

*Il fenomeno migratorio ieri e oggi*  
*Il viaggio per mare*



*Sara Errichiello*  
*Classe 5° C*  
*Liceo E. Curiel, Padova*  
*Anno Scolastico 2011-2012*

"Uomo libero, amerai sempre il mare! Il mare è il tuo specchio: contempi la tua anima nel volgersi infinito dell'onda che rotola e il tuo spirito è un abisso altrettanto amaro."

*da 'L'uomo e il mare' Charles Baudelaire*

Nelle parole di Baudelaire il mare rappresenta la metafora ideale della libertà; il mare infatti sembra non avere confini e non permette di vedere oltre l'orizzonte, caratteristica che fa crescere negli uomini un grande senso di speranza.

Il poeta francese con un forte parallelismo unisce la natura dell'uomo a quella del mare, che diventa il simbolo della dinamica interiore dell'anima.

Nel modo in cui il mare è affascinante e tenebroso, l'uomo stesso, oltre che dalle aspettative, è pervaso da forti incertezze e timori.

Questo è lo stato d'animo del migrante di ieri e di oggi, disposto a lasciare la vita e le certezze più o meno negative nel suo paese d'origine per iniziare, grazie al mare, l'avventura di una nuova vita densa di incognite.

## *Indice*

- 1. La grande migrazione dei primi del '900*
  - 1.1 Le cause di natura economica*
  - 1.2 Le destinazioni*
  - 1.3 I numeri*
- 2. I flussi migratori contemporanei*
- 3. Traversate degli italiani agli inizi del XX secolo*
  - 3.1 Porto di destinazione: Ellis Island*
- 4. L'immigrazione irregolare e le traversate odierne*
  - 4.1 Il caso: viaggio dei migranti tunisini*
- 5. Conclusioni*
- 6. Bibliografia*

## *1. La grande migrazione dei primi del '900*

La prima grande ondata migratoria dell'Italia contemporanea ebbe luogo tra il 1880 e il 1930.

In questo cinquantennio, oltre 17 milioni di persone, uomini e donne, varcarono le frontiere nazionali, chi per pochi mesi o qualche anno, chi per sempre. Fra questi vi erano operai, artigiani, professionisti, contadini.

La mobilità non era affatto un fenomeno inedito; spostamenti collettivi erano stati frequenti anche nei secoli precedenti. Nuovi fattori furono però cruciali nel determinare l'ampiezza della popolazione coinvolta, l'addensarsi delle partenze in un intervallo di tempo relativamente breve e l'affollarsi prevalentemente sull'altra sponda dell'Atlantico.

### *1.1 Le cause di natura economica*

Le cause del boom migratorio risalgono per la maggior parte a fattori di natura economica sorti con l'Unità d'Italia.

Infatti il governo della destra storica dovette affrontare il problema dell'unificazione economica del Paese, che comportava un abbattimento delle barriere doganali interne ed esterne; di conseguenza molto rapido fu lo sviluppo delle vie di comunicazione, in particolare della rete ferroviaria che comportò un'intensificazione degli scambi da cui trassero giovamento le colture specializzate praticate in alcune zone del mezzogiorno. Nei primi decenni dopo l'Unità d'Italia il settore agricolo conobbe progressi abbastanza significativi a differenza del settore industriale che, dopo aver sempre vissuto in un regime protezionistico, dovette entrare in concorrenza con il mercato internazionale.

A partire dal 1881 l'Italia cominciò a sentire gli effetti della crisi che colpì in quegli anni l'agricoltura europea<sup>1</sup>, infatti si determinò un brusco abbassamento dei prezzi che interessò tutto l'insieme dei prodotti agricoli, tranne le colture specializzate che costituivano i prodotti da esportazione. La crisi, in seguito al conseguente calo della produzione, distolse capitali dal settore agricolo indirizzandoli verso il settore industriale e fece cadere le illusioni di chi ancora credeva che lo sviluppo economico italiano potesse fondarsi solo sull'agricoltura e sulle esportazioni dei prodotti della terra.

La sinistra giunse così nel 1887 all'introduzione di una nuova tariffa generale in senso

---

<sup>1</sup>

La società agraria appare attraversata da una crisi strutturale dal 1873 dovuta all'invasione dei grani americani che, sfruttando i progressi della navigazione a vapore e servendosi della meccanizzazione del settore che consentiva costi di produzione infinitamente minori, grazie alla produzione su larga scala, annientarono ogni agricoltura aperta al mercato.

protezionistico che colpiva le merci di importazione con pesanti dazi di entrata. Questa scelta determinò un decollo industriale realizzatosi negli ultimi anni dell'ottocento che produsse notevoli squilibri tra i diversi settori dell'economia e zone del paese. Infatti venne favorito il settore siderurgico del triangolo industriale, mentre l'agricoltura delle aree meridionali venne colpita nel suo settore più moderno, quello delle colture specializzate, che si reggeva soprattutto sulle esportazioni.

Nell'età giolittiana, per risolvere il problema della disoccupazione agricola, verificatosi in seguito alla scelta protezionistica, il governo incentivò un'emigrazione verso l'estero senza precedenti. Il fenomeno migratorio ebbe immediati effetti positivi: allentò la pressione demografica, creando maggiore simmetria tra popolazione e risorse e inoltre le rimesse degli emigrati giovarono all'economia dell'intero paese. Però quest'emigrazione così massiccia rappresentò un impoverimento in termini di forza lavoro e di energie intellettuali soprattutto per il mezzogiorno che, privato di molti tra i suoi elementi più giovani ed intraprendenti vedeva allontanarsi i tempi del suo riscatto economico e civile.

