

Una nuova istituzione totale sui generis: la nave quarantena

Riassunto

Sessanta anni fa E. Goffman pubblicava la prima versione del libro *Asylums*, dove elaborava il concetto di istituzione totale. Da allora, varie istituzioni totali hanno subito trasformazioni, ma anche oggi risultano utili le analisi di allora, dato che i rischi per la salute mentale connessi alla vita da reclusi possono ancora presentarsi. L'articolo, con tali premesse, prova ad analizzare l'istituzione "navi quarantena", creata nel 2020 dal governo italiano per ospitare i migranti in arrivo nel nostro paese, al fine di tenere sotto controllo il pericolo di diffusione del virus SARS-CoV-2 da parte loro nel territorio italiano. L'esperimento è stato oggetto di critiche, anche aspre, che hanno coinvolto la Croce Rossa Italiana, a cui è stato appaltato il servizio sanitario a bordo, dove si crea temporaneamente una situazione di convivenza coatta che ha caratteristiche analoghe a quelle di istituzioni totali analizzate in passato. L'articolo propone quindi l'adozione di un atteggiamento analitico che non si fermi alla superficie, ma prenda in considerazione vari ambiti, non ultimo quello del ruolo dello psicologo su tali navi.

Parole chiave: istituzioni totali, navi quarantena, diritti dei migranti, pandemia di Covid-19, ruolo dello psicologo.

Abstract

Sixty years ago, E. Goffman published the first version of the book *Asylums*, where he introduced the concept of total institution. Since then, several total institutions have undergone transformations, but even today such analyses are useful, as the mental health risks associated with life as inmates may still arise. Considering this reference, the article tries to analyse the "quarantine boats", an institution created in 2020 by the Italian government to host migrants arriving in the country, in order to keep the danger of spreading the SARS-CoV-2 virus under control in the Italian territory. The experiment has been subject to even harsh criticism, which involved the Italian Red Cross, to which the health service on board was outsourced; in fact, on the ships a forced coexistence is being temporarily created and it has characteristics similar to those of total institutions analysed in the past. The article therefore proposes the adoption of an analytical attitude that does not stop at the surface but takes into consideration various levels, not least that of the role of the psychologist on such ships.

Key words: total institutions, quarantine boats, migrant rights, Covid-19 pandemic, psychologist's role.

Il contributo di Goffman

Come ci fa notare Nick Bouras in una sua riflessione del 2014, il testo di Erving Goffman *Asylums* fu pubblicato per la prima volta nel 1961 e una versione rivisitata uscì nel 2007. Seppure tale testo sia il frutto di un'indagine focalizzata sul grande ospedale psichiatrico St. Elizabeth di Washington DC, la relativa illuminante analisi delle interazioni che in esso avvenivano continua ad attrarre l'interesse della psichiatria e di altre scienze umane anche ai giorni nostri.



La zona dell'approdo di una nave quarantena.

In questa sede, a noi interessa soprattutto il primo dei quattro saggi contenuti nel libro, quello sulle “istituzioni totali”: dobbiamo proprio a Goffman l’elaborazione del relativo concetto, ormai di uso comune fra i tecnici del settore, e non solo, tanto che anche nell’enciclopedia Treccani ne viene riportata la definizione: “Luoghi di residenza e di lavoro di gruppi di persone che condividono una situazione comune e trascorrono parte della loro vita in un regime chiuso, la cui caratteristica totalizzante si esprimerebbe con l’impedimento allo scambio sociale e ai rapporti con il mondo esterno”. Lo stesso Goffman, pur precisando che alcuni tipi di istituzioni agiscono con un potere inglobante – seppur discontinuo – più penetrante di altre, descrive cinque tipologie generali di istituzioni totali presenti nel mondo occidentale:

- le istituzioni nate a tutela di incapaci non pericolosi (istituti per ciechi, sordomuti, disabili, anziani, orfani, indigenti);
- le istituzioni ideate e costruite per recludere chi rappresenta un pericolo non intenzionale per la società (ospedali psichiatrici, sanatori);
- le istituzioni finalizzate a recludere chi rappresenta un pericolo intenzionale per la società (carceri, campi di prigionieri di guerra);
- le istituzioni create per lo svolgimento di un’attività funzionale continua (navi, collegi, piantagioni, grandi fattorie);
- le istituzioni che richiedono il distacco volontario dal mondo (conventi, monasteri).

