

LA BANALITÀ DEL MARE
FRONTIERE, QUARANTENA E NAVI DA CROCIERA AI TEMPI DEL COVID-19

Elena Giacomelli

Definire la migrazione significa tracciare una linea tra Stati e convenire non solo che quel confine è stato attraversato, ma anche se ad attraversarlo siano stati migranti, richiedenti asilo, turisti, vagabondi o viaggiatori. Come viene definita da Alessandro Leogrande (2015), la frontiera è quindi «una linea fatta di infiniti punti, infiniti nodi, infiniti attraversamenti. Ogni punto una storia, ogni nodo un pugno di esistenze. Ogni attraversamento una crepa che si apre». Questo contributo si propone di andare ad esplorare quelle crepe, entrando nelle loro fenditure più profonde. Teatro di tale analisi sarà una delle frontiere più spettacolari, e allo stesso tempo spaventose, degli ultimi anni: il Mar Mediterraneo. Cosa significa attraversare i confini al tempo del COVID-19? A fronte della pandemia che ha chiuso sempre di più le frontiere, tutti gli stranieri erano uguali? Da un lato i turisti, percepiti come fonte di sostegno economico e guadagno, hanno attraversato frontiere e svolto quarantene fiduciarie. Dall'altro lato, le navi-quarantena sono nate per fronteggiare l'emergenza sanitaria, isolando i migranti arrivati in Italia via mare. Il paradosso che lega insieme migranti e turisti si situa proprio nel Mar Mediterraneo, dove migranti svolgevano la quarantena obbligatoria in navi da crociera un tempo destinate a lustro e diletto dei turisti. Partendo dall'esperienza professionale e personale della ricercatrice sulle navi quarantena, questo contributo si posiziona al largo del porto di Augusta (Sicilia), andando ad indagare la dicotomia migranti-turisti durante il COVID-19.

Parole chiave

Mediterraneo; COVID-19; Navi; Quarantena; Migrazioni

THE BANALITY OF THE SEA
BORDERS, QUARANTINE AND CRUISE SHIPS IN THE TIME OF COVID-19

Defining migration means drawing a line between States and agreeing that that is the border that has been crossed: whether by migrants, asylum seekers, tourists, vagabonds or travelers. As it is defined by Alessandro Leogrande (2015), the border is therefore «a line made up of infinite points, infinite knots, infinite crossings. Each point a story, each knot a handful of existences. Each crossing is a crack that opens». This contribution aims to explore those cracks, entering their deepest depth. The scene of this analysis will be one of the most spectacular, and at the same time frightening, frontiers of recent years: the Mediterranean Sea. What does it mean to cross borders at the time of the COVID-19 pandemic? On the one hand, tourists, perceived as a source of economic support and income, have crossed borders and carried out fiduciary quarantines. On the other hand, quarantine ships were created to deal with the health emergency, isolating migrants who arrived in Italy by the Mediterranean Sea. The paradox between migrants and tourists takes place precisely in the Mediterranean Sea, where migrants carried out compulsory quarantine in cruise ships once destined for the luster and delight of tourists. Starting from the professional and personal experience of the researcher on quarantine ships, this contribution is positioned off the port of Augusta (Sicily), investigating the migrant-tourist dichotomy during COVID-19.

Keywords

Mediterranean Sea; COVID-19; Quarantine; Boats; Migration

<https://doi.org/10.6092/issn.2035-7141/13874>

LA BANALITÀ DEL MARE
FRONTIERE, QUARANTENA E NAVI DA CROCIERA AI TEMPI DEL COVID-19

Elena Giacomelli

Introduzione: il Mediterraneo e l'attraversamento delle frontiere

Noi uomini nati sulla solida terra, ci siamo mai chiesti quanta storia contiene il mare? Quella del Mediterraneo è una storia grande.

Amedeo Feniello e Alessandro Vanoli, *Storia del Mediterraneo in 20 oggetti*

Spazio compreso tra lo stretto di Gibilterra e le coste del Medio Oriente, tra Venezia e Alessandria d'Egitto, il Mar Mediterraneo ha sempre unito e allo stesso tempo diviso terre, culture e popoli. Le acque del Mediterraneo sono luogo di passaggio e d'incontro ma anche confine naturale e barriera tra i tre continenti che vi si affacciano, l'Africa, l'Europa e l'Asia.

Braudel (1949) definisce il Mar Mediterraneo come «un'area di unità culturale». Gabriele Proglia analizza invece il Mediterraneo come un archivio di memorie culturali ove il *Mediterraneo nero* è «il luogo fisico, simbolico e di pratiche di sconfinamento - cioè un vero e proprio archivio - di corpi e di significati, di strategie per eludere, ingannare, neutralizzare i dispositivi di confine» (Proglia 2019, 33-34). Definire la migrazione significa tracciare un confine tra Stati e convenire che quella linea è stata attraversata. Dove tale linea viene tracciata politicamente e amministrativamente è, sostanzialmente, una costruzione sociale e politica (Zanfrini 2016). Mezzadra e Neilson invitano a una rilettura del ruolo del confine come caratteristica costituente dello spazio globale, come spazio in perenne mutazione, attorno a cui si (ri)definiscono in continuazione le soggettività, le strategie, le funzioni e i ruoli di entità nazionali, sovranazionali ed internazionali (Mezzadra e Neilson 2014). Il Mediterraneo, in questo senso, come confine naturale, aiuta e semplifica

l'idea di confine come demarcazione tra “noi” e gli “altri”, immaginata e creata attraverso le lenti del processo di *b/ordering* (Van Houtum *et al.* 2005).

In Italia, la politica dei respingimenti dei migranti nel Mediterraneo è tornata come «pensiero molesto» (Rastello 2010), come pensiero che si aggrappa alle paure più irrazionali, e che spinge la gestione dei flussi fuori dallo stesso territorio italiano attraverso un processo di esternalizzazione dei confini europei (Mezzadra 2013).

L'attraversamento di questo confine liquido (Musarò 2019) viene percepito con paura e pregiudizio: «una riemersione inquietante dei meccanismi più arcaici, tra quelli che fondano e nutrono il sentimento d'identità dei gruppi e dei singoli in essi» (Escobar 1997, 5). L'estraneità degli altri, dei diversi, emerge assordante nelle più recenti politiche di controllo dei confini, delle frontiere e dei flussi migratori, rivolte a limitare l'afflusso dei cittadini non comunitari, senza considerare i differenti *status* connessi ai motivi della migrazione (Rastello 2010). Come evidenzia Alessandro Leogrande (2015), il meccanismo del capro espiatorio (Girard 1987), dell'ultimo arrivato, del diverso, c'è sempre stato: negli anni Novanta con gli “albanesi”, poi con l'arrivo dei “rumeni” e poi con quello degli “islamici”. Ciò che preoccupa adesso è che questo meccanismo sia diventato un elemento strutturale tanto nella società, quanto nel dibattito pubblico e che faticchi a trovare degli argini. Ancora più preoccupante è che questo ordine del discorso dilaghi anche nell'arena politica, alimentandosi di *fake-news*, razzismo e xenofobia. Circolo vizioso che ha portato alla chiusura dei porti, ha definito i soccorritori “vicescafisti”, le navi umanitarie “taxi del mare”, i migranti “crocieristi” (Camilli 2019), in definitiva ha portato a considerare che nel mondo ci siano esseri umani di serie A ed esseri umani di serie B. Definire chi ricade nella prima categoria e chi nella seconda significa etichettare i vari attraversamenti dei confini a seconda delle categorie: se da migranti, richiedenti asilo, turisti, vagabondi o viaggiatori. Le *linee immaginarie* che delineano le frontiere della “Fortezza Europa” segnano la logica dell'inclusione/esclusione di persone straniere. La frontiera del Mediterraneo negli ultimi anni si è trasformata in una delle rotte più pericolose del mondo. Dal 2014 al 2020 si stima che almeno ventimila persone

abbiano perso la vita provando ad attraversare questo tratto di mare che molti hanno definito un cimitero¹.