## *1.2 Le destinazioni*

Ma andare dove? L'Europa non era più ospitale come un tempo a causa della crisi granaria. Contemporaneamente si erano aperte due nuove frontiere: l'Argentina e il Brasile, grandi paesi agricoli che necessitavano di numerosa manodopera. Tali destinazioni, privilegiate dalle regioni settentrionali e specialmente dai veneti, promettevano notevoli agevolazioni quali iniziali soggiorni gratuiti lunghi periodi di esenzioni fiscali, fino alla distribuzione gratuita del biglietto di viaggio.

In realtà tali promesse vennero meno e il governo italiano, venuto a conoscenza delle condizioni disumane riservate agli emigrati, emanò dei provvedimenti restrittivi che bloccarono il flusso diretto verso quei due paesi.

Gli Stati Uniti esercitarono a lungo una debole attrazione sulle regioni settentrionali, mentre, fin dagli ultimi vent'anni del XIX secolo iniziarono ad accogliere un afflusso sempre più imponente dalle regioni del sud. Nel Nord America, infatti, era possibile guadagnare molto in un tempo breve.

In via generale mentre l'emigrazione delle regioni dell'Italia settentrionale fu soprattutto temporanea, quella meridionale si indirizzò in prevalenza verso destinazioni transoceaniche ed ebbe per lo più carattere permanente.

Allo scoppio della prima guerra mondiale gli italiani che si trovavano all'estero poterono scegliere fra tre alternative: rimpatriare e farsi spedire al fronte, arruolarsi nell'esercito americano oppure nascondersi. In quel periodo l'attitudine americana nei confronti dell'emigrazione iniziò a cambiare. Il sentimento nazionalista si accompagnò al crescente sospetto nei confronti degli stranieri, che venivano visti come potenziali sovvertitori dei piani americani. Quindi un'ondata xenofoba dilagò in

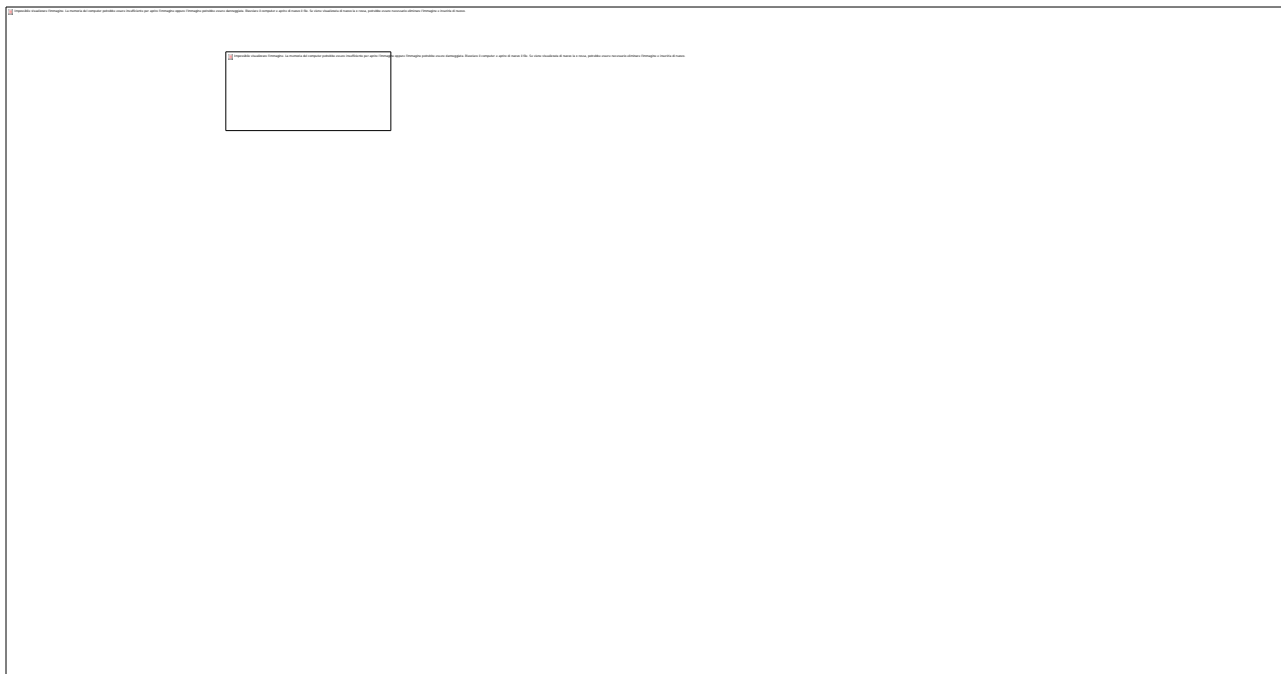
tutto il paese tanto che nei primi anni venti vennero approvate delle leggi per limitare i flussi degli immigrati.

### 1.3 I numeri

Dal 1861 al 1930 (che indichiamo come *Periodo migratorio=PM*) partirono dall'Italia ben 19.486.000 persone, ed il 45% di queste, ovvero 8.769.000, si concentrarono nel periodo che va dal **1901 al 1915** (che indichiamo come *Periodo ad alta intensità migratoria=PAIM*). Nel primo quinquennio del PAIM, dal 1901 al 1905, si determinò una crescita vertiginosa dei flussi, +78,5% rispetto al quinquennio precedente: partirono infatti dall'Italia 2.770.000 migranti, pari al 14,2% dell'intero PM. Furono invece 3.256.000 i migranti nel quinquennio successivo, quando si verificò il deflusso più elevato dell'intero PM, 16,7%. Dal 1911 al 1915, seppure in calo rispetto al quinquennio precedente, -15,8%, le partenze, pari a 2.743.000, si mantennero ancora in una dimensione eccezionale, 14,1% dell'intero PM.

