



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale
(*ordinamento ex D.M. 270/2004*)
in Relazioni Internazionali Comparete –
International Relations

Tesi di Laurea

**Le città portuali del Mediterraneo:
centri di approdo dell'immigrazione tra
attenzione mediatica e dibattito pubblico**

Relatrice

Prof.ssa Giulia Delogu

Correlatore

Prof. Antonio Trampus

Laureanda

Elisabetta Crivellaro

Matricola 877301

Anno Accademico

2019/2020

RICONOSCIMENTI

Ai miei splendidi genitori Giorgio e Maria Assunta,

fonte di vita e di ispirazione.

Ai miei fratelli Valerio e Gabriele,

che avranno sempre un posto speciale nel mio cuore.

A Matteo, la persona più preziosa della mia vita,

che ha sempre creduto in me e che ha fatto del mio sogno, il suo sogno.

A Maria Grazia e Giuseppe,

che mi hanno sempre sostenuto e incoraggiato.

A Roberto, che si gode lo spettacolo da lassù...

Ai miei nonni,

per avermi insegnato a guardare oltre, sempre.

Immensamente grata.

Per aspera

Ad astra

INDICE

RICONOSCIMENTI	4
ABSTRACT	9
INTRODUZIONE	15
CAPITOLO 1	
Istituzione del porto franco	20
1.1 Nascita del porto franco: dove e quando	20
1.2 Livorno, città cosmopolita	25
1.3 I termini ‘franco’ e ‘libero’ e uso del termine ‘free-port’	27
1.4 Struttura ed espansione fisica del porto	30
1.5 La nascita del porto di Livorno	36
1.6 Il porto come punto focale nella crescita economica e culturale: il caso di Trieste	41
1.7 Un fenomeno globale	43
1.8 La soppressione del porto franco di Livorno	46
1.9 Le finalità del porto franco	48
CAPITOLO 2	
Le comunità straniere nelle città portuali	51
2.1 La comunità ebraica e morisca a Livorno	51
2.2 Origine e conseguenze dei flussi migratori	55
2.3 L’immigrazione a cavallo tra la seconda metà dell’Ottocento e inizio Novecento	56
2.4 L’immigrazione nelle città-porto di Ceuta e Melilla negli anni Novanta e Duemila	58
2.5 Le muraglie d’Europa o secondo “Muro di Berlino”	60
2.6 Ceuta e Melilla, la gestione della frontiera	62
2.7 I fattori migratori nord-africani	67
2.8 Migrazioni di ieri e oggi	69
CAPITOLO 3	
La percezione pubblica europea dell’immigrazione	74

3.1 La percezione dei forestieri in Italia nell'età moderna	74
3.2 Attuale analisi giornalistica dei media	75
3.3 Immagini ed espressioni distorte dell'immigrazione	77
3.4 Testate giornalistiche online sotto inchiesta	82
3.5 Confronto tra Spagna e Italia sull'accoglienza dei migranti	84
CONCLUSIONE	87
BIBLIOGRAFIA	94
SITOGRAFIA	100
INDICE DELLE IMMAGINI	109

ABSTRACT

This dissertation in International Relations aims at discussing the phenomenon of free ports which firstly spread in Italy, then to the Atlantic and finally worldwide. The development of this new institution prompted numerous states to open and accept foreign merchants and their goods. During the Early Modern Age, the free port began to be defined as a territorial area endowed with its own economic and liberal privileges. Commercial and cultural exchanges influenced the development of societies. European countries particularly benefited from increased global interactions because they established the principal maritime links between the world's regions. It is also significant to underline that Atlantic trade contributed to European growth through an indirect institutional channel which generated large profits for commercial interests in favour of institutional change in countries that met two crucial preconditions: easy access to the Atlantic and non-absolutist initial institutions. These profits swung the balance of political power away from the monarchy and induced significant reforms in political institutions, which introduced more secure property rights and paved the way for further innovations in economic institutions.

It is important to highlight that this work does not only deal with the issue of ports as an end in itself, but it includes and connects with the past and the actual wider phenomenon of international migration. Therefore, this dissertation revolves around an assumption: free ports represent the access to the European economic and cultural world and they are the focal point of the increasing crisis of the migrant phenomenon that causes structural, demographic and social changes in the Euro-Mediterranean world in the 2000s. As a consequence, this migrant crisis encourages states and governments to cope with this mass emergency and innovate their security system introducing new restrictive policies.

