



**CRITICITÀ DEL SISTEMA
NAVI-QUARANTENA
PER PERSONE MIGRANTI:
ANALISI E RICHIESTE**

10 dicembre 2020

Documento sul ricorso al sistema delle navi-quarantena per persone migranti soccorse in mare o sbarcate in Italia: analisi, criticità e richieste

Sottoscritto da:

AOI/Associazione delle organizzazioni italiane di cooperazione e solidarietà internazionale (di cui fanno parte 136 Organizzazioni e coordinamenti)

CISPM - Coalizione Internazionale Sans Papiers e Migranti

COP - Consorzio Ong Piemontesi (di cui fanno parte 33 organizzazioni)

FOCSIV - Federazione Organismi Cristiani per il Servizio Internazionale Volontario (di cui fanno parte 87 Organizzazioni)

Piattaforma ONG/OSC italiane Mediterraneo e Medio Oriente (di cui fanno parte 35 organizzazioni)

Rete Italiana Antifascista e Movimento Antirazzista Italiano

UNIRE/Unione Nazionale Italiana per i Rifugiati ed Esuli

Forum Antirazzista Di Palermo

Cooperazione Internazionale Sud Sud/ CISS

Medici Senza Frontiere Italia /MSF

ACS Italia/Associazione di Cooperazione e Solidarietà

ADIF/ Associazione Diritti e Frontiere

ADDUMA/Avvocati dei Diritti Umani - Palermo

Amref Health Africa

Antigone Sicilia

ARCS-ARCI Culture Solidali APS

Arci Porco Rosso - Palermo

Arci Palermo

Arci Sicilia

ArteMigrante - Palermo

ASGI/ Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione

Assemblea permanente antirazzista e antifascista - Vicofaro, Pistoia

Associazione Antimafie "Rita Atria" – Palermo

Associazione Nazionale per la Pace

Associazione per la Pace - Padova

Associazione Psicologi nel Mondo-Torino

A-Sud – Sicilia

A-Sud

AUCI/ Associazione Universitaria per la Cooperazione Internazionale - Roma

Baobab Experience - Roma

Basta Violenza alle Frontiere

Biblioteca Ibby - Lampedusa
Bocs – Circolo Arci Bagheria
Booq Palermo
borderline-europe
Borderline Sicilia
Bozen Solidale
CarovaneMigranti
Casa della Cooperazione Circolo Arci - Palermo
CCM/Comitato Collaborazione Medica
CEFA - Il seme della solidarietà Onlus
Centro Diaconale La Noce - Istituto Valdese - Palermo
Centro per lo Sviluppo Creativo “Danilo Dolci” - Palermo
CESIE | Centro studi e iniziative europeo
CIAI/Centro Italiano Aiuti all’Infanzia
CISP/Comitato Internazionale per lo Sviluppo dei Popoli
CLEDU/Clinica Legale per i Diritti Umani Università di Palermo
Collettivo Ujamaa - Torino
Comitato Antirazzista Cobas –Palermo
Comitato per la promozione e protezione dei diritti umani
Comitato Verità e Giustizia per i Nuovi Desaparecidos
COSPE ONLUS
CRIC/Centro Regionale di Intervento per la Cooperazione
Danish Refugee Council Italia
EducAid – Ong
Emergency Onlus Ong- Italia
Emmaus Italia
Emmaus Palermo
Eufemia APS - Associazione culturale
eXtinction Rebellion Palermo
eXtinction Rebellion Sicilia
Focus On Africa
Fondazione De La Salle Solidarietà Internazionale Onlus
Forum Lampedusa Solidale
Gambian Association Palermo
Giocherenda Palermo
Green Italia
Human Rights Youth Organization/HRYO
Ikenga - Circolo Arci - Palermo
Il Grande Colibrì
Il Manifesto
Intersezionale
Jekafò - Palermo

Laboratorio Andrea Ballarò – Palermo
 Laici Comboniani Comunità La Zattera Palermo
 LasciateCIEntrare
 L.A.W. International / Legal Assistance Worldwide International
 Legambiente Sicilia
 Libera. Associazioni, nomi e numeri contro le mafie
 Liberazione queer+ Messina
 Linea d’Ombra - Organizzazione di Volontariato – Trieste
 MAIS/movimento per l’Autosviluppo l’Interscambio e la Solidarietà Ong
 Maghweb - Palermo
 Mare memoria viva associazione - Palermo
 Mater Africa Per la Cooperazione Internazionale Onlus
 Médecins du Monde - Missione Italia
 Medici contro la Tortura
 Mediterranea Saving Humans
 MIR Palermo
 Moltivolti - Palermo
 Movimento Shalom Onlus - Pisa
 NAGA - ODV PER L’ASSISTENZA SOCIO SANITARIA E PER I DIRITTI DI CITTADINI STRANIERI,
 ROM E SINTI – Milano
 Nena News – Agenzia Stampa vicino Oriente
 Next - Nuove Energie X il Territorio - Palermo
 Niofar - Associazione dei giovani Senegalesi - Palermo
 Ospiti in arrivo Onlus – Udine
 Osservatorio contro le discriminazioni razziali “Nouredine Adnane” - Palermo
 Osservatorio Solidarietà - Milano
 Palermo Pride
 Pellegrino della Terra - Palermo
 Proactiva Open Arms
 Progetto Diritti Onlus
 Progetto Melting Pot Europa
 Psicologi per i diritti umani
 Rainbow4Africa
 Refugees Welcome – Gruppo territoriale di Palermo
 Rete antirazzista catanese
 RE.TE Ong - Associazione di tecnici per la solidarietà e la cooperazione internazionale
 Rete DASi – Rete Accoglienza FVG
 Rete Milano
 Sea-Watch
 Strada Si.Cura
 STRAVOX – Palermo