#### Emigrati italiani all'estero dal 1861 al 1930.

Flussi quinquennali e variazioni percentuali

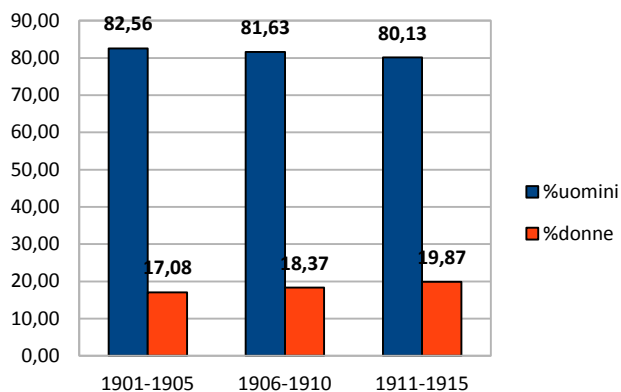


Nell'arco dei tre quinquenni del PAIM, le percentuali di uomini sul totale degli emigrati furono in media dell' 81% nel PAIM. Tali quote si ridussero notevolmente negli anni successivi a favore delle percentuali di donne sul totale degli emigrati, comunque inferiori rispetto a quelle degli uomini.

Le dinamiche degli spostamenti rispondevano a due diversi progetti migratori: nel

primo gli uomini lasciavano il Paese per un breve periodo per aumentare le proprie entrate, nel secondo sceglievano di partire definitivamente per costruire altrove un avvenire per sé e per i propri figli. Non era escluso che i due piani potessero sovrapporsi: molto spesso infatti i giovani mariti, partivano da soli per effettuare una sorta di sopralluogo e, dopo un primo periodo di inserimento nella nuova società, venivano raggiunti dal resto della famiglia.

**Percentuale di emigrati italiani  
per sesso**



Gli emigranti avevano un'età media tra i 16 e i 45 anni e molti di loro erano celibi, con conseguenti mancati matrimoni e nascite, contribuendo all'invecchiamento della popolazione residente nel territorio nazionale.

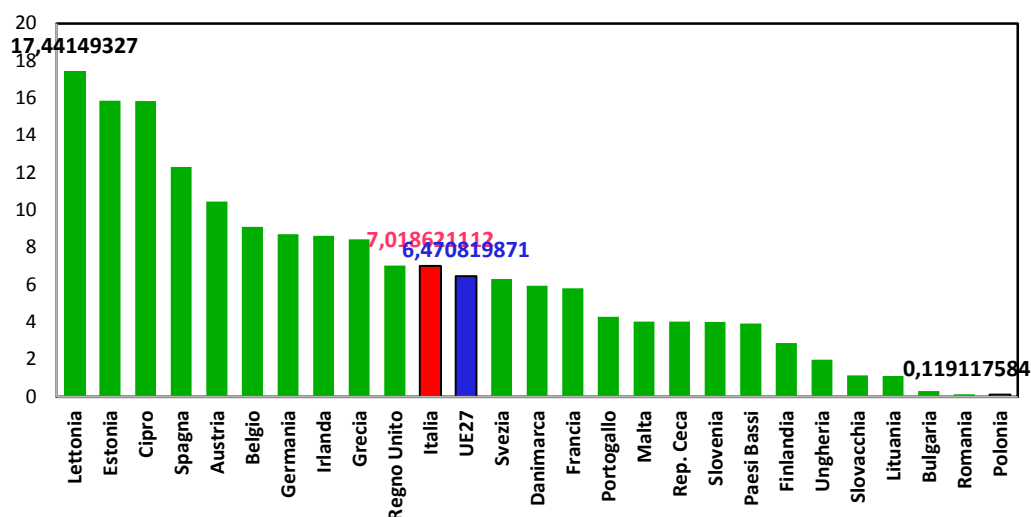
## ***2. I flussi migratori contemporanei***

Nell'era della globalizzazione gli Stati europei, prima quelli più industrializzati e poi anche tutti gli altri, hanno conosciuto un'ingente flusso migratorio proveniente soprattutto da Paesi con livelli di sviluppo inferiore. Si ipotizzano principalmente due fattori che permettono di capire la provenienza dei flussi migratori da Paesi extra-comunitari verso il continente europeo. Il primo è la vicinanza geografica: la maggior parte degli stranieri proviene da Paesi europei non comunitari, come la zona balcanica e gli stati mediorientali o africani che si affacciano al Mediterraneo. La seconda chiave di lettura va ricercata nei legami coloniali, che rappresentano vie privilegiate non solo dal punto di vista economico e commerciale ma anche demografico; basti pensare, ad esempio, al legame tra il Regno Unito e l'India, o tra la Spagna e il Portogallo con l'America Latina.

Così le migrazioni inducono molti Paesi, specie quelli dove i flussi migratori sono più recenti, come l'Italia, ad affrontare nuove problematiche di gestione e integrazione del fenomeno. Il Paese mantiene un volume di presenza immigrata ancora contenuto

rispetto a quello dei paesi storici di immigrazione; risulta essere comunque in linea con la media europea.

