

SCHEGGE


Emilio Massimo Caja
e Giacomo Mattiello

QUANDO LA BARCA NON VA

LE NAVI QUARANTENA NELLA
PANDEMIA DA COVID-19

Novembre 2021.

Sono in viaggio sulla nave Excelsior della compagnia italiana Grandi navi veloci spa [d'ora in poi semplicemente Gnv], diretta a Tunisi. Sono salpato stamattina da Palermo, per recarmi nella capitale tunisina dove sono programmati una serie di incontri con associazioni e gruppi locali con l'intento di creare una rete transmediterranea di lotta alle frontiere. A metà viaggio, decido di andare in bagno. Il mio sguardo si sofferma sulle pareti bianche, si apre uno squarcio su un altro tempo. Sui muri ci sono scritte che recitano «Gnv puta mafia», «Italia merda», «Arabia resista Italia nazi», due svastiche ad accompagnare il tutto, una delle quali ha scritto al suo interno «Maroc». Di chi sono queste scritte e perché si trovano sulle pareti di questa nave¹?



Per trovare una risposta, bisogna fare un passo indietro.

Aprile 2020.

La nave Raffaele Rubattino, anch'essa di proprietà della società armatrice Gnv, fino a quel momento aveva operato come semplice traghetto adibito al trasporto marittimo. A partire dal 17 aprile, nel bel mezzo della pandemia da covid-19, ha però mutato la propria finalità, trasformandosi nella prima *nave quarantena*. Appena dieci giorni prima, il governo italiano, tramite un decreto interministeriale², sanciva che, per la durata "dell'emergenza sanitaria nazionale", i porti italiani avrebbero con effetto immediato cessato di essere considerati *place of safety*, ossia porti sicuri. Ciò significa che da quel momento in poi qualsiasi imbarcazione battente bandiera straniera, attiva in operazioni di soccorso al di fuori della zona Sar (*Search and rescue*) di competenza italiana, non avrebbe più potuto accedere a nessuno dei nostri porti. Pochi giorni dopo, il 12 aprile, un decreto del capo dipartimento della Protezione civile³ dava mandato al ministero dell'Interno di affittare, per conto dello stato, delle navi da vettori privati al fine di utilizzarle per la quarantena delle persone che sarebbero giunte in Italia via mare. In quello stesso decreto, alla Croce rossa italiana veniva affidata la gestione delle navi quarantena.

Dalla Raffaele Rubattino in poi, e per più di due anni, alcune tra le più grandi compagnie navali operanti in Italia si sono contese i periodici bandi di assegnazione: oltre a Gnv, anche Moby spa e Forship spa. Il costo dell'affitto si è aggirato tra i 30 e i 36.000 euro al giorno per ogni singola nave. E di navi operative ce ne sono state parecchie. Stando ai dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, sono state utilizzate dieci navi per un costo totale di 109 milioni di euro⁴.

Un numero che è differente da quello contenuto nell'*Avviso per l'aggiornamento dell'Elenco di unità navali battenti bandiera italiana e/o comunitaria funzionali all'assistenza e sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare*, pubblicato dal Dipartimento della Protezione

SCHEGGE

① Note di campo di Emilio Caja, 20 novembre 2021.

② Decreto interministeriale n. 150, 7 aprile 2020.

