

Sea-Watch 3

MISSIONE COMPIUTA

*Reportage dall'ultima missione della nave umanitaria
nel Mediterraneo centrale: 453 persone soccorse
tra un fermo amministrativo e l'altro*

di Giansandro Merli
foto di Selene Magnolia

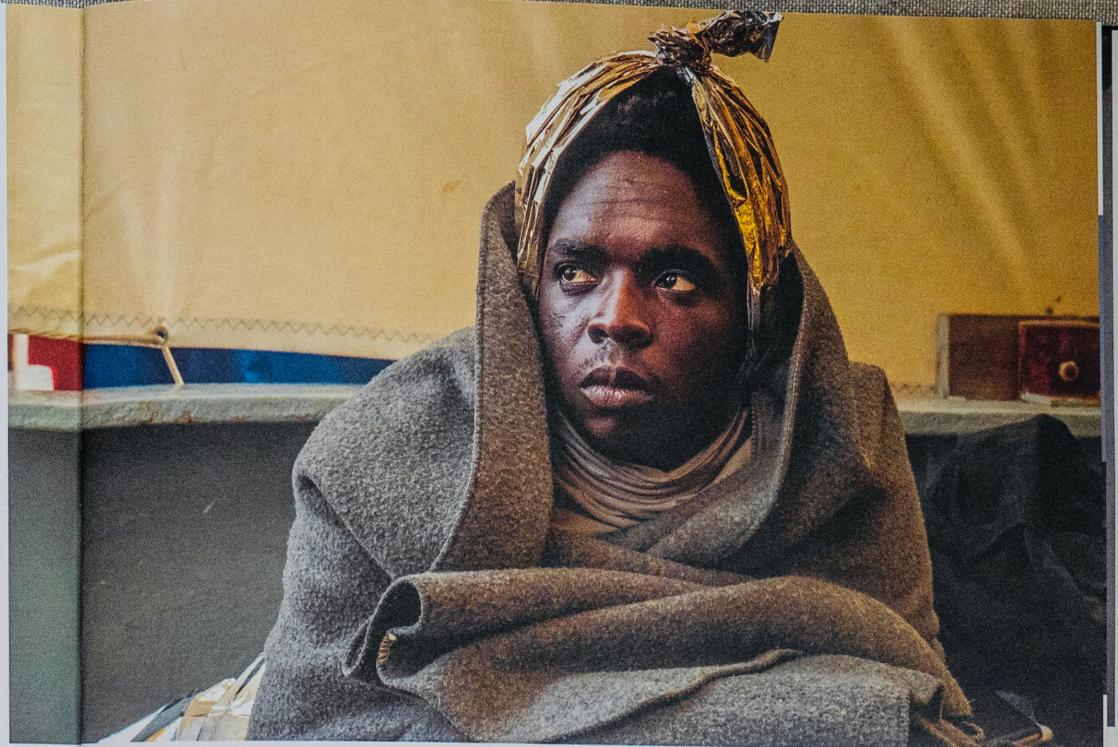


Equipaggio a lavoro sulla Sea-Watch 3; i radar nella cabina di comando; un ragazzo soccorso sul ponte della nave

CI DIMENTICHERETE? «*Jamais*», risponde un membro dell'equipaggio della Sea-Watch 3.

È seduto dietro il tavolo dei tamponi anti Covid-19, alla sinistra del ponte della nave. Di fronte sfilano gli ultimi minori non accompagnati soccorsi durante la missione, 129 in totale. Si sono lasciati alle spalle la Libia e hanno davanti l'Italia. Prima di scendere si guardano intorno, osservano per l'ultima volta il ponte bianco e blu dove hanno dormito quasi una settimana, fissano il gommone di salvataggio arancione che li ha raggiunti in mezzo al mare e portati a bordo. A Fofana non basta essere stato salvato, vuole essere ricordato. Non è un numero, è un nome. Un nome proprio.