Incidenza percentuale degli stranieri sulla popolazione nei Paesi dell'UE27 Anno 2009 (\*)

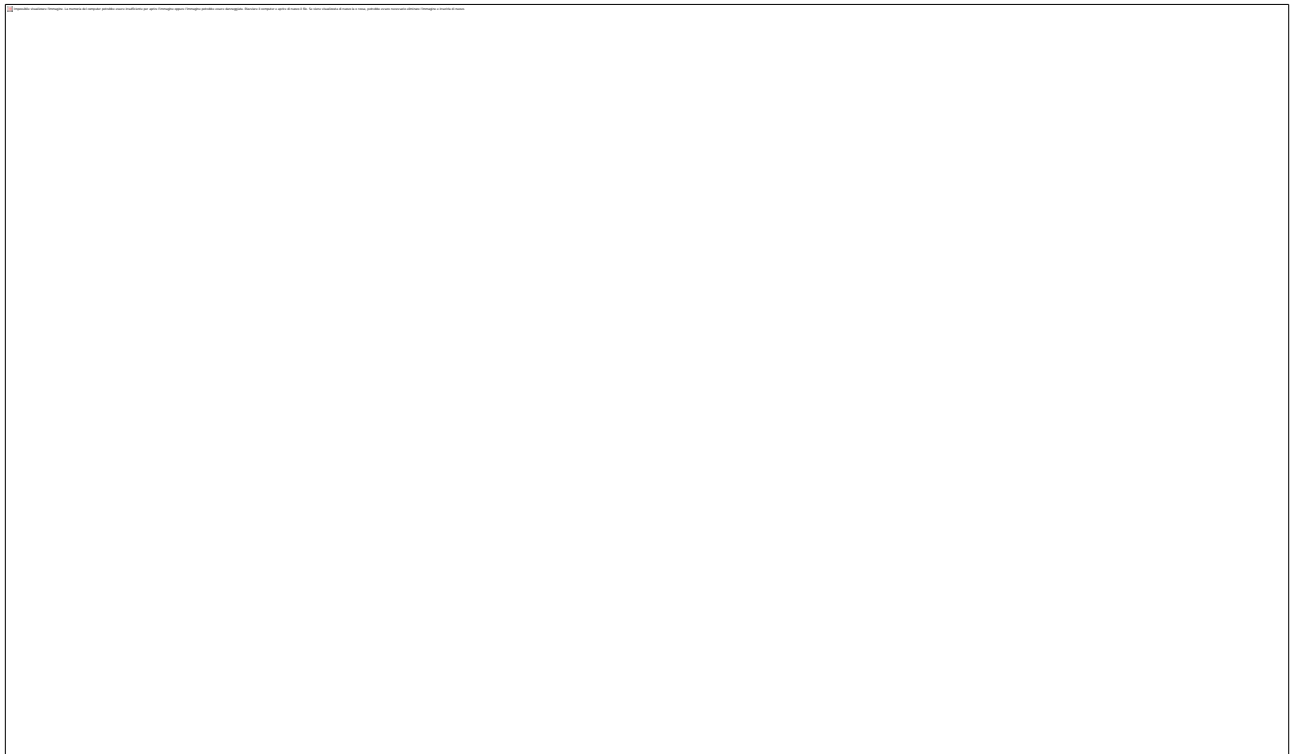


(\*) Il dato di Romania e Bulgaria si riferisce al 2008, quello del Belgio al 2007. Il Lussemburgo per ragioni grafiche non è inserito e presenta un'incidenza straniera del 43%.

L'Italia nel corso del XX secolo è passata da 33,8 milioni di abitanti nel 1901 a 59,5 milioni nel 2011, ma contemporaneamente è entrata in un periodo di evoluzione demografica caratterizzato da una diminuzione delle nascite più accentuata rispetto ad altri paesi industrializzati e ciò ha dimostrato la sua dipendenza dall'immigrazione. Infatti l'Italia è il secondo Paese più vecchio d'Europa, la percentuale di anziani è aumentata negli anni e le previsioni demografiche ne indicano un ulteriore incremento. Il futuro dell'Italia per questo non è immaginabile senza gli immigrati che, essendo persone principalmente giovani, sono da ritenere indispensabili per contribuire a un maggiore equilibrio fra le generazioni e ad una rivitalizzazione del mercato del lavoro.

**Cittadini non comunitari regolarmente presenti in Italia al 1° gennaio 2011.  
Presenze superiori a 20.000**





Sono oltre 3 milioni e 500 mila gli stranieri non comunitari regolarmente soggiornanti in Italia al 1° gennaio 2011. In questa categoria sono compresi tutti gli stranieri non appartenenti all'Unione europea in possesso di valido documento di soggiorno (permesso di soggiorno o carta di lungo periodo) e i minori iscritti sul permesso di un adulto. Le collettività più numerose sono nell'ordine: Marocco, Albania, Cina, Ucraina e Moldova.

### *3. Traversate degli italiani agli inizi del XX secolo*

Il viaggio per il migrante rappresentava il momento di transito dalle proprie origini ad una nuova vita. Il migrante viveva infatti una *doppia assenza*<sup>2</sup>: la società di partenza lo considerava un fuggitivo, quella di accoglienza spesso un nemico.

La figura del migrante assumeva inoltre una valenza sociale a partire da una classificazione di tipo biologico; solo chi disponeva di condizioni fisiche e mentali in buono stato poteva affrontare la fatica della lunga traversata oltreoceano.