Terraferma – Sportello migranti Bagheria
 Terra Nuova Centro per la Solidarietà e la Cooperazione tra i Popoli
 Trinart Associazione di volontariato Palermo
 UDI/Unione Donne Italiane - Palermo
 Un Ponte per..
 Voci Globali

Association des Usagers de la Pada - Marsiglia
 INFOKOLPA COLLETIVO - SLOVENIA
 PRO ASYL, Germania
 Flüchtlingsrat (Consiglio per i rifugiati) Schleswig-Holstein e.V., Kiel , Germania
 Flüchtlingsrat (Consiglio per i rifugiati) Hamburg e.V., Germania
 Flüchtlingsrat (Consiglio per i rifugiati) Niedersachsen e.V., Germania
 Flüchtlingsrat (Consiglio per i rifugiati) Brandenburg, Germania
 Saioa Bilbao Urkidi-Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea – Paesi Baschi
 Salvamento Maritimo Humanitario - SMH
 Watch the Med - Alarm Phone
 Caravana Abriendo Fronteras, Spagna
 Ongi Etorri Errefuxiatuak, Paesi Baschi
 Transnational migrant Platform, Spagna

Donatella Di Cesare, filosofa, saggista e editorialista,
 Docente Università “La Sapienza” di Roma
Enrico Pugliese, Professore Emerito,
 Disse-Università di Roma Sapienza - Associato alla ricerca Irpps-CNR
Francesco Martone, associate, Transnational Institute, Olanda
Giuseppe Burgio, Università “Kore” di Enna
Mari D’Agostino, Docente Università Degli Studi di Palermo
Giusto Picone, emerito Università Degli Studi di Palermo
Gaetano Gucciardo, docente Università Degli Studi di Palermo
Francesco Lo Piccolo, docente Università Degli Studi di Palermo
Alessandra Rizzo, Docente Università Degli Studi di Palermo
Elisabetta di Giovanni, Docente Università Degli Studi di Palermo
Vincenzo Fumetta, Università Degli Studi di Palermo
Valentina Castagna, Docente Università Degli Studi di Palermo
Furaha Nzirirane, Università Degli Studi di Palermo
Matteo Di Gesù, Docente Università Degli Studi di Palermo
Elena Mignosi, Docente Università Degli Studi di Palermo
Vincenzo Pinello, Docente Università Degli Studi di Palermo
Elaine Acosta González, Visiting Scholar, Cuban Research Institute,
 Florida International University

Documento sul ricorso al sistema delle navi-quarantena per persone migranti soccorse in mare o sbarcate in Italia: analisi, criticità e richieste

10 dicembre 2020

A seguito della dichiarazione dello stato di emergenza (31 gennaio 2020) e del successivo decreto interministeriale¹ con cui le autorità italiane hanno di fatto chiuso i porti alle navi di soccorso (7 aprile 2020), il Dipartimento di Protezione Civile il 12 aprile 2020 ha adottato un provvedimento² per deliberare l'utilizzo di navi per lo svolgimento del periodo di sorveglianza sanitaria delle persone soccorse in mare e per le quali non è possibile indicare il "Place of Safety" (PoS).

Le misure di emergenza, più in generale, prevedono il controllo sanitario tramite il confinamento in centri quarantena – tanto nelle navi quanto in CAS, CARA, Hotspot o altre aree di centri di accoglienza o detenzione in Sicilia e in Italia – dove le persone migranti devono trascorrere la quarantena, per un tempo che sappiamo supera ormai sistematicamente i 14 giorni - ora ridotti a 10 - previsti per legge.

Il trattenimento nelle navi e nei centri quarantena comporta una limitazione del diritto alla libertà di movimento e una violazione del divieto di discriminazione poiché rappresenta un atto di esclusione del corpo delle persone migranti, posti in uno spazio "altro" – per lo più in mezzo al mare – per questioni legate alla "salvaguardia della salute pubblica" e della "sicurezza". Si ridefinisce così, in un contesto di emergenza sanitaria, senza trasparenza e informazioni pubbliche, un dispositivo - la quarantena – che, sebbene legittimo in ordine di prevenzione del contagio e della tutela della salute pubblica, risulta essere una pratica di discriminazione, dal momento che si attua con modalità differenziate a cittadini stranieri arrivati in Italia con altri mezzi, e di privazione delle libertà personali inaccettabile.

In questi mesi, circa 10.000 persone³ sono state confinate su unità navali in mare: persone in percorso migratorio sbarcate in modo autonomo a Lampedusa e in altri punti di approdo nel Sud Italia, persone soccorse nel Mediterraneo Centrale e tra essi famiglie, donne e minori.

