

Inammissibili. La costruzione del “rischio migratorio” all’interno delle zone di transito aeroportuali in Francia

di Anna Tagliabue*

L’articolo si pone l’obiettivo di indagare le dinamiche sociali e giuridiche attraverso le quali le pratiche di confine costruiscono il profilo di “migrante inammissibile”. Attraverso uno studio etnografico condotto all’interno delle zone di transito aeroportuali francesi, si propone una riflessione sulle pratiche di controllo e sulla nozione di rischio migratorio, utilizzato come principale strumento di classificazione e gerarchizzazione delle mobilità.

Parole chiave: frontiere; aeroporti; mobilità; polizia di frontiera; Stato; etnografia.

Inadmissible. The construction of the ‘migration risk’ within airport transit zones in France

The article aims to investigate the social and legal dynamics through which border practices create the profile of the ‘inadmissible migrant’. Through an ethnographic study carried out within French airport transit zones, it proposes a reflection on border control practices and the notion of migratory risk as the main tool for classifying and hierarchizing mobility.

Keywords: borders; airports; mobility; border police; State; ethnography.

Introduzione

A due passi dalle *boutique* di lusso e dalle folle che frequentano gli aeroporti, esistevano zone d’ombra, quasi segrete, più o meno accuratamente nascoste alla vista del pubblico, dove esseri umani vagavano, sostenendo di essere in visita a un parente e di non aver previsto che, per farlo, avrebbero avuto bisogno di una valigia di moduli amministrativi. O perché stavano fuggendo dal loro Paese. (Lafarrière, 1992).

DOI: 10.5281/zenodo.17250685

* Università degli Studi di Palermo. anna.tagliabue@unipa.it.

Sicurezza e scienze sociali XIII, 1/2025, ISSN 2283-8740, ISSN e 2283-7523

A partire dalla fine degli anni '90, con l'emergere dei *Critical Border Studies* (De Genova, 2017), si assiste a un cambiamento di prospettiva: il confine non è più visto come una semplice linea, perimetro territoriale, politico e sociale degli Stati-nazione né come un elemento statico e naturale, determinante in modo netto l'appartenenza o l'esclusione di una persona dal territorio di uno Stato. Al contrario, diversi contributi si sono concentrati sulla malleabilità delle frontiere¹, analizzandole in quanto esperienze vissute e come elementi mobili, continuamente ridisegnati, messi in discussione e (ri)negoziati. Sebbene l'immagine lineare delle frontiere impregni ancora le rappresentazioni collettive, i recenti studi interdisciplinari tendono a concepirle come dei processi proteiformi sempre più delocalizzati (Bigo, Guild, 2005; Cuttitta, 2007). Lendaro (2024), riprendendo il concetto foucaultiano di dispositivo, analizza il modo in cui le frontiere non soltanto si manifestano attraverso molteplici spazi di controllo, ma sono costruite (*bordering*) e decostruite (*de-bordering*) anche attraverso pratiche e discorsi. Balibar (2022) parla di una circolazione strutturalmente differenziata, riferendosi, in particolar modo, all'area *Schengen*, spazio di libertà di movimento dei cittadini europei. La frontiera non è quindi da intendere come una barriera che impedisce il passaggio né come una fortezza, ma piuttosto come un filtro che ne facilita o limita l'attraversamento, creando una classificazione di diversi "profili migratori". Le frontiere degli aeroporti (Salter, 2003), rimaste ai margini dei recenti studi sui confini, rappresentano uno spazio complesso in cui le pratiche di controllo si sovrappongono e in cui circolano allo stesso tempo le persone fisiche e il loro doppio numerico (Lyon, 2003; Ferraris, 2023).

