

L'inchiesta

Costi esosi e diritti a rischio In Sicilia le navi-quarantena finiscono sotto accusa

di **Alessandro Puglia**

CATANIA – Dai finestrini delle cabine sulle navi quarantena i porti e le spiagge siciliane rappresentano l'ultimo approdo. Sono 1.400 le persone oggi a bordo delle quattro navi di proprietà di Grandi Navi Veloci a largo dei porti siciliani o ormeggiate sulle banchine. La nave Atlas davanti a Lampedusa su cui i migranti arrivati sull'isola vengono trasferiti con i barchini, la Aurelia ad Augusta, l'Azzurra a Catania, la Adriatico davanti a Porto Empedocle. La percentuale dei positivi a bordo è ora del 5 per cento, secondo i dati forniti a *Repubblica* dalla Croce Rossa. Nella percentuale rientrano anche i nove casi con variante Delta asintomatici trasferiti a fine maggio dall'hotspot di Lampedusa su nave Atlas.

Dall'inizio dell'operazione voluta dal governo in piena pandemia, il 12 aprile 2020, con decreto della Protezione Civile, su quelle navi galleggianti che variano in numero a seconda delle ondate di sbarchi sono transitate oltre 24mila persone, circa 13mila nel 2020 e 11mila nel 2021 su un totale di oltre 18mila migranti arrivati in Italia. A bordo delle navi

quarantena non c'è polizia, ma personale qualificato dell'Organizzazione internazionale che applica i protocolli sanitari più stringenti per la prevenzione del Covid-19. Dalla misurazione della temperatura e della saturazione più volte al giorno, ai tamponi in ingresso e in uscita, al doppio tampone con esito negativo nei casi di positività.

I costi delle navi quarantena sono per il governo superiori a quelli delle strutture a terra. Stando all'ultimo bando della Protezione civile che il 14 maggio cercava altre quattro grandi navi in previsione del periodo estivo, le unità «potranno avere da 361 a 460 cabine con un costo massimo stimato per la fornitura del servizio pari a 36mila euro al giorno, 25 euro al giorno per ospite». Una nave quarantena quindi costa all'incirca poco più di un milione di euro al mese. «Se la presenza della Croce Rossa a bordo è apparsa subito una scelta di garanzia, l'utilizzo delle navi quarantena non può essere considerata una soluzione stabile e rimangono diverse criticità sul piano dei diritti», spiega **Daniela De Robert** del collegio del **Garante** nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale che ricorda quelle tre morti «di cui avremmo fat-

to volentieri a meno». Era il 20 maggio 2020 quando, dalla nave Moby Zaza, quella con Titti e Gatto Silvestro sulle fiancate, un ragazzo tunisino, Bilal Ben Masoud, si lanciò dal ponte morendo nel disperato tentativo di raggiungere la costa di Porto Empedocle a nuoto. Sulla sua morte la procura di Agrigento ha aperto un'inchiesta per omicidio colposo nei confronti di ignoti. Il 15 settembre all'ospedale Cannizzaro di Catania moriva Abdallah Said, 17 anni, dopo essere stato trasferito dalla nave Azzurra. E ancora in ottobre a seguito di un ricovero d'urgenza moriva Abou Diakite, 15 anni, che era stato in isolamento su nave Allegra.

«Siamo lontani dalle condizioni riscontrate in certi hotel Covid o nell'hotspot di Lampedusa dove i migranti dormivano a terra, ma così diventa difficile individuare le vulnerabilità. È un'operazione nata in un contesto pandemico di piena emergenza e il quadro va ripensato», aggiunge De Robert. L'autorità nazionale ieri ha presentato la relazione annuale in Parlamento davanti alle ministre della Giustizia Cartabia e dell'Interno Lamorgese. Un ampio capitolo su 400 pagine è dedicato alle navi quarantena che per il **Garante** rimangono luoghi di limitazione della libertà. © RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Nei porti**
Soccorritori della Croce rossa su una nave-quarantena ormeggiata in Sicilia



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.