

In occasione della cinquantottesima Biennale d'Arte sarà esposta in uno dei bacini dell'Arsenale l'imbarcazione eritrea usata per il trasporto dei migranti e affondata nella notte del 18 aprile 2015, al largo delle coste libiche. Si tratta di una delle più grandi tragedie del Mar Mediterraneo: tra i settecento e i novecento morti (riconosciuti più di seicento). I superstiti furono solo 28. All'epoca le polemiche per il naufragio furono molte. Per le difficili e costose operazioni di recupero del relitto e di "riconoscimento" dei cadaveri. E poi per la destinazione finale dell'imbarcazione recuperata, che molti volevano diventasse parte centrale del nuovo Museo dei diritti di Milano.

Noi andremo in fondo al mare a recuperare quel barcone, costerà quindici-venti milioni di euro, spero che pagherà l'Unione europea, se no pagheremo noi, ma tutti devono vedere quello che è successo, voglio che smettano quelli che fanno i furbi e ci fanno le lezioni. [...] Vent'anni fa abbiamo chiuso gli occhi davanti a Srebrenica oggi non possiamo ricordarci di certi eventi solo per le commemorazioni

aveva detto all'epoca Matteo Renzi, presidente del consiglio. E oggi gli va dato atto di aver compiuto una scelta non solo di civiltà ma politicamente coraggiosa.



Il progetto presente alla Biennale è curato dall'artista svizzero-islandese Christoph Büchel, già noto per installazioni artistiche provocatorie. Nel 2015, sempre in occasione della Biennale, Büchel aveva trasformato la chiesa di Santa Maria della misericordia, più nota ai veneziani come la Chiesa dell'Abbazia, in una moschea. Un'iniziativa per segnalare la mancanza di spazi per la comunità musulmana veneziana.

Anche la nuova installazione farà discutere. *Barca Nostra*, come è stata da ribattezzata da Büchel, è infatti

Un cimelio di una tragedia umana ma allo stesso tempo un monumento alla migrazione contemporanea, che coinvolge confini reali e simbolici e la (im)possibilità della libertà di movimento, delle informazioni e delle persone [...] Questo reperto ci ricorda la nostra responsabilità reciproca per le politiche collettive e per la classe politica che crea questi relitti. La nave, senza nome, è stata recuperata nel 2016, un anno dopo il naufragio, e portata nel porto di Augusta dove Marina militare, Croce rossa e Vigili del fuoco hanno proceduto al recupero e al riconoscimento, ove possibile, dei cadaveri. Degli altri il mare ha fatto loro una tomba. Secondo *The Guardian*, negli ultimi venticinque anni sono 34.361 i migranti morti durante il loro viaggio verso l'Europa. Molti di essi sono periti nei centri di detenzione o nel viaggio via terra. Molti altri sono morti in mare. Nel 2015, l'anno della tragedia del peschereccio oggi esposto alla Biennale, i morti in mare furono 3.665, secondo l'Organizzazione internazionale per le migrazioni: un quinto delle vittime di quell'anno però quella notte tra il 18 e il 19 aprile del 2015.

La storia dell'imbarcazione e del suo naufragio è agghiacciante, come molte altre storie tragiche di immigrazione e di traversate del Mediterraneo, a cui siamo ormai tristemente - e talvolta fatalmente - abituati. Questo peschereccio eritreo parte in aprile dall'Egitto. I comandanti sono un tunisino di ventisette anni e un siriano di venticinque: entrambi risulteranno tra i ventotto superstiti. L'imbarcazione arriva in Libia e qui raccoglie il suo carico di morte, in cambio di notevoli somme di denaro. Destinazione: le coste italiane.

I migranti sono stipati sui tre livelli dell'imbarcazione. Secondo le stime successive della Capitaneria di porto c'erano cinque migranti per metro quadro e non tutta l'imbarcazione era occupata: una parte era rimasta libera in attesa di nuovi ed eventuali carichi umani. Chi sul ponte della nave - e per quei pochi superstiti sarà la loro fortuna -, chi sul secondo livello, chi infine nella stiva e addirittura nella sala motori dove le temperature raggiungono livelli infernali. I sopravvissuti racconteranno anche dei portelloni dell'imbarcazione che portano ai livelli inferiori chiusi per non far uscire le persone là dentro stipate. La maggioranza di loro è tra tredici e i venticinque anni. Quell'imbarcazione diventerà da lì a qualche ora una tomba collettiva. E anonima, come la nave che li trasporta.