The reasoning of this dissertation is built around the following issues: how did the institution of free ports change along the history of Europe? How did free ports attract merchants and foreigners from different countries in the port cities? And how did the phenomenon of migration become bigger and bigger in recent years? In which way and what measures did the states and governments manage to reduce and avoid migration flows? How did the European population's perception about migration evolve from the Early Modern Age up to the present?

Firstly, in Chapter 1 I have analysed the background context including the basic concepts and a broad presentation of the history of the free ports which will demystify its primary expansion in Italy, followed by the Mediterranean and then worldwide. It also explains the birth of this new institution, the terminological definition of “free port”, starting from the second half of the 15th century to the end of the 19th century. Moreover, it discusses the roots of the terms used to define the free port in the past and the phases which characterised the development of the structure of the port city. Livorno became the most famous free port in Italy because of its regime of toleration and freedom from a commercial, religious and political point of view. Due to the publication of the “Livornina” in 1593, the Tuscan Grand Duke Ferdinand was able to attract the Jewish and the Moriscos communities who were expelled by the Spanish Crown, respectively in 1492 and in 1609. As a result, these expulsions led to a mass migration from Spain to Italy where foreigners quickly adapted to new circumstances by resorting to thriving commercial activities. Therefore, Livorno and other Italian port cities became well-known as major examples of a particular way of attracting trade. However, at the end of the 19th century, after the consolidation of the different states and territories of the Italian Peninsula, this port had to find a new way of trading goods and attracting foreign merchants, because it could no longer be a small port linked to modest traffics of the Tuscan region. In fact, after the Italian unification in 1861, Livorno lived through a period of uncertainties marked by considerable railway and port initiatives which did not correspond to any organic plan of economic increase. Therefore, Livorno was transformed from a commercial centre into a predominant industrial city.

In Chapter 2 I have analysed the movements of migration of the past making a comparison with the features of the actual migration flows in the free ports of Ceuta and Melilla, two Spanish enclaves within the Moroccan borders situated in the North African coasts which represent a remarkable point in the Mediterranean basin. Therefore, this part is exclusively dedicated to the relationship between the free ports of Ceuta and Melilla and the issue of migration. Essentially, I have observed the differences and similarities of the flows of migration in the past, taking into consideration stories of foreigners who settled in the Early Modern in the free ports of Trieste and Venice, and the recent and current migratory situation between North African and Italian and Spanish coasts. In this context, the relevant distinction between these two periods of time will be about the quantity of migrants. In fact, in the past, the phenomenon of migration towards Italy was

limited, although it was considered as an intense and large movement at that time, while today it can be described as a massive movement. According to numerous data taken from historic documents and institutional publications (The UNHCR) we are living in a period of significant mass migration moving from a geographical area (Africa) to another one (Europe).

What is more, Chapter 2 discusses the actual reasons for the phenomenon of migration. Therefore, it is possible to divide them between *push* factors (i.e., wars, epidemics, political and religious conflicts, persecution, global warming, the climate crisis, water degradation, land rush and food poverty) and *pull* factors (i.e., a good job in the new country, better quality of life). These two types of factors explain why migrants decide to leave their homelands at all costs, even risking to lose their lives.

The recent increase in migration flows of Africans in the Mediterranean towards Europe has coloured debates and public perception: indeed, the tumultuous popular reactions are creating significant problems of coexistence between different cultures and religions throughout the Euro-Mediterranean area and a common sense of refusal of new migrant arrivals. What is more, this work wants to underline the restrictive migration policies and the new systems of security that have been introduced by the European Commission in order to respond to this terrifying scenario. However, an optimal solution to solve the mass migration problem would be an integrated system that proposes a cooperation between countries of origin, transit and destination, i.e., the bilateral agreement signed between Spain and Morocco in 1992 in which Morocco promised to admit all foreigners who enter Spain through its territory. Another Italian strategy would focus on the relationship between solidarity and security which aims to fight against smuggling and prevent the migratory mobility by following a practical approach, that is helping migrants in their own homes. This paper demonstrates how free ports and international migration are woven together in a sort of virtuous cycle. This connection is also significantly important because one of the main reasons for mass migration is the economic development. In Europe, the traditional economic view of migration is meant as something that arises from failed development in the countries that migrants leave and as something that damages workers and European societies in the countries where migrants arrive. Although African territories are considered poor, Africans try to raise their earning power by investing in higher education. If they want to migrate to richer

countries and find a good opportunity to move for work, they need to be highly educated and skilled.