In tale contesto, il presente articolo si propone di indagare le dinamiche socio-giuridiche attraverso le quali le pratiche di frontiera costruiscono la categoria di "migrante inammissibile". Sulla base di uno studio etnografico di un anno svolto all'interno delle zone di transito aeroportuali francesi, chiamate "*zones d'attente*" (zone di attesa), mi propongo di analizzare il modo in cui le pratiche di controllo creano una classificazione e una gerarchizzazione dei diversi profili di mobilità. In Francia, le persone che si presentano ai controlli aeroportuali senza le condizioni richieste per poter accedere al territorio sono bloccate dalla polizia di frontiera e trasferite nelle "*zones d'attente*" dove sono trattenute per un massimo di venti giorni in

¹ In questo articolo utilizzo i termini "confine" e "frontiera" come sinonimi, sebbene abbiano una storia e un'evoluzione differente, che rivelano la complessa relazione tra potere e spazio politico. Per i Romani, il *finis* rappresentava una linea costruita per delimitare i terreni e indicare le mura di una città. Il *limes*, invece, indicava la spazialità dell'impero, designando un'area geografica indefinita e soggetta a cambiamenti.

attesa di essere ammesse, rimpatriate o trasferite in un altro centro di detenzione amministrativa.

Create dalla legge *Quilès* del 6 luglio 1992 (n. 92-625), le *zones d'attente* sono dei luoghi di frontiera caratterizzati da una malleabilità spaziale e giuridica che li rende un caso studio interessante. In tal senso, l'articolo si propone di analizzarne le dinamiche di costruzione a partire dall'articolazione di tre dimensioni. In primo luogo, queste zone di transito sono considerate extra-territoriali. Attraverso la finzione giuridica di non-ingresso, lo Stato identifica alcune parti del proprio territorio considerandole luoghi di frontiera per semplificare i meccanismi di selezione e facilitare le espulsioni. In secondo luogo, le *zones d'attente* sono caratterizzate da una complessità architettonica che riguarda principalmente la loro delimitazione spaziale e giuridica. Infine, il terzo punto riguarda il modo in cui le pratiche di controllo costruiscono dei "profili migratori inammissibili".

La struttura dell'articolo riflette le tre dimensioni della frontiera. Nella prima parte propongo di ripercorrere storicamente la creazione delle *zones d'attente*, ponendo l'accento sull'istituzionalizzazione delle pratiche amministrative di controllo e di selezione delle mobilità. La seconda parte si concentra invece sulla malleabilità spaziale delle *zones d'attente*. Seguendo la traiettoria di due persone bloccate alla frontiera, l'obiettivo è mettere in luce i principali elementi che ne compongono l'architettura e che (ri)producono la logica di gestione differenziale delle mobilità. Infine, l'ultima parte problematizza la nozione di "rischio migratorio", categoria extra-giuridica utilizzata dalla polizia di frontiera per classificare e identificare le persone che potrebbero rimanere irregolarmente sul territorio.

1. Metodologia di ricerca

Le *zones d'attente* aeroportuali sono dei luoghi di privazione di libertà opachi e di difficile accesso. Per questo motivo, l'accesso al campo è stato reso possibile per mezzo dell'*Association d'Assistance aux Frontières pour les Etrangers* (Anafé). Svolgere una ricerca all'interno di spazi di frontiera iper-sorvegliati significa dover interagire in un contesto di rapporti di forza complessi e delicati che richiedono delle scelte metodologiche precise.

In tale contesto, la ricerca etnografica svolta è stata divisa in due fasi. La prima fase, durata 12 mesi, è stata incentrata sulle attività di assistenza legale dell'associazione, iscrivendosi in ciò che Makaremi (2007), in riferimento alla doppia identità di ricercatrice e volontaria, chiama "partecipazione osservante". A tale scopo, ho partecipato agli sportelli legali all'interno della

Anna Tagliabue

zone d'attente dell'aeroporto parigino di Roissy-Charles de Gaulle (CDG) e svolto consulenze telefoniche con l'obiettivo di raggiungere altre aree di frontiera francesi. Questo mi ha permesso di mettere l'accento non soltanto sulle interazioni tra i volontari, le persone trattenute e la polizia di frontiera ma anche di osservare le traiettorie dei viaggiatori che entrano in contatto con l'associazione. In tal senso, i percorsi di Maria e Ahmed², analizzati nel terzo paragrafo del presente contributo, sono emblematici in quanto illustrano le diverse modalità in cui le frontiere selezionano e filtrano le mobilità. Nella seconda fase della ricerca, distanziandomi dal ruolo di volontaria, ho svolto osservazioni di 15 udienze presso il tribunale giudiziario di Bobigny e il tribunale amministrativo di Parigi nonché 20 interviste semi-strutturate con i volontari dell'Anafé e gli avvocati.