All’epoca della prima pubblicazione di *Asylums*, oltre sessant’anni fa, i flussi migratori con ingressi non regolari erano di portata limitata, per cui non si fecero cenni ai centri per migranti. Le navi quarantena istituite dal governo italiano nel 2020 per contenere la pandemia di Covid-19, come vedremo di seguito, rappresentano un’ulteriore novità, che potremmo considerare una speciale combinazione della seconda e della terza categoria di istituzioni totali;

comunque, se si prendono in considerazione le navi in generale come istituzioni chiuse fagocitanti le identità personali che in passato comportavano isolamento e convivenze piuttosto prolungati, troviamo facilmente degli esempi, a partire dalle navi militari, per finire anche con quelle civili a lunga percorrenza.¹

La combinazione alchemica di due situazioni contingenti: i flussi migratori verso l'Europa e la pandemia del Covid-19

Dopo che, nel 2015, si è raggiunto il record di oltre un milione di ingressi nelle coste mediterranee europee, l'Unione europea ha rivisto i meccanismi per il contenimento dei flussi migratori, quali l'agenzia Frontex, che, creata nel 2004, è poi stata ampliata e potenziata nel 2016 fino a diventare l'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera. Sono inoltre stati creati accordi specifici, per esempio quelli con singoli stati terzi:

Nel marzo 2016 con il cosiddetto “accordo” tra Unione europea e Turchia, è serrato in modo definitivo il canale lungo la rotta balcanica e il viaggio verso l'Europa torna pericoloso e costoso, anche in termini di vite (RiVolti ai Balcani, 2021, p. 10).

L'Italia, per la sua posizione geografica, si trova da qualche decennio in prima linea nella gestione degli arrivi in Europa per le cosiddette “migrazioni forzate”. Il nostro paese, quanto ai servizi/centri di accoglienza per i migranti in arrivo (o anche solo di passaggio), si è inventato diverse soluzioni, modificandole a più riprese anche in conseguenza dell'avvicinarsi della parte politica al potere. Nei casi peggiori si è ricorso a centri che di fatto erano reclusori obbligati, i quali facilmente ricordano istituzioni totali del passato.

Ma le pandemie cambiano la storia.

La storia ci insegna che la mobilità umana ha costituito spesso un fattore rilevante nella diffusione di epidemie, le quali, a loro volta, possono contribuire a produrre effetti sotto il profilo demografico, sociale, politico e culturale (Fondazione ISMU, 2020, p. 10).

Nel Rapporto annuale 2021 dell'Istat troviamo che i permessi di soggiorno rilasciati a stranieri nel 2020 sono diminuiti del 43,8% rispetto all'anno precedente, con riferimento a tutte le tipologie considerate (lavoro, famiglia, asilo e protezione internazionale, studio e “altro”; p. 98) . Cercando di chiarire le motivazioni di tale variazione, il rapporto afferma che sull'andamento degli ingressi dei cittadini non comunitari ha pesato, oltre al blocco delle frontiere, anche il rallentamento della gestione delle pratiche amministrative. Quanto ai

¹ Anche la nostra letteratura ce ne ha dato esempi; per esempio, il romanzo *Novecento* di Alessandro Baricco.

numeri della popolazione straniera residente, il 31° Dossier statistico immigrazione fa notare che nel 2020 si è registrato il calo più rilevante da 20 anni a questa parte, con una diminuzione complessiva di 26.422 unità (-0,5%).

Secondo i dati comunicati dall'UNHCR, gli arrivi di migranti in Italia via mare nel 2020 sono stati 34.133. Nei primi mesi del 2021, migliorata la situazione dei contagi della pandemia di Covid-19 e nel contempo aggravatesi le condizioni economiche – anche a causa della stessa pandemia – di alcuni paesi (per esempio, la Tunisia) e quelle politiche di altri (per esempio, l'Afghanistan), i flussi di migranti sono aumentati nuovamente, tanto che, solo fino al 29 novembre, per il 2021 l'UNHCR registrava già 62.465 ingressi nel nostro paese².