Partendo da queste premesse, il seguente contributo cerca di analizzare la frontiera del Mar Mediterraneo durante questi mesi di emergenza di COVID-19. Di fatto, la pandemia ha chiuso le frontiere: una rivincita dello Stato-nazione (Perrone 2020) e di quei confini che prepotenti sbarrano il passaggio, tornando ad esercitare la loro funzione più securitaria e poliziesca (Andreas 2003; Newman 2011), definendo *status* giuridici e assegnando etichette a chi li attraversa.

Attraverso la lente del *Mobility Justice* (Sheller 2018) che, adottando un approccio critico, mira a svelare i rapporti di potere e le forme di controllo, per smascherare così gli effetti perversi di una società sempre più diseguale, questo contributo cerca di riflettere sulle seguenti domande: cosa significa attraversare i confini e le frontiere al tempo dello stato di emergenza per la pandemia COVID-19? Quali sono stati i possibili attraversamenti del Mar Mediterraneo? A fronte della pandemia che ha chiuso sempre di più le frontiere, tutti gli stranieri erano uguali? Chi era categorizzato come turista e chi come migrante?

Da un lato, i turisti, percepiti come fonte di sostegno economico e guadagno, hanno attraversato frontiere e svolto quarantene fiduciarie. Dall'altro lato, le navi-quarantena sono nate per fronteggiare l'emergenza sanitaria, isolando i migranti arrivati in Italia via mare. Sono state istituite dal governo nell'aprile 2020 con un decreto della Protezione civile, svolgendo una funzione sia di sorveglianza sanitaria sia securitaria. Il paradosso legale tra migranti e turisti si svolge proprio nel Mar Mediterraneo, ove migranti svolgevano la quarantena obbligatoria in navi da crociera un tempo destinate a lustro e diletto dei turisti. In Italia, il trattamento dei migranti si trova in linea con quanto analizzato da Triandafyllidou (2020) a livello internazionale: la pandemia sembra rinforzare ancora di più l'orientamento securitario dei confini e di ripiegamento nella sovranità nazionale, nello sforzo di proteggere il gruppo degli inclusi (i cittadini nazionali) dagli *outsiders*, migranti e rifugiati, percepiti - anche in questa situazione - come minaccia per il benessere nazionale. L'emergenza pandemica

¹ Dati disponibili su: <https://missingmigrants.iom.int>.

sarebbe «un anello aggiuntivo di questa catena della securitizzazione» (Triandafyllidou 2020, 1).

Partendo dalla mia esperienza professionale e personale sulle navi-quarantena, questo contributo si posiziona al largo del porto di Augusta (Sicilia) nel Mar Mediterraneo, andando ad indagare la dicotomia migranti-turisti durante il COVID-19. Ho trascorso tre settimane (23 dicembre 2020 - 20 gennaio 2021) a bordo di una nave-quarantena, scrivendo quotidianamente un diario di bordo e vivendo sulla mia pelle l'effetto di una istituzione totale (Goffman 1961).

Proprio per la natura sociale della ricerca, si è ritenuto opportuno prendere posizione: per usare le parole di Pierre Bourdieu (1993), non rimanere in una «posizione neutrale e indifferente, distaccata dalle lotte che hanno come posta in gioco le sorti stesse di questo mondo» (cit. in Bauman 2003, 48). Nell'accezione data da Bauman, io, in quanto ricercatrice, sono “soggetto responsabile”: responsabile dei miei scritti, della produzione di conoscenza e delle mie prese di posizione.

Dopo un breve *excursus* storico-normativo sull'immigrazione - irregolare e regolare - al tempo della pandemia, il saggio si concentrerà quindi sulle navi presenti nel Mediterraneo per soffermarsi sulla dicotomia migrante-turista.

Quanti modi e mezzi ci sono per attraversare il Mar Mediterraneo? Gommoni fatiscenti, barche di legno, navi da crociera, barche a vela, traghetti, motoscafi, e così via. Il *chi sei* è spesso definito dal *mezzo* che ti permette di attraversare il confine.

Durante il COVID-19 questa connessione tra mezzo di trasporto e (auto)definizione è saltata: navi da crociera e traghetti per turisti sono stati utilizzati come dispositivi biopolitici del confine (Campesi 2015) e di governamentalità attivi nel Mediterraneo per la pandemia, tanto da creare confusione agli occhi di chi li guardava da terra².

L'analisi tenta di «bucare il confine» (Proglione 2020), di andare ad esplorare come, nonostante l'innalzamento delle mura del COVID-19, esistano soggettività che non

² Il 22 luglio 2020, il viceministro delle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri ha confuso la Moby Zazà, utilizzata in quel momento come nave-quarantena per i migranti, con una nave da crociera, pensando quindi che arrivassero turisti. Qui l'articolo: https://www.huffingtonpost.it/entry/la-gaffe-di-cancellieri-son-tornati-i-turisti-ma-e-una-nave-per-la-quarantena-it_5cf1b8a1c5b6da3abcb0a0f6.

rispettano i posizionamenti loro attribuiti - al di qua o al di là del confine - durante la pandemia, e come questi *corpi politici* (Arendt 2009; Bourdieu 1994; Foucault 2005) vengano poi (ri)posizionati.

L'attraversamento al tempo del COVID-19

Come se quella grande ira mi avesse purgato dal male, liberato dalla speranza, davanti a quella notte carica di segni e di stelle mi aprivo per la prima volta alla dolce indifferenza del mondo.

Albert Camus, *Lo Straniero*

Il diritto alla fuga (Mezzadra 2001) dei migranti da focolai di guerra in Africa e Medio Oriente, dal conflitto siriano e da altre situazioni di natura ibrida, ha fatto aumentare gli arrivi di persone straniere sulle coste italiane. Dal 2011 in poi, tale fenomeno è stato costantemente rielaborato in termini di “crisi”, parola che, nell’ultimo decennio, ha pervaso il discorso pubblico e politico in Europa, al punto da inquadrare un’interpretazione semplicistica di processi sociali complessi e giustificare lo sviluppo di politiche restrittive (Giacomelli *et al.* 2020). Le rivolte della “primavera araba”, che nel 2011 hanno coinvolto numerosi paesi del Mediterraneo, hanno costituito un punto di svolta nelle relazioni politiche tra Europa e Africa per quanto riguarda le rotte migratorie. L’aumento dei migranti sbarcati sulle coste italiane in seguito a tali insurrezioni è stato interpretato dalle istituzioni italiane come un fenomeno eccezionale piuttosto che strutturale, focalizzando la gestione sul concetto di straordinarietà.