2. Frontiere in movimento: la finzione giuridica delle zones d'attente francesi

Tra novembre e dicembre 1991, centinaia di richiedenti asilo haitiani arrivano all'aeroporto CDG a seguito del colpo di Stato avvenuto nel settembre dello stesso anno. La maggior parte prende il volo della compagnia aerea *Air France* che parte da Port-au-Prince e, transitando per Parigi CDG, ha come destinazione finale Zurigo. Arrivati a Zurigo, la polizia svizzera rifiuta loro l'ingresso, imbarcandoli sul volo successivo per Parigi dove, a loro volta, le autorità francesi negano l'accesso al territorio. Per diversi mesi, numerosi gruppi di haitiani rimangono bloccati nella zona internazionale dell'aeroporto prima di essere trasferiti all'hotel *Arcade*. Più di trent'anni dopo, l'11 novembre 2022, la nave *Ocean Viking* della ONG francese *SOS Méditerranée*, dopo aver atteso per più di una settimana al largo della costa italiana, approda al porto di Tolone. I richiedenti asilo sono trasferiti e trattenuti per diversi giorni all'interno di un villaggio vacanze che, con un decreto prefettizio, è temporaneamente trasformato in *zone d'attente*. Attraverso una finzione giuridica, la frontiera viene estesa: le persone sono fisicamente approdate ma lo Stato francese non le considera ancora legalmente entrate sul territorio nazionale.

In entrambi i casi le persone, presentandosi alle frontiere aeroportuali o portuali francesi senza le condizioni richieste dal Codice *Schengen* e dalla legislazione nazionale, sono private della libertà per diversi giorni o settimane. Se nel 1991 i gruppi di richiedenti asilo haitiani rimangono in un

² Nomi di fantasia per rispettare l'anonimato delle persone coinvolte.

limbo giuridico all'interno di una zona internazionale indefinita, oscura e di difficile accesso per le associazioni, nel 2022 la procedura di frontiera è disciplinata dal diritto francese che, tramite il dispositivo delle *zones d'attente*, istituzionalizza un sistema di controllo e di selezione delle mobilità (legge Quilès, n. 92-625). Il passaggio, tutt'altro che lineare, da una zona grigia di non-diritto a un regime di non-ingresso mostra la dimensione relazionale e conflittuale delle frontiere, costantemente rinegoziate da diversi attori che vi agiscono.

A partire dalla metà degli anni '80, gli Stati membri dell'Unione Europea esacerbano le politiche di controllo alle frontiere esterne con l'obiettivo di lottare contro l'immigrazione definita irregolare³. In Francia, con l'emanazione della legge Pasqua del 1986 (n. 86-1025) un numero sempre più considerevole di persone arrivate ai valichi di frontiera aeroportuali senza le condizioni richieste si vede rifiutare l'ingresso sul territorio. L'impossibilità immediata di rimpatrio, l'esame della domanda di protezione internazionale nonché la verifica della provenienza del volo costringono le persone a rimanere all'interno della zona internazionale, senza alcuna possibilità di comunicare con l'esterno. Tale zona si estende dal punto dello sbarco fino al posto di controllo della polizia di frontiera, comprendendo i luoghi in cui vi sono i *duty free*.