In quel periodo non è più in funzione la missione italiana Mare Nostrum, la missione militare e soprattutto umanitaria creata con l'obiettivo di prestare soccorso ai migranti, per decisione del governo di Enrico Letta, in seguito ad un'altra tragedia avvenuta a poche miglia da Lampedusa, quando il 3 ottobre del 2013 un'imbarcazione libica era naufragata causando la morte di 368

persone.

Mare Nostrum sarà sostituita dalla missione europea Triton, guidata da Frontex, l'agenzia europea per le frontiere esterne. Una missione un po' diversa quella di Frontex: la missione di fatto obbliga tutte le imbarcazioni, commerciali o trasporto passeggeri, al salvataggio dei migranti. Decisione che farà discutere per la mancanza di preparazione delle navi non militari per il salvataggio dei migranti in condizioni spesso molto complesse.

Tra la notte del 18 e del 19 aprile, gli scafisti inviano una richiesta di aiuto, simile alle tante che in quei giorni altri barconi e gommoni carichi di migranti inviano, sapendo che le navi europee avrebbero lanciato i soccorsi per trarre in salvo le persone e completare la traversata: un protocollo sperimentato, letale e senza scrupoli.

La Capitaneria di porto italiana chiede quindi a un mercantile portoghese di intervenire. Questo porta-container di 147 metri si trova infatti nelle vicinanze, dopo aver già salvato altri migranti nei quattro giorni precedenti. Il King Jacob, il nome del mercantile, si dirige verso il peschereccio eritreo che si trova ora a cento chilometri dalle coste libiche e a duecento chilometri da Lampedusa.

Al suo arrivo la situazione è disastrosa. Secondo la Procura di Catania, i comandanti del peschereccio eritreo operano una serie di manovre sbagliate nel tentativo di abbordare il King Jacob. Fino alla collisione. Il resto lo fa il sovraffollamento dell'imbarcazione: alla vista del mercantile portoghese lo spostamento dei migranti a bordo ne determina il rovesciamento. Il King Jacob lancia quindi l'allarme. E scatta l'operazione di soccorso guidata dalla Guardia costiera italiana, col sostegno delle marine militare italiana e maltese e dei pescherecci di Mazara del Vallo. Ma è troppo tardi, il mare nel frattempo ha reclamato centinaia di vite umane.

Tra i superstiti anche il capitano e il mozzo che verranno arrestati. Verranno accusati di omicidio colposo plurimo, naufragio colposo e sequestro di persona. Nel dicembre del 2016 verranno condannati per i primi due reati rispettivamente a diciotto anni di carcere, il capitano, e a cinque anni, il suo aiutante.



foto di Andrea Merola

Le reazioni in Italia e nel mondo sono immediate. Il Papa durante l'Angelus parla della tragedia del Mediterraneo invitando l'Europa all'azione. Matteo Renzi, all'epoca presidente del consiglio, è a Mantova per la campagna elettorale del Pd: dopo le prime notizie decide di annullare gli appuntamenti della giornata e torna a Roma, dove convoca un vertice con ministri e forze armate. E comincia il suo giro di telefonate europee: Hollande, Cameron, Merkel e altri. Con Hollande, Renzi concorda sulla necessità di convocare un incontro europeo straordinario. Uno dei tanti. Ma sono le polemiche a tenere banco. Matteo Salvini, già impegnato in una campagna elettorale molto dura, dichiara a *Sky Tg24*:

Cos'è cambiato a diciotto mesi da Lampedusa? Servono altri 700 morti per bloccare le partenze? Se le istituzioni Ue hanno un senso ci vuole tanto a organizzare dei blocchi navali e identificare chi è immigrato clandestino e chi è rifugiato? Non so più come dirlo. L'ipocrisia di Renzi e Alfano crea morti.

Aggiungerà più tardi:

Renzi, Alfano, Boldrini e l'Europa sono quelli che non fanno niente per bloccare le partenze dei profughi. Più ne partono, più ne muoiono.

