosi a vicenda: 'Lasciateli morire; è più facile per noi e per loro'." "

Ashar (nome cambiato) dall'Eritrea, soccorso dall'equipaggio di Humanity 1 nel 2024

"[In Libia], per gli uomini, ti picchiavano ogni giorno – 'paga, paga!' Ti picchiavano con il metallo, con i bastoni, con tutto ciò che avevano addosso. Chiamano tua madre, la tua famiglia, e li spaventano: 'Lo uccideremo'."

Puoi trovare altre testimonianze di sopravvissuti e storie del nostro team qui.

Contatto stampa SOS Humanity:

Per interviste con membri dell'equipaggio/staff, dichiarazioni, informazioni di base sull'organizzazione o sulla situazione sul Mediterraneo, foto e filmati o contenuti simili, si prega di contattare:

Per i media italiani: Flore Murard, stampa@sos-humanity.org, +49 176 87731615

Per i media tedeschi e internazionali: Petra Krischok o Wasil Schauseil, press@sos-humanity.org, +49 176 552 506 54

Ulteriori informazioni anche su: *La nostra missione - SOS HUMANITY (sos-humanity.org)*

Si prega di notare: abbiamo prenotato un posto a bordo di Humanity 1 per i giornalisti.

Per maggiori informazioni, contatta il nostro Team Stampa!