La decisione del governo italiano di istituire la navi quarantena

Con decreto interministeriale dell'aprile 2020, per il periodo dell'emergenza dichiarata per la pandemia del Covid-19, i porti italiani sono stati dichiarati non più soddisfacenti le condizioni di *place of safety* (porto sicuro). Nello stesso mese, il capo del Dipartimento per le Libertà Civili e l'Immigrazione del Ministero dell'Interno è stato dichiarato soggetto attuatore per assicurare il rispetto delle misure di isolamento fiduciario e di quarantena anche nei riguardi delle persone soccorse in mare e di quelle entrate nel territorio nazionale con sbarchi autonomi. Il decreto del Capo Dipartimento n. 1287 del 20 aprile prevede in particolare che con riferimento alle persone soccorse in mare il soggetto attuatore possa “utilizzare navi per lo svolgimento della sorveglianza sanitaria”; in particolare, là dove nei territori regionali non siano disponibili aree o strutture da adibire alla sorveglianza, “il soggetto attuatore provvede alla sistemazione dei migranti ai fini dell'isolamento fiduciario e di quarantena anche sulle predette navi”. L'8 maggio 2020 viene dunque sottoscritta fra il soggetto attuatore e l'Associazione Croce Rossa Italiana una convenzione per la realizzazione delle misure atte a garantire isolamento e quarantena “a bordo di imbarcazione dedicata”; nel contempo si è proceduto al reperimento delle navi e fino a ora gli appalti sono stati affidati a Grandi Navi Veloci (GNV).

“La scelta nasce dall'esigenza di garantire anche le comunità locali, perché le navi quarantena servono appunto per tenere 14 giorni³ fermi i migranti [...] proteggendo le comunità locali che erano ovviamente in preoccupazione visto che siamo in epoca di pandemia” e “con una garanzia maggiore” rispetto a eventuali soluzioni in terraferma, precisa il Ministro dell'Interno Luciana Lamorgese a una giornalista (si veda la breve video-intervista pubblicata online l'8 settembre 2020 su Youtube e riportata nel sito istituzionale del Ministero

² Il sito dell'UNHCR aggiorna tale tipologia di dati con una certa frequenza.

³ Per essere precisi, successivamente il periodo minimo per la quarantena è stato ridotto a dieci giorni.

⁴ Altre informazioni sono state fornite dal Ministro in occasione del question time alla Camera dei Deputati il 15 luglio 2020.

dell'Interno⁴). La scelta appare politicamente oculata, viste anche le accuse di certe parti sovraniste che lamentavano il contrasto tra il rigore imposto agli italiani e il "lassismo" perdurante alle frontiere. C'è però chi, facendo una lettura pragmatica che va al di là delle finalità dichiarate, sostiene che "le navi quarantena sono pensate per i rimpatri veloci dei tunisini e per i fogli di via per le persone che vengono dal Nord Africa" dato che "con le navi hanno il tempo di schedare tunisini, egiziani, algerini e marocchini per rimpatriarli direttamente allo sbarco o dopo un breve periodo nei CPR" (testimonianza raccolta da Valerio Nicolosi e pubblicata in Micromega il 23 Novembre 2021).

Aspetti della nave quarantena che sono comuni a quelli di altre istituzioni totali

Gli ospiti devono obbligatoriamente vivere internati per il tempo necessario al superamento della quarantena prevista dalle norme sanitarie. Il loro isolamento dall'esterno è, a livello fisico, particolarmente elevato, in quanto non possono scendere dalla nave, né possono ricevere visite. Da un punto di vista più ampiamente sociale, però, l'isolamento non può definirsi totale, in quanto chi più e chi meno, tramite la tecnologia della comunicazione (telefono, internet ecc.), attraverso strumenti propri o messi a disposizione da altri, gli ospiti possono avere interazioni con persone che si trovano all'esterno.

A livello immaginifico, comunque, l'isolamento dal mondo sociale esterno per chi vive su una nave è maggiore che nel caso di altre istituzioni totali, perché la nave è circondata dal mare e gli attracchi sono solo occasionali.