In attuazione del decreto del Capo della Protezione Civile, il Ministero dell'Interno e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporto hanno siglato dei contratti di noleggio con compagnie private,

1 Il 7 aprile 2020, un decreto interministeriale adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero degli Affari Esteri, il Ministero dell'Interno e il Ministero della Salute, dispone che "per l'intero periodo di durata dell'emergenza sanitaria nazionale derivante dalla diffusione del virus COVID-19, i porti italiani non assicurano i necessari requisiti per la classificazione e definizione di Place of Safety ("luogo sicuro"), in virtù di quanto previsto dalla Convenzione di Amburgo, sulla ricerca e salvataggio marittimo, per i casi di soccorso effettuati da parte di unità navali battenti bandiera straniera al di fuori dell'area SAR italiana».

2 Decreto del Capo Dipartimento n. 1287 del 12 aprile 2020. Nomina del soggetto attuatore per le attività emergenziali connesse all'assistenza e alla sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare ovvero giunti sul territorio nazionale a seguito di sbarchi autonomi nell'ambito dell'emergenza relativa al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili. Il decreto indica il Capo Dipartimento Immigrazione e Libertà Civili del Ministero dell'Interno come Soggetto Attuatore, che si avvale della collaborazione della Croce Rossa Italiana, dell'USMAF e dei volontari della Protezione Civile.

3 Articolo pubblicato il 9 novembre 2020: <https://www.thenewhumanitarian.org/news-feature/2020/11/9/italy-migration-ferries-coronavirus-quarantine-health-asylum>

a seguito di procedure di assegnazione accelerate, consentite dalle deroghe concesse alla Protezione Civile per far fronte all'emergenza sanitaria. Il traghetto Rubattino è stato il primo ad essere impiegato a partire dal 7 maggio scorso. Da allora, con altre nuove procedure semplificate, il Viminale ha noleggiato altre navi a disposizione delle autorità italiane per gestire le misure sanitarie imposte dall'epidemia di Covid-19. Al momento se ne contano n. 5 attive (Adriatico, Allegra, Azzurra, Rhapsody, Suprema) ormeggiate in alcuni porti siciliani, che come riportato dalla nota del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale ne il punto⁴ del 20.11.2020, avrebbero 2448 persone a bordo di cui 197 positivi (dati ricevuti dal Ministero dell'Interno). Operatori della Croce Rossa Italiana sono incaricati della sorveglianza sanitaria. Sono ospitati a bordo sia coloro che pur risultando negativi al tampone iniziale devono completare il periodo di quarantena (e che scendono dopo aver accertato la negatività), sia coloro che, testati positivi, vengono posti in isolamento sulla nave fino a negativizzazione del tampone. Molti ed eterogenei sono stati fin dal primo momento, e continuano ad essere oggi, i dubbi espressi in diversi ambiti e da differenti esperti in merito a questa misura, sia in relazione alla tutela dei diritti e della dignità delle persone confinate, sia rispetto all'efficacia in termini di contenimento del contagio. Tutto ciò a fronte di un dispendio economico connesso, innanzitutto, all'affitto di questi natanti privati, che risulta molto maggiore di quello che sarebbe necessario per fare espletare la stessa quarantena in strutture ubicate a terra e identificate a questo scopo. La storia di Abou Diakite, un minore della Costa D'avorio morto in un ospedale di Palermo dopo essere sbarcato dalla nave-quarantena Allegra⁵, ha ulteriormente acceso i riflettori su questi luoghi inaccessibili e di limbo umano e giuridico. Prima di lui abbiamo dovuto registrare le tragiche scomparse di Bilel Ben Masoud, di origine tunisina e di soli 22 anni morto buttandosi dalla nave quarantena Moby Zazà, e di Abdallah Said, minore somalo, morto il 15 settembre all'ospedale Cannizzaro di Catania⁶, dopo la reclusione sulla nave quarantena Azzurra, in rada nel porto di Augusta.

Siamo consapevoli della difficoltà della situazione attuale, ma la tutela della salute pubblica non può essere usata a pretesto per violare i diritti fondamentali delle persone, ed esige misure e interventi ragionevoli, dignitosi, non emergenziali e non discriminatori per chiunque. In questo momento, il dato delle persone che sono in accoglienza nei vari centri sul territorio risulta essere uno dei più bassi degli ultimi anni. Ci sono quindi alternative più sicure che, però, rileviamo non si sono volute prendere in considerazione.

La perdurante e pressoché completa assenza di informazioni ufficiali su quanto accade a bordo di queste navi - per quanto attiene al supporto fornito ai cittadini stranieri in termini sanitari, psicologici, legali, alla possibilità di comunicazione con l'esterno, nonché rispetto ai soggetti che vi operano - rappresenta una grave mancanza di trasparenza e un'aggiuntiva fonte di preoccupazione sul fronte della tutela dei diritti delle persone, in particolare ma non esclusivamente per donne e minori.

In questo documento rileviamo gli aspetti critici della gestione del sistema di isolamento sulle navi quarantena, col loro correlato di prassi che non trovano alcuna base legale e rischiano di acuire i rischi sociali e sanitari per tutte e tutti. Avanziamo infine delle precise richieste al governo italiano, affinché si impegni ad approntare misure che rispettino la sicurezza, la salute e i diritti di tutte le persone coinvolte.