Negli ultimi decenni, di fatto, è in termini di “crisi” che i governi europei e nazionali hanno inquadrato le migrazioni, dispiegando un regime di disposizioni di emergenza. Allo stesso modo, l’Unione Europea ha reagito al drammatico naufragio del 3 ottobre 2013 dichiarando una, appunto, “crisi umanitaria”, e istituendo l’operazione “Mare Nostrum” del 2014 (Tazzioli 2016). Ancora si è parlato di “crisi

dei migranti” o “crisi dei rifugiati”, o addirittura di “crisi delle frontiere europee” e “crisi del sistema d’asilo”, in occasione degli eventi verificatisi durante la “lunga estate delle migrazioni” del 2015, anno in cui la rotta balcanica è diventata il principale passaggio verso l’Europa per le persone in fuga dalla guerra siriana. Questi eventi specifici hanno segnato punti di svolta nel discorso pubblico e nelle politiche migratorie adottate dall’Unione Europea e dai suoi Stati membri, che hanno usato il concetto di “emergenza” per giustificare l’adozione di nuovi metodi di controllo delle frontiere e misure di eccezione per gestire e regolare la mobilità dei migranti, come ad esempio il ripristino delle frontiere interne nell’Area Schengen.

In Italia, il concetto di “emergenza” ha svolto un ruolo chiave sotto il profilo normativo: “emergenza” come conseguenza di flussi massicci di migranti ed “emergenza” intesa come rischio per la sicurezza nazionale (Mitzman 2018).

Durante l’emergenza COVID-19, i flussi migratori sono stati presentati come *l'emergenza nell'emergenza*. Se, da un lato, la pandemia ha portato alla chiusura delle frontiere e alla conseguente diminuzione degli ingressi, sia regolari sia irregolari, dall’altro la “democraticità” del trattamento verso gli stranieri è solo apparente e le misure verso migranti e turisti sono state agli antipodi.

L’impatto del COVID-19 in un certo senso ha correlato il migrante con il turista, dipingendoli entrambi come figure a rischio, portatori di pericolo. Tuttavia, il trattamento di una o dell’altra figura ha percorso strade diverse. Con o senza pandemia, gli stranieri non sono tutti uguali, qualcuno è un po’ più straniero dell’altro. Turismo, viaggi d’affari, visite ai familiari all’estero comportano, e hanno sempre comportato, una circolazione di persone numericamente molto maggiore rispetto alle migrazioni. In tempi normali nessuno ci fa caso, ma anche nell’emergenza da COVID-19 si è visto all’opera «un doppiopesismo stridente in materia di precauzioni» (Ambrosini 2020, 2). Istintivamente, il pericolo è associato alla mobilità dei migranti (poveri) provenienti dal Sud del Mediterraneo.

L’impatto della pandemia sulle rotte migratorie nel Mar Mediterraneo, e sulle risposte di *policy* che ne conseguono, è stato immediato. In Italia, nel corso della “prima ondata” della pandemia (fine febbraio - inizio maggio 2020), gli arrivi si sono

considerevolmente ridotti rispetto al periodo precedente, diminuendo fino all'80% nel mese di marzo³. Da notare, tuttavia, che non tutte le rotte hanno subito un calo simile: se le partenze dalla Tunisia si sono ridotte del 90%, quelle dalle coste libiche solo di circa il 5%⁴. Questa differenza la si può collegare alla diversità dei due paesi di partenza: in Tunisia, di fatto, con più probabilità è più facile posticipare la partenza in caso di gravi eventi imprevisti; in Libia, invece, le condizioni esterne del paese e dei migranti (spesso in centri di detenzione o in condizioni fortemente a rischio e in mano a trafficanti) hanno la meglio sulla pandemia globale.

Parallelamente, le politiche hanno sancito lo stato di emergenza. Il 7 aprile 2020 un decreto interministeriale 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»⁵. Il decreto fu approvato all'indomani della richiesta di attraccare a Lampedusa della nave Alan Kurdi (battente bandiera tedesca), che aveva a bordo centocinquanta migranti intercettati nella zona SAR libica⁶. Come sottolineato dall'Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione (ASGI 2020), il decreto presenta molti profili di dubbia legittimità sia rispetto alla normativa internazionale - principio di non respingimento - sia alla nostra Costituzione. Non solo, anche le premesse sono poco plausibili: la *ratio* fa riferimento alla situazione di emergenza sanitaria che non avrebbe consentito la disponibilità di luoghi sicuri, senza compromettere la funzionalità delle strutture sanitarie, logistiche e di sicurezza sul territorio.

³ Dati disponibili su: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-migrazioni-e-covid-19-27058>.

⁴ Dati disponibili su: <https://www.iom.int/news/covid-19-control-measures-gap-sar-capacity-increases-concern-about-invisible-shipwrecks>.

⁵ Decreto interministeriale disponibile su: [http://www.integrazionemigranti.gov.it/Attualita/Notizie/Documents/M_INFR.GABINETTO.REG_DE.CRETI\(R\).0000150.07-04-2020%20\(3\).pdf](http://www.integrazionemigranti.gov.it/Attualita/Notizie/Documents/M_INFR.GABINETTO.REG_DE.CRETI(R).0000150.07-04-2020%20(3).pdf).

⁶ "Alan Kurdi salva 150 persone al largo della Libia. La ONG: "L'Italia nega un porto", Rai News (7 Aprile 2020). <http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/alan-kurdi-salva-150-migranti-in-due-operazioni-libia-italia-porto-a62f78c0-49a9-467c-92fd-f1e0b516b922.html>.

Il 12 aprile 2020, con il decreto del capo dipartimento della Protezione Civile⁷, sono state predisposte delle navi-quarantena in funzione contenitiva con lo scopo di provvedere all'assistenza alloggiativa e alla sorveglianza sanitaria delle persone soccorse in mare. Le “navi di confine” (secondo un'accezione proveniente dai *Critical Border Studies*) sono navi commerciali private, pagate dal governo italiano, categorizzate sia come spazi di quarantena sia di detenzione. Ciò è dovuto in primo luogo al loro ruolo di luoghi di detenzione alternativi, degli hotspot galleggianti per migranti e richiedenti asilo.