Nel 1988, testimoni delle violenze della polizia di frontiera durante i rimpatri e delle situazioni di erranza all'interno di queste zone internazionali, i sindacati del personale delle compagnie aeree prendono contatti con le associazioni di difesa dei diritti umani con l'obiettivo di scambiare informazioni sulle persone bloccate alle frontiere e trovare delle strategie per assicurare loro un minimo di assistenza umanitaria e legale. Nello stesso anno, il "Collettivo aeroporti" nasce dall'unione dei sindacati del personale di volo e di suolo e delle associazioni che da diversi anni si occupano di assistere i richiedenti asilo sul territorio. Seppur con alcune divergenze di idee, i membri del collettivo decidono di strutturarsi in un'associazione con l'obiettivo di avere un peso maggiore nei dialoghi con le autorità. Nel 1990

³ L'evoluzione contemporanea delle frontiere degli Stati europei si inserisce nell'ambito del regime derivante dall'accordo di Schengen del 1985 e dalla sua convenzione di applicazione del 1990. Il trattato di Maastricht, firmato nel 1992, istituisce il principio di cooperazione tra gli Stati membri. I trattati successivi, nonché numerosi regolamenti e direttive, tra cui il codice Schengen (n. 562/2006), il codice dei visti (n. 810/2009) e la direttiva rimpatri (2008/115/CE), hanno ulteriormente rafforzato il controllo e la cooperazione in materia di controllo migratorio.

nasce l'associazione *Anafé* che si propone di lottare per conferire un quadro giuridico a queste pratiche amministrative di controllo delle frontiere.

Dopo anni di dialoghi e conflitti con le autorità, nel 1992, la legge *Quilès* istituisce le *zones d'attente*, regolandone la procedura di non-ammissione e stabilendo il diritto di accesso delle associazioni, oggetto di negoziazioni negli anni successivi. Secondo la legge *Quilès*, la *zone d'attente* si estende «dai punti di imbarco e di sbarco a quelli in cui vengono effettuati i controlli. Può comprendere, all'interno o in prossimità del porto o dell'aeroporto, una o più strutture ricettive che forniscono servizi di tipo alberghiero». Nel 2003 la legge Sarkozy (n. 2003-1119) ne amplia la definizione, estendendola ai luoghi in cui le persone non-ammesse possono recarsi durante la procedura, come i tribunali e gli ospedali. In tal senso, si assiste a una dilatazione ed estensione della frontiera che sembra quasi inseguire le persone considerate non ammissibili, creando un ribaltamento della prospettiva: è la presenza della persona non-ammissibile che definisce la frontiera e non viceversa (Makaremi, 2008).

3. Organizzare lo spazio, filtrare le mobilità: l'architettura delle frontiere

Sebbene le *zones d'attente* siano legalmente definite dal 1992, le rappresentazioni e le pratiche, la complessità spaziale e la finzione di non ingresso ne rivelano un'indeterminatezza e una fluidità giuridica che contrasta con la visione statica e reificante dei confini. Attraverso l'espressione "architettura delle frontiere" si fa riferimento non soltanto all'oggetto costruito, cioè ai dispositivi di identificazione e di controllo delle mobilità o ai luoghi fisici di detenzione, ma anche alle pratiche di organizzazione spaziale delle frontiere che cristallizzano dinamiche e asimmetrie di potere. In tal senso, il termine inglese *bordering*, traducibile in italiano con "pratiche di frontiera", permette di sottolineare i processi di costruzione e di trasformazione spazio-temporale dei confini.

A partire da una ricerca etnografica condotta all'interno di un aeroporto europeo, Crosby e Rea (2016) concepiscono la frontiera come una rete, intendendola come un insieme di istituzioni, infrastrutture e prassi che contribuiscono all'ecosistema frontaliero. Più precisamente, la frontiera è costituita da una catena di interazioni che hanno luogo all'interno di spazi sociali (aeroporti, porti, strade, ecc.) in cui interagiscono diversi attori (polizia, funzionari dei consolati, compagnie di trasporto, viaggiatori, avvocati, volontari ecc.) che li attraversano e li trasformano. Sulla base di

queste riflessioni, le traiettorie di Maria e di Ahmed, incontrati rispettivamente nelle *zone d'attente* degli aeroporti di CDG e di Nantes, permettono di mettere in luce la complessità architettonica delle frontiere.