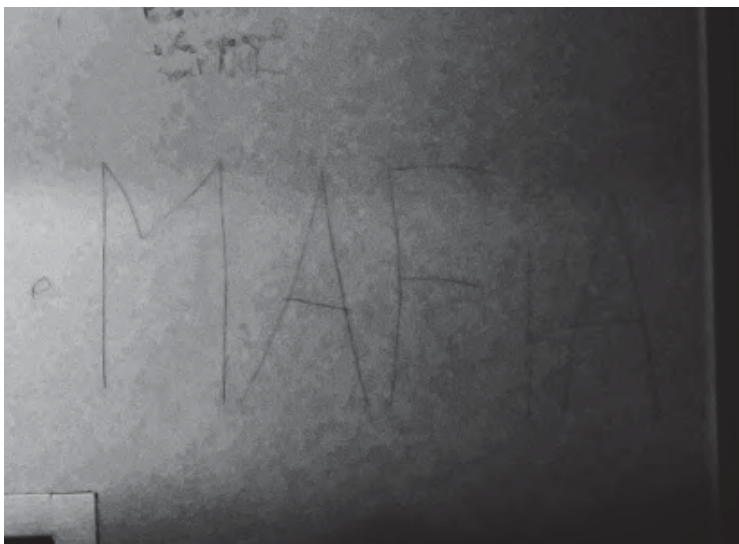
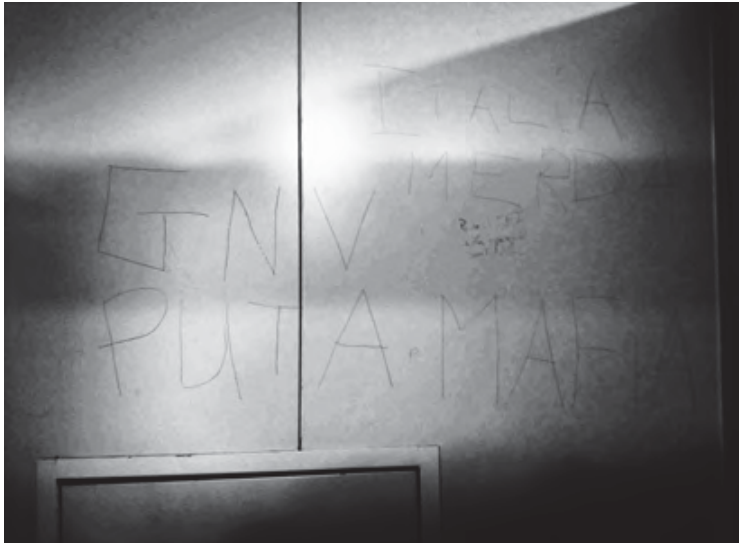
③ Decreto del Capo dipartimento della protezione civile n. 1287, 12 aprile 2020.

④ Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Avvisi e bandi di gara, aprile 2020-settembre 2022.

civile il 12 gennaio 2021. Non è chiaro se tra le venti navi inserite nell'elenco della Protezione civile siano state utilizzate altre navi oltre le dieci indicate dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Se nei primi mesi di pandemia, quando i trasporti marittimi erano bloccati per via del lockdown nazionale, queste imbarcazioni hanno operato esclusivamente come navi quarantena, a partire da giugno 2020 queste hanno, invece, iniziato a funzionare seguendo una doppia temporalità (Caja 2021): imbarcazioni per il trasporto turistico e commerciale su alcune rotte, tramutate tutto d'un tratto in luoghi per l'isolamento sanitario tra Lampedusa e le coste della Sicilia.

Sulle navi quarantena sono transitate più di 35.000 persone, per un periodo minimo di quattordici giorni che, però, in molti casi si è protratto molto più a lungo. Infatti, il conteggio della quarantena cominciava solo nel momento in cui la nave era stata riempita totalmente e, per concludere questa operazione, potevano passare anche diverse giornate. Ciò significa che, quando nuove persone salivano a bordo di una di queste navi, la quarantena si azzerava in automatico per tutti coloro che erano a contatto diretto con gli ultimi arrivati. Inoltre, per chi risultava positivo al covid-19 a bordo o per chi aveva un familiare positivo, la permanenza sulla nave sarebbe durata fino all'esito negativo di un tampone. Questa prassi sanitaria ha creato situazioni del tutto paradossali, durante le quali il periodo di confinamento dilatava a dismisura e i soggetti confinati a bordo erano costretti alla totale incertezza rispetto quando questa reclusione in mezzo al mare si sarebbe conclusa.

Stipate nelle cabine delle navi, divise a seconda di genere, nazionalità o provenienza geografica, e positività o meno al virus, queste persone sono rimaste in uno stato di limbo, con rischi sul piano della tutela dei diritti, come denunciato anche dal garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale (2020). Le navi quarantena si sono presto configurate infatti come dei luoghi di eccezionalità giuridica, diventando uno strumento fondamentale all'interno della "filiera del trattenimento" (Gennari, Ferri e Caprioglio 2021). Già identificate all'hotspot di Lampedusa o durante le operazioni di sbarco dalle navi umanitarie, a bordo delle navi quarantena le persone venivano distinte tra chi poteva richiedere asilo e chi ne era arbitrariamente escluso. Una volta sbarcate dalle navi, le prime venivano caricate su anonimi bus che le avrebbero portate in centri d'accoglienza sparsi in tutta Italia; le seconde portate direttamente nei centri di detenzione amministrativa, i Cpr (Centri di permanenza per i rimpatri), e poi deportate. Questo è stato il caso, soprattutto, delle persone tunisine che, alla luce degli accordi di rimpatrio tra Italia e Tunisia, rinnovati nell'agosto 2020 dagli allora ministri degli Esteri Luigi Di Maio e dell'Interno Luciana Lamorgese, una volta sbarcate dalle navi venivano reclusi e nel giro di pochi giorni caricate su un volo di deportazione (Esposito, Caja e Mattiello 2022).