Utilizzando il linguaggio di Dworkin, anche durante la pandemia, la questione dei flussi migratori è stata basata su «argomenti di policy» che «giustificano una decisione politica mostrando che essa promuove o tutela alcuni scopi collettivi della comunità nel suo complesso», anziché su «argomenti di principio» che «giustificano una decisione politica mostrando che questa rispetta o assicura certi diritti soggettivi o collettivi» (Dworkin 2010). Si è giunti così alla limitazione dei cosiddetti “diritti degli altri” (Benhabib 2004), che per antonomasia sono sempre le persone di origine straniera con passaporti meno potenti del nostro. Il criterio di esclusione diventa quindi la nascita in uno o in un altro Paese, facendo diventare il peccato originale un peccato di origine (Mauro 2018). Il *Passport Index*⁸, sito che compara le possibilità di viaggiare dei vari passaporti del mondo, ne dimostra la spietata concretezza.

Allo stesso tempo, anche “gli sbarchi” di turisti sono diminuiti. La pandemia ha rialzato anche quei confini che sembravano cancellati sulla carta geo-politica globale (Harvey 2020): gli Stati membri dell'Unione Europea di fatto hanno revocato quelle misure di libera circolazione, che avevano avviato un processo di progressiva, positiva unione (Pozzi 2020). IL COVID-19 in pochi mesi ha messo in crisi certezze che ormai davamo per acquisite e scontate. In Italia, il turismo negli ultimi anni è stato un settore sempre in crescita (Bozzato *et al.* 2020). Dal mese di marzo, le restrizioni dovute alla

⁷ Decreto disponibile su: <http://www.protezionecivile.gov.it/amministrazione-trasparente/provvedimenti/-/content-view/view/1250434>.

⁸ Per maggiori informazioni: <https://www.passportindex.org/>.

crisi sanitaria hanno bloccato i flussi turistici⁹, tuttavia, nei primissimi mesi del 2020 (gennaio - marzo), molti sono stati quei turisti che quando il mondo si è bloccato si trovavano per motivi di svago in uno Stato diverso dal loro paese di residenza.

Nel mondo, nel primo semestre del 2020, circa centomila persone in cinquanta navi da crociera¹⁰ sono rimaste bloccate a causa della pandemia. Anche nel Mar Mediterraneo, dal porto di Ancona¹¹ a quello di Civitanova¹², “naufraghi galleggianti”¹³ si sono trovati isolati a bordo, spesso confinati in cabina, non potendo scendere a terra. In quei mesi, la frase «accoglierli è un dovere»¹⁴ era riferita a tutte quelle persone bloccate su quelle “prigioni dorate”. Le navi in cerca di approdo in questo caso erano le navi da crociera e i naufraghi erano nostri concittadini. Da subito i Dpcm italiani hanno sospeso i servizi di crociera da parte delle navi di bandiera italiana. Questo stop immediato si è reso necessario principalmente perché si è notato che, sulle navi da crociera, la pandemia si è diffusa in maniera molto rapida soprattutto per la natura stessa della nave - aree ristrette, affollate e chiuse con risorse mediche limitate - che ha contribuito alla rapida diffusione della malattia in quell’ambiente¹⁵.

Fermate per i turisti europei perché pericolose a livello sanitario, in quanto, come sostengono gli autori di una ricerca pubblicata dalla rivista *Journal of Travel Medicine*, «le navi da crociera costituiscono un ambiente unico per favorire la diffusione di infezioni trasmesse da persona a persona» (Rocklov *et al.* in AA.VV., 2020), esse sono state tuttavia utilizzate come spazi per il contenimento sanitario per i migranti. Oggi più che mai le navi rappresentano lo spazio – nemmeno più tanto velato – del razzismo contemporaneo al tempo del COVID-19.

⁹ Qui i dati ISTAT sull’impatto del COVID-19 sui flussi turistici:
https://www.istat.it/it/files/2020/04/STATISTICATODAY_TURISMO.pdf.

¹⁰ <https://www.agi.it/estero/news/2020-05-02/coronavirus-covid-19-navi-da-crociera-8496674/>.

¹¹ https://travelnostop.com/news/crociera/487148_487148.

¹² https://www.ansa.it/canale_saluteebenessere/notizie/sanita/2020/01/30/cinesi-con-febbre-su-una-nave-a-civitavecchia-fermi-in-seimila_a24713a7-ac75-4f5a-a68c-9c5993a7defe.html.

¹³ <https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/apr/14/cruise-ships-coronavirus-passengers-future>.

¹⁴ <https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/04/28/coronavirus-la-nave-costa-magica-arriva-nel-porto-di-ancona-tra-le-polemiche-la-sindaca-accoglierla-e-un-dovere-operazioni-sicure/5784587/>.

¹⁵ <https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/travel-by-air-land-sea/cruise-ship-travel>.

La nave: tra utopia e distopia dell'ordinario

In queste crociere extralusso di massa c'è qualcosa di insopportabilmente triste. Come la maggior parte delle cose insopportabilmente tristi, sembra che abbia cause inafferrabili e complicati ed effetti semplicissimi: a bordo della Nadir - soprattutto la notte, quando il divertimento organizzato, le rassicurazioni e il rumore dell'allegria cessavano - io mi sentivo disperato. Ormai è una parola abusata e banale, disperato, ma è una parola seria, e la sto usando seriamente. Per me indica una semplice combinazione – uno strano desiderio di morte, mescolato a un disarmante senso di piccolezza e futilità che si presenta come paura della morte. Forse si avvicina a quello che la gente chiama terrore o angoscia. Ma non è neanche questo. È più come avere il desiderio di morire per sfuggire alla sensazione insopportabile di prendere coscienza di quanto si è piccoli e deboli ed egoisti e destinati senza alcun dubbio alla morte. E viene voglia di buttarsi giù dalla nave.

David Foster Wallace, *Una Cosa Divertente Che Non Farò Mai Più*

Le navi hanno svolto nei secoli vari ruoli, dal commerciale al turistico, al confinamento e alla segregazione. Qualsiasi sia il suo scopo la nave rappresenta uno spazio in movimento, con un tempo sospeso al suo interno. La nave, quindi, come “spazio-tempo altro”¹⁶ che rompe in ogni caso la quotidianità e la normalità generalmente imposte, viene intesa come «eterotopia per eccellenza» - nel senso foucaultiano del termine - di utopia o distonia rispetto all'ordinaria realtà (Lago 2016).

Esempio di “nave-utopia” è la nave da crociera, dove lo spazio diventa vero e proprio «serbatoio di immaginazione» (Foucault 2006) per le persone a bordo. Lo scrittore David Foster Wallace, nel 1995, trascorse una settimana in una nave da

¹⁶ <https://www.lavoroculturale.org/nave-spazio-altro/massimo-maggini/2016/>.

crociera ai Caraibi al bordo della quale scrisse un reportage tragicomico letterario che uscì con il titolo *Una cosa divertente che non farò mai più*. Wallace racconta di questi non-luoghi mobili, come “spazi illusori” e microcosmi spettacolari, cercando di analizzare quali bisogni soddisfino nelle persone, facenti parte della società capitalista statunitense, che li preferiscono ad altri tipi di evasione. In Italia, la sociologa Valentina Longo (2015) ha lavorato come hostess di crociera e ha raccontato questa sua esperienza nell’inchiesta *Lusso low cost. Vita in crociera sopra e sotto la linea di galleggiamento*. L’interessante ricerca di Longo, che ha vissuto il mondo-nave anche sopra la linea di galleggiamento, da passeggera, fotografa l’esperienza crocieristica e le gerarchie che si generano a bordo tra passeggeri, marinai, animatrici, hostess, camerieri e così via.

