

Le navi-quarantena e lo sviluppo di un nuovo dispositivo detentivo

Tutti i dispositivi repressivi hanno una storia; così ogni tecnica, ogni metodo, ogni modalità di contenimento o limitazione del corpo ha una sua evoluzione, quindi un'origine, rintracciabile, con più o meno difficoltà, nello spazio e nel tempo. Il carcere, ad esempio, ha una sua genesi¹, come tutti ben sappiamo, piuttosto recente. È meno noto tuttavia che molti dei modi per imprigionare e contenere gli esseri umani nascano e si sviluppino fundamentalmente come pratiche emergenziali, pratiche di polizia soprattutto. Sono le forze dell'ordine, su impulso delle decisioni di questure e prefetture o a volte per semplice decisione dei singoli sottoposti, a provare direttamente sul campo i nuovi dispositivi.

Come nascono tecniche e modalità d'imprigionamento? A volte quasi per caso oppure perché ciò, in quel preciso momento, garantisce una maggiore funzionalità, perché sembra impossibile fare altrimenti, perché, per raggiungere quello scopo specifico, non c'è un altro modo... quindi nascono, diciamo così, "naturalmente" e le mani "artigiane" che le hanno prodotte hanno sempre i guanti di pelle dei funzionari in divisa. Ciò che accade successivamente è storia nota. Una pratica, un nuovo dispositivo, la cui origine è sempre riconducibile alla prassi poliziesca, alle decisioni dei poteri atti alla repressione, diventa legge: si avvia un processo di normalizzazione, di cristallizzazione e dalla pratica, dall'uso, si passa alla norma e all'istituzione.

Sono tanti gli esempi che si possono tirare in ballo, uno fra tutti, lo sviluppo della detenzione amministrativa per senza documenti in Europa; benché le sue origini siano rintracciabili nella Francia post rivoluzionaria e napoleonica, è fuori da ogni dubbio che parte della preistoria dei *Cra* francesi e degli attuali Cpr italiani, siano rispettivamente le pratiche di polizia nel porto di *Arenc* negli anni 70 e nello stadio di Bari nel 1992. I container del porto di Marsiglia e il perimetro sportivo barese, dove in centinaia d'individui furono rinchiusi, sono stati, per così dire, giganteschi centri di contenimento per migranti e gli attuali lager europei, per la legge che ne è scaturita (sic!), sono i loro epigoni. La detenzione amministrativa ha subito negli anni numerose trasformazioni, le sue tecniche d'imprigionamento si sono affinate, per esperienza e a suon di legislazioni emergenziali o meno, i centri di contenimento per senza documenti hanno piano piano assunto forme sempre più complesse. Le rivolte e l'ingestibilità fattuale di questi luoghi hanno di fatto convinto le istituzioni a evolvere

1 Le origini del carcere moderno sono differenti e vanno rintracciate in un insieme di pratiche, discipline e saperi correlati allo sviluppo della società borghese-capitalistica e al contenimento cellulare di ospedali, ospizi, alberghi per poveri e case di correzione.

sempre di più la loro giurisdizione, a trovarne nuove norme, a stabilire nuovi orizzonti repressivi. Sono nati gli Hotspot al sud d'Italia e sulle coste greche, sono vertiginosamente aumentati i casi in cui un richiedente asilo potrebbe essere "trattenuto" in un Cpr, si è sviluppato l'enorme arcipelago di piccoli e grandi centri della Seconda accoglienza, parte basilare dell'intera logistica migrante e forma edulcorata di controllo e contenimento di parte del flusso migratorio. Insomma i dispositivi repressivi e contenitivi dedicati alle persone migranti continuano inesorabilmente a evolversi, a trovare configurazioni e prospettive sempre più nuove, sempre più articolate. Negli ultimi tempi, queste complessità si stanno evolvendo per le decisioni delle autorità locali e per i famosi decreti emergenziali che hanno posto nelle mani della Protezione Civile ampi poteri. L'emergenza Covid ha di fatto da un lato accelerato dinamiche già in atto e dall'altro innescato processi senza precedenti.