4 20 novembre 2020: <https://www.garantenazionaleprivatiliberta.it/gnpl/it/ilpunto.page>

5 Articolo pubblicato il 20 ottobre 2020: https://palermo.repubblica.it/cronaca/2020/10/20/news/morte_di_un_ragazzo-271134315/

6 Articolo pubblicato il 19 ottobre 2020: <https://www.isiciliani.it/un-minorenne-somalo-muore-a-catania-nella-totale-indifferenza/#.X8VG3M1KjIW>

1. Gli aspetti sanitari

Osservazioni critiche sul ricorso alle navi quarantena sono state sollevate dal punto di vista strettamente sanitario. Secondo vari esperti⁷, è sbagliata la decisione di tenere numerose persone potenzialmente infette stipate a bordo di navi, dove è impossibile il distanziamento e l'isolamento completo dei casi positivi e dove non è chiaro se ci sia il necessario per curarle o per trasferirle rapidissimamente in ospedale nel caso ci fosse bisogno di ventilazione: la soluzione migliore sarebbe sottoporre in brevissimo tempo le persone migranti a tampone per poi provvedere a farli sbarcare in luoghi idonei a terra.

Nello specifico, il caso cui si fa spesso riferimento è quello della nave da crociera Diamond Princess, che a febbraio di quest'anno è stata bloccata in quarantena a Yokohama, con 619 passeggeri infetti sui 3700 presenti a bordo. Secondo una ricerca pubblicata dalla rivista *Journal of Travel Medicine*, l'analisi con modelli matematici dell'evoluzione dell'epidemia sulla nave consente di confermare che l'evacuazione immediata una volta giunta in porto avrebbe portato a un ottavo circa dei casi che sono stati effettivamente riscontrati al termine della quarantena a bordo⁸. Gli autori di questo studio confermano che "le navi da crociera trasportano un largo numero di persone in spazi ristretti, con relativa omogeneità di miscelazione per un periodo di tempo che è più esteso rispetto a qualsiasi altro mezzo di trasporto. Così le navi da crociera costituiscono un ambiente unico per favorire la diffusione di infezioni trasmesse da persona a persona". A simili conclusioni giunge un successivo studio che ha messo a confronto le misure a bordo della Diamond Princess con quelle adottate dieci anni prima nel caso di un focolaio di influenza H1N1 a bordo di una nave militare⁹.

A queste considerazioni che indicano una strategia completamente sbagliata dal punto di vista sanitario, come fa in maniera forte e chiara Claudia Lodesani, infettivologa e presidente di MSF Italia¹⁰, si aggiungono anche le preoccupazioni circa l'acuirsi delle situazioni di salute pregresse e di disagio psicologico che le misure di quarantena a bordo possono provocare su individui che hanno spesso già subito eventi traumatici di varia natura, violenze, privazioni e torture. Il caso drammatico più noto è quello di un giovane tunisino, in quarantena a bordo del traghetto Moby Zazà, che nella notte del 20 maggio si è gettato in mare e ha perso la vita in circostanze ancora da chiarire¹¹.

7 Tra gli altri, Massimo Galli, professore all'Università Statale di Milano e direttore del reparto di malattie infettive dell'Ospedale Sacco di Milano, in una intervista sostiene che trattenere le persone sulle navi sia "un errore colossale". Intervista pubblicata il 5 agosto 2020: https://www.huffingtonpost.it/entry/massimo-galli-la-nave-quarantena-non-funziona-fa-ra-la-fine-della-diamond-princess_it_5f2a8386c5b6e96a22abb4d1.

8 J. Rocklov, H. Sjodin, A. Wilder-Smith, COVID-19 outbreak on the Diamond Princess cruise ship: estimating the epidemic potential and effectiveness of public health countermeasures, in "Journal of Travel Medicine", 2020, 1-7, <https://doi.org/10.1093/jtm/taaa030>.

9 Cfr. A. Gupta et al., A comparative analysis of control measures on-board ship against COVID-19 and similar novel viral respiratory disease outbreak: Quarantine ship or disembark suspects?, in "Medical Journal Armed Forces India", June 2020, <https://doi.org/10.1016/j.mjafi.2020.06.003>.

10 Intervista a Claudia Lodesani pubblicata il 9 ottobre 2020: https://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2020/10/09/migranti-lodesani-msf-navi-quarantena-strategia-sbagliata-alto-rischio-focolai_L0jehx9fHjsNo5ifvs62QK.html

Bilel Ben Masoud, di origine tunisina e di soli 22 anni, non è stato né il primo né l'ultimo caso di questo genere. Nel solo mese di ottobre sono stati segnalati sui giornali diversi casi¹² e sono giunte notizie anche di atti di autolesionismo a bordo delle stesse navi. A fine ottobre¹³, 9 persone migranti hanno ingoiato lamette e vetri in segno di protesta per le condizioni di trattenimento prolungato vissute a bordo della nave Rhapsody ferma nel porto di Palermo.

L'assenza di più precise informazioni sui protocolli sanitari adottati a bordo delle navi quarantena e sui dati epidemiologici¹⁴ delle persone imbarcate non consente purtroppo un'analisi più dettagliata dell'efficacia del "modello navi-quarantena". Quello che ormai è verificato è che per difficoltà logistiche connesse allo smantellamento del sistema di accoglienza e alla gestione delle navi-quarantena, sono ormai numerosi i casi di migranti in quarantena che sono stati trattenuti in isolamento per periodi superiori ai 14 giorni previsti¹⁵.