Lastly, Chapter 3 deals with a journalistic and linguistic analysis of websites' articles of the most important Italian newspapers and TV reports which discuss the past and the current reactions to migration according to the European public perception taking into consideration the key role of the Internet and fake news which shared negative attitudes and feelings of repulsion against migrants. In recent times, social media are manipulating information about migrants and as a result, European citizens are living through times of strongly felt insecurity. Institutions and governments should cooperate together to avoid the diffusion of stereotypes against migrants, fight against fake news and general misinformation. Social networks, the TV reports and the Internet should be used to communicate the real intentions of migrants in order to avoid the explosion of common fears, discriminatory and violent situations. The list of contradictory and negative exclamations, adjectives and images of migrants reflects that these persuasive techniques spread dangerous conceptions and distortions of reality by exploiting European citizens' emotions.

To write the chapters of this paper I have used numerous sources, such as official documents and laws, reports, books, online articles of important Italian newspapers. Great part of the work is based on the Internet resources, because I have captured the thoughts and the different perspective of the European citizens about migration. Thanks to this information, it has been important to understand how migrants are considered in Italy nowadays. In order to obtain the necessary information and data I availed myself of both recent and older books and encyclopedias found in the academic libraries and on the Internet (published as a digital content). As far as ancient and modern history is concerned, several books about the history of the port of Livorno were consulted from its beginning, as well as more specific books and contents about the port cities of Ceuta and Melilla. For the recent facts, I have consulted archives of national Italian newspapers (for example, *Corriere della Sera*, *Il Fatto Quotidiano*, *La Repubblica*, etc.), but also Internet websites that gather recent news, Statutes, Constitutions, and bilateral agreements on the topic, for example Africa and Morocco, or multilateral agreements of the European Commission have been consulted.

In conclusion, the history of the free port is global and deserves to be told as such. Free ports will always remain important nodal points for global interactions worldwide and it is significantly important to highlight that the international phenomenon of migration will constantly contribute to the economic success and development of countries, as they did in the past. In conclusion, many solutions and projects will be revealed to solve the problems of mass migration in the European ports. To this end, this work indicates that all the Euro-Mediterranean countries should work together in order to find common integration policies and to improve the migrants' quality level of life in Europe. To sum up, the problem of immigration to the port cities of Ceuta and Melilla proves to be the most serious example in the relationship between Africa and Europe, because on the one hand, they represent possibility of entrance to Europe and on the other, they reflect instability, mistrust and suspicion in the European public perception. However, from an economic perspective, Europeans should understand that migration is a potential benefit for societies, because immigrants can increase labour market efficiency, and act as an impulse for job creation, innovation and GDP growth.

INTRODUZIONE

La seguente trattazione ha l'obiettivo di approfondire l'istituzione del porto franco; l'intensificazione degli scambi commerciali nell'Atlantico e in Europa fu favorita dalla costituzione nel corso dell'Età Moderna di numerosi porti franchi. Dal punto di vista economico e culturale le città portuali iniziarono ad acquisire un ruolo di rilievo, ossia si trovarono al centro di nuovi snodi commerciali fungendo da centri di redistribuzione delle merci e attrazione per molti stranieri. Il Mediterraneo, a partire dalla seconda metà del XV secolo fino agli inizi del XIX secolo, si è trasformato in uno spazio ancora più aperto e condiviso ricco di frequenti accordi e traffici commerciali e di importanti scambi culturali. Questo lavoro è volto a rispondere a una serie di domande, quali: come sono avvenuti cambiamenti profondi nel porto franco a partire dall'Età Moderna e negli anni 2000? Perché i migranti erano ben accettati nel porto franco di Livorno e oggi invece negli attuali porti, come Ceuta e Melilla, sono respinti? Quali sono le motivazioni che sottopongono i migranti agli spostamenti oggi? Quali sono gli ostacoli da loro incontrati lungo il tragitto per giungere al paese di destinazione europeo? E in quali termini e immagini vengono definiti i profughi dai media e dai *social networks*? Si cercherà di rispondere come nel corso del tempo il fenomeno globale del porto franco si è trasformato in una realtà complessa e articolata capace di mettere in relazione sia soggetti privati, ovvero i cittadini dei paesi membri dell'Unione Europea sia i soggetti pubblici, ovvero gli stati, le istituzioni e l'Unione Europea.