Nell'emergenza

Dall'aprile 2020, nei porti della Sicilia, della Puglia e della Calabria numerose navi di linea, traghetti e navi da crociera, sono rimaste ormeggiate in mare. La Rubattino² della Tirrenia, la Moby Zaza³, la Costa Allegra di Costa Crociere, le navi GNV⁴ Azzurra, Rhapsody⁵, Aurelia⁶, Snav Adriatico⁷ hanno attraccato in molte località del sud. Sono le cosiddette "navi quarantena", requisite dallo Stato italiano dietro un lusingoso pagamento alle compagnie marittime⁸. Difficile al momento capire precisamente a cosa servano e in che modo vengano utilizzate: in generale al loro interno vengono rinchiusi centinaia di persone migranti per effetto della situazione emergenziale legata al Covid19. Nel capire come si siano evolute e come si siano sviluppate delle navi-carcere sul territorio europeo e precisamente, a come si sia arrivati allo sviluppo di un dispositivo così aberrante in Europa, una modalità contenitiva che chiameremo "detenzione amministrativa off-shore", è fondamentale operare una ricostruzione che sia relativa alla cronaca specifica da un lato, ma che riesca a comprendere l'evoluzione dell'idea stessa di "prigione galleggiante"; rintracciarne cioè le origini e la familiarità con altri eventi, diremo banalmente scovarne una genealogia.

All'esplosione della pandemia in Italia, svariati decreti hanno iniziato a legiferare sulla vita di tutti e tutte. Le emergenze, si sa, permettono grosse evoluzioni per ciò che

2 Ha trattenuto 183 persone dal 17 aprile e il 5 maggio

3 Ha trattenuto 160 persone dal 20 aprile al 30 maggio

4 https://it.wikipedia.org/wiki/Grandi_Navi_Veloci

5 Ormeggiata prima di fronte a Palermo, ora nel porto di Bari. Ha capacità di 804 posti no-Covid e 156 per i contagiati

6 Ormeggiata nel porto di Corigliano Calabro – <https://www.articolo21.org/2020/08/seconda-nave-quarantena-sbarcata-in-calabria-ospiterà-i-migranti-positivi-al-virus/>

7 Ormeggiata di fronte a Lampedusa

8 <https://www.shipmag.it/gnv-si-aggiudica-il-bando-per-4-navi-quarantena-e-lancia-le-nuove-linee-per-la-sicilia-con-le-ro-pax-tenacia-e-forza/>

riguarda il diritto e le libertà personali. La questione migrante, considerata già di per sé un'emergenza (nonostante essa non sia mai stata tale), è stata anch'essa coinvolta sotto differenti punti di vista. Varie questioni sono state toccate, ma più di tutte, l'argomento degli sbarchi e la possibilità dell'arrivo di contagiati dai barconi. Ben inteso, una problematizzazione da applicare solo a chi arrivasse in barca e non, come sappiamo, su aerei di linea. Ciò che si è deciso, facendo storcere il naso anche ai più democratici, è stata di fatto un'ulteriore giurisdizione su base etnica, valida per i migranti sbarcati, nulla per i turisti a cui si chiedeva semplicemente misurazione della temperatura e isolamento fiduciario.