«*Jamais*», ripete dentro di sé l'altro ragazzo. Sopra la maglietta nera con il logo bianco della Ong che raffigura il mare, un binocolo e un salvagente, in-



Scendendo dal ponte della nave umanitaria, a Fofana non basta essere stato salvato, vuole essere ricordato. Non è un numero, è un nome. Un nome proprio

dossa un ampio strato di dispositivi di protezione individuale: mascherina Ffp2, occhiali, tuta di biocontenimento. La domanda dell'adolescente maliano lo risveglia dal torpore, lo scuote dalla stanchezza, gli restituisce il senso di quello che è successo nei giorni precedenti. In quel momento Fofana potrebbe essere chiuso in una prigione libica oppure morto in fondo al Mediterraneo. Invece sta per toccare terra nel porto siciliano di Augusta. Ha la vita di fronte: non sarà facile, ma almeno potrà giocarsi una carta.

La missione

Quindici giorni prima la Sea-Watch 3 ha mollato gli ormeggi da Burriana,

sul tratto di costa spagnola in cui si specchiano Ibiza e Palma di Maiorca. La nave è rimasta in quel porto cinque lunghi mesi. A luglio 2020, al termine della precedente missione, ha ricevuto dalla Guardia costiera italiana un fermo amministrativo in seguito a un *Port state control* (Psc), un controllo dello Stato di approdo, che ha contestato 22 irregolarità. Dopo averne risolte la maggior parte, il 22 settembre è approdata in Spagna per terminare i lavori grazie a un'«autorizzazione di viaggio singolo». Al termine della missione e della successiva quarantena un altro Psc nel porto siciliano di Augusta ne ha disposto nuovamente il fermo. È molto difficile che la nave possa ripartire a breve.

Andare a vedere da vicino quello che accade nella zona di ricerca e soccorso, raccontare chi sono le ragazze e i ragazzi degli equipaggi che sfidano un clima politico-giudiziario opprimente e dare voce ai migranti che fuggono dall'inferno libico serve a dare forma e corpo a ciò che sta ac-

cadendo nel Mediterraneo, il *mare nostrum* trasformato in un grande buco nero. Per questo mi sono imbarcato sulla Sea-Watch 3 come inviato del quotidiano il *manifesto*. Dopo una rigida quarantena e il tampone, a inizio febbraio sono salito a bordo.

Il 15 del mese la guardia costiera spagnola ha ispezionato la nave senza trovare quasi nulla da ridire. Il giorno successivo ha dato "luce verde". L'equipaggio ha affrettato la conclusione dei preparativi: ogni spillo deve essere al posto giusto, cibo e acqua imbarcati in abbondanza. Preparare la missione è un lavoro invisibile di calcolo delle scorte e controllo di ogni centimetro. Ci hanno lavorato a decine, silenziosamente, ogni giorno durante gli otto mesi di fermo amministrativo. Qualcuno ha trascorso a Burriana anche il Natale.

A bordo

L'equipaggio che prende il mare è composto da 22 membri. C'è chi sulla nave è salito settimane prima, chi

dorme in cabina solo da pochi giorni. Tutti hanno fatto un periodo di quarantena: isolamento totale senza contatti con l'esterno e tampone molecolare al termine. Il virus non può imbarcarsi. Sarebbe un rischio troppo grosso per chi viaggia e per la stessa missione. La pandemia ha trasformato la vita di bordo in una grande bolla. Non si usano mascherine, ma non si può avere nessun contatto con chi è fuori dal cerchio.

Tra i 15 uomini e le 7 donne ci sono marittimi professionisti, che vengono dalle flotte commerciali, e attivisti, che si sono appassionati al mare con le missioni delle Ong. Qualcuno invece è alla prima partenza. Sono nati in Germania, Olanda, Francia, Italia, Scozia, Spagna, Austria e Australia, ma l'appartenenza nazionale non è suscita particolare interesse.

Molti hanno meno di 35 anni, la maggior parte sono imbarcati come volontari, nessuno è venuto per soldi. «Sono qui per dire che c'è un'Italia diversa da quella di Salvini, che

Andare a vedere da vicino, raccontare chi sono le ragazze e i ragazzi degli equipaggi e dare voce ai migranti serve a dare forma e corpo a ciò che sta accadendo nel Mediterraneo

nell'estate 2019 bloccò questa nave fuori dal porto di Lampedusa durante la missione di *Carola Rackete*», dice Lucrezia Fabretti, che ha 25 anni e un'esperienza di sostegno ai rifugiati maturata soprattutto sull'isola greca di Lesbo, palestra di solidarietà per tanti attivisti europei che negli anni hanno preso il mare. «Non possiamo chiudere gli occhi. Sappiamo bene quello che accade nel Mediterraneo. Non è un'emergenza ma una situazione strutturale prodotta dalle politiche migratorie europee», afferma Hugo Grenier, 33 anni. È da poco rientrato in Europa dalla Martinica france-

se dove ha lottato contro il Covid-19 come infermiere. Sulla Sea-Watch 3 è capomissione.