Emilio Caja, 21 novembre 2021, pareti del bagno della nave Gnv Excellent

GENEALOGIA DELLA NAVE QUARANTENA

Per comprendere come sia stato possibile pensare e giustificare l'introduzione delle navi quarantena, può essere utile guardare alla storia delle navi come luogo di confinamento (Tognotti 2022).

Il termine "quarantena" viene dal mare e si è originato precisamente a Venezia, tra il XIV e il XV secolo, a seguito dell'epidemia di peste che colpì il sud Europa tra il 1347 e il 1352 (Mackowiak e Sehdev 2002). Per arginare la peste, nel 1348 il senato veneziano prolungò i termini massimi di isolamento sanitario da trenta giorni, come già avveniva nella Repubblica marittima veneziana, a un periodo di quaranta giorni, in veneto *quarantena* (Pusterla 2020; Bassareo, Melis, Marras e Calcaterra 2022). La storia delle

quarantene è fatta di luoghi di confinamento in mare e su terra (Tognotti 2013). Seguendo Foucault (2011), l'obiettivo di questi confinamenti sanitari non era tanto quello di sconfiggere la malattia, ma di mantenerla a una distanza consacrata, di escluderla dalla

comunità dei puri. Questa separazione tra puri e impuri ha origini antichissime, si riscontra già all'interno dell'Antico testamento. Nel Levitico e nel libro dei Numeri sono presenti precetti su quali pratiche di esclusione e confinamento sociale applicare per coloro che erano infetti, perlopiù, dalla *tzaraath* in lingua ebraica; ossia ciò che traduciamo con la patologia della lebbra o un'altra difformità cutanea, visibile sul nostro corpo (Carlino 2020).

Il mare in questo senso rappresenta una distanza inequivocabile ed efficace. Al punto che nella storia recente del governo delle migrazioni in Italia, ben prima delle navi quarantena "per covid", si ritrovano altri episodi di confinamento in mare.

Un primo episodio, sostanzialmente sconosciuto, mostra la significatività del luogo "nave" nella genealogia del confinamento di persone migranti nel nostro paese. Un trafiletto sulla «Stampa» del 2 maggio 1984 titolava *Arabi, clandestini e senza nome tengono in "quarantena" una nave*⁵. Nel marzo dello stesso anno, tredici uomini provenienti principalmente dal Marocco (ma anche da Libano, Palestina e Giordania) furono scoperti dalla polizia portuale a bordo della nave Egizia, di proprietà della compagnia Adriatica, nascosti dietro ad alcuni container⁶. Alla nave, arrivata al porto di Livorno dopo aver attraversato l'Atlantico e aver fatto scalo a Casablanca e Barcellona, fu dunque ordinato di rimanere in rada con a bordo i tredici uomini, tenuti in stato di detenzione in alcune cabine senza oblò, piantonate da guardie giurate. Stremati da questa situazione, i confinati iniziarono a distruggere tutto quello che trovavano sulla nave. Uno di loro, Adami Hassan, cominciò uno sciopero della fame, fu portato in ospedale e nutrito a forza, riportato a bordo e messo in stato di contenzione; una volta liberato dalle funi che lo tenevano, cominciò a ribellarsi e per protesta ingoiò una lampadina. Il governo italiano riuscì a prendere contatti con il governo del Marocco, da cui provenivano la maggior parte delle persone bloccate a bordo della nave, al fine di rimpatriarle coattivamente nel paese d'origine. Tre di loro, identificate dal console marocchino, furono deportate in Marocco. Nel frattempo, l'Egizia riprese a fare la spola tra Livorno e Genova, continuando la sua attività commerciale; a bordo, oltre l'equipaggio, rimanevano ingabbiati nelle loro cabine i dieci uomini. Tra maggio e giugno, il numero dei detenuti diminuì a cinque, furono tutti trasferiti su una nave cargo ormeggiata nel porto di Sestri Ponente, vicino Genova, la D'Azeglio⁷. Qui, dopo settantasette giorni, l'allora sottosegretario dell'Interno Raffaele Costa visitò la nave e incontrò i cinque uomini⁸. È difficile poter ricostruire i dettagli di questa vicenda, raccontata da brevi trafiletti sui giornali dell'epoca. Da queste informazioni emerge

⁵ *Arabi, clandestini e senza nome tengono in "quarantena" una nave*, «La Stampa», 2 maggio 1984.