Come è evidente, questo sistema non si adatta affatto all'obiettivo che si pone, né a individuare vulnerabilità. Senza informazioni, senza un accompagnamento e senza un supporto psicosociale, dopo un viaggio pericoloso attraverso il Mediterraneo, stare anche solo per 14 giorni in questa condizione per un minore come per un adulto può essere assolutamente e totalmente controproducente dal punto di vista psicologico, con l'oggettivo rischio di reiterazione di eventi traumatici.

2. Gli aspetti di violazione dei diritti

Le misure di isolamento sanitario che limitano il diritto alla libertà di movimento sono giustificate dal diritto solo se si tratta di provvedimenti proporzionati e ragionevoli, adottati a norma di legge per un tempo delimitato e sempre applicati in modo non discriminatorio e nel rispetto dei diritti fondamentali delle persone. Nello specifico, l'uso delle navi-quarantena è progettato per essere dedicato (e imposto) esclusivamente alle persone non italiane in percorso migratorio risultando, di fatto, fortemente discriminatorio¹⁶.

11 Articolo pubblicato il 20 maggio 2020: https://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2020/05/20/tunisino-getta-na-ve-quarantena-moby-zaza-muore_Iv8ZKpt4NBlwywzS5lpJK.html

Articolo pubblicato il 3 giugno 2020: <http://www.vita.it/it/article/2020/06/03/bilal-che-dalla-nave-quarantena-vole-va-raggiungere-a-nuoto-leuropa/155705/>

12 Tgr Sicilia in onda il 4 ottobre 2020: <https://www.rainews.it/tgr/sicilia/articoli/2020/10/sic-migranti-nave-quarante-na-disperso-si-buttano-in-mare-ff517d78-ddcc-4489-a394-5ef1cf4f8462.html#:~:text=Nella%20notte%20tra%20saba-to%20e,Vigili%20del%20Fuoco%20di%20Catania>

articolo pubblicato il 7 ottobre 2020: <http://www.vita.it/it/article/2020/10/07/quei-migranti-invisibili-sulle-navi-quarantena/156901/>

13 Articoli pubblicati il 30 ottobre 2020: https://www.ansa.it/sicilia/notizie/2020/10/30/migranti-9-ingoiano-lamette-su-nave-quarantena-a-palermo_8ce052c5-cb6f-41a0-af3c-e170aaae29d7.html; <https://palermo.gds.it/articoli/cronaca/2020/10/30/migranti-9-ingoiano-alcune-lamette-sulla-nave-quarantena-a-palermo-b2a39de4-fe0d-40db-a864-442773338187/>

14 L'unica ricostruzione statistica è quella prodotta dal quotidiano La Verità, che l'8 settembre ha fornito i seguenti dati: Aurelia (338 persone a bordo, di cui 63 positivi); Azzurra (770 persone, di cui 157 positivi); Allegra (798 persone, di cui 264 positivi); Rhapsody (814 persone, di cui 53 positivi); Adriatico (500, e non si sa quanti positivi). Le cinque navi in servizio sono state precedute dalla Rubattino in cui sono transitate 183 persone e dalla Moby Zaza con 862 persone.

15 Il prolungamento della quarantena è spesso dovuto alle difficoltà di isolamento, che hanno costretto in alcuni casi a far coincidere l'avvio della quarantena con l'arrivo dell'ultimo gruppo di migranti a completo esaurimento della struttura o nave.

Sulle navi quarantena queste persone vengono, di fatto, confinate in una condizione strutturalmente degradante, acuita dal disagio psicologico di trovarsi ancora in mezzo al mare dopo essere stati vittime di attraversamenti pericolosi e traumatici del Mediterraneo e alcuni vittime anche di naufragi. Tante di loro sono vittime di tortura che avrebbero immediato bisogno di assistenza. Isolate dal mondo, invece, le testimonianze raccontano di una completa assenza di cura in questo senso, oltre che della mancanza di ogni tipo di informativa legale, della possibilità di contattare avvocati, medici di fiducia o associazioni sul territorio.

In questo modo il principio di tutela della vita umana non è applicata alle vite dei migranti – invisibilizzati, naufragati o dis-integrati – che continuano a sopravvivere in zone grigie sospese.

Considerato che molte persone ricevono un decreto di respingimento differito o di espulsione immediatamente dopo la fine del loro isolamento sulle navi, ciò implica che la loro situazione personale non venga considerata e che non siano messe nelle condizioni, ad esempio, di inoltrare una richiesta di asilo o di ricongiungimento familiare ai sensi del Regolamento di Dublino.

Nonostante le varie rassicurazioni, riguardo quest'ultimo punto diversi enti, come ASGI, MSF, associazioni locali hanno raccolto in Sicilia diverse testimonianze di persone, anche con gravi vulnerabilità, che hanno evidenziato la mancata informativa, il difficile accesso alle procedure o l'immediato trasferimento nei Centri per il Rimpatrio (soprattutto per le nazionalità incluse negli accordi di riammissione siglati dall'Italia). Altri, dopo il periodo di isolamento a bordo di una nave quarantena, hanno ricevuto un provvedimento di espulsione senza aver avuto alcun modo di conoscere e accedere alle procedure di asilo (qui¹⁷ alcune testimonianze).