I controlli sanitari sui migranti venivano effettuati già nelle città di partenza e richiedevano diversi giorni prima di salpare dai porti (i più importanti in Italia erano quelli di Genova, Napoli e Palermo).

---

<sup>2</sup>Secondo lo storico Abdemalek Sayad

I servizi sanitari, oltre alle pratiche di imbarco e di sbarco degli emigranti, erano affidati al Commissariato generale dell'emigrazione, istituito con la prima legge organica sull'emigrazione nel 1901. In ogni caso la tutela sanitaria nell'emigrazione transoceanica non era certamente al centro degli interessi della classe dirigente dell'età liberale. Infatti la legge del 1901 consentiva l'utilizzo sulle rotte transoceaniche di navi prive di requisiti di sicurezza e manteneva in vigore normative sull'igiene di bordo che risalivano al regolamento di sanità marittima del 1879, quando i flussi migratori non erano ancora rilevanti. La legge del 1901 prevedeva inoltre che l'emigrante potesse essere ancora alloggiato in dormitori dove esisteva un boccaporto ogni 150 posti letto e una latrina ogni 80 passeggeri. Le condizioni di aerazione e temperatura degli alloggi erano poi del tutto insufficienti, come ha dichiarato un ufficiale medico in un giornale sanitario di bordo: *'la temperatura non è il solo fattore che rende l'atmosfera irrespirabile, vi concorre il vapore acqueo e l'acido carbonico della respirazione, i prodotti volatili che svolgono dalla secrezione dei corpi, dagli indumenti dei bambini e degli adulti, che per tema o per pigrizia, non esitano a immettere urine e feci negli angoli del locale. La puzza del dormitorio è tale che il personale di bordo si rifiuta spesso di entrare per lavare il pavimento.'*



Emigranti su una nave diretta al Porto di New York, circa 1892

Sempre secondo la normativa sanitaria, l'acqua veniva tenuta in casse di ferro rivestite all'interno di cemento, materiale che a causa dell'abbassamento progressivo del livello dell'acqua nel recipiente, spesso si sgretolava. L'acqua diventava così, a causa del ferro ossidato, di un colore rosso mattone e veniva consumata dagli emigranti poiché le navi non disponevano ancora di distillatori.

L'attraversamento dell'oceano durava dai 12 ai 13 giorni e quasi tutti viaggiavano in terza classe, dove dormivano in cuccette di ferro non distanziate l'una dall'altra. Anche le norme relative all'alimentazione rimasero invariate dal regolamento del 1879, risultando altamente antigieniche; i pasti venivano consumati nelle cuccette o sul

ponte poiché non vi era alcun locale attrezzato per la ristorazione.

I disagi del viaggio, la sporcizia e l'affollamento dei dormitori, contribuivano ad aumentare il rischio di malattie patogene. Le statistiche sanitarie registrate dal Commissariato generale dell'emigrazione e i giornali sanitari di bordo documentano come nei primi vent'anni del Novecento le navi potessero trasformarsi in veri e propri ospedali galleggianti, sia nei viaggi di andata che in quelli di ritorno.

I drammi cui si assisteva nei porti di imbarco e in quelli di arrivo quando accadeva che gli emigranti venissero respinti alle visite sanitarie, sono senza dubbio un aspetto tragico della storia dell'emigrazione, oltre a una testimonianza dello scadente stato sanitario delle classi subalterne italiane del primo Novecento, se si pensa che il viaggio rappresentava per molti una delle poche occasioni di verifica delle loro condizioni di salute.



Nave di emigranti italiani diretti a Ellis Island (New York)

### ***3.1 Porto di destinazione: Ellis Island***

Fino al 1850 circa non esistevano procedure ufficiali per l'immigrazione negli Stati Uniti, ma con il sorprendente aumento alla fine del secolo del numero dei migranti europei le autorità decisero di aprire dei centri di immigrazione lungo tutta la costa orientale.

Ellis Island, isolotto alla foce del fiume Hudson nella baia di New York, divenne la principale stazione di smistamento per oltre 15 milioni di immigrati, di cui 4,6 milioni

di italiani. Venne adibita a questa funzione nel 1892<sup>3</sup> e rimase attiva fino al 1954, quando il Servizio Immigrazione spostò i propri uffici a Manhattan. Il centro era stato progettato per accogliere 500.000 immigrati all'anno, ma nella prima parte del secolo ne arrivarono il doppio.

Quando le navi a vapore entravano nel porto di New York, i passeggeri di prima e seconda classe venivano ispezionati nelle loro cabine e successivamente scortati a terra da ufficiali dell'immigrazione. Invece i passeggeri di terza classe venivano portati a Ellis Island per una lunga e dilaniante ispezione.



La prima ispezione

All'arrivo ogni migrante doveva esibire alle autorità un documento con le informazioni riguardanti la nave che l'aveva portato a New York. In seguito, i medici esaminavano velocemente i migranti e se questi necessitavano di ulteriori accertamenti di salute venivano marcati sulla schiena con del gesso bianco (ad esempio: PG per donna incinta, K per ernia e X per problemi mentali). Poi venivano portati nell'ospedale locale, in attesa del nulla osta per gli Stati Uniti, salvo che per casi di infermità particolari (zoppi, gobbi, menomati, con malattie degli occhi o della pelle o con difetti psichici), per cui erano costretti a tornare in patria.