Come tante altre istituzioni totali, anche questa è divisa in reparti. La specificità della situazione pandemica ha generato il criterio fondamentale, che ha portato alla creazione di reparti gialli, per persone in quarantena mai risultate positive; reparto rosso, per persone positive ai test; zone riservate al personale.

I reparti, fisicamente, sono stati determinati dalla struttura della nave, creata per altri scopi. Ogni reparto si dipana lungo un corridoio, ai cui lati ci sono le cabine dove sono alloggiati gli ospiti. Alla fine del corridoio c'è il punto di contatto con il personale, dove avvengono da un lato le richieste e dall'altro le offerte. Sul punto di contatto avviene la consegna dei cibi e dei capi di vestiario, nonché il contatto per colloqui con personale sanitario e con altri operatori. L'ospite non può di norma superare la barriera della fine del corridoio; agli ospiti dei reparti gialli, in certe occasioni, viene concessa un'autorizzazione per arrivare fino a spazi semi-aperti o, se possibile, aperti. Quindi lo spazio fisico per i movimenti è molto limitato e, a un certo livello, claustrofobico; c'è anche da tener conto che le cabine hanno sì l'aria condizionata, ma nessuna finestra (oblò) apribile.

Per quanto il personale si possa ingegnare a razionalizzare operazioni fondamentali quali la costituzione di raggruppamenti/suddivisioni degli ospiti per corridoio, mettendo insieme persone che possano convivere al meglio tra loro (gruppi familiari, gruppi per nazionalità, gruppo di giovani uomini, gruppo di persone arrivate con una infezione come la scabbia ecc.), far quadrare

perfettamente il cerchio è un'operazione impossibile, tanto che le situazioni di promiscuità nei corridoi della nave possono generare problemi quali conflitti interni, episodi più o meno conclamati di prostituzione ecc., che non sempre possono essere conosciuti dagli operatori e/o comunque tenuti sotto controllo.

Oggi però, rispetto al passato, la tecnologia fornisce ulteriori strumenti per i controlli da parte dell'organizzazione. Per esempio, visto che la distribuzione dei pasti agli ospiti (che avviene su vassoi da portarsi in cabina) potrebbe essere caotica - anche perché tutti devono afferrare alla fine del proprio corridoio, nel relativo piccolo spazio, e qualcuno potrebbe chiedere il vassoio anche per altri o approfittare per averne un secondo per sé, o addirittura qualcuno potrebbe non ricevere o rifiutare il suo pasto - ci si è anche organizzati per procedere con la scansione del codice a barre che ciascun ospite ha nel suo badge: dallo schermo del PC l'operatore può subito controllare la panoramica di chi ha già preso il suo vassoio e di chi ancora non lo ha fatto.

Come in tante istituzioni totali - forse qui più che in altre - il personale condivide un internamento totale. Condivide almeno in parte anche la spersonalizzazione (divise, uso di mascherine protettive ecc.). È inoltre suddiviso in categorie riconoscibili dalla divisa e/o dal badge (personale della GNV, personale della C.R.I., personale della security, team dei meccanici-riparatori); tuttavia, solo agli ospiti viene attribuito un numero identificativo (ID) che viene utilizzato in svariate occorrenze. All'interno della nave, la convivenza di tutti è comunque 24 ore su 24, e la vita quotidiana cerca di riprodurre tutto ciò che di basilare esiste al di fuori per gli esseri umani: per mangiare (i pasti sono preparati dalla cucina di bordo), per dormire (si utilizzano le cabine per i pernottamenti dei viaggiatori-turisti per i quali le navi furono costruite), per la salute (il servizio sanitario è completamente delegato alla C.R.I.), per l'igiene (servizio di lavanderia interno, regolamenti specifici per la prevenzione della diffusione della pandemia ecc.), per vestire (gli ospiti sprovvisti vengono riforniti di capi di vestiario immagazzinato, il personale ha la divisa fornita dal rispettivo datore di lavoro), per il tempo libero ("pausa sigaretta" per gli ospiti adulti, materiale di cancelleria per i disegni dei bambini, servizio bar *alcohol-free* per il personale ecc.).