A bordo ci sono competenze e responsabilità specifiche per ogni «dipartimento» della nave, ma molti compiti sono condivisi. Si vive in modo comunitario, con ritmi da orchestra. Alle 8 c'è la riunione del mattino, subito dopo le pulizie. Qui anche il comandante butta la spazzatura o passa la scopa. Seguono lavori ed esercitazioni. Alle 12 si pranza. Un po' di tempo libero e si torna a sistemare attrezzature di sicurezza e ponti. Alle 18 si cena. La cucina è vegana, ma in frigo c'è sempre una fetta di formaggio o un pezzo di prosciutto.

In navigazione

Quando si prende il mare, tutto cambia all'improvviso. I ritmi si sfalsano perché ogni giorno bisogna fare due turni di guardia di quattro ore, spalmati ininterrottamente tra il giorno e la notte. Nei corridoi non si deve alzare la voce: qualcuno riposa. In-

I Rhib della Sea-Watch 3
soccorrono un gommone e una
barca in legno



tanto qualcun altro è sveglio: la nave non dorme mai.

Dietro ogni porta c'è un gancio, pentole e padelle sono legate, sui tavoli non si possono lasciare piatti o bicchieri: tutto si muove, oscilla in tre dimensioni. Senza sosta. Stendersi, prendere aria, guardare l'orizzonte, vitamina C, Ondansetron 4mg, Metoclopramide 10 mg, Cetirizine 10 mg, Dimenhydrinate 40 mg, Scopolamine 1,5 mg. Sulla porta del bagno un cartello indica l'elenco di rimedi naturali e farmaci contro il mal di mare, che in inglese si dice *seasickness* e fa pensare a una malattia vera e propria. Ogni pastiglia, ogni gomma da masticare,

Tra i 15 uomini e le 7 donne ci sono marittimi che vengono da flotte commerciali e attivisti appassionati al mare con le missioni delle Ong. Qualcuno invece è alla prima partenza

ogni cerotto da appiccicare dietro l'orecchio hanno un prezzo da pagare. Stanchezza, difficoltà a concentrarsi, ritenzione urinaria, gola secca, colpi di calore, tachicardia, vista sfocata o doppia, allucinazioni sono possibili

effetti collaterali.

Qualcuno soffre tanto, chi è abituato di meno, ma nessuno resta indifferente al movimento delle onde. Nella sala dei pranzi lo stato di salute si misura con la grandezza delle porzioni di cibo. C'è chi abbonda con la zuppa e chi non riesce a mandar giù neanche un tozzo di pane. Intorno diminuiscono parole ed energie.

La zona Sar

Dopo cinque giorni di navigazione la Sea-Watch 3 arriva nella zona di *Search and rescue* (Sar). L'ingresso è annunciato dalle luci arancioni che squarciano la notte del Mediterraneo:

vengono dalle piattaforme petrolifere di Bouri e Sabratha. Eni e Saipem aspirano il petrolio da sotto il mare e lo portano in Europa. In alto c'è una fiamma sempre accesa, i migranti la utilizzano per orientarsi nel buio.

La vita di bordo cambia di nuovo. Oltre ai turni di guardia sul ponte di comando, infermeria o sala macchine, ognuno trascorre alcune ore con gli occhi nel binocolo o sui radar. Trovare le imbarcazioni in difficoltà non è semplice. Può avvenire in tre modi: da un Sos ricevuto e diffuso dal centralino Alarm Phone; da un avviso degli aerei delle Ong che pattugliano il mare; da un avvistamento diretto. Gli

asseti aerei e navali europei e i centri di coordinamento per il soccorso, invece, hanno smesso di informare le navi umanitarie. «Condividono le informazioni solo con Tripoli», accusano Ong e giornalisti. In questo modo la sedicente «guardia costiera» libica può catturare i migranti in fuga e rinchiederli nei centri di detenzione, facendo il lavoro sporco che gli europei non vogliono accollarsi. Perché riportare le persone in un porto non sicuro come la Libia è illegale. Li chiamano «respingimenti per procura»: sono finanziati e coordinati dai paesi Ue senza che questi si sporchino le mani.