Questa indagine sui porti franchi e sull'immigrazione riflette un ampio campo di discussione e di riflessione poiché l'area mediterranea ha sempre avuto un ruolo significativo nelle relazioni tra tre differenti continenti: l'Europa, l'Africa e l'Asia. In particolare, come vedremo, negli ultimi anni, il bacino del Mediterraneo ha rilevato alcune criticità che riguardano diverse dinamiche, ossia sociali, economiche, politiche e soprattutto migratorie.

Il focus principale di questo elaborato sarà l'analisi dell'aspetto storico dei porti franchi, considerati il promotore dello sviluppo commerciale, e dell'immigrazione, considerata una dei principali motivi di cambiamento nell'area euro-mediterranea. Solitamente discussi singolarmente, ho rilevato che questi due argomenti possono essere messi in relazione costituendo un'indagine di confronto tra il passato e il presente, soffermandomi particolarmente negli anni 2000. Come si evince dal titolo, questo lavoro

non si interessa soltanto allo sviluppo economico e culturale che è avvenuto nel tempo nei porti franchi grazie all'insediamento delle comunità straniere nel territorio europeo, ma anche delle reazioni e delle conseguenze che questi fenomeni migratori hanno scatenato nell'opinione pubblica, ovvero nella popolazione europea, in particolare quella italiana e spagnola.

Il presente lavoro si articola, dunque, in tre capitoli. La prima parte fornisce una visione generale della situazione economica europea dell'epoca moderna basata su riferimenti storici, l'istituzione, la nascita del termine "porto franco" e l'evoluzione strutturale in termini di spazi urbani, *waterfront* e di sviluppo industriale. In primo luogo, sarà fondamentale chiarire qual è stato il primo porto franco ad aprire la strada in termini di concessioni e privilegi agli stranieri verso una diffusione prima regionale, poi europea e infine globale. Il caso del porto di Livorno rappresenta l'emblema di questa trasformazione e illustrerà in modo significativo come il potere politico e i cambiamenti istituzionali sono andati a pari passo con l'interesse economico e lo sviluppo civico nella creazione di nuove reti e scambi commerciali. Oltretutto, il successo del porto di Livorno si è realizzato grazie all'insediamento di comunità straniere, come quella ebraica e morisca, che con l'emanazione della Costituzione livornina, hanno fatto accrescere Livorno come uno dei centri più fiorenti dal punto di vista economico e culturale.

La seconda parte è dedicata invece al confronto tra le migrazioni del passato e del presente mettendo a fuoco le problematiche che l'immigrazione sta riversando nelle città portuali di Ceuta e Melilla, due enclaves spagnole considerate zona di frontiera e porte di accesso all'Europa per i migranti provenienti dai territori dell'Africa Subsahariana. Queste due città costituiscono oltretutto un punto d'osservazione per poter comprendere al meglio le pratiche e le politiche restrittive di migrazione messe in atto dalle istituzioni e dai governi europei per gestire in maniera controllata i flussi migratori. Dunque, il secondo capitolo si interesserà all'analisi delle misure adottate dai paesi dell'area euro-mediterranea nei confronti delle migrazioni. Sarà, inoltre, interessante notare come in questi due porti franchi, le barriere metalliche rinforzate da filo spinato e sorvegliate 24 ore su 24, rappresentino il simbolo di un'Europa fortificata e protetta, ossia la cosiddetta "Fortezza d'Europa", costruita appositamente per far fronte all'immigrazione irregolare e al suo immediato contrasto. Come vedremo, queste misure preventive migratorie saranno a breve termine perché non saranno di alcun aiuto nel ridurre o evitare gli effetti di una migrazione incontrollata proveniente dal Nord Africa. Per di più, queste due città

portuali ci permetteranno di mettere in evidenza le pratiche abituali intraprese dei paesi europei per ostacolare gli accessi dei migranti nel territorio europeo. Ceuta e Melilla sono solamente due piccole realtà che dispiegano palesemente le dinamiche dell'immigrazione, ma come sappiamo, questi processi coinvolgono territori ed entità ben più ampie. Al contrario, nel passato i porti franchi erano considerati solamente porte di accesso per fiorenti scambi di merci, per reciproci scambi di