La vita a bordo impone quindi le sue restrizioni, che generano reazioni psichiche di vario genere. Sappiamo ormai che più le istituzioni totali sono chiuse e spersonalizzanti e più chi vive al loro interno rischia di "scoppiare". Sono note le conseguenze deleterie sui portatori di disturbi psichici nel caso in cui si trovino in una situazione di forte costrizione-contenimento, come sono un ricordo non molto lontano i problemi insorti per alcune reclute del servizio militare obbligatorio che, appunto, "scoppiavano". L'esposizione ai rischi per il benessere psichico della permanenza a bordo è tanto



Nave quarantena.

maggiore quanto maggiore ne è la durata; se gli ospiti migranti hanno tempi necessariamente limitati dai protocolli per la quarantena (attualmente, 10 giorni per chi non è mai risultato positivo, 21 giorni per chi è risultato positivo, eventualmente aumentati nel caso di un nucleo familiare – che andrebbe mantenuto unito – in cui la contaminazione avvenga in momenti successivi per i vari membri), per il suo personale la C.R.I. dimostra di aver compreso l'utilità di limitare la durata di ciascun incarico. Non a caso, la C.R.I., con il relativo contratto, vincola gli psicologi in servizio a bordo non solo all'assistenza alle vittime di tortura e abuso, ma anche al supporto ai membri del team nella gestione dello stress derivante dal vissuto della missione.

Oggi possiamo contare su progressi nelle scienze politiche, sanitarie e sociali e abbiamo anche una terminologia più evoluta, come quella mutuata dalla psicologia clinica e delle emergenze. Quanto al cambiamento delle istituzioni totali, sono stati fatti molti progressi, dalla loro modifica volta a ridurre gli effetti negativi fino alla loro eliminazione (quale fu quella degli ospedali psichiatrici, guidata da Franco Basaglia, che propose un modello alternativo per i servizi di salute mentale). Ma i rischi di ritorno al passato appaiono ancora dietro l'angolo. Di fatto, possiamo anche usare nuove terminologie, ormai diffuse (crisi di panico, burn out ecc.), quando ci riferiamo alle analoghe conseguenze delle costrizioni vissute in istituzioni totali, a suo tempo evidenziate da Goffman; ci possiamo dunque capire meglio, forse, ma ciò che conta è non ricorrere a psicologismi sterili, bensì realizzare un approccio psicosociale nella gestione delle situazioni emergenziali, come da qualche parte si sta anche tentando di fare attraverso scelte oculate (alcune delle quali citate nel presente articolo). Difficile evitare, dunque, di porsi – e ri-porsi – alcune domande di base: era davvero necessario creare navi quarantena? Come gestirle perché non creino danni alle persone, soprattutto alle più fragili? Vengono rispettati i diritti dei migranti?

“Non sparate sulla Croce Rossa”

Riprendiamo un vecchio modo di dire, nato per riferirsi al personale dei soccorsi sanitari durante eventi bellici che necessita di operare inserendosi nel fuoco fra i contendenti. La Croce Rossa Italiana si è messa in prima linea sia nella gestione di centri di “accoglienza” per migranti entrati nel territorio italiano senza gli usuali permessi⁵, sia nella lotta alla pandemia generata dal virus

⁵ Al momento della stesura dell'articolo (dicembre 2021), nel sito della C.R.I. risulta che i centri di accoglienza da essa gestiti sono oltre 40 (<https://cri.it/cosa-facciamo/migrazioni/>).

⁶ Nella puntata di Report intitolata *Il tempo della gentilezza vengono riportati dati sul periodo 31 gennaio - 31 luglio 2020: “Per le attività di risposta all'emergenza sanitaria e sociale sono state svolte 743.482 giornate di servizio da parte dei volontari C.R.I. e il numero di movimentazioni mezzi è stato pari a 142.977”* (p. 8). “Per quanto riguarda il supporto fornito dai corpi ausiliari, le giornate di servizio svolte dalle infermiere volontarie e dai volontari del corpo militare sono state rispettivamente 31.657 e 18.707” (p. 8). “I medici e gli infermieri C.R.I. hanno prestato servizio per un totale di 29.500 ore all'interno di 24 postazioni territoriali dislocate su tutto il territorio nazionale” (p. 23).