Diverse testimonianze rendono una rappresentazione delle navi quarantena e dei centri quarantena come ulteriori strumenti per attuare politiche di selezione e respingimento dei migranti.

Le unità navali sembrano essere utilizzate come “hotspot galleggianti” – ovvero, piattaforme in mare per operare la selezione arbitraria e preventiva tra richiedenti asilo e migranti economici – e come CPR nel predisporre trasferimenti presso aeroporti e successivi rimpatri¹⁸.

Emblematico il caso dei migranti di nazionalità tunisina, i cui rimpatri¹⁹ – normati dai recenti accordi tra Italia e Tunisia²⁰ – sono aumentati con partenze regolari fino a tre volte la settimana. Una lunga serie, di cui non ultimo il rimpatrio del 3 novembre che ha riguardato 40 migranti tunisini²¹ ospiti della nave Rhapsody che sono stati trasferiti al CPR di Gradisca senza alcun accesso alla tutela legale. In numerosi casi, alle persone migranti è stata imposta una quarantena

16 La Ministra dell'Interno Lamorgese sulle navi-quarantena, 8 settembre 2020: <https://www.interno.gov.it/it/ministro-lamorgese-sulle-navi-quarantena-sorveglianza-sanitaria-dei-migranti>

17 Articolo pubblicato il 28 ottobre 2020: <http://www.arciporcorosso.it/gli-sbarchi-a-palermo-e-le-navi-quarantena/>

18 Rapporto pubblicato il 18 novembre 2020 da Borderline Sicilia: <https://www.borderlinesicilia.it/monitoraggio/i-migranti-in-quarantena-e-le-vite-inequali/>

19 25 tunisini respinti dalla Questura di Ragusa, articolo pubblicato il 28 novembre 2020: <https://www.ragusa.gds.it/articoli/cronaca/2020/11/28sbarcati-a-pozzallo-dalla-nave-azzurra-25-tunisini-respinti-alla-frontiera-15653777-4879-4f95-b667-c0eeae6cd2b1/>

20 Intervista alla Ministra dell'Interno Lamorgese del 31 luglio 2020: <https://www.interno.gov.it/it/procederemo-rimpatri-migranti-economici-dalla-tunisia>

21 Testimonianze raccolte da LasciateCIEntrare il 3 novembre 2020: <https://www.facebook.com/504727586219120/posts/4910568698968298/>

protratta fino a mesi – nonostante l’esito del tampone negativo – a cui sono seguiti rimpatri²², senza la possibilità di manifestare e formalizzare la richiesta di protezione internazionale.

Un caso di ulteriore e gravissima violazione dei diritti si è verificato, fino alla prima metà di ottobre 2020, col trattenimento a bordo dei minori soli, a centinaia, che non dovrebbero per legge trovarsi in un luogo di promiscuità con adulti e in condizioni del tutto inadeguate rispetto ai criteri di accoglienza per loro previsti. Per nessun minore, inoltre, nel primo periodo di attivazione delle “navi-quarantena”, è mai stata nemmeno aperta una tutela durante il periodo di isolamento a bordo, mentre il diritto prevede si debba farlo immediatamente nel momento in cui si venga a conoscenza della loro presenza sul territorio italiano. E le navi quarantena sono a tutti gli effetti territorio italiano, in cui vige la legge italiana e vigono i principi costituzionali a tutela dei diritti fondamentali.

Le morti di Abou Diakite e di Abdallah Said – quest’ultimo soffriva di tubercolosi, le sue condizioni si sono aggravate a bordo della nave che avrebbe dovuto tutelarlo e curarlo, fino a morire di encefalite a Catania – costituiscono un precedente inaccettabile sulla tutela dei MSNA in tempi di pandemia. Proprio dall’emersione della tragedia che ha riguardato Abou Diakite, ad ottobre è stato depositato un esposto alle Procure minorili di Palermo e Catania da parte di varie associazioni che hanno richiesto l’immediato sbarco dei minori dalle navi quarantena²³. Sembrerebbe che questa prassi sia stata abbandonata, cosa che speriamo ovviamente possa essere una decisione definitiva, ma sulla quale non abbiamo alcuna evidenza pubblica e certezza. Nessun minore, solo o accompagnato dovrebbe trascorrere un solo giorno sulle navi senza tutela, come successi ad Abou e Abdallah, per i quali si continua a cercare verità su quanto accaduto.

Nel mese di ottobre, inoltre, è venuta alla luce attraverso diverse segnalazioni la prassi di prelevare persone straniere già presenti nei centri di accoglienza anche da molti mesi per trasferirle sulle navi-quarantena. Tale prassi non trova riscontro in nessuna disposizione di legge e risulta quindi illegale e altamente lesiva dei diritti delle persone che la subiscono. Se anche in questo caso la prassi pare essere stata abbandonata e definita dallo stesso Ministero come un errore²⁴, non emergono certezze sul fatto che non si possa più verificare una situazione simile. La necessità di evitare la diffusione del Covid-19 non può essere usata come scusa strumentale per imporre misure irragionevoli e discriminatorie contro persone traumatizzate.