Tutto è iniziato con il Decreto Interministeriale n°150 del 7 aprile 2020 che ha disposto che i porti italiani non potessero essere considerati luoghi sicuri, in gergo "place of safety", per le procedure d'arrivo dei migranti. Solo qualche giorno dopo, il 12 aprile, con il decreto n°1287/20209, il Capo della Protezione civile ha deciso sulla possibilità dell'utilizzo delle navi in funzione contenitiva⁹. Il 19 aprile il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato una procedura per il noleggio di unità navali per l'assistenza e la sorveglianza sanitaria. Secondo i decreti il contenimento sarebbe dovuto avvenire esclusivamente per i migranti appena sbarcati. I migranti recuperati in mare e catturati immediatamente dalle forze dell'ordine verrebbero, dunque, inviati sulle navi quarantena, sottoposti a tampone per chiarire la loro positività al virus; un contenimento quindi prettamente sanitario. Successivamente però il dispositivo ha subito un'ulteriore evoluzione. È sulle navi che, ottenuto o meno il responso dal tampone, viene avviato il procedimento d'identificazione che di norma dovrebbe avvenire nelle strutture Hotspot. Di fatto le attività di riconoscimento e l'iter relativo alle richieste d'asilo e all'espulsione, sono stati di fatto trasferiti completamente sulle navi. Non è la prima volta che ciò accade, già nel 2009, operando un respingimento collettivo, poi giudicato illegale¹⁰, le autorità italiane avevano identificato sulle navi e successivamente deportato, senza approdare in Italia, centinaia di migranti verso la Libia. Erano tempi tuttavia diversi da quelli attuali e le procedure Hotspot non esistevano ancora. Alla luce di quanto è accaduto e testimoniato dalla cronaca, è lecito dire che le navi quarantena siano di fatto diventate Hotspot galleggianti per migranti appena sbarcati.

Non solo però.

9 "Il Soggetto attuatore, nel rispetto dei protocolli condivisi con il Ministero della salute, può utilizzare navi per lo svolgimento del periodo di sorveglianza sanitaria" – http://www.protezionecivile.gov.it/amministrazione-trasparente/provvedimenti/dettaglio/-/asset_publisher/default/content/decreto-del-capo-dipartimento-n-1287-del-12-aprile-2020-nomina-del-soggetto-attuatore-per-le-attivita-emergenziali-connesse-all-assistenza-e-alla-sorv

10 <https://unipd-centrodirittiumani.it/it/schede/Hirsi-Jamaa-e-altri-c-Italia-illegali-i-respingimenti-verso-la-Libia-del-2009/249>

È accaduto poi qualcos'altro. In piena estate 2020 sono iniziati i trasferimenti di migranti dall'Hotspot di Lampedusa¹¹ alle navi quarantena. Allo scopo di decongestionare il Centro detentivo dell'isola, su spinta del presidente della regione, del sindaco e della prefettura locale, centinaia di persone, positive o meno al virus, sono state trasportate su un peschereccio-ponte e rinchiusi sulle navi Adriatica e Rhapsody. La funzione iniziale di navi quarantena viene già superata, al loro interno, benché in parti separate, vengono trasferiti, in barba ad ogni protocollo sanitario, migranti sani, sintomatici e asintomatici. Direttamente dalle "navi quarantena" partono i procedimenti d'identificazione e quindi anche le deportazioni (accade che la nave Rhapsody lascia le acque siciliane e arriva al porto di Bari e dall'aeroporto del capoluogo pugliese parte un volo charter¹² per la Tunisia). La funzione Hotspot, anche per i migranti già presenti sul territorio italiano da tempo, viene de facto trasferita sulle navi. È nato l'Hotspot galleggiante.

Le modalità con cui si viene rinchiusi su una nave quarantena, però, si evolvono ancora. Nei primi giorni di ottobre dal Cas "Ninfa Marina" di Amantea in Calabria¹³ e da alcuni Cas in provincia di Roma (emblematico il racconto di un ragazzo del Centro Porrino¹⁴ all'Infernetto) alcuni migranti risultati positivi al Covid sono stati deportati con i mezzi della Croce Rossa e scortati dalle forze dell'ordine verso le navi quarantena in Puglia e Sicilia. Per giorni è stato messo in atto un vero e proprio schema di deportazione sul territorio nazionale che ha previsto il contenimento sulle navi di richiedenti asilo positivi al Covid presenti nelle strutture della Seconda Accoglienza. In netta contraddizione con qualsiasi logica sanitaria, al di là di qualsiasi legittimità giuridica, le forze dell'ordine, aiutati dalla Croce Rossa, hanno sequestrato persone migranti in giro per l'Italia e le hanno rinchiusi su delle navi. Tale procedura, forse per il momento ancora un po' troppo anche per la democrazia italiana, si è interrotta per l'intervento indignato delle organizzazioni del di parte del mondo delle associazioni¹⁵.