Un esempio di “nave-distopia” viene proposto dallo stesso Michael Foucault in *Storia della follia nell’età classica*: la nave dei folli, la *stultifera navis*. Si trattava di uno «strano battello che fila[va] lungo i fiumi della Renania e i canali fiamminghi», il cui unico scopo era quello di trasportare i matti da una città all’altra, in una specie di esilio naturale che veniva consegnato al potere considerato esoterico delle acque del fiume. Traslando la nave dei folli di Foucault in esperienze italiane più recenti, è necessario citare la “Nave Garaventa”, la quale, per quasi cent’anni, dal 1883 al 1977, stette ancorata nel porto di Genova con la funzione di “Scuola-Galleggiante” per il recupero di giovani *difficili* e cosiddetti *delinquenti*. La nave era nei fatti un riformatorio con le regole di un’accademia militare travestita da scuola, ispirata a un progetto insieme caritatevole (occuparsi dell’educazione e della disciplina del sottoproletariato urbano genovese) e disciplinare (confinare i giovani in una nave in modo che non potessero delinquere in città), progetto che non a caso piacque molto al Fascismo il quale inserì la Nave Garaventa nell’Opera Nazionale Balilla. Infine, “nave-distopia” del presente italiano sono le navi-quarantena per i migranti, che verranno analizzate nel paragrafo successivo.

Sia nel bene che nel male le navi quindi rappresentano dei micro «sistemi-mondi», delle «istituzioni totali» (Goffman 1961) nella più pura accezione del termine. Lo stesso Goffman, in *Asylum*, le cita come esempio di istituzioni «staccate dal

mondo» e create «al solo scopo di svolgere una certa attività, che trovano la loro giustificazione sul piano strumentale» (Goffman 1961, 34-35).

Come ogni istituzione totale, la nave totalizza i corpi dei passeggeri a bordo: ogni attività e aspetto della vita si svolge al suo interno, manipolando bisogni umani e sorvegliando corpi e menti. I due gruppi di persone, quelle controllate e quelle che controllano, tendono a farsi un'immagine stereotipata, limitata ed ostile dell'altro gruppo (ivi, 37). «Luoghi che de-vitalizzano»¹⁷ chi ci vive dentro, che distanziano socialmente ed emotivamente e che, alla lunga, portano sofferenza.

Le navi-quarantena come istituzione totale

Fino a quel momento Bardhosh non aveva mai pensato che il mare potesse essere associato alla violenza. Alla disgrazia, sì. All'onnipotenza della natura, anche. Ma non aveva mai pensato di poter associare il moto delle onde, dell'andirivieni sempre e soltanto uguale a se stesso, o addirittura la burrasca contro cui nessuno può nulla, alla violenza dell'uomo. All'irruzione dell'eccezionale nell'ordinario. Al sopraggiungere della tragedia. Perché nella tragedia – sa di aver sempre saputo – non c'è niente di naturale. Le tragedie non sono eventi naturali.

Alessandro Leogrande, *Il naufragio*

La quarantena e il mare hanno avuto nella storia uno stretto rapporto: nel Trecento, durante la peste, le navi provenienti da zone a rischio dovevano sottoporsi a trenta giorni di segregazione, che nel 1488 il Senato di Venezia estese a quaranta, da qui il termine quarantena. Da allora questo termine sta appunto ad indicare un isolamento di periodi di lunghezza variabile e non per forza in mare. In Italia, la quarantena prevista per il COVID-19 è di dieci giorni e per la maggior parte delle persone è sulla terraferma. Tuttavia, come analizzato precedentemente, due categorie

¹⁷ Dal mio diario di bordo sulla nave-quarantena.

di persone, chi per forza e chi per scelta, hanno dovuto trascorrere la quarantena a bordo di una nave: i migranti in arrivo dalle coste sud del Mediterraneo e i crocieristi, insieme ai marinai e lavoratori, a bordo delle navi da crociera.

Questo secondo gruppo di persone, dopo i primi mesi di gestione della pandemia, e tanta solidarietà dalle persone sulla terraferma, è stato immediatamente sbarcato e le navi da crociera sono state immediatamente fermate, in quanto qualsiasi tipo di attività turistica e di svago è stata bloccata.

Le navi-quarantena con a bordo i migranti, invece, sono nate proprio a causa della pandemia. Nell'aprile 2020 il primo esperimento è stato a bordo della nave Rubattino, che ha ospitato 183 migranti. A questa ha fatto seguito un'ulteriore imbarcazione, la Moby Zazà, in grado di ospitare fino a 250 persone. In vista dell'estate, che in anni normali porta con sé un numero maggiore di sbarchi, ad agosto sono giunte poi a Lampedusa altre cinque navi attive (Adriatico, Allegra, Azzurra, Rhapsody, Suprema) con questo scopo. A bordo di queste navi sono ospiti sia coloro che, testati positivi, vengono posti in isolamento sulla nave fino a negativizzazione del tampone, sia coloro che pur risultando negativi al tampone iniziale devono completare il periodo di quarantena (e che scendono dopo accertata negatività). A bordo poi ci sono operatori (legali, sanitari e medici), volontari, che spesso si occupano della logistica, marinai e personale specializzato nel tenere “viva” la nave, sempre al largo in mare.

Fin dal principio si sono rilevati aspetti problematici sia sul lato giuridico, sia sanitario, sia psicologico: più associazioni hanno segnalato la poca chiarezza dei protocolli seguiti a bordo delle navi-quarantena¹⁸, mentre studi medici hanno sottolineato che il confinamento a bordo non era efficace per limitare il contagio¹⁹, e che la conformità alle leggi era dubbia²⁰. Scrivo sul diario di bordo al secondo giorno della mia permanenza:

¹⁸ <https://www.internazionale.it/notizie/annalisa-camilli/2020/07/07/navi-quarantena-moby-zaza>.

¹⁹ <https://www.ilsole24ore.com/art/coronavirus-quarantena-forzata-navi-la-scienza-non-ha-senso-ADHpIEB>.

²⁰ <https://www.a-dif.org/2020/05/20/tragedia-sulla-moby-zaza-migrante-si-tuffa-in-mare-e-muore/>.

Alla fine questo è controllo securitario camuffato - neanche troppo - da controllo sanitario. Tra l'altro un controllo sanitario sproporzionato e totalmente irragionevole. Oltre che estremamente costoso. È un momento di sospensione privo di qualsiasi regolamento giuridico e di qualsiasi garanzia.