⁶ O. M., *Una nave occupata da dieci clandestini*, «La Stampa», 16 aprile 1984.

⁷ *Un cargo in disarmo come carcere per i 5 "clandestini" nordafricani*, «La Stampa», 23 giugno 1984.

⁸ *Da 77 giorni cinque clandestini su una nave*, «La Stampa», 7 giugno 1984.



Emilio Caja, 8 maggio 2021, nave quarantena Gnv ormeggiata nel porto di Trapani

È stato però a partire dal 2017, con Marco Minniti al ministero dell'Interno, in stretta collaborazione con la Commissione europea, che

però chiaramente come la nave possa facilmente diventare un luogo di confinamento utile alle autorità per fermare il tempo di viaggio delle persone e impedirne l'accesso a terra prima della loro identificazione. E, allo stesso tempo, come atti di autolesionismo diventino in contesti di reclusione pratiche di ribellione e resistenza al confinamento. Oltre trent'anni dopo, nel 2016, nel pieno della cosiddetta crisi dei rifugiati, l'allora ministro dell'Interno Angelino Alfano propose l'istituzione di hotspot galleggianti, da situare su navi della Marina militare o su piattaforme in disuso, al fine «di fare le operazioni di identificazione direttamente a bordo, senza far fuggire nessuno»⁹. Molte furono le critiche della società civile a questa proposta, che alla fine non fu implementata.

~

SCHEGGE

⁹ Custodero, A. e Polchi, V., *Migranti, Alfano: "In arrivo hotspot anche galleggianti, così non fuggirà nessuno"*, «la Repubblica», 18 maggio 2016.

la frontiera del Mediterraneo centrale ha cominciato a ispessirsi di tecnologie, controlli, violenze e morte. Fu opera sua, infatti, la sottoscrizione del “memorandum con la Libia”¹⁰, recentemente rinnovato dal governo Meloni: un accordo scellerato che ha finanziato direttamente la Guardia costiera libica, colpevole di numerosi respingimenti in mare e dei lager a cielo aperto presenti nel paese nordafricano. Inoltre, il ministro Minniti, nell’ambito dell’Ue, appoggiò fortemente la nascita di partnership tra Frontex e industrie militari e aerospaziali per lo sviluppo di tecnologie di sorveglianza e contrasto alle migrazioni¹¹.

Quando poi Matteo Salvini è diventato ministro dell’Interno, i corpi delle persone giunti in Italia attraverso il Mediterraneo sono diventati il campo della sua personale battaglia securitaria. È in quest’ottica che va analizzata la progressiva spettacolarizzazione del confine in Sicilia e, in particolare, a Lampedusa (Cuttitta 2012). Ed è in questo preciso momento storico che l’immagine della nave bloccata fuori dal porto in attesa di poter attraccare è ritornata prepotentemente nell’immaginario pubblico.