Sars-Cov-2⁶. Il tutto nel solco di una lunga storia dell'associazione, molto interconnessa con varie istituzioni statali, a partire da quelle deputate alla difesa e alla sicurezza per arrivare a quelle dei servizi: è stata infatti decretata l'"ausiliarità ai pubblici poteri" della C.R.I., per scopi di interesse pubblico.

Le critiche alla C.R.I. sono piovute da più fronti, come era prevedibile, in quanto la gestione dei centri per gli immigrati e, più recentemente, degli interventi sanitari contro il Covid costituisce un compito arduo⁷ e non sono mancate delle falle⁸. Si è andati dalle critiche gratuite (non suffragate da dati e analisi corretti e/o accentuate/rielaborate dai media col fine principale di colpire i fruitori con degli scoop), a quelle generaliste (che accomunano in uno stesso calderone servizi gestiti in maniera disomogenea anche da altri), a quelle più circostanziate, frutto di indagini serie e indipendenti. Una costante trasparenza⁹ da parte della C.R.I. – come di tutti i gestori dei servizi – potrebbe essere utile a dirimere le questioni rimanendo aderenti ai fatti.

Anche degli operatori che hanno svolto il proprio servizio per la C.R.I. sulle navi hanno vissuto le problematiche derivate dalla commistione fra politiche di controllo restrittivo implementate dallo stato e intervento umanitario a carattere universale. Chi si occupa di cooperazione internazionale lo chiama il dilemma umanitario: curare è sempre un imperativo categorico, ma in certi contesti la presenza degli operatori umanitari rischia di avallare scelte improprie. Di contro, non esserci vuol dire lasciare le persone senza un supporto necessario. "Dov'è l'indipendenza dell'aiuto umanitario?" si domanda dunque Eleonora Cavilli (2020).

Analizzando la specificità della situazione emerge comunque che l'intervento umanitario in mare (*rescue*) è svolto innanzitutto da imbarcazioni indipendenti, che raccolgono naufraghi e/o altri migranti che rischiano la vita nel tentare attraversamenti. Le navi quarantena, che in buona parte accolgono persone che sbarcano dalle suddette imbarcazioni, sono dichiaratamente innanzitutto un presidio sanitario per proteggere gli italiani, come precisato dal

⁷ Un elemento di rilievo riguarda la selezione del personale per emergenze che si protraggono: come si fa ad assicurarsi l'opera di personale qualificato, quando agli operatori si chiede un servizio esclusivo che ha una durata tale da essere difficilmente conciliabile con gli altri incarichi attivi sul territorio? Quanto si può contare sui volontari? Per i professionisti, bisogna attingere a parte del personale in servizio in pianta stabile con la C.R.I. o reclutare personale che per qualche motivo non è in attività in modo continuativo; il campo delle possibilità è ristretto, anche in considerazione della necessità di assicurare il necessario turnover.

⁸ A suo tempo, uscì un testo (Rovelli, 2006) che denunciava in generale il sistema dei centri di accoglienza per gli immigrati e riportava circostanziate testimonianze su disfunzioni specifiche nella gestione; tale critica si riferiva ovviamente alla situazione dell'epoca; ora molto è cambiato.

⁹ Da parte dei gestori, una maggiore diffusione di documenti non meramente propagandistici, anche massmediati, potrebbe aiutare l'opinione pubblica. Nel nostro caso, un interessante esempio è rappresentato da un video girato per/con la C.R.I. all'inizio del servizio delle navi quarantena (27.04.20).

governo. Quindi, si presuppone che i servizi statali per la protezione umanitaria vera e propria degli stranieri che vengono a cercare rifugio in Italia comincino dopo la quarantena, laddove ai migranti si dia la possibilità di richiedere tale protezione esplicitamente e si garantisca il rispetto del diritto internazionale, caso per caso, senza i respingimenti per gruppi o per nazionalità.