Nel giro di poco tempo, su queste navi di contenimento sanitario, di fatto si sono cominciate a svolgere attività che sfociavano in un mero controllo securitario: procedure di identificazione e richiesta asilo, segnalazione di vulnerabilità e di presunta minore età. In breve, le navi-quarantena si sono da subito rilevate delle navi-hotspot, dei “*dispositivi filtranti*” di esseri umani, rese possibili “dall'emergenza” dei flussi migratori nell'emergenza della pandemia. Istituzioni totali che adottano tecniche di biopolitica e che agiscono sul corpo e sulla mente delle persone a bordo, come per esempio chiamare i migranti per numero:

Primo turno di distribuzione cibo al ponte 8-. Presenti 40 persone, tunisine e sub-sahariane, tutte risultate negative al COVID-19. Mi sono fatta un giro nei corridoi e devo dire tutti veramente gentili. Basta veramente poco per puntellare questo momento subnormale di tempo sospeso di piccoli gesti di normalità. Ho conosciuto Mariam, Awa, Aicha e Abdoul²¹ e vorrei provare a ricordare sempre i loro nomi per non chiamarli per il codice numerico che gli è stato assegnato. Lo trovo veramente terribile.

Il trasferimento di migranti, tra cui molti richiedenti asilo, sulle navi-quarantena, irrazionale dal punto di vista sanitario, ha mostrato fin da subito la sua reale funzione: non il contenimento della pandemia, ma piuttosto il trasferimento *off-shore* della selezione delle persone straniere alle porte della “Fortezza Europa”, che rientra nel più ampio progetto europeo di esternalizzazione delle frontiere, sia a sud del Mediterraneo sia fuori dall'Area Schengen lungo la rotta balcanica. Le navi-quarantena sono quindi degli hotspots galleggianti che facilitano le pratiche di espulsione, spesso svolte illegalmente sulla base della nazionalità delle persone e non considerando le vicende personali.

Gli operatori al loro interno sono spesso sotto pressione, il più delle volte impreparati ad affrontare quella situazione, in costante tensione. Gli operatori a bordo della nave-quarantena di fatto si stanno *professionalizzando all'interno del sistema*, luogo

²¹ Ho utilizzato dei nomi di fantasia per tutelare la loro privacy.

dove stanno sviluppando le proprie competenze e costruendo le proprie «grammatiche d'azione» (Boltanski & Thévenot 1999):

È giusto parlare della follia quando si è dentro la follia? Anzi, quando sei proprio tu l'ingranaggio, olio del motore, di quella follia? Tu che fai funzionare un sistema folle. Forse sarebbe come far scoppiare una bomba dentro il sistema stesso, ma peggio ancora, dentro le persone al suo interno²².

Chiamati ad esercitare un lavoro sociale, si ritrovano poi a svolgere una funzione securitaria e di sorveglianza, vincolati a rispettare delle regole non scritte ma spesso tacitamente introiettate. Lavorare in emergenza è faticoso. Lavorare in emergenza nell'emergenza è ancora più faticoso²³. Sia operatori che migranti, o “ospiti” come vengono chiamati, tendono a farsi un'immagine dell'altro stereotipata (Goffman 1961). Il rischio spesso è di stereotipare e categorizzare i migranti, perché così il lavoro diventa più facile e sostenibile. Se ci si soffermasse a pensare, ci si renderebbe conto che in quel luogo chi sorveglia ha un potere e una responsabilità tanto enormi quanto ingiusti sulla vita dei sorvegliati.

Un collega un giorno mi ha detto: «capisci che è un sistema malato quando durante un imbarco non pensi più alle persone che saliranno ma ai rotoli di carta igienica che dovrai comprare». La nave-quarantena è uno spazio che non lascia spazio al pensiero critico, che inabilita il poter mettersi nei panni di qualcun altro (Arendt 2019).

Il margine d'azione è faticoso da vedere ed esercitare, come riportato al terzo giorno nel mio diario di bordo: *«Creare empatia in una situazione in cui quello che ti viene richiesto è il controllo. Margine d'azione percepito ancora minimo»*. Il margine d'azione deve essere inteso come quella possibilità di effettuare delle micro-resistenze quotidiane (Giacomelli 2020), delle pratiche di resistenza capaci di dotarsi di «proprie autonome infrastrutture» (Mezzadra 2019). Queste azioni di resistenza (o resilienza proattiva) sono pratiche di dissenso al sistema, realizzate “all'interno” ma “contro” i mandati istituzionali. Queste micro-azioni quotidiane riconoscono la politicità dello spazio e

²² Dal diario di bordo.

²³ Scrivo sul diario di campo: *«La sola conoscenza appresa sul campo fa confondere il categorizzare con il conoscere»*.

di ogni singola pratica che succede al suo interno²⁴. Di fatto, negli ultimi anni, le politiche migratorie sono passate da politica secondaria ad “alta politica”, promuovendo una gestione emergenziale e securitaria dei flussi migratori (Ambrosini 2017). Di conseguenza, nelle migrazioni, è difficile separare ciò che è tecnico e/o legale da ciò che è politico: parlare tecnicamente di come funziona il sistema delle navi-quarantena acquisisce automaticamente un valore e una riflessione politica.

Conclusioni

La crisi COVID-19 ha aperto voragini e sospeso diritti; riprendendo Gramsci: «Il vecchio mondo sta morendo. Quello nuovo tarda a comparire. E in questo chiaroscuro nascono i mostri» (Contadini 2017). I mostri che ho deciso di analizzare in questo saggio sono galleggianti e di timbro italiano: le navi-quarantena. Di fatto, a partire dall’Emergenza Nord Africa e dall’operazione Mare Nostrum, e passando attraverso iniziali “laboratori sperimentali” nel nuovo sistema di *governance* dei flussi migratori (Campesi 2011), oggi, in Italia, il sistema di controllo delle migrazioni sta spingendo verso le coste africane, attraverso un processo di esternalizzazione della frontiera. L’emergenza da COVID-19 ha dato il giusto espediente per ripensare alla gestione dei flussi migratori lungo la frontiera del Mar Mediterraneo. Come viene definita da Alessandro Leogrande (2015), la frontiera è «una linea fatta di infiniti punti, infiniti nodi, infiniti attraversamenti. Ogni punto una storia, ogni nodo un pugno di esistenze. Ogni attraversamento una crepa che si apre». Osservare quelle crepe nel Mediterraneo è necessario per capire come sta cambiando il nostro sentire e percepire l’Altro, il Diverso.

Tenendo conto del contesto e del momento storico in cui questo saggio si inserisce, ho cercato di fornire delle chiavi di lettura per una migliore comprensione di un fenomeno, quello delle navi-quarantena, che appare isolato e complesso agli occhi di chi non ne fa parte. Rimanendo consapevole della situazione sanitaria attuale,

²⁴ Dal diario di bordo: «Anche i più piccoli aspetti, come gli spazi disponibili sulla nave, qui vanno letti con lente politica [...] bisogna trasformare le emozioni in pensiero. In pensiero politico».

ritengo che la tutela della salute non possa essere usata a pretesto per violare i diritti umani e fondamentali delle persone. È necessario rivedere i diritti fondamentali, quello della salute e la non discriminazione, applicando un *et-et* e non un *aut-aut*. Come scrivo nel diario di bordo: «*Le navi-quarantena sono macchine dalla profonda ambiguità morale, sono catene di smontaggio dell'umano, sia verso i migranti sia verso chi ci lavora dentro*».