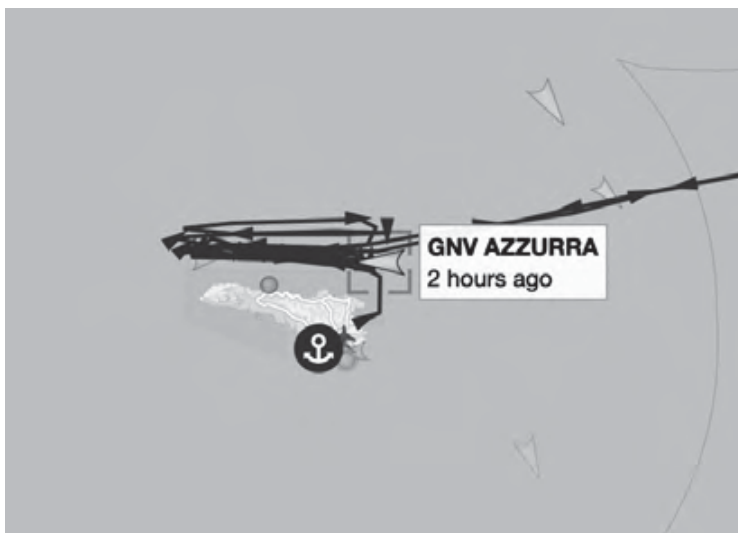
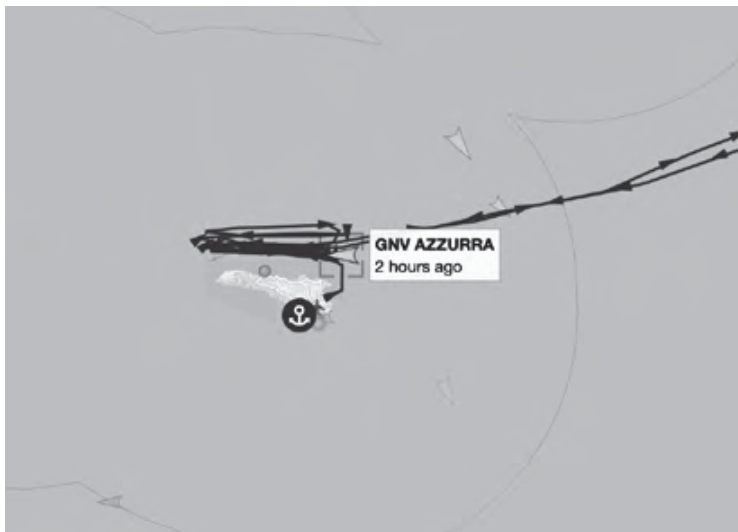
Da poco insediato al ministero dell’Interno, nel giugno del 2018, Salvini decise che la nave umanitaria *Aquarius*, di ritorno da una missione nel Mediterraneo centrale e con a bordo più di 600 persone, non avrebbe potuto attraccare in un porto italiano, inaugurando così l’ipermediatizzata stagione dei *porti chiusi*. In quell’occasione, il primo ministro Giuseppe Conte dichiarò che era «stato disposto l’invio di due motovedette con medici a bordo pronti a intervenire al fine di garantire la salute di tutti gli occupanti dell’*Aquarius* che dovessero averne necessità»¹²: confermava quanto deciso da Salvini, e cioè che la nave non sarebbe potuta attraccare in un porto italiano, ma garantiva un sostegno medico-sanitario (abbastanza improvvisato) a chi rimaneva a bordo. Quello che dalle cronache dei giornali veniva raccontato come uno scontro tra paesi dell’Unione europea sulla redistribuzione delle persone che sbarcavano in Italia, si stava in realtà configurando anche come un esperimento di selezione e assistenza a bordo delle navi umanitarie (tanto in mezzo al mare, quanto bloccate sulle banchine dei porti). L’obiettivo finale di questi tentativi era sia quello di tenere le persone lontane dalla terraferma mentre si decideva chi avesse diritto e chi no a poter richiedere asilo, sia quello di esternalizzare ad attori umanitari l’ingrato compito della selezione, così da rinforzare il nesso umanitario-securitario che storicamente è stato la base delle politiche di gestione dell’immigrazione in Italia (Pinelli 2018).

È in questa continuità storica che si situa l’introduzione delle navi quarantena.

¹⁰ *Migranti: accordo Italia-Libia, il testo del memorandum*, «la Repubblica», 2 febbraio 2017.

¹¹ Tizian, G. e De Monte, G., *Droni e spese pazze: l’accordo con la Libia ha favorito industrie e Frontex*, «Domani», 8 aprile 2021.

¹² Lopapa, C., *Migranti, Salvini a Malta: “Accolga la nave Aquarius, porti italiani chiusi”*. *La replica: “Non è nostra competenza”*, «la Repubblica», 10 giugno 2018.



VesselFinder, 21 maggio 2021, tracciamento degli spostamenti negli ultimi cinque giorni della nave quarantena Gnv Azzurra

DENTRO E FUORI LA NAVE

Da subito, l'introduzione delle navi quarantena ha messo in luce alcuni paradossi della gestione della pandemia, in particolare il nesso umanitario-securitario del *confinare per proteggere* (Tazzioli 2020; Tazzioli e Stierl 2021): si stanno rinchiudendo le persone a bordo delle navi per tutelare la loro salute o piuttosto per tutelare una presunta comunità da difendere, bianca ed europea?