La C.R.I. di fatto si è trovata stretta fra due fuochi. Le critiche motivate e costruttive vanno prese in considerazione, comunque¹⁰. E in parte è stato fatto, per esempio implementando il servizio di assistenza psicologica a bordo¹¹, che inizialmente era stato considerato carente. Quanto alla qualità delle modifiche e ai meccanismi di garanzia, l'asticella non può però essere mai abbassata, ai vari livelli, da quello della regolamentazione normativa a quello della scelta di personale adeguatamente qualificato, con un focus particolare sulla necessità del continuo rispetto dei protocolli sanitari indicati per la quarantena (il che non è certo un'operazione semplice quando si opera in risposta alle mini-emergenze che si susseguono per gli arrivi nei vari punti delle coste italiane). Non possiamo non riflettere sul fatto che, fra le organizzazioni e gli operatori, qualcuno deve pure "sporcarsi le mani" impegnandosi in prima persona; fermarsi a dire "no, non ci sto" dall'esterno non risolve i problemi.

Sulle navi, inoltre, il personale della Croce Rossa si trova a operare spalla a spalla h24 con personale di tutt'altra provenienza (GNV, servizi appaltati per pulizie, riparazioni, sicurezza ecc.) e gli eventuali contrasti di vario genere vanno gestiti sul momento.¹² Una convivenza anomala che difficilmente può essere predisposta con azzeramento dei rischi.

Che l'istituzione navi quarantena faccia acqua non può del resto sorprendere, dato che anche altre istituzioni ben più stabilizzate non riescono ad adempiere del tutto adeguatamente alle loro funzioni. Nello specifico, va tenuto nel debito conto che ogni gestione di un'emergenza può facilmente includere errori, visto che le procedure decisionali sono necessariamente più rapide e di

¹⁰ *Un documento che sottolinea diverse criticità, compresa quella delle carenze di assistenza psicologica è stato pubblicato il 10.12.20 con il titolo Criticità del sistema navi-quarantena per persone migranti: analisi e richieste; esso è stato sottoscritto da molte entità sensibili alla tematica. Un altro documento critico, anche in questo caso con riferimenti alle necessità di un'adeguata assistenza psicologica, è Diritti in rotta. L'esperimento delle navi quarantena e i principali profili di criticità è stato prodotto dall'Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione (ASGI) nel marzo 2021. Il 9.11.21, su Micromega, Valerio Nicolosi ha pubblicato un'inchiesta basata su testimonianze critiche di operatori impiegati sulle navi, fra cui quella di uno psicologo, completata dal servizio di V. Nicolosi Navi quarantena, un modello pensato per i rimpatri. La testimonianza di una operatrice legale del 23.11.21.*

¹¹ *Gli psicologi in servizio sulle diverse navi possono anche contare su una supervisione, che ha come fulcro un incontro di gruppo che si tiene settimanalmente online.*

¹² *La presentazione di un esempio di episodi incresciosi cui non si è potuto/saputo reagire è stata pubblicata il 10.12.21 da un'operatrice C.R.I., Paola, con il titolo "Anch'io ho subito violenza sulle navi quarantena".*

conseguenza meno rispettose del fluire standardizzato della democrazia, spesso lento. Inoltre vanno fatte le debite distinzioni fra le scelte del potere politico e l'operatività degli enti delegati alla gestione (non solo gli enti locali, che sarebbero il fulcro dell'attuale SAI, il Sistema di Accoglienza e Integrazione, dato che essi appaltano la realizzazione dei servizi ad associazioni e a entità varie più o meno non profit e non sempre riescono a gestire al meglio i controlli). Un atteggiamento analitico che non si fermi alla superficie può dare i suoi frutti per migliorare i servizi di accoglienza dei migranti e i servizi sanitari per contenere la pandemia iniziata nel 2020 ai vari livelli – politico, organizzativo-gestionale, professionale – ma una particolare attenzione va data alle funzioni e alle competenze degli operatori, dato che anche le differenze fra le persone possono fare la differenza nella qualità del servizio; fra tali operatori, lo psicologo può dare un contributo fondamentale, non solo attraverso i suoi contatti diretti con i migranti, ma anche in azioni fondamentali quali la selezione del personale, il team building e la cura del benessere psichico di chi è in servizio.