3.1. Una gestione differenziale delle mobilità

Maria, una donna di nazionalità peruviana, transita per l'aeroporto CDG per recarsi in Spagna. Arrivata al terminal 2E con un volo proveniente da Lima, si presenta ai controlli di prima linea che avvengono tramite sportelli fisici anteposti all'area ritiro bagagli. Questi controlli, necessari per poter entrare in Francia o transitare verso un altro Paese dello spazio Schengen, sono volti a verificare la conformità con i requisiti di ingresso. In questa fase, l'organizzazione spaziale dell'aeroporto riproduce una categorizzazione delle mobilità sulla base di due criteri che si intrecciano: la classe e la nazionalità. Difatti, i passeggeri sono smistati dal personale dell'accoglienza aeroportuale in tre file diverse: la prima è riservata alle persone che viaggiano in *priority* e ai minori di 18 anni non accompagnati, la seconda è destinata ai cittadini europei e ai detentori di alcuni passaporti biometrici ammessi al passaggio tramite varchi elettronici (*e-gates*) e, infine, la terza riguarda tutti i viaggiatori non europei, controllati dalla polizia di frontiera. Il dispositivo di passaggio automatico permette di controllare rapidamente, sulla base di un riconoscimento facciale, non soltanto i viaggiatori europei, ma anche i passaporti biometrici di altri Stati, tra cui la Nuova Zelanda, l'Australia, gli Stati Uniti e Singapore. La lista delle nazionalità evolve rapidamente e, secondo il brigadiere che mi accompagna durante la visita del terminal 2E, si tratta principalmente di persone che non rappresentano un rischio migratorio. Difatti, è molto raro vedere un australiano o un giapponese in *zone d'attente*. Gli aeroporti sono luoghi che cristallizzano una gestione differenziale delle mobilità che si riflette sul piano spazio-temporale: da un lato, rendere più rapido il passaggio di viaggiatori considerati "desiderabili" (principalmente turisti e lavoratori qualificati) e, dall'altro, identificare e bloccare gli "inammissibili" (Crosby e Rea, 2016).

Una volta arrivata ai controlli di prima linea, la polizia scannerizza il passaporto di Maria e verifica le banche dati nazionali ed europee. Il primo strumento di controllo, simbolo dello Stato-nazione, che identifica gli individui associandoli al paese di provenienza è il passaporto (Torpey, 2000). Alcune persone che viaggiano con documenti falsi, una volta scese dall'aereo, aspettano diverse ore prima di presentarsi ai controlli con l'obiettivo di disperdere le tracce del percorso intrapreso e rendere più

difficile l'eventuale rimpatrio. Per evitare l'identificazione, non è raro che straccino o gettino via il proprio passaporto. Per tale motivo, alcuni voli, considerati particolarmente a *rischio migratorio*, sono controllati direttamente all'uscita dell'aereo. In questo caso è la compagnia aerea che fornisce i dati dei passeggeri alla *Brigade Mobile d'Intervention*, esperta in frode di documenti. All'interno dell'ecosistema aeroportuale si può quindi osservare una doppia tendenza. Alle dinamiche di esternalizzazione delle pratiche di controllo attraverso la cooperazione con attori privati e la delega della verifica dei documenti alle compagnie aeree, si sovrappongono le strategie di negoziazione della frontiera da parte dei viaggiatori che cercano di sottrarsi all'identificazione.

Durante i controlli, i dati di Maria risultano essere all'interno del Sistema di Informazione Schengen a causa di una misura di allontanamento emessa dalle autorità spagnole di cui non era a conoscenza. A questo punto, Maria viene bloccata e portata al posto di polizia, dove hanno luogo i controlli di seconda linea: l'ufficiale di polizia la interroga per approfondire le motivazioni del viaggio, verificare le prenotazioni alberghiere, consultare altre banche dati etc. Dopo aver ricevuto un rifiuto di ingresso, viene trasferita al centro di detenzione non lontano dalle piste di decollaggio del terminal 1.