La scelta di confinare decine di migliaia di persone sulle navi non andava certo nella direzione indicata dagli studi scientifici in tema di salute pubblica (Dahl 2020). Le testimonianze di chi si è trovato a bordo, come confinato o confinata o come lavoratore o lavoratrice, raccontano di un appiattimento della

tutela della salute su una dimensione prettamente igienica, spesso comunque non adeguata. Pochissima attenzione alle patologie pregresse, alle conseguenze psicologiche oltre che fisiche del viaggio. Inoltre, in molti casi le persone hanno contratto il virus a bordo della nave. Questo è successo perché, come spiega un'operatrice in

un'intervista, «per liberare l'hotspot di Lampedusa, la prefettura non esita a riempire le navi quarantena, a volte non aspettando neanche i tempi tecnici necessari per la sanitizzazione»¹³. Il risultato più drammatico delle ripetute negligenze sanitarie a bordo delle navi è stata la morte di due ragazzi minorenni. Abou Diakité è morto all'ospedale di Palermo a seguito di una setticemia non curata sulla nave quarantena. Abdallah Said è morto all'ospedale di Catania dopo che la tubercolosi dalla quale era affetto si è aggravata a bordo della nave.

Abou e Abdallah non sono stati gli unici morti per nave quarantena. Bilal Ben Messaud è morto annegato dopo essersi lanciato dalla nave dove era confinato da diverse settimane nonostante il suo tampone risultasse negativo. Bilal non ce la faceva più a rimanere in quel luogo soffocante. Vivere su una nave quarantena ha significato infatti soprattutto mancanza d'aria (Khosravi 2022): alle persone a bordo erano concessi al massimo venti minuti al giorno all'aria aperta sul ponte della nave. Concessione revocata quando la nave rimaneva attraccata nei porti per i rifornimenti. E per i positivi, spesso confinati nelle stanze ai piani inferiori delle navi, ogni possibilità di uscire dalla cabina era negata.

Un'attesa «psicotica», come l'ha definita un avvocato che abbiamo intervistato¹⁴. Il tempo di vita delle persone a bordo delle navi quarantena veniva messo in uno stato di attesa, durante la quale nessuno aveva chiaro per quanto tempo sarebbe dovuto rimanere a bordo, né cosa sarebbe successo dopo. L'unica cosa certa era che dagli oblò delle navi era possibile vedere la terra ferma, così vicina eppure così lontana. Le navi, infatti, rimanevano per giorni in rada, facendo avanti e indietro davanti ai porti siciliani, un tempo in cui il confinamento sanitario in molti casi è stato sfruttato dalle autorità per operare una selezione tra chi aveva diritto a restare e chi invece doveva essere respinto e deportato (Anderlini e Di Meo 2021). Poi, all'improvviso il tempo accelerava e le persone si ritrovavano su dei bus diretti verso i centri di accoglienza o detenzione. Chi sapeva che sarebbe andato verso i Cpr e la deportazione ha messo in atto diverse forme di resistenza. Devastazioni, scioperi della fame, atti di autolesionismo e scritte sui muri si sono accavallati alle chiamate alle reti di solidali che in questi due anni hanno sostenuto le persone imbrigliate in questo dispositivo solo in apparenza sanitario (Esposito, Caja e Mattiello 2022). La lotta per riuscire a fare una richiesta d'asilo, per trovare un buon avvocato, per riuscire a ricongiungersi con un proprio familiare, per continuare il proprio viaggio, per la libertà, si è dunque articolata dentro e fuori le navi quarantena, prima e dopo di esse. I contatti tra solidali sparsi in diversi luoghi del Mediterraneo e della Sicilia, così come l'esistenza di realtà che da anni si battono per

¹³ Operatrice sociolegale, intervistata a Ragusa il 10 maggio 2021; intervista conservata presso l'archivio personale dell'intervistatore.

¹⁴ Avvocato, intervistato a Catania il 23 maggio 2021; intervista conservata presso l'archivio personale dell'intervistatore.

la chiusura dei Cpr e mantengono relazioni con le persone detenute, sono stati fondamentali. Nel caso delle persone tunisine, quelle che con più facilità sono state (e continuano ad essere) imbrigliate nella filiera di trattenimento, l'esistenza di reti transnazionali di persone tunisine e i legami tra realtà tunisine di sostegno alla libertà di movimento e gruppi solidali in Italia, hanno permesso in alcuni casi di bloccare la macchina della deportazione. Questo è stato possibile non soltanto attraverso i contatti telefonici tra persone recluse, solidali e avvocati, ma anche con mobilitazioni, in Italia e soprattutto in Tunisia, che chiedono verità e giustizia per i morti e gli scomparsi nel Mediterraneo, per le persone rinchiusi e deportate, e per quelle ammazzate tra navi quarantena e Cpr (Di Meo 2022).