Marneo Serenelli, psicologo psicoterapeuta libero professionista.

Bibliografia

- Baricco A. (2013), *Novecento*, Feltrinelli, Milano.
- Basaglia F. (a cura di) (1968), *L'istituzione negata. Rapporto da un ospedale psichiatrico*, Einaudi, Torino.
- Bouras N. (2014), *On Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and other Inmates*, by Erving Goffman, "The British Journal of Psychiatry", 205, 6, p. 427. Pubblicato online il 02/01/2018, <https://doi.org/10.1192/bjp.bp.113.140442>
- Camilli E. (2020), *Navi quarantena: due operatori umanitari raccontano quel sistema sbagliato che sospende il diritto*, "Redattore sociale", https://www.redattoresociale.it/article/notiziario/navi_quarantena_due_operatori_umanitari_raccontano_quel_sistema_sbagliato_che_sospende_il_diritto
- Centro Studi e Ricerche IDOS (a cura di) (2021), *Dossier Statistico Immigrazione 2021*, IDOS.
- Goffman E. (1968), *Asylums. Le istituzioni totali: i meccanismi dell'esclusione e della violenza*, Einaudi, Torino.
- Fondazione ISMU (2020), *Ventiseiesimo rapporto sulle migrazioni. 2020*, Franco Angeli, Milano.
- Istat (2021), *Rapporto Annuale 2021. La situazione del Paese*, <https://www.istat.it/it/archivio/259060>.
- Nicolosi V. (2021), *Navi quarantena, un modello pensato per i rimpatri. La testimonianza di una operatrice legale*, "Micromega", 23.11.21, <https://www.micromega.net/navi-quarantena-rimpatri/>
- Paola (2021), *"Anch'io ho subito violenza sulle navi quarantena"*, "Micromega", 10.12.21, <https://www.micromega.net/molestie-navi-quarantena/>

RiVolti ai Balcani (a cura della rete) (2021), *La rotta balcanica. I migranti senza diritti nel cuore dell'Europa*, New Press, Como.
Rovelli M. (2006), *Lager italiani*, Rizzoli, Milano.

Sitografia

Documento sottoscritto da varie entità, datato 10.12.20: https://www.meltingpot.org/IMG/pdf/criticita_del_sistema_navi-quarantena_per_persone_migranti_analisi_e_richieste.pdf

Documento sulle navi quarantena dell'ASGI del marzo 2021: <https://inlimine.asgi.it/wp-content/uploads/2021/04/Report-navi-quarantena-ASGI-2.pdf>

Esclusiva, le prime immagini dalla nave quarantena, video pubblicato da Avvenire NEI e Emiliano Albensi / Croce Rossa Italiana il 27.04.20: <https://www.youtube.com/watch?v=5FFE4pUwXR4&t=138s>

L'evoluzione organizzativa che ha portato all'attuale Sistema di Accoglienza e Integrazione: <https://www.retesai.it/la-storia/>

MicroMega del 9.11.21 contiene *Navi quarantena, il racconto delle rivolte a bordo*, *Navi quarantena, la denuncia di uno psicologo: "Impossibile assistere le persone"*, *Navi quarantena, la pandemia raccontata da chi era a bordo*, di Valerio Nicolosi: <https://www.micromega.net/immigrazione-navi-quarantena-inchiesta/>

Pagine del sito della Croce Rossa Italiana: <https://cri.it/cosa-facciamo/migrazioni/>

Question time con il Ministro dell'Interno alla Camera dei Deputati, 15.07.20: <https://www.interno.gov.it/it/galleria-video/question-time-alla-camera-ministro-lamorgese-sulla-strategia-dell'accoglienza-migranti>
<https://www.interno.gov.it/it/ministro-lamorgese-sulle-navi-quarantena-sorveglianza-sanitaria-dei-migranti-video-del-Ministero-dell-Interno>

Report, *Il tempo della gentilezza*: <https://cri.it/wp-content/uploads/2021/05/REPORT-covid19-4.pdf> <https://data2.unhcr.org/en/documents/details/89871> Italy Weekly Snapshot