22 Articolo pubblicato il 9 ottobre 2020: <https://www.lasciatecientrare.it/dalla-quarantena-al-rimpatrio-forzato-abu-si-e-violazioni-sui-migranti-trattenuti-nelle-navi/>

23 Articoli pubblicati il 15 ottobre: <http://www.cissong.org/esposti-preso-le-procure-minorili-di-palermo-e-catania-le-associazioni-siciliane-chiedono-lo-sbarco-immediato-dei-msna-dalle-navi-quarantena/>, <https://www.redattoresociale.it/article/notiziario/minori-stranieri-su-navi-quarantena-esposto-delle-associazioni> e il 16 ottobre 2020: <http://www.vita.it/it/article/2020/10/16/fate-sbarcare-i-minori-dalle-navi-quarantena/157014/>

24 Articolo pubblicato con le dichiarazioni della Ministra Lamorgese il 15 ottobre 2020: <https://www.redattoresociale.it/article/navi-quarantena-stop-ai-trasferimenti-dai-centri-il-viminale-rassicura-le-organizzazioni>

3. Gli aspetti economici

Le navi quarantena sono state reperite sul mercato a mezzo di avvisi pubblicati dal Ministero per le Infrastrutture e Trasporti²⁵, a seguito di determine a contrarre firmate dal soggetto attuatore, il capo del Dipartimento per le Libertà civili e l'Immigrazione del Ministero dell'Interno e di procedure di assegnazione accelerate, consentite dalle deroghe concesse alla Protezione Civile per far fronte all'emergenza sanitaria. Si tratta di navi impegnate in una costosa rotazione tra i porti di Lampedusa, Porto Empedocle, Palermo, Augusta, Trapani, Messina e Bari. Secondo il penultimo bando pubblicato il 28 agosto 2020, atto *“ad individuare - mediante procedura negoziata articolata in due lotti - due unità navali, battenti bandiera italiana e/o comunitaria, idonee a fornire il servizio in rubrica prima dello sbarco dei migranti nei POS (Place of safety²⁶) indicati dalle Amministrazioni competenti”²⁷*, l'importo complessivo dell'appalto è di oltre 4 milioni di euro per due unità navali e per coprire la permanenza a bordo su ciascuna nave di 460 persone, di cui massimo 400 persone migranti, per un periodo di 40 giorni dalla data di avvio della esecuzione del contratto e a copertura del periodo di quarantena precauzionale. Per fare un ulteriore esempio, secondo l'avviso del 26 luglio 2020²⁸, l'importo complessivo previsto è di circa 4 milioni 800 mila euro per la permanenza a bordo di minimo 285 massimo 460 persone di cui da 250 a 400 persone migranti per circa 92 giorni di attività inizialmente previsti, di cui € 3.312.000 oltre IVA da corrispondersi a corpo.

Non è possibile calcolare il costo complessivo dell'operazione “navi-quarantena”²⁹, non tanto e non solo in termini economici, quanto anche in termini di oneri di sicurezza e di ulteriori oneri di assistenza sanitaria derivanti dalla necessità di operare in mare anziché a terra, né tanto meno (anche in questo caso) c'è trasparenza di informazioni rispetto ai reali costi da parte sia del Ministero dei Trasporti. Tuttavia, alla luce degli avvisi e del disciplinare tecnico che accompagna ciascuno di essi, si può determinare che questo “modello” di gestione in mare della quarantena preventiva costa alla collettività almeno quattro volte di più rispetto alle punte più alte toccate dai bandi per l'accoglienza (a terra) delle persone migranti. Accogliere 400 persone per 92 giorni - periodo di durata dell'avviso - non può, a terra, avere un costo superiore a ca. 1,4 mln di euro. Il costo delle strutture a terra, infatti, in base ad avvisi del Ministero dell'Interno, è di 30-40 euro al giorno per migrante, costo desunto da bandi pubblicati da diverse prefetture: se si moltiplica il massimale previsto per le strutture a terra, 40 euro, per il numero massimo

25 Gli avvisi pubblici sono stati diversi (10/09/2020; 28/08/2020; 06/08/2020; 26/07/2020; 13/07/2020; 19/04/2020) qui i link degli ultimi due avvisi pubblicati dal MIT: <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/migranti/avviso-per-la-presentazione-di-manifestazioni-di-interesse-per-il>; http://trasparenza.mit.gov.it/archivio11_bandi-gare-e-contratti_0_253305_876_1.html

26 Le Convenzioni internazionali sul soccorso in mare stabiliscono che le persone soccorse debbano essere rapidamente portate a terra in un place of safety (PoS).