Da nave quarantena a nave contenitiva per migranti il passo è stato breve, un Hotspot galleggiante e una struttura off-shore per il contenimento di richiedenti asilo positivi

11 <https://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/Lampedusa-iniziato-il-trasferimento-dei-migranti-su-nave-quarantena-rhapsody-85a7ee9e-7448-41f4-b011-f43362cc3019.html>

12 <https://www.borderline24.com/2020/10/08/sbarco-migranti-bari-fabio-romito-non-scalo-tecnico-bordo-anche-positivi-al-covid/>

13 https://www.ansa.it/calabria/notizie/2020/10/01/covid-iniziato-trasferimento-migranti-da-cas-amantea_509cd1e3-5de9-4b89-bcc1-995a0bb26bfd.html

14 Il legale di uno delle persone deportate dal Cas di Roma: "Mi ha detto che durante la notte, intorno all'una, era stato prelevato da un autobus della Croce Rossa insieme agli altri casi positivi accertati nel centro, per essere condotto su una nave quarantena, ma senza conoscerne realmente l'ubicazione, né avere notizie sulle modalità e tempistiche del trasferimento. Solo alle 5 del pomeriggio di quello stesso giorno mi faceva sapere che si trovava al porto di Palermo"

15 https://www.redattoresociale.it/article/notiziario/navi_quarantena_stop_ai_trasferimenti_dai_centri_il_viminale_rassicura_le_organizzazioni

al Covid. Un'evoluzione rapidissima e agghiacciante. A cosa stiamo andando incontro?

Detenzione amministrativa off-shore

La storia del trattenimento di persone sulle navi è di lunga data. Parlare di detenzione amministrativa off-shore necessita di un piccolo salto nel passato che ci aiuta di fatto però a comprendere come questo dispositivo si sia evoluto nel tempo e nello spazio. Molti sono gli esempi che ne hanno decretato la forma e, almeno lo scorso secolo, il secolo dei *CAMPI*, ne offre vari casi: la detenzione dei migranti sulle navi a Ellis island nei primi del '900, le deportazioni successive al terremoto di Messina del 1908, le navi nel porto di Portsmouth in Gran Bretagna dedicate al contenimento di persone di origine germanica all'esplosione della Prima Guerra Mondiale, il trattenimento dei pirati somali nel golfo di Aden da parte delle marine militari di mezzo mondo, le piattaforme detentive per migranti in Olanda del 2004...

Quelle stesse pratiche, che in alcuni casi sono diventate leggi negli ordinamenti degli stati, sono riemerse, percorrendo chilometri e anni, dalle acque del Mediterraneo centrale. E ciò non è avvenuto ora, ma qualche anno fa.

La rivolta di Lampedusa e il Caso dei "Cie galleggianti" - 23 settembre 2011

Il 20 settembre del 2011 nell'allora Centro di Prima Accoglienza e Soccorso (CSPA), ora Hotspot, di Contrada Imbriacola sull'isola di Lampedusa iniziò una forte protesta. Le persone presenti nel Centro, 1300 e in buona parte d'origine tunisina, si rivoltarono contro le proprie condizioni e contro la possibile espulsione, si scontrarono con le forze dell'ordine e bruciarono larga parte dell'edificio. Fu una delle rivolte più distruttive che l'isola avesse mai visto. La struttura, tre palazzine ancora utilizzabili malgrado un'altra pesante rivolta nel 2009, fu successivamente dichiarata inagibile e temporaneamente chiusa. Quasi 800 persone scapparono; in tantissimi furono riacciuffati e rinchiusi all'interno del palazzetto dello sport dell'Isola.