3.2. La creazione di un corridoio extra-territoriale

Ahmed, un giovane marocchino, arriva al porto merci di *Saint-Nazaire* in provenienza da Tangeri. Sceso dalla nave, viene fermato dalla dogana che informa la polizia di frontiera. In seguito alla notifica di rifiuto di ingresso, è trasferito, in manette, nella *zone d'attente* dell'aeroporto di *Nantes* distante più di 60 km. Il giorno seguente, i volontari dell'associazione *Anafé* entrano in contatto telefonico con Ahmed e con l'avvocato che ne segue il caso. In Francia, dopo quattro giorni in *zone d'attente*, il Giudice per la libertà e la detenzione decide se convalidare il trattenimento per altri otto giorni o liberare la persona. In attesa dell'udienza, Ahmed è costretto a stare tutto il giorno in una stanza d'*hotel* di fronte all'aeroporto con le finestre con le sbarre, la luce sempre accesa e un agente di polizia presente giorno e notte. Parallelamente, registra la domanda di asilo alla frontiera, dando il via a un'altra procedura che, se accettata, dà diritto ad entrare sul territorio per poter chiedere la protezione internazionale. Appena arrivato in Francia per la prima volta, Ahmed si ritrova in un ingranaggio giuridico composto da procedure e temporalità rigide, controbilanciate dal potere discrezionale

Anna Tagliabue

della polizia di frontiera che, qualora dovesse ricevere una risposta negativa riguardo la sua domanda di protezione, può organizzare l'espulsione senza dover necessariamente aspettare la data dell'udienza.

La traiettoria di Ahmed è interessante in quanto permette di mostrare l'indefinitezza delle frontiere non soltanto come un elemento descrittivo ma anche come uno strumento di negoziazione dell'accesso al territorio. In tal senso, l'avvocato durante l'udienza fa leva proprio sulla definizione giuridica della frontiera. In mancanza di un decreto di creazione della *zone d'attente* al porto di Saint-Nazaire, è come se Ahmed fosse entrato sul territorio, per poi, esserne nuovamente fatto uscire. Durante un'intervista, l'avvocato racconta la conversazione avuta con la polizia:

Il capitano mi ha detto che il mio cliente non è mai entrato sul territorio. La spiegazione è stata 'io rappresento la zone d'attente'. Mi è sembrato molto strano, era come se mi stessero dicendo 'noi della polizia siamo l'estensione della frontiera'. (...) Il confine è diventato una situazione legale. Finché si è in una situazione irregolare, si fa parte di questa zona grigia. È come se si fosse creato un corridoio di frontiera tra Saint-Nazaire e Nantes che in realtà non esiste, è una finzione (intervista con avvocato della difesa, 3 ottobre 2024).

Dopo quattro giorni in *zone d'attente*, il giudice libera Ahmed per irregolarità della procedura: una volta entrato sul territorio, non può più essere ricondotto al regime frontaliero di preingresso.

4. Da viaggiatori a “potenziali migranti”: il rischio migratorio come strumento di controllo

Le pratiche di frontiera negli aeroporti mirano a identificare, categorizzare e classificare le mobilità. L'obiettivo è quello di riconoscere il cosiddetto “rischio migratorio”. Categoria extra-giuridica, utilizzata per identificare i viaggiatori che potrebbero rimanere irregolarmente sul territorio, il rischio migratorio è il principale strumento di costruzione dell'inammissibilità. Tale nozione, impiegata dalla polizia e dai giudici, permette di mostrare due aspetti complementari propri delle dinamiche di controllo delle frontiere. Il primo riguarda la gestione tecnologica del confine con lo sviluppo dell'interoperabilità tra le diverse banche dati nazionali ed europee. Il secondo aspetto concerne l'apprezzamento e la discrezionalità della polizia di frontiera durante le diverse fasi di controllo. Queste due facce

della medaglia, unendo le informazioni biometriche e biografiche all'analisi delle attitudini dei viaggiatori, creano dei profili "ad alto rischio migratorio".