Le scene sull'isola erano veramente strazianti: molte erano le famiglie costrette a separarsi perché alcuni di loro non riuscivano a superare le visite sanitarie, oltre al

---

<sup>3</sup>Originariamente veniva usata dagli inglesi per confinarvi i pirati, poi come impianto di fortificazione e deposito di munizioni

fatto che la natura "industriale" del processo di identificazione e le difficoltà linguistiche facevano sì che non fossero date spiegazioni.

Tuttavia, secondo le registrazioni ufficiali, solo il due per cento veniva rifiutato, e molti di questi si tuffavano in mare e cercavano di raggiungere Manhattan a nuoto o si suicidavano, piuttosto che affrontare il ritorno a casa.

E proprio perché nel giro di poche ore veniva deciso il destino di intere famiglie, Ellis Island venne chiamata 'Isola delle lacrime'.



La sala di registrazione, Ellis Island

Dopo la prima ispezione, i migranti considerati 'idonei' procedevano verso la *Sala di Registrazione* dove gli veniva assegnata una *Inspection Card* secondo il numero di sbarco e dove venivano interrogati.

Contract Ticket No. 45217

**INSPECTION CARD**  
(Immigrants and Steerage Passengers.)

Port of Departure, LIVERPOOL      Date of Departure, JULY 31st, 1910.  
 Name of Ship, R.M.S. "LUSITANIA"      Last Residence, GOTHENBURG  
 Name of Immigrant, [Handwritten Name]

Inspected and passed at [Handwritten]      Passed at [Handwritten] part of [Handwritten]      Passed by Immigration Bureau [Handwritten]

(The following to be filled in by ship's surgeon or agent prior to or after embarkation.)  
 Ship's list or manifest, No. on ship's list or manifest, 14

Beeth No.	Steanship Inspection	1st day	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	To be furnished by ship's surgeon at daily inspection

Esempio di Inspection Card

THIS SHEET IS FOR STEERAGE PASSENGERS.

**STATES IMMIGRATION OFFICER AT PORT OF ARRIVAL**

to the United States Immigration Officer by the Commanding Officer of any vessel having such passengers on board upon arrival at a port in the United States.

Arriving at Port of NEW YORK      8. all week 1910

No.	Name	Age	Sex	Place of Birth	Profession	Marital Status	Amount of Money	Character of Trip	Remarks
1	[Handwritten]								
2	[Handwritten]								
3	[Handwritten]								
4	[Handwritten]								
5	[Handwritten]								
6	[Handwritten]								
7	[Handwritten]								
8	[Handwritten]								
9	[Handwritten]								
10	[Handwritten]								
11	[Handwritten]								
12	[Handwritten]								
13	[Handwritten]								
14	[Handwritten]								
15	[Handwritten]								
16	[Handwritten]								
17	[Handwritten]								
18	[Handwritten]								
19	[Handwritten]								
20	[Handwritten]								
21	[Handwritten]								
22	[Handwritten]								
23	[Handwritten]								
24	[Handwritten]								
25	[Handwritten]								
26	[Handwritten]								
27	[Handwritten]								
28	[Handwritten]								
29	[Handwritten]								
30	[Handwritten]								

Pagina del registro degli arrivi degli emigranti

Il registro conteneva 30 nomi per ogni pagina, per facilitare le procedure di verifica. Venivano chiesti a ciascuno nome, luogo di nascita, stato civile, luogo di destinazione, disponibilità di denaro, professione e precedenti penali. I migranti che riuscivano a superare tutti i controlli rimanevano ad Ellis Island anche per un'intera giornata e in seguito venivano convogliati in New Jersey. Era di fondamentale importanza per gli italiani restare uniti e non perdersi mai di vista; solo muovendosi in gruppo si poteva superare quel senso di solitudine e di

smarrimento che gravava su ognuno di loro in quel paese così lontano e così diverso, di cui non conoscevano neppure la lingua.

#### *4. L'immigrazione irregolare e le traversate odierne*



Zeitbild albanese ("Colors", 2, primavera-estate 1992)

La condizione di clandestinità con cui oggi gli immigrati intraprendono le traversate è un nuovo aspetto che caratterizza i flussi irregolari diretti verso il nostro Paese notevolmente cresciuti dalla metà degli anni ottanta del secolo scorso. L'Italia, grazie soprattutto alla sua posizione geografica, è diventata terra di immigrazione, facendo

scaturire una maggiore attenzione nell'opinione pubblica, con importanti riflessi anche sul piano normativo. Infatti sono state diverse le strategie adottate dal paese per limitare il fenomeno e per fornire al cittadino straniero vie d'uscita dall'irregolarità. La crisi politica del Nord Africa nel 2011 ha determinato un numero notevole di sbarchi verso l'Italia e, in particolare, verso Lampedusa. Questo 'esodo' è stato in gran parte costituito da potenziali richiedenti asilo e per questo è stato sottoposto alla tutela prevista dalla protezione internazionale.

Questa situazione mostra come sia essenziale che, assieme al contrasto dell'immigrazione non autorizzata, venga garantita ai migranti irregolari la tutela dei diritti fondamentali della persona.

In questo contesto è stata approvata la cosiddetta legge Bossi-Fini (n. 189 del 30 luglio 2002) secondo cui sono state apportate particolari misure di inasprimento per contrastare l'immigrazione irregolare oltre a una maggior tutela dei richiedenti asilo. Per quanto riguarda l'immigrazione irregolare via mare la legge n. 189/2002 ha previsto nuove disposizioni come la possibilità per le navi italiane in servizio di polizia di fermare le navi di cui 'si ha fondato motivo di ritenere che siano adibite o coinvolte nel trasporto illecito di migranti', al fine di sottoporle ad ispezione ed eventualmente sequestrarle conducendole in un porto dello Stato italiano (art. 11).