OLTRE LA NAVE QUARANTENA

Il 7 giugno 2022 l'ultima nave quarantena in attività ha sbarcato i suoi ultimi "quarantenati". Due anni di inchieste giornalistiche sulle navi quarantena hanno portato alla luce diverse dinamiche di funzionamento di questi luoghi di confinamento ibridi. La fine di questo "esperimento" non significa la fine di forme di confinamento in mare. A partire dalla genealogia tracciata in queste pagine, due ulteriori elementi ci indicano quali potrebbero essere le prossime direzioni che i governi europei potrebbero imboccare.

A settembre 2020, in piena pandemia, la Commissione europea ha presentato il nuovo patto sulla migrazione e l'asilo, in cui «propone di introdurre una procedura integrata di frontiera che, per la prima volta, prevede accertamenti preliminari all'ingresso riguardo all'identificazione di tutte le persone che attraversano le frontiere esterne dell'UE senza autorizzazione o che sono sbarcate in seguito a un'operazione di ricerca e soccorso»¹⁵. A partire da pratiche già messe in atto nei singoli stati, come il confinamento sulle isole in Grecia o l'esperimento delle navi quarantena in Italia, l'obiettivo dichiarato delle istituzioni europee è dunque quello di spostare la selezione delle persone al di fuori dello spazio, del tempo e delle leggi degli stati, in luoghi poco definibili che Campesi chiama «zone anomale» (2020). Ed è con questa consapevolezza che bisognerebbe leggere quanto accaduto tra il canale di Sicilia e il porto di Catania nei primi giorni di novembre 2022. L'appena insediato governo Meloni, infatti, ha dapprima negato lo sbarco a quattro navi umanitarie con a bordo centinaia di persone salvate in mare e ha fatto poi attraccare due di queste al porto di Catania con delle procedure di sbarco selettivo che hanno costretto decine di persone, ritenute non vulnerabili, a bordo delle navi per giorni. La scelta del neoministro dell'Interno Piantedosi, insieme a quelli delle Infrastrutture Salvini e della Difesa Crosetto, di

¹⁵ Commissione europea, *Comunicato Stampa: Nuovo patto sulla migrazione e l'asilo*, 23 settembre 2020.

firmare un decreto che negava la possibilità a navi umanitarie battenti bandiera straniera di sostare nelle acque territoriali italiane oltre il termine necessario e di prestare assistenza alle persone in condizioni di vulnerabilità, è perfettamente in linea di quanto messo in atto nel corso degli anni da governi di destra, centro-sinistra e tecnici. È, però, soprattutto, in linea con le intenzioni della Commissione europea, nonostante quest'ultima nei giorni del sequestro delle navi abbia rilasciato comunicati ufficiali di stampo umanitario. Guardando oltre il grande clamore mediatico suscitato dalle decisioni del governo Meloni (e dalle fondamentali lotte portate avanti dalle persone a bordo e da solidali al porto di Catania che hanno permesso infine che tutti e tutte scendessero dalle navi), la pratica di "selezione" delle persone operata dal ministro Piantedosi ha fondamenti giuridici diversi dalle selezioni avvenute sulle navi quarantena, ma ha uno stesso obiettivo politico, condiviso dalle istituzioni europee: trovare un luogo lontano dagli occhi e dalla legge dei paesi europei dove poter mettere in atto pratiche selettive secondo gerarchie di "meritevolezza" arbitrariamente stabilite (Esposito, Caja e Mattiello 2022).

Di fronte a tutto questo, diventa ancora più chiara l'importanza di azioni di opposizione e resistenza dentro e fuori le navi, che mettano in connessione solidali e confinati, continuando a far crescere la rete di solidarietà transmediterranea che in questi anni ha coinvolto anche le famiglie dei partenti e ha reso possibile mantenere una traccia di memoria delle storie di queste persone in lotta contro la frontiera mediterranea.