Salvini è un fiume in piena. Come un predatore che finalmente trova l'agognato premio e lo riduce a brandelli:

Bisogna bloccare le partenze. Andare alla radice. Renzi invece di fare il fenomeno e giocherellare con Obama dovrebbe andare sul posto e capire come fare per fermare le partenze. Io andrò a giugno in Nigeria, perché bisogna andare a chiedere quanti soldi, quante strade, quali aiuti per i paesi da cui fuggono.

Ma le polemiche non si fermeranno alla tragedia. L'impegno di Matteo Renzi per il recupero del relitto e dei corpi trasforma il dramma in un dibattito politico:

Quella nave contiene storie, volti, persone, non solo un numero di cadaveri. Ho dato disposizione alla Marina militare di andare a recuperare il relitto per dare una sepoltura a quei nostri fratelli, a quelle nostre sorelle che altrimenti sarebbero rimasti per sempre in fondo al mare. L'ho fatto perché noi italiani conosciamo il valore della parola "civiltà". E ci hanno insegnato fin dai primi giorni di scuola che il rispetto per la sepoltura è uno dei grandi valori della nostra cultura. Dare una tomba a ciascuno di loro significa restituire il diritto alla memoria. E significa ammonire l'Europa su quali siano i valori che contano davvero. Continuiamo tutti i giorni a cercare di salvare vite umane, anche oggi. Il relitto è stato recuperato ieri, quattordici mesi dopo: qui ci sono alcune foto. Grazie alla Marina Militare, fiero di essere italiano. Lavoriamo tutti i giorni perché l'Europa sia all'altezza dei valori che l'hanno fatta grande.

Polemiche sui costi innanzitutto: nove milioni e mezzo di euro finanziati dalla presidenza del consiglio per le operazioni difficilissime di recupero. Le autopsie e le identificazioni delle salme invece sono state fornite in "forma gratuita" dall'università di Catania, Messina e Palermo e dai medici della polizia di stato. Costi troppo alti secondo Carlo Giovanardi e Maurizio Gasparri che presenteranno un'interrogazione al governo perché "quei morti dovevano essere lasciati dov'erano".

E poi le polemiche per il difficile recupero del relitto. Prima imbragato e portato in superficie, poi riaffondato per le difficili condizioni del mare che ne impedivano il trasporto fino al porto di Augusta. Poi l'intervento di un'azienda privata, che si era occupata in passato della stabilizzazione della Costa Concordia all'isola del Giglio: dopo vari tentativi si riesce ad agganciare l'imbarcazione e a portarla verso il porto di Augusta. Qui inizierà un'operazione che segnerà psicologicamente anche gli stessi soccorritori: il recupero e il riconoscimento di centinaia di cadaveri non più distinguibili l'uno dall'altro. I brandelli dei corpi sono stati poi oggetto di autopsie e riconoscimento, ove possibile, da parte dei medici guidati dall'anatomopatologa Cristina Cattaneo, e riposti in sacchi di plastica.

Lo shock delle persone presenti in questa fase è stato così forte da spingere molti di loro a chiedere una soluzione definitiva per quella nave, affinché diventasse un simbolo e un monito.

Soprattutto a Milano la richiesta trova larga eco. Cattaneo stessa chiederà di portarvi il relitto e farlo diventare parte di quel Museo dei diritti che il Comune vorrebbe creare. Beppe Sala, la Curia, l'intelligenza milanese è favorevole. Ancora una volta Salvini esprime invece il suo forte dissenso, di fronte ad una prima proposta di portare il barcone in piazza Duomo durante la visita di papa Francesco:

Qua c'è il lavaggio del cervello per farci digerire un'immigrazione di massa ma la gente sta capendo e non c'è bisogno di barcone, film e fiction a senso unico per far capire che quando è troppo è troppo.

Alla fine non se ne farà nulla e nel tira e molla tra Milano e Augusta, si decide di lasciare l'imbarcazione nel porto siciliano. Fino agli eventi di oggi.

E mentre sull'immigrazione continua questa danza macabra della classe politica di governo più spregiudicata e meschina degli ultimi sessant'anni, *Barca Nostra* ci ricorda che le responsabilità sono specifiche e personali ma che interrogano anche tutti i cittadini, italiani ed europei. Che quelle "politiche collettive e quella classe politica" hanno scelto.