4.1. Profiling e identità virtuali

Il patto dell'UE sull'asilo e la migrazione, approvato il 10 aprile 2024, ha come obiettivo lo sviluppo dell'interoperabilità dei *databases*, connettendo e centralizzando i dati biometrici con quelli biografici. Durante le procedure di *pre-screening*, le autorità di frontiera competenti registrano i dati delle persone e consultano gli archivi digitali esistenti. A titolo di esempio, il nuovo sistema EES (*Exit Entry System*) è volto a registrare tutti i passaggi alle frontiere dei viaggiatori non europei. L'interconnessione delle banche dati rende più facile l'accesso al percorso migratorio delle persone attraverso le registrazioni delle domande di protezione internazionale, i rifiuti di ingresso o i dinieghi dei visti *Schengen*.

In tal senso, la frontiera lascia delle tracce (Anzaldua, 1987), una sorta di codice a barre che può essere letto nei paesi di transito e di destinazione dalle autorità di frontiera (Ferraris, 2023). L'associazione della categoria di "migrante" alla nozione di rischio rinvia alla politica dei visti in cui si assiste alla costruzione di un profilo migratorio ancora prima che la persona possa intraprendere il viaggio. Ferraris parla di "migrante datificato", sottolineando come i dati creino una soggettività imposta dalla quale è sempre più difficile affrancarsi. Il profilo migratorio viene così creato sulla base di statistiche e ricerche sulle rotte migratorie.

Tale "identità migratoria" rimane associata alle persone per diversi anni, rendendo quindi ancora più complesso riappropriarsi del proprio progetto di migrazione. Una particolare enfasi viene quindi posta sui dati biometrici, il cui utilizzo sarebbe considerato come una garanzia, una certezza dell'identità della persona. Senza tenere conto dei margini di errore che gli strumenti biometrici possono presentare, il loro utilizzo può portare all'automazione del trattamento dei dati personali, escludendo qualsiasi tipo di interpretazione della situazione specifica.

4.2. Il "fiuto" della polizia di frontiera

Sebbene la polizia di frontiera consulti sempre le banche dati, le osservazioni e le interviste svolte mostrano il ruolo centrale dell'esperienza e del "fiuto" (*flair*) degli agenti che effettuano il controllo nello stabilire il

Anna Tagliabue

possibile rischio migratorio. Durante i controlli di prima linea, è necessario risalire alla nazionalità della persona. Se con il passaporto biometrico diventa più difficile eludere i controlli, vi sono ancora situazioni che richiedono un *savoir faire* della polizia. In caso di dubbio, il *profiling* linguistico è una delle strategie messe in atto:

Durante la visita all'aeroporto di *Nantes*, il poliziotto mi spiega che per verificare le nazionalità si possono fare dei test linguistici. A volte le persone fingono di non capire l'accento e mentono sulla loro nazionalità. Riporta l'esempio di persone che dicono di essere di nazionalità siriana per avere maggiori possibilità di ottenere l'asilo (Diario di campo, settembre 2023).

Oltre alle condizioni materiali richieste per poter accedere al territorio, la polizia approfondisce le motivazioni del viaggio. Alcune nazionalità sono considerate più a rischio di altre. In particolar modo, nell'ultimo anno, le associazioni hanno osservato che molte donne in provenienza dall'America centrale dirette in Spagna sono state bloccate dalla polizia, seppur in possesso di tutti i requisiti per l'accesso, sulla base di un presumibile rischio di voler rimanere in Europa per lavorare irregolarmente.