Una volta giunti sulle coste italiane, gli immigrati irregolari vengono portati nei Centri di identificazione ed espulsione (CIE), prima Centri di permanenza temporanea (CPT), strutture istituite per il trattenimento, l'identificazione e l'eventuale espulsione degli immigrati irregolari, per evitare la dispersione di questi sul territorio nazionale. Il 'pacchetto sicurezza' approvato nel Luglio 2009 (Legge n.94) si caratterizza per norme ancora più rigide riguardo i respingimenti alla frontiera e, per la prima volta, introduce nell'ordinamento italiano il cosiddetto 'reato di immigrazione clandestina', che assume la configurazione di un reato penale.

La maggior parte dei mezzi di comunicazione di massa, in parte assieme a questa severa legislazione, ha contribuito a mostrare i migranti come delle minacce per lo Stato, senza cercare di far capire all'opinione pubblica che queste persone per sfuggire a guerre e deportazioni sono pronte a rischiare la loro vita e quella dei propri cari.

Uno degli aspetti meno conosciuti è la dinamica con cui avvengono le traversate dei migranti clandestini.

#### ***4.1 Il caso: viaggio dei migranti tunisini***

'Barca di Mzali'





Innanzitutto gli organizzatori acquistano le barche, conosciute come le 'barche di Mzali', dal nome del primo ministro tunisino degli anni settanta che aveva concesso dei prestiti agevolati per l'acquisto di questo tipo di barche. Gli intermediari vendono le imbarcazioni, che valgono meno di 8.000 euro, a 35.000/40.000 euro.

Nella fase di contrattazione sul prezzo delle barche di Mzali, viene trascurata completamente la loro idoneità, nonostante debbano trasportare centinaia di clandestini. In seguito inizia la fase di intermediazione sui clandestini stessi, che gli intermediari, che guadagnano 100 dinari a testa (50 euro circa), hanno il compito di reclutare. In questa fase emerge poi la figura del 'jolly', che, se riesce a raccogliere 10 viaggiatori clandestini, si guadagna un posto gratuito (quindi il 'jolly' dà grande spazio all'influenza delle cattive amicizie).

Per quanto riguarda l'ultima fase, pochi giorni prima della partenza viene affittato un rifugio, solitamente fuori dalle zone abitative. I clandestini vengono raccolti e nascosti per circa 3 o 4 giorni, senza poter uscire o avere qualsiasi tipo di contatto con l'esterno, inclusi i familiari. La chiusura di tutti i cellulari è fondamentale e inoltre solo il principale organizzatore conosce il momento esatto della partenza.

La notte della partenza viene noleggiato un camion per il trasporto dei clandestini a prezzi altissimi, per avere garantita la segretezza dell'intera operazione. Arrivati alla spiaggia i clandestini vengono obbligati a nascondersi e poi a salire a gruppi su una piccola barchetta che li porterà alla barca destinata al viaggio. Completato il carico, inizia il viaggio verso la prima destinazione distante poche miglia, dove una persona di fiducia consegna le provviste al capitano della barca. Lo scambio avviene con assoluta attenzione e precisione e non è ammissibile alcun tipo di complicazione o ritardo. Il capitano guadagna 15.000/20.000 dinari per la sua parte nell'operazione; questo denaro viene consegnato a una persona di fiducia da lui indicata dopo circa due ore di navigazione verso le coste italiane e se il pagamento non avviene il capitano può sabotare il viaggio.

Barcone e gommone di clandestini in avvicinamento alle coste italiane



## 5. Conclusioni

Il fenomeno migratorio si è sempre accompagnato, negli ultimi due secoli, al viaggio per mare. Per chi oggi attraversa il canale di Sicilia come per chi, alla fine dell'ottocento attraversava l'oceano, la traversata ha sempre rivestito un ruolo determinante nella progettazione di un destino migratorio. Non solo perché comporta un investimento notevole dal punto di vista economico o perché i rischi che possono venire dal mare sono imprevedibili, ma soprattutto perché è con il superamento del confine del mare che un progetto di mobilità può diventare un progetto di una nuova vita.

Nel passaggio da una società di prima industrializzazione a un'economia globale post industriale è cambiata la composizione dei flussi; nuove figure di migranti hanno fatto assumere alla traversata carattere di particolare pericolosità e drammaticità.

Oggi chi si sposta legalmente o possiede discrete possibilità economiche non migra di certo attraverso il mare.

Il viaggio appare quindi come un'esperienza pericolosa e tragica in cui i naufragi rappresentano gli esiti più frequenti, mentre in passato la perdita di vite umane era un fatto eccezionale. Infatti alcune zone del mediterraneo, in particolare il canale di Sicilia, sono diventate dei veri e propri cimiteri marini. Inoltre la dimensione di clandestinità ha contribuito a formare un'immagine della traversata come un atto di ostilità. I nuovi migranti assumono nell'immaginario dell'opinione pubblica la figura di invasori che mirano allo sviluppo e alla stabilità del paese.

Le traversate del bacino del mediterraneo diventano di fatto episodi di guerra non dichiarata, ci sono morti, prigionieri, ostaggi ed i morti restano spesso dei dispersi. E solo se il numero dei morti è alto si riconosce il naufragio come fatto di cronaca, infatti una delle pochissime testimonianze delle odierne traversate è fornita proprio dalla contabilità dei dispersi in mare.