"Questo è uno scenario di guerra. C'è una popolazione che non sopporta più, vuole scendere in piazza con i manganelli e difendersi da sola, perché chi doveva tutelarla non l'ha fatto. Nei giorni scorsi, avevo lanciato più volte l'allarme. Adesso basta" dichiarava l'allora sindaco Bernardino De Rubeis. Queste dichiarazioni roboanti non furono però le sole. Il sindaco invitava altresì il premier Berlusconi e il ministro Maroni a *"... convocare un consiglio dei ministri straordinario sull'emergenza Lampedusa"* e sollecitava *"l'invio immediato di navi militari"*. Queste navi avrebbero dovuto avere lo scopo di trasferire altrove tutti i tunisini ancora presenti sull'isola.

Detto fatto. Il 22 settembre alcuni aerei militari trasferirono molti migranti a Palermo, trasportandoli proprio nel porto della città. Ad attenderli vi erano alcune navi da crociera che li avrebbero imprigionati, ammassati nel salone ristorante, dai 6 agli 8

giorni. Cosa stava accadendo in quel momento? Si stava verificando, come prima cosa, una detenzione illegale, superiore al fermo identificativo di massimo 48- 96 ore e in strutture differenti dagli allora Cie – oggi Cpr. In secondo luogo, cosa altrettanto significativa, si stava sperimentando, con l’ombrello dell’emergenza, un nuovo dispositivo contenitivo, cioè l’uso delle navi a scopo di trattenimento. Nascevano quelli che alcuni ¹⁶definirono *Cie galleggianti*.

Le navi, noleggate appositamente dallo Stato italiano, erano di proprietà della Moby e della GNV, tre traghetti in totale e cioè l’Audacia, la Fantasy e la Vincent. Nonostante l’estetica esterna proponesse le gigantografie di famosi cartoni animati, le navi assunsero di fatto il ruolo di prigioni galleggianti e in quei giorni detennero e smistarono all’incirca 600 persone; chi verso altri luoghi di reclusione amministrativa in Puglia e in Sardegna (la Moby Fantasy partì il 25 settembre in direzione del centro di Elmas), chi verso il CPSA di Pozzallo, chi, a quanto pare 400 persone, verso l’aeroporto di Palermo per la deportazione.

Infatti alcuni migranti tunisini, una volta trascorso qualche giorno imprigionati sulle navi, tra il 27 e il 28 settembre furono ricondotti in aeroporto e da lì definitivamente espulsi verso la Tunisia. Tale vicenda, come testimoniato dalla famosa sentenza *Khlaifia e altri* della Corte Europea dei diritti dell’uomo, portò alla condanna dell’Italia per il proprio operato, in particolare per trattamenti inumani e degradanti e per aver attuato un vero e proprio respingimento collettivo.

Nonostante la condanna sulle modalità dell’espulsione e sulle condizioni igienico-sanitarie del Centro di Lampedusa, la Corte accettò invece la versione del governo italiano rispetto al trattenimento sulle navi: vista la situazione d’emergenza era lecito considerare le navi nient’altro che centri d’accoglienza. Malgrado fossero concretamente delle carceri galleggianti, sorvegliate e da cui di fatto era impossibile allontanarsi, malgrado le condizioni interne fossero inaccettabili come testimoniato dai migranti lì rinchiusi (“...quanto alla successiva detenzione sulle navi, essi contestano le condizioni di sovraffollamento nella quale sono stati costretti a vivere, l'impraticabilità dei servizi igienici, il fatto che i pasti fossero distribuiti gettando il cibo sul pavimento e la limitazione dell'accesso all'aria aperta a soli pochi minuti al giorno”), la Corte si fidò della testimonianza del Gip salito a bordo su sollecitazione di alcune Ong e archiviò il procedimento.