Inoltre, la polizia pone delle domande sulla destinazione finale del viaggio, chiedendo alle persone di nominare alcuni monumenti che intendono visitare e guardando con sospetto se l'albergo scelto è lontano dal centro città. Durante la visita all'aeroporto di Orly, un agente mi dice che "se la persona vuole andare a Malta e non sa nemmeno che è un'isola, mi sembra strano. Penso subito che voglia approfittare dello scalo per rimanere in Francia o lavorare in nero a Malta" (Diario di campo, febbraio 2024).

Infine, gli agenti tengono conto del linguaggio del corpo, delle incertezze, dei silenzi sospetti e anche delle motivazioni considerate "contraddittorie". La nozione di contraddittorietà è utilizzata anche dal giudice nel caso di una persona che, arrivata in qualità di turista, decide di registrare una domanda di protezione internazionale dopo qualche giorno in *zone d'attente*. Secondo Salter (2003), le dichiarazioni orali di intenti fatte durante i controlli assumono la funzione di una confessione, cioè di un atto di sottomissione e obbedienza allo Stato.

Conclusioni

Gli aeroporti sono luoghi particolarmente interessanti per analizzare il modo in cui le mobilità sono sorvegliate e costruite (Adey, 2010). In effetti,

spazi in cui le persone vengono smistate grazie a una precisa organizzazione spaziale e architettonica, a una fitta rete di attori e a complessi sistemi di controllo biometrici e *software* di profilazione.

A differenza dell'immagine del confine statico e lineare, l'accento sulle pratiche di controllo permette di andare oltre una visione stato-centrica e riflettere sulle dinamiche di costruzione delle categorie migratorie. La concezione relazionale delle frontiere risultante dallo studio etnografico invita a considerare non solo la spazialità del dispositivo di confine, ma anche l'insieme dei discorsi, delle rappresentazioni e delle pratiche di vari attori che interagiscono all'interno di questi spazi frontalieri, in un contesto politico nazionale ed europeo che tende a normalizzare e moltiplicare la creazione di luoghi extra-territoriali.

Riferimenti bibliografici

- Adey P. (2010). *Mobility*. London: Routledge.
- Anzaldúa G. (1987). *Borderlands/La Frontera. The New Mestiza*. San Francisco: Aunt Lute Books.
- Balibar É. (2022). *Cosmopolitique: des frontières à l'espèce humaine*. Paris: La Découverte.
- Bigo D., Guild E. (2005). La mise à l'écart des étrangers. La logique du visa Schengen. *Politique étrangère*, 70(2): 445-447. DOI: <https://doi.org/10.4000/conflits.5962>
- Crosby A., Rea A. (2016). La fabrique des indésirables. *Cultures & Conflits*, 103-104: 63-90. DOI: <https://doi.org/10.4000/conflits.19357>
- Cuttitta P. (2007). *Segnali di confine. Il controllo dell'immigrazione nel mondo-frontiera*. Milano: Mimesis.
- De Genova N., a cura di (2017). *The Borders of "Europe": Autonomy of Migration, Tactic of Bordering*. Durham: Duke University Press.
- Ferraris V. (2023). Entangled in the technology-driven borderscape: Border crossers rendered to their digital self. *European Journal of Criminology*, 20(5): 1740-1758. DOI: <https://doi.org/10.1177/14773708221086717>
- Lendaro A., a cura di (2024). *Gouverner les exilés aux frontières : pouvoir discrétionnaire et résistances*. Vulaines-sur-Seine: Éditions du Croquant.
- Makaremi C. (2008). Participer en observant. Étudier et assister les étrangers aux frontières. In: Bensa A., Fassin D., a cura di, *Les politiques de l'enquête*. Paris: La Découverte.
- Molinari C. (2022). The borders of the law: legal fictions, elusive borders, migrants' rights. *Politics and Governance*, 10(2): 239-245. DOI: <https://doi.org/10.17645/pag.v10i2.4968>
- Salter B.M. (2003). *Rights of Passage: The Passport in International Relations*. London: Lynne Rienner.
- Torpey J. (2000). *The Invention of the Passport: Surveillance, Citizenship and the State*. Cambridge: Cambridge University Press.