Ad oggi le navi-quarantena sono strumenti discriminatori, nati nel chiaroscuro gramsciano, “hotspots galleggianti” extra-territoriali con le caratteristiche di una tecnologia di sicurezza del confine «incaricata di governare il futuro» (Campesi 2015).

Piattaforme in mare che operano selezionando arbitrariamente e preventivamente tra migranti economici (da rimpatriare) e richiedenti asilo (vulnerabili, quindi innocui), le navi-quarantena impongono misure irragionevoli e discriminatorie. La necessità di evitare la diffusione del Covid-19 non può essere usata come scusa strumentale per non pensare ad alternative in cui i diritti dei migranti vengano rispettati.

Bibliografia

- AA.VV. (2020), *Criticità sul sistema navi-quarantena per persone migranti: analisi e richieste*, https://www.meltingpot.org/IMG/pdf/criticita_del_sistema_navi-quarantena_per_persone_migranti-analisi_e_richieste.pdf (ultimo accesso: 9 marzo 2021).
- Ambrosini, Maurizio (2017), *Migrazioni*, Milano, Egea editore.
- Ambrosini, Maurizio (2020), *L'immigrazione al tempo della pandemia: nuove difficoltà, scoperte impreviste, opportunità insperate*, «Mondi Migranti», vol. 2, pp. 9-26.
- Amnesty International (AI) (2016), *Hotspot Italia. Come le politiche dell'Unione europea portano alla violazione dei diritti di rifugiati e migranti*. Disponibile in: <https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/5004/2016/it>.
- Andreas, Peter (2003), *Redrawing the Line. Borders and Security in the Twenty-first Century*, «International Security», vol. 38, n. 2, pp. 78-111.
- Augé, Marc (2018), *Nonluoghi* [1992], Milano, Elèuthera.
- Arendt, Hannah (2009), *Le origini del totalitarismo* [1951], Torino, Einaudi.
- Arendt, Hannah (2019), *La banalità del male. Eichmann a Gerusalemme* [1963], Milano, Feltrinelli.
- ASGI (2020), *ASGI chiede l'immediata revoca del decreto interministeriale del 7 aprile 2020. L'Italia è sempre vincolata all'obbligo di fornire un porto sicuro alle persone salvate in mare*, <https://www.asgi.it/wp-content/uploads/2020/04/Nota-ASGI-porti-e-accoglienza-porti-sicuri-COVID14-4-2020-def.pdf> (ultimo accesso: 9 marzo 2021).
- Bandiera, Giacomo (2020), *Barriere Geografiche: confini versus frontiere. Significatività e impatto post COVID-19*, «Documenti geografici», vol. 0, n. 1, pp. 293-395.
- Bauman, Zygmund (2003), *Una nuova condizione umana*, Milano, Vita e pensiero.
- Benhabib, Seyla (2004), *The Rights of Others. Aliens, Residents, Citizens*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Boltanski, Luc, Thévenot, Laurent (1999), *The Sociology of Critical Capacity*, «European Journal of Social Theory», vol. 2, n. 3, pp. 359-377.
- Bourdieu, Pierre (a cura di) (1993), *La misère du monde*, Paris, Seuil.
- Bourdieu, Pierre (1994), *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*, Paris, Seuil.
- Bozzato, Simone, Guadagnoli, Ilaria, e Prosperi, Marco (2020), *Per una ridefinizione del modello turistico nazionale. Spunti di riflessione a partire dalle criticità emerse durante il COVID-19*, «Documenti geografici», vol. 0, n. 1, pp. 529-547.
- Braudel, Fernand (1949), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin.

- Camilli, Annalisa (2019), *La legge del mare. Cronache dei soccorsi nel Mediterraneo*, Milano, Rizzoli.
- Campesi, Giuseppe (2011), *The Arab Spring and the Crisis of the European Border Regime. Manufacturing the emergency in the Lampedusa Crisis*, «EUI Working Papers RSCAS 2011/59», Fiesole, European University Institute; <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/19375>.
- Campesi, Giuseppe (2015), *Polizia della frontiera. Frontex e la produzione dello spazio europeo*, Roma, DeriveApprodi.
- Camus, Albert (2015), *Lo straniero* [1942], Firenze, Bompiani.
- Dworkin, Ronald (2010), *I diritti presi sul serio* [1977], trad. it. di N. Muffato, Roma, il Mulino.
- Escobar, Roberto (1997), *Metamorfosi della paura*, Bologna, il Mulino.
- Foucault, Michel (2005), *Sicurezza. Territorio. Popolazione* [1978], Milano, Feltrinelli.
- Foucault, Michel (2006), *Utopie. Eterotopie*, Napoli, Cronopio.
- Giacomelli, Elena (2020), *Quali sfide per le (nuove) professionalità che lavorano con richiedenti asilo e titolari di protezione. Diritti, lavoro e educazione*, «Lavoro Sociale», vol. 6, pp. 65-78.
- Giacomelli, Elena, Musarò, Pierluigi, Parmiggiani Paola (2020), *The 'invisible enemy' and the usual suspects. How Covid-19 re-framed migration in Italian media representations*, «Sociologia della Comunicazione», vol. 60, pp. 119-136.
- Girard, René (1987), *Il capro espiatorio* [1982], trad. it. Christine Leverd C. e Bovoli F. (1987), Milano, Adelphi.
- Goffman, Erving (1961), *Asylums. Le istituzioni totali: i meccanismi dell'esclusione e della violenza*, Torino, Einaudi.
- Harvey, David (2020), *La fine del neoliberismo*, «Jacobin Italia», <https://jacobinitalia.it/la-fine-del-neoliberismo/> (ultimo accesso: 9 marzo 2021).
- Lago, Paolo (2016), *La nave lo spazio e l'altro. L'eterotopia della nave nella letteratura e nel cinema*, Milano, Mimesis edizioni.
- Leogrande, Alessandro (2015), *La frontiera*, Milano, Feltrinelli.
- Longo, Valentina (2015), *Lusso low cost. Vita in crociera sopra e sotto la linea di galleggiamento*, Milano, Jaca Book.
- Mauro, Ezio (2018), *L'uomo bianco*, Milano, Feltrinelli.
- Mezzadra, Sandro (2001), *Diritto di fuga. Migrazioni, cittadinanza, globalizzazione*, Verona, Ombre Corte.
- Mezzadra, Sandro (2013), *Moltiplicazione dei confini e pratiche di mobilità*, «Ragion pratica», vol. 41, n. 2, pp. 413-432.