«Sulle navi normali devi andare a cercare i marinai per farli lavorare. Qui è tutto diverso: devi convincere le persone a fermarsi. C'è una forte convinzione che ha spinto ognuno dei membri dell'equipaggio ad assumersi dei rischi e salire a bordo», racconta Anne Paul Lancel spostando lo sguardo dalle macchie verdi sul radar. Fuori è notte e la mappa elettronica potrebbe segnalare segni di vita in qualsiasi momento. È il primo ufficiale di coperta, olandese, 44 anni. È esperto di sicurezza marittima e si

occupa di allenare l'equipaggio ad affrontare possibili emergenze. Durante le formazioni mostra quali e quanti strumenti possiede la nave. Dietro ogni oggetto emerge lo sforzo umano per limitare il rischio di perdere vite in un ambiente ostile come il mare aperto. Il Sart è un trasponder che se finisce in acqua manda automaticamente una richiesta di aiuto ai radar delle imbarcazioni vicine. L'Epirb fa lo stesso, ma comunica direttamente con un satellite che inoltra l'Sos allo Stato di bandiera tedesco: in 30 minuti farà arrivare un elicottero nel punto giusto. «Le tecnologie ci sono, ma valgono solo per noi», dice Lancel.

I soccorsi

Come viaggiano «loro» ci vuole qualche giorno per vederlo. Il primo soccorso avviene la mattina di venerdì 26 febbraio. 45 persone sono fuggite dalla Libia su un grande canotto giallo. Impossibile credere che quel mezzo sarebbe arrivato a Lampedusa. Il giorno seguente, poco prima dell'alba, arriva una nuova chiamata. Le squadre dei Rhib (*Rigid Hull inflatable boat*, i mezzi di salvataggio)

hanno pochi minuti per aprire gli occhi e farsi calare in mare. Il gommone è vicino, ma dal binocolo si vede una forma strana. È sgonfio, sta già perdendo aria. Sul fondo si è versata la benzina che inalata toglie lucidità. L'operazione è più complessa e in cinque o sei finiscono in mare, subito aiutati dagli altri a risalire a bordo. Sullo sfondo e poi sempre più vicina si nota la presenza minacciosa della motovedetta libica P300, regalata dall'Italia del primo governo Conte. «Non ci fermiamo, andiamo avanti con il soccorso», dice Antonin Richard, alla guida del Rhib. I libici, che il giorno prima hanno riportato a Tripoli 150 persone, non possono fare nulla e dopo aver scattato qualche foto girano la prua verso un altro target. Sulla nave ci sono adesso 147 persone, ma la parte più impegnativa deve ancora venire.

Domenica 28 febbraio il Mediterraneo è pieno di barche. Il primo intervento di soccorso inizia alle 3.20 di notte, il quarto si concluderà alle 4.30 del giorno seguente. Per 26 ore la Sea-Watch 3 combatte da sola in un mare sterminato per evitare naufraghi e morti. I Rhib mettono al sicuro altre 216 persone. I ponti della nave sono sempre più pieni.

A notte fonda l'ultimo avvistamento: una barca trasporta 90 persone, ma ormai a bordo c'è troppa gente. I soccorritori distribuiscono giubbotti di salvataggio e aprono una grande zattera gonfiabile per trasferire i migranti: a differenza del barchino non può ribaltarsi. Vanno a prendere acqua, cibo e coperte. Gli uomini sono in mare da due giorni, affamati, assetati e vicini all'ipotermia. Dopo alcune ore arriva la guardia costiera italiana e li trasporta a Lampedusa.