27 Avviso pubblicato dal MIT il 28 agosto 2020: <https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-08/Avviso%20per%20la%20ricezione%20di%20manifestazioni%20di%20interesse%2028.08.2020.pdf>

28 Avviso pubblicato dal MIT il 26 luglio 2020: http://trasparenza.mit.gov.it/archivio11_bandi-gare-e-contratti_0_252852_876_1.html

29 Per un calcolo complessivo realistico, si dovrebbero sommare non solo i costi presenti negli allegati tecnici degli avvisi e che riguardano esclusivamente il reperimento sul mercato delle navi, ma anche tutti i costi che riguardano sia l'assistenza e la sorveglianza sanitaria (di cui sono incaricati gli operatori della Croce Rossa Italiana) sia quelli della sicurezza a bordo.

consentito di persone migranti e persone del team di assistenza su una nave (n. 460) si ottiene 18.400 €, che per 92 giorni di affitto dà 1.692.800 euro. Ovvero ben al di sotto dei 3.312.000 del solo corrispettivo “a corpo” dovuto come costo fisso per la sola nave, un milione di euro al mese. Lo stesso servizio in mare, considerando il massimale previsto di 400 persone migranti e i costi per le misure di assistenza e sorveglianza sanitaria, significa arrivare a circa 150-200 euro pro die per ciascun ospite. Nel caso della nave Rubattino, una delle prime navi quarantena, tale costo (a quanto ricostruito dalla stampa) faceva riferimento solo all’assistenza e sorveglianza sanitaria³⁰. Una cifra imparagonabile a qualsiasi accoglienza nelle strutture a terra: una chiara e incredibile sproporzione e ancora una volta una mancanza assoluta di informazioni e di trasparenza.

4. Le richieste al governo

L’utilizzo delle navi quarantena solo per persone migranti, ma soprattutto la scelta di isolare in mezzo al mare su una stessa nave sia le persone in quarantena che coloro che sono risultati positivi ai test, non fanno che accrescere nel dibattito pubblico in Italia la stigmatizzazione nei confronti di una specifica popolazione. A novembre su 2448 persone sulle navi, solo l’8% è positivo. Al dibattito perverso, allarmista e totalmente infondato sui rischi di salute pubblica posti dall’arrivo dei “migranti-untori”, si aggiungono adesso le paure indotte dall’utilizzo di un modello di quarantena “con maggiore sicurezza” dichiarato come necessario per i soli migranti sbarcati sulle nostre coste, nonché la vergognosa retorica populista di chi denuncia il privilegio concesso ai migranti di trascorrere la quarantena su navi dotate di bar, piscina e cinema.

Siamo assolutamente contrari a che il ricorso alle navi quarantena si trasformi da soluzione temporanea per la gestione di misure di profilassi sanitaria a modello standard per la gestione degli arrivi da mare (per sbarchi autonomi o operazioni SAR). Le condizioni delle navi, il loro isolamento strutturale, il difficile monitoraggio, la mancanza di informazioni e l’impossibilità di ingresso da parte della società civile, rendono tale formula assolutamente inadeguata per lo svolgimento delle corrette operazioni di accoglienza, informazione, definizione della condizione giuridica dei cittadini stranieri.

Pertanto chiediamo al Ministero dell’Interno, al Ministero dei Trasporti, al Ministero della Salute, al Dipartimento della protezione civile di:

- dismettere le navi quarantena e reinvestire la cospicua somma di denaro utilizzata in questa misura per adeguare centri di accoglienza a terra dove le persone possano svolgere, nel rispetto di tutti i propri diritti, il dovuto periodo di isolamento;
- fornire nell’immediato comunicazioni pubbliche frequenti ed esaustive sulla situazione a bordo delle navi quarantena, con particolare attenzione a:
 - numero di migranti, con specifica di nazionalità, genere, età, data di accoglienza a bordo e data di sbarco;
 - numero di operatori e personale socio-sanitario a bordo con specifica di mansioni (personale medico e infermieristico, psicologi, mediatori);

³⁰ Articolo pubblicato il 10 luglio 2020: <https://altreconomia.it/costi-silenzi-navi-quarantena/>

- numero e mansioni di operatori adibiti al mantenimento della sicurezza;
- numero di membri dell'equipaggio
- rendere trasparenti e pubbliche le procedure adottate per i minori presenti fino a ottobre sulle navi e quelli attualmente presenti con le loro famiglie e chiarire che nessun altro minore debba salire a bordo, prevedendo per loro un'accoglienza, anche in caso di quarantena, espletata in luoghi idonei, come la legge prevede. Ricordiamo che laddove la maggiore o minore età resti in dubbio, la minore età è presunta fino ad ulteriori accertamenti;
- garantire immediatamente e in maniera trasparente un'adeguata informazione legale e sanitaria a tutte le persone confinate sulle navi quarantena e permettere loro di contattare a terra le associazioni del territorio che offrono assistenza legale. L'isolamento sanitario è misura che non dovrebbe comportare in alcun modo limitazioni alla libertà personale, ma limitarsi a tutelare il diritto alla salute del singolo e della collettività;
- garantire immediatamente che non si ripeta mai più che, senza alcuna base legale, le persone vengano prelevate dai centri di accoglienza del territorio italiano e trasferite a bordo delle navi quarantena;
- sospendere immediatamente la prassi della consegna dei decreti di respingimento differito e delle espulsioni consegnate allo sbarco.

Il diritto alla vita e il diritto alla salute non possono variare in funzione della nazionalità e della provenienza. Abbiamo davanti a noi una prospettiva di convivenza con il virus di mesi e forse di anni, non può e non deve un sistema emergenziale come quello delle navi, così costoso in termini di diritti e in termini economici, diventare un sistema ordinario per evitare l'approdo in Italia dei cittadini stranieri soccorsi in mare o sbarcati autonomamente. Rafforziamo, invece, e miglioriamo un sistema di accoglienza che sia sicuro e dignitoso.