Le traversate dei giorni nostri esaltano e drammatizzano gli aspetti del viaggio di emigrazione già presenti nelle emigrazioni transoceaniche italiane di massa tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento. Anche allora il viaggio era comunque non privo di rischi; sia per le speculazioni che gli armatori facevano sul trasporto degli emigranti sia per lo scarso valore che veniva attribuito dallo Stato alle persone migranti che appartenevano principalmente ai settori più poveri del mondo contadino.

I migranti italiani che varcavano l'oceano avevano forme di cittadinanza limitata sia sul piano politico che su quello sociale ma erano comunque dei *cittadini*, con un bagaglio di identità sulle spalle che faceva di loro delle *persone*. Gran parte dei migranti che oggi compiono la traversata rinunciano ad identità divenute inutili e pericolose diventando delle *non persone*, sia nel paese di origine dove la loro identità ne fa dei

prigionieri, degli esuli, dei profughi, sia nel paese di destinazione dove solo la condizione di clandestinità può permettere loro di sopravvivere. Nonostante esista una grande differenza tra il viaggio delle migrazioni storiche ed il viaggio delle società globali la traversata del confine del mare conserva sempre il momento fondamentale di un percorso migratorio. Probabilmente oggi molto più che in passato la traversata assume questa importanza perché spesso diventa il solo modo per raggiungere una meta. Oggi l'eccezionalità con cui avvengono i flussi migratori legati al viaggio per mare, sta nel condurre a termine la traversata; poco importa dove si sbarca, l'importante è avere la possibilità di sopravvivere in un paese diverso da quello di origine.



## 6. Bibliografia

### *Saggi e volumi*

- Franco Ramella, *Le migrazioni interne. Itinerari geografici e percorsi sociali*, pag 426-428, da "Storia d'Italia. Annali 24. Migrazioni" a cura di P. Corti e M. Sanfilippo, Einaudi, Torino 2009
- Andreina De Clementi, *La «grande emigrazione»: dalle origini alla chiusura degli sbocchi americani*, da "Storia dell'emigrazione italiana. Partenze", a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Donzelli editore, Roma 2001
- A. Giardina, G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Storia dal 1650 al 1900*, Laterza, Roma-Bari 2010
- A. Giardina, G. Sabbatucci, V. Vidotto, *Storia dal 1900 ad oggi*, Laterza, Roma-Bari 2010
- *Canali migratori. Visti e flussi irregolari. Quarto rapporto EMN Italia*, a cura di Rete Europea Migrazioni EMN, Ministero dell'Interno, Dipartimento Libertà Civili e Immigrazione, Direzione Centrale Politiche Immigrazione e Asilo, Idos, Roma 2012
- *Glossario EMN, Migrazione e Asilo*, a cura di Rete Europea Migrazioni EMN, Ministero dell'Interno, Dipartimento Libertà Civili e Immigrazione, Direzione Centrale Politiche Immigrazione e Asilo, Idos, Roma 2011
- Augusta Molinari, *Traversate*, da "Storia d'Italia. Annali 24. Migrazioni" a cura di P. Corti e M. Sanfilippo, Einaudi, Torino 2009
- Franco Pittau e Luca Disciullo, *Gli stranieri in Italia: geografia e dinamica degli insediamenti*, pag 569-572, da "Storia d'Italia. Annali 24. Migrazioni" a cura di P. Corti e M. Sanfilippo, Einaudi, Torino 2009
- Augusta Molinari, *La salute*, da "Storia dell'emigrazione italiana. Partenze", a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Donzelli editore, Roma 2001

### *Fonti dei dati per elaborazioni grafiche*

- Gian Antonio Stella, *L'orda. Quando gli albanesi eravamo noi*, Bur, Milano 2008
- <http://cronologia.leonardo.it/emitot.htm>
- <http://www.istat.it>

### *Filmografia*

- E. Crialesi, *Nuovomondo*, Italia 2006
- E. Crialesi, *Terraferma*, Italia 2011

### *Fonti giornalistiche*

- Negli abissi il cimitero dei clandestini, in «La Repubblica», 6 giugno 2001

### *Sitografia*

- <http://www.ellisland.org>
- <http://www.youtube.com/watch?v=bP-o-Cpv7Qc>
- <http://www.letteratour.it/analisi/A02baudeC02.asp>
- <http://www.museonazionaleemigrazione.it/museo.php?id=5&percorso=2>

### *Fonti delle immagini*

- <http://www.ellisland.org>
- [http://curiosidelmare.blogspot.it/2007/10/il-sognatore-di-fari\\_31.html](http://curiosidelmare.blogspot.it/2007/10/il-sognatore-di-fari_31.html)
- <http://www.gjenvick.com/Immigration/ImmigrantDocumentation/1910-07-09-Card-Lusitania-SwedishImmigrant.html>
- <http://america24.com/news/oggi-come-decenni-fa-a-ellis-island-si-torna-emigranti>
- <http://agrigento.blogsicilia.it/lampedusa-143-immigrati-soccorsi-su-due-barche/31867/>
- <http://www.parisnews.it/leggiCronaca.php?id=36>
- <http://www.ilculturista.it/cultura/?tag=clandestini>
- [http://www.ansa.it/mare/notizie/rubriche/speciali/2011/11/16/visualizza\\_new.html\\_639053012.html](http://www.ansa.it/mare/notizie/rubriche/speciali/2011/11/16/visualizza_new.html_639053012.html)