BIBLIOGRAFIA

- Anderlini, J. e Di Meo, S.
(2021) *Approccio hotspot e navi quarantena*, «il Mulino», <https://www.rivistailmulino.it/a/approccio-hotspot-e-navi-quarantena>.
- Bassareo, P.P., Melis, M.R., Marras, S. e Calcaterra, G.
(2020) *Learning from the past in the COVID-19 era: rediscovery of quarantine, previous pandemics, origin of hospitals and national healthcare systems, and ethics in medicine*, «Postgrad Med J», vol. 96.
- Caja, E.
(2021) *Navi quarantena: l'impero del mare di Gnv*, «Borderline Sicilia», <https://www.borderlinesicilia.it/monitoraggio/navi-quarantena-limpero-del-mare-di-gnv/>.
- Campesi, G.
(2020) *The EU Pact on Migration and Asylum and the dangerous multiplication of 'anomalous zones' for migration management*, «Asile project», <https://www.asileproject.eu/the-eu-pact-on-migration-and-asylum-and-the-dangerous-multiplication-of-anomalous-zones-for-migration-management/>.
- Carlino, A.
(2020) *Storie virali. Separare il puro dall'impuro. Il Coronavirus nel Levitico*, «Treccani Atlante», https://www.treccani.it/magazine/atlante/cultural/Storie_virali_Separare__il_puro_dall_impuro.html.
- Cuttitta, P.
(2012) *Lo spettacolo del confine. Lampedusa tra produzione e messa in scena della frontiera*, Mimesis, Milano.
- Dahl, E.
(2020) *Coronavirus (Covid-19) outbreak on the cruise ship Diamond Princess*, «International maritime health», vol. 71.
- Di Meo, S.
(2022) *L'abito della detenzione dei migranti tunisini*, «Borderline Sicilia», <https://www.borderlinesicilia.it/monitoraggio/labito-della-detenzione-dei-migranti-tunisini/>.
- Esposito, F., Caja, E. e Mattiello, G. (a cura di)
(2022) *Corpi reclusi in attesa di espulsione. La detenzione amministrativa in Europa al tempo della sindemia*, Seb27, Torino.
- Foucault, M.
(2011) *Storia della follia nell'età classica*, Rizzoli, Milano [I ed. Paris, 1961].
- Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale
(2020) *Il Garante Nazionale nei giorni dell'emergenza Covid-19. Bollettino del 28 aprile 2020*, https://www.garantenazionaleprivatiliberta.it/gnpl/pages/it/homepage/dettaglio_contenuto/?contentId=CNG8612&modelId=10021.
- Gennari, L., Ferri, G. e Caprioglio, C.
(2021) *Dopo lo sbarco: la filiera del trattenimento dentro e oltre la pandemia*. «Border criminologies», <https://blogs.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2021/06/dopo-lo-sbarco-la>.
- Khosravi, S.
(2022) *Prefazione*, in *Corpi reclusi in attesa di espulsione. La detenzione amministrativa in Europa al tempo della sindemia*, a cura di F. Esposito, E. Caja e G. Mattiello, Seb27, Torino.
- Mackowiak, P. e Sehdev, P.
(2002) *The origin of quarantine*, «Clinical infectious diseases», n. 35(9), pp. 1070-1072.
- Pinelli, B.
(2018) *Control and abandonment: The power of surveillance on refugees in Italy, during and after the Mare Nostrum operation*, «Antipode», n. 50(3), pp. 725-747.
- Pusterla, M.
(2020) *Ancorati alla deriva*, 29 ottobre 2020, <https://jacobinitalia.it/ancorati-alla-deriva/>.
- Tazzioli, M.
(2020) *Confine to protect: greek hotspots and the hygienic sanitary borders of Covid-19*, «Border Criminologies», <https://blogs.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2020/09/confine-protect>.
- Tazzioli, M. e Stierl, M.
(2021) *"We closed the ports to protect refugees." Hygienic borders and deterrence humanitarianism during Covid-19*, «International political sociology», n. 15(4), pp. 539-558.
- Tognotti, E.
(2013) *Lessons from the history of quarantine, from plague to influenza A*, «Emerging Infectious Diseases», n. 19(2), pp. 254-259.
(2022) *Isolamento, quarantena, controllo. I tre grandi baluardi della risposta istituzionale alle epidemie dalla peste al Covid-19*, «Bibliomanie. Letterature, storiografie, semiotiche», n. 53(1), pp. 10-22.

Tutti i link di questo articolo sono stati consultati l'ultima volta il 14 settembre 2022.