- Mezzadra, Sandro (2019), *Postfazione*, in Giulia Fabini, Omid Firouzi Tabar, Francesca Vianello (a cura di), *Lungo i confini dell'accoglienza. Migranti e territori tra resistenze e dispositivi di controllo*, ManifestoLibri, Roma, pp. 280-283.
- Mezzadra, Sandro, Neilson, Brett (2014), *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*, Bologna, Il Mulino.
- Mitzman, Elena (2018), *Accoglienza nell'emergenza: profili normativi e organizzativi a livello internazionale*, in Jens Woelk, Flavio Guella, Gracy Pelacani (a cura di), *Modelli di disciplina dell'accoglienza nell'emergenza immigrazione, La situazione dei richiedenti asilo dal diritto internazionale a quello regionale*, Napoli, Editoriale Scientifica, pp. 25-43.
- Musarò, Pierluigi (2019), *Il confine liquido*, in Emanuela Giordana (a cura di), *Sconfinate. Terre di Confine e Storie di Frontiera*, Torino, Rosenberg & Sellier, pp. 147-157.
- Newman, David (2011), *Contemporary research agendas in border studies: An overview*, in Doris Wastl-Walter (ed.), *The Ashgate research companion to border studies*, Ashgate Publishing, pp. 33-47.
- Perrone, Andrea (2020), *COVID-19: crisi della globalizzazione e "rivincita dei confini". Le ricadute della pandemia sul futuro economico-politico mondiali*, «Documenti geografici», vol. 1, n. 1, pp. 307-320.
- Pozzi, Federico (2020), *L'Europa che cambia: i trattati sospesi per il coronavirus*, *Business Insider Italia*, Milano, Gedi Digital.
- Proglio, Gabriele (2019), *Mediterraneo nero. Archivio, memorie, corpi*, Roma, ManifestoLibri.
- Rastello, Luca (2010), *La frontiera addosso. Così si deportano i diritti umani*, Roma-Bari, Laterza.
- Rocklov, Joacim, Sjodin Henrik, Wilder-Smith, Annelies (2020), *COVID-19 outbreak on the Diamond Princess cruise ship: estimating the epidemic potential and effectiveness of public health countermeasures*, «Journal of Travel Medicine», pp.1-7.
- Sheller, Mimi (2018), *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*, New York, Mimi Sheller.
- Tazzioli, Martina (2018), *Containment through mobility: migrants' spatial disobediences and the reshaping of control through the hotspot system*, «Journal of Ethnic and Migration Studies», vol. 44, n. 16, pp. 2764-2779.
- Triandafyllidou, Anna (2020), *Spaces of Solidarity and Spaces of Exception at the times of Covid-19. International Migration*, «International Migration», vol. 58, n. 3, pp. 261-263; <https://doi.org/10.1111/imig.12719>.
- Tuozzo, Michela (2020), *I percorsi migratori e la pandemia. Come cambiano le emergenze*, in *Diritto, Immigrazione e Cittadinanza*, «Diritto, immigrazione e cittadinanza», vol. 3, pp. 56-98; <https://www.dirittoimmigrazionecittadinanza.it/archivio-saggi-commenti/saggi/fascicolo-n-3-2020-1/654-i-percorsi-migratori-e-la-pandemia-come-cambiano-le-emergenze/file>.

- Van Houtum Henk, Kramsch Oliver, Zierhofer Wolfgang (a cura di) (2005), *B/ordering Space*, Ashgate, Aldershot.
- Wallace, David Foster (2017), *Una cosa divertente che non farò mai più*, Roma, Minimum Fax.
- Zanfrini, Laura (2016), *Introduzione alla Sociologia delle migrazioni*, Bari-Roma, Laterza.

Sitografia

<https://missingmigrants.iom.int>

https://www.huffingtonpost.it/entry/la-gaffe-di-cancelleri-son-tornati-i-turisti-ma-e-una-nave-per-la-quarantena_it_5ef1b8a1c5b6da3abcb0a0f6

<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-migrazioni-e-covid-19-27058>

[http://www.integrazionemigranti.gov.it/Attualita/Notizie/Documents/M_INFR.GABINETTO.REG_DECRETI\(R\).0000150.07-04-2020%20\(3\).pdf](http://www.integrazionemigranti.gov.it/Attualita/Notizie/Documents/M_INFR.GABINETTO.REG_DECRETI(R).0000150.07-04-2020%20(3).pdf)

<http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/alan-kurdi-salva-150-migranti-in-due-operazioni-libia-italia-porto-a62f78c0-49a9-467c-92fd-f1e0b516b922.html>

<http://www.protezionecivile.gov.it/amministrazione-trasparente/provvedimenti/-/content-view/view/1250434>

<https://www.passportindex.org/>

https://www.istat.it/it/files/2020/04/STATISTICATODAY_TURISMO.pdf

<https://www.agi.it/estero/news/2020-05-02/coronavirus-covid-19-navi-da-crociera-8496674/>

https://travlnostop.com/news/crociere/487148_487148

https://www.ansa.it/canale_salutebenessere/notizie/sanita/2020/01/30/cinesi-con-febbre-su-una-nave-a-civitavecchia-fermi-in-seimila_a24713a7-ac75-4f5a-a68c-9c5993a7defe.html

<https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/apr/14/cruise-ships-coronavirus-passengers-future>

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/04/28/coronavirus-la-nave-costa-magica-arriva-nel-porto-di-ancona-tra-le-polemiche-la-sindaca-accoglierla-e-un-dovere-operazioni-sicure/5784587/>

<https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/travel-by-air-land-sea/cruise-ship-travel>

<https://www.lavoroculturale.org/nave-spazio-altro/massimo-maggini/2016/>

<https://www.internazionale.it/notizie/annalisa-camilli/2020/07/07/navi-quarantena-moby-zaza>

<https://www.ilsole24ore.com/art/coronavirus-quarantena-forzata-navi-la-scienza-non-ha-senso-ADHpIEB>

<https://www.a-dif.org/2020/05/20/tragedia-sulla-moby-zaza-migrante-si-tuffa-in-mare-e-muore/>

Nota biografica

Elena Giacomelli is a Research Fellow at the Department of Sociology and Business Law, University of Bologna. She is now working on environmental change and migration dynamics within the EU funded project #ClimateOfChange. She obtained a PhD, conducting an ethnographic research on social workers with asylum seekers and refugees. In 2018 Elena was a visiting research fellow at the University of the Western Cape (South Africa). Her research and publications focus on mobility and migration, ethnography and cultural sociology.

elena.giacomelli4@unibo.it

Come citare questo articolo

Giacomelli, Elena (2021), *La banalità del mare: frontiere, quarantena e navi da crociera ai tempi del Covid-19*, «Scritture Migranti», *Viaggio e sconfinamenti*, a cura di Emanuela Piga Bruni e Pierluigi Musarò, n. 14/2020, pp. 155-178.

Informativa sul Copyright

La rivista segue una politica di “open access” per tutti i suoi contenuti. Presentando un articolo alla rivista l'autore accetta implicitamente la sua pubblicazione in base alla licenza Creative Commons Attribution Share-Alike 4.0 International License.

Questa licenza consente a chiunque il download, riutilizzo, ristampa, modifica, distribuzione e/o copia dei contributi. Le opere devono essere correttamente attribuite ai propri autori. Non sono necessarie ulteriori autorizzazioni da parte degli autori o della redazione della rivista, tuttavia si richiede gentilmente di informare la redazione di ogni riuso degli articoli. Gli autori che pubblicano in questa rivista mantengono i propri diritti d'autore.