

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 Gregoretto, 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?

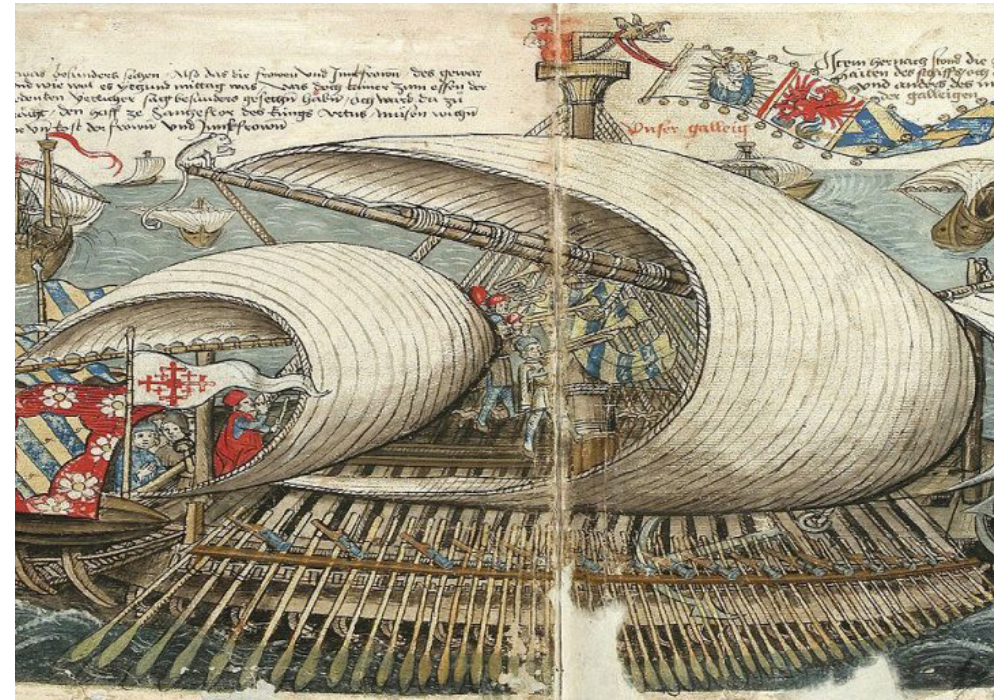
Quello stesso dispositivo apparso a Ellis Island, Messina, nel Golfo di Aden, nelle acque olandesi è riemerso al sud di Lampedusa e, assumendo una nuova forma, ha rappresentato un precedente abbastanza importante per ciò che sarebbe accaduto nell'estate 2020. Se attualmente esistono navi carcere per 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, sconfortati o indignati per Karola Rackete, avremmo potuto intervenire nel tentativo di bloccare tale processo. Tra qualche anno, mese forse, le sperimentazioni contenitive sulle navi quarantena, alla luce di quanto detto, diventeranno legge e le galere per migranti o per detenute saranno la normalità.



NOTE

- (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.
- (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 capienza 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-ospitera-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/>
- (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/provedimenti/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>
- (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-bc11-995a0bb26bfd.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
- (16) 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

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 genesi (1), come tutti ben sappiamo, piuttosto recente. È meno noto tuttavia che molti dei modi per imprigionare e contenere gli esseri umani nascono e si sviluppano fondamentalmente come pratiche emergenziali, pratiche di polizia soprattutto. Sono le forze dell'ordine, su impulso delle decisioni di questurature 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 Arence negli anni 70 e nello stadio di Bari nel 1991. 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 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 evol-



rendo 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.

Emergenza e navi quarantena

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 Rubattino (2) della Tirrenia, la Moby Zaza (3), la Costa Allegra di Costa Crociere, le navi GNV (4) Azzurra, Rhapsody (5), Aurelia (6), Snav Adriatico (7) hanno attraccato in molte località del sud. Sono le cosiddette "navi quarantena", requisite dallo Stato italiano dietro un lauto pagamento alle compagnie marittime (8). Difficile al momento capire precisamente a cosa servono e in che modo vengono 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 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°1287/2020 (9), il Capo della Protezione Civile ha deciso sulla possibilità dell'utilizzo delle navi in funzione contenitiva. 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 illegale (10), 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. È accaduto poi qualcos'altro. In piena estate 2020 sono iniziati i trasferimenti di migranti dall'Hotspot di Lampedusa (11) 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 charter (12) 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 Calabria (13) e da alcuni Cas in provincia di Roma (emblematico il racconto di un ragazzo del Centro Porrino (14) 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 di parte del mondo delle associazioni (15). 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 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 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, il trattamento dei pirati somali nel golfo di Aden negli ultimi vent'anni, 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. Già 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-shore (16), 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