Visto lo stato di necessità, quel trattenimento sulle navi era puramente legato al primo soccorso e all’identificazione e quindi lecito. La Corte, pur condannando l’Italia, stava sdoganando per la prima volta la possibilità della detenzione amministrativa offshore, rendendola possibile, non criticabile dal punto vista umanitario e per questo accettabile nei canoni del diritto.

16 <http://fortresseurope.blogspot.com/2011/09/cie-galleggianti.html>

Genesi di un dispositivo

Nel 2015, a seguito di una delle più gravi tragedie che la storia dell'emigrazione abbia affrontato, più di 800 morti nel Canale di Sicilia, alcuni leader politici iniziarono a parlare di strutture in mare, piattaforme petrolifere in disuso oppure navi che alla bisogna avrebbero avuto il ruolo di contenimento e identificazione dei migranti. Gli Hotspot, galleggianti, nelle parole dei Salvini, Renzi o dell'ex ministro Alfano, benché sin dal 2010 Fincantieri avesse dei progetti pronti per la detenzione off-shore¹⁷, rimasero solo parole di semplice propaganda politica. Ma avvenne però qualcosa in più negli anni successivi. Nel 2017 la propaganda contro le navi delle Ong raggiunse livelli parossistici, la teoria del pull-factor, già utilizzata per l'operazione Mare Nostrum, e le inchieste che presumevano il contatto con i trafficanti, vennero perentoriamente tirate fuori. Le prime navi, su ordine del Ministero dell'Interno, iniziarono ad essere bloccate in mare aperto, in piena contraddizione con le regole del diritto ordinario italiano e internazionale. I migranti bloccati e impediti in mare si trovavano di fatto in una condizione giuridica prima non esistente, un limbo su cui la legge italiana non aveva mai normato (proprio per questo l'ex ministro Salvini è sotto inchiesta per sequestro di persona). È per dovere di cronaca che raccontiamo ciò e non per indignazione sull'assenza dello Stato. La Sea watch, la Gregoretti, la Diciotti e le altre navi bloccate al largo delle coste siciliane in quel momento sono diventate di fatto esempi di detenzione amministrativa off-shore, illegale certo, ma funzionale alle necessità di polizia. Cosa era accaduto? Quello stesso dispositivo apparso a Ellis Island, Messina, nel Golfo di Aden, nelle acque olandesi è riemerso al sud di Lampedusa e, assumendo una nuova forma, ha rappresentato un precedente abbastanza importante per ciò che sarebbe accaduto nell'estate 2020.

Se attualmente esistono navi carcere per migranti in Italia, Grecia e Malta è perché queste modalità sono state precedentemente sperimentate nella pratica e forzando il diritto. La genesi delle navi quarantena è rintracciabile nel passato e, tra gli esempi citati precedentemente, nelle prassi ministeriali nei confronti delle navi Ong che, nonostante le difficoltà giuridiche, hanno rappresentato una sorta di laboratorio di reclusione off-shore per migranti. La comprensione della nascita e dell'evolversi di un tale dispositivo ci avrebbe condotto ad analisi più mirate su quale sarebbe stato il futuro e, invece di rimanere attoniti, sconcertati o indignati per Karola Rackete, avremmo potuto intervenire nel tentativo di bloccare tale processo.

È immaginabile che tra qualche anno, o forse solo qualche mese, le sperimentazioni contenitive sulle navi quarantena, alla luce di quanto detto, potrebbero essere tutelate

¹⁷ http://www.ristretti.org/index.php?option=com_content&view=article&id=108:giustizia-fincantieri-costruire-le-navi-prigione-costo-90-mln-&catid=16:notizie-2010&Itemid=180

da una legge stabile, e dunque, le galere galleggianti per migranti o, chi non lo può dire?, per detenutevi, diverranno la normalità.