I naufraghi

All'alba di lunedì i naufraghi sulla nave umanitaria sono 363. Vengono da Sudan, Mali, Costa d'Avorio, Burkina Faso, Camerun, Ghana, Gambia, Guinea, Niger, Nigeria. Uno su tre ha



Dentro la clinica e sulle scale esterne della nave umanitaria

Entrati nella zona Sar si trascorrono diverse ore al giorno con gli occhi sui radar o nei binocoli. Trovare le imbarcazioni in difficoltà non è semplice

meno di 18 anni. Mentre la prua è rivolta verso nord, dal ponte di comando si ripete la richiesta di un porto di sbarco alle autorità maltesi e italiane. Fuori i migranti si rilassano, chiacchierano, aiutano nella distribuzione di cibo e vestiti, giocano a carte, a volte cantano. Sono uno accanto all'altro, con addosso una coperta grigia e una termica oro/argento.

«Where is my sister?». Un ragazzino con la pelle molto scura ripete la domanda scuotendo la testa in una smorfia di dolore. «Dov'è mia sorella?», chiede ancora. Si chiama David, ha 13 anni, è nigeriano, di Edo State. A novembre scorso è stato rapito insieme alla sorella e a un amico mentre tornavano da scuola. Li hanno benda-

ti e messi su un camion. Alla fine del viaggio si sono ritrovati in Libia, in una fattoria. Costretti a lavorare gratis. Come schiavi. Hanno pianificato la fuga per settimane, ma quando sono riusciti a scappare erano in un paese straniero e ostile. Hanno chiesto aiuto. Un uomo li ha consegnati ai trafficanti, per farli partire. Il giorno prima di prendere il mare, però, la sorella di David è stata spostata in un'altra stanza. «Aveva la fronte bollente, sudava, stava male. Non l'ho più vista. Come faccio a trovarla adesso?», ripete. Nessuno trova le parole per accennare una risposta.

Un po' più in là, Youssouf, un ragazzo sorridente che viene dal Mali, racconta: «La Libia non è un paese per neri. I libici girano sempre armati e noi siamo come dei polli a cui dare la caccia. È la quarta volta che provavo a *bouzar*, ad attraversare il Mediterraneo. Mi avevano sempre catturato e messo in prigione, al *carbusc*. Youssouf viaggiava su un gommone, mentre Souleymane su una barca di legno. «Quando siamo arrivati sulla spiaggia ho avuto paura. Tanta paura



– dice – Ma ormai non potevo tornare indietro. I trafficanti ti minacciano, ti tolgono tutto quello che possono, comprese le scarpe, e ti fanno salire a bordo. A me hanno ordinato di andare sottocoperta. Nascosto là sotto ho pregato tutto il tempo di non morire». Con le donne è più difficile parlare. Si portano la Libia negli occhi spenti o sulle braccia marchiate da cicatrici. Quando un uomo rivolge loro la parola abbassano lo sguardo. La maggior parte viaggiano da sole. Alcune sono giovanissime. Una sedicenne è incinta.

La nave è un momento di passaggio e oltre ai racconti di ciò che è rimasto dietro le spalle, nell'altro continente, ci sono i sogni rivolti al futuro. Sogni ancora liberi dallo scontro con la difficile realtà che attende al varco, già dalla banchina del porto sbarco. C'è un uomo che ha gli occhi coperti dal bianco della cataratta. È quasi cieco. A ogni tappa del suo viaggio è stato aiutato da chi aveva intorno. Vuole arrivare a Parigi perché alcuni amici gli hanno assicurato che potrà operare e tornare a vedere. Abdoulaye,

La Sea-Watch 3 ha soccorso 453 persone in sei diversi interventi. A bordo ne sono salite 363, le altre 90 sono state prese in carico dalla Guardia costiera italiana

invece, è nato in Costa d'Avorio e al suo fianco ha una bambina piccolissima, Maria, di soli tre anni. «Sono partito per non far vivere a lei quello che ho passato io. Avevo paura del viaggio, della Libia, della barca. Ma dovevo portarla altrove. Per garantirle un futuro migliore del mio passato», dice guardandola dall'alto mentre sgambetta sul ponte.

Sotto attacco

Alcuni migranti sanno dove si trovano, conoscono le navi umanitarie, hanno visto online i video dei soccorsi, hanno ascoltato le storie dei loro amici salvati in altre missioni. La prima imbarcazione civile arriva nel Mediterraneo nel 2014, subito dopo la

fine dell'operazione Mare Nostrum. È la Phoenix della Ong maltese Moas (Migrant Offshore Aid Station). Da allora decine di migliaia di naufraghi sono stati messi al sicuro dalle organizzazioni non governative. «Anche io da grande voglio fare il soccorritore – dice Ebrima, un ragazzo del Gambia che viaggia da solo – Voglio aiutare le persone in pericolo. È il lavoro più bello del mondo». Un'espressione di stupore e sorpresa gli cattura il volto quando dall'equipaggio spiegano che non è un vero lavoro, che sono quasi tutti volontari. Che per essere a bordo prendono ferie o rinunciano a mesi di stipendio. Ancora più difficile è fargli capire che queste navi non sono ben viste da quei paesi europei che nel suo immaginario significano diritti umani, libertà, democrazia.

Fino al 2017 le Ong agivano con il coordinamento delle autorità italiane. La Guardia costiera segnalava i gommoni in pericolo, autorizzava i trasbordi, indicava quali porti raggiungere. Poi le cose sono andate peggiorando. Il «codice di condotta» che l'allora ministro dell'Interno Marco

L'arrivo ad Augusta: a destra la nave quarantena sullo sfondo, a sinistra lo sbarco



Minniti (Pd) voleva usare per imporre regole e forme di controllo insinuava il sospetto che nei salvataggi delle organizzazioni civili ci fosse qualcosa di irregolare. Sullo sfondo procuratori, fonti istituzionali, testate giornalistiche e blogger sconosciuti puntavano il dito contro le Ong, accusandole di collusioni con i trafficanti o di essere un *pull factor*. La teoria del «fattore di attrazione» dei migranti era già stata usata contro le navi di Mare Nostrum ed è stata riciclata per le imbarcazioni umanitarie. Nessuno ha mai potuto dimostrarla.

Dopo le dichiarazioni politiche e le accuse mediatiche, sono partite le inchieste penali. La prima contro l'organizzazione Jugend Rettet, che significa «la gioventù che salva», ha portato al sequestro della nave Iuventa, nell'agosto 2017. Man mano le procure siciliane hanno preso di mira le altre organizzazioni: grandi, come Medici senza frontiere o Save the children, o più piccole, da Sea-Watch a Open Arms. Nel circa 20 procedimenti penali aperti nessuno è mai stato condannato. L'offensiva, comunque, non si è fermata. Mentre la Sea-Watch

Contro le navi umanitarie sono stati aperti una ventina di procedimenti penali. La maggior parte sono stati archiviati prima del processo. Finora non c'è stata nessuna condanna

3 si dirige ad Augusta per lo sbarco, il 2 marzo veniva resa nota una nuova inchiesta contro alcuni membri di Mediterranean Saving Humans. La procura di Siracusa li accusa di aver soccorso 27 naufraghi in seguito a un accordo commerciale con la compagnia Maersk, la cui nave Etienne era bloccata con le persone davanti alle coste maltesi da 38 giorni. Il più lungo *standoff* dopo un evento Sar della storia. Gli attivisti a bordo della Mare Jonio hanno risolto la situazione e portato le persone al sicuro in Italia.

Il 3 marzo altre due procure siciliane sono tornate a occuparsi di Ong: a Trapani sono state chiuse le indagini contro alcuni membri degli equipaggi di Iuventa, Msf e Save the children; a

Catania Msf è stata rinviata a giudizio per le modalità di smaltimento dei rifiuti sulla nave *Aquarius*. Per ora questo è l'unico processo che riguarda le organizzazioni non governative del Mediterraneo che sicuramente si terrà. Negli altri casi le indagini sono in corso, manca il rinvio a giudizio oppure, e sono la maggior parte, le accuse sono state archiviate prima di arrivare in tribunale.

I fermi amministrativi

Un capitolo a parte è quello delle misure amministrative utilizzate per ostacolare le attività civili di ricerca e soccorso. Possibilità di fermi, confische e multe introdotte dai «decreti sicurezza» di Salvini, e mai del tutto cancellate, hanno fatto molto rumore ma alla fine non hanno avuto grande applicazione.

Al contrario, i fermi amministrativi disposti dalla Guardia costiera per presunte carenze tecniche e di sicurezza non sono finiti sulle prime pagine dei giornali ma hanno bloccato in porto più navi e per più tempo. La prima detenzione di questo tipo risale ad agosto 2019 e riguarda la Open Arms.

È l'unica che avviene con il leader leghista al Viminale, al termine della vicenda che ne ha causato il rinvio a giudizio a Palermo per aver bloccato per 19 giorni 83 naufraghi fuori dal porto.

Gli altri otto fermi amministrativi, invece, sono stati disposti durante il secondo governo Conte, con Luciana Lamorgese al Viminale e Paola De Micheli (Pd) al ministero delle Infrastrutture. Da quest'ultimo dipende la Guardia costiera che dispone i blocchi in seguito ai *Port state control*. Il dato che colpisce è che tra agosto 2019 e maggio 2020 sono state realizzate otto ispezioni di questo tipo sulle navi umanitarie e l'unico fermo è stato quello di Open Arms. Nell'ultimo anno, invece, nove ispezioni hanno portato a otto fermi amministrativi. Sorte che è toccata anche alla Sea-Watch 3 al termine dell'ultima missione.

Le regole sono rimaste le stesse, ma gli effetti dei controlli si sono completamente ribaltati. A monte una diversa interpretazione delle normative di sicurezza da parte della Guardia costiera, sulla cui legittimità si pronuncerà la Corte di giustizia Ue a cui

Con il secondo governo Conte la strategia del governo per ostacolare i soccorsi ha preso la forma dei fermi amministrativi: negli ultimi 12 mesi sono stati 8 e hanno colpito tutte le navi

il Tar siciliano ha passato il ricorso di Sea-Watch. Al di là delle vicende giuridiche o delle motivazioni tecniche, comunque, il cambio radicale è arrivato dopo sei anni di operazioni Sar della società civile e nel bel mezzo del governo che della «discontinuità» sulle politiche migratorie aveva fatto

GIANSANDRO MERLI è giornalista de *il manifesto*, inviato del quotidiano comunista a bordo della Sea-Watch 3. I materiali della missione: <https://ilmanifesto.it/il-manifesto-di-bordo/>

SELENE MAGNOLIA è fotografa e giornalista investigativa

una bandiera.

La moltiplicazione dei fermi amministrativi è coincisa con l'arrivo della pandemia. Alle detenzioni delle navi si sono combinate anche le quarantene disposte dagli Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera (Usmaf), che dipendono direttamente dal ministero della Salute guidato da Roberto Speranza (LeU). Stranamente quelli delle Ong sono gli unici equipaggi a cui viene imposto il periodo di isolamento sanitario, tra l'altro a bordo delle navi. Per loro non valgono le esenzioni previste dalla legge per il personale aereo o marittimo e che sono garantite anche ai marinai delle navi commerciali che effettuano soccorsi. Open Arms è stata messa in quarantena per due volte, a inizio marzo e metà aprile, perfino in assenza di positivi a bordo. Stessa sorte per Sea-Watch 4 a maggio, giusti pochi giorni prima del nuovo fermo amministrativo.

Di fronte a questo dispiegamento di forze trasversale agli schieramenti politici, nonostante le inchieste penali e le punizioni amministrative che in tutti questi anni non si sono mai fermate, attivisti e volontari delle Ong non hanno smesso di assumersi rischi e responsabilità per salvare vite umane. La loro è un'azione diretta allo stesso tempo semplice come aiutare uno sconosciuto in pericolo e complicatissima come mettere in mare una nave e andare a centinaia di chilometri di distanza a rompere un muro di omertà, silenzi, complicità.

A Sascha Girke, paramedico tedesco di 42 anni, la notizia della chiusura indagini per Iuventa e della formulazione di accuse che gli possono procurare fino a 20 anni di carcere è arrivata mentre si trovava ancora sul ponte della Sea-Watch 3. «Vogliamo cancellare i testimoni scomodi dalle frontiere costruite dall'Unione Europea - ha commentato - Vogliono intimidirci, ma non faremo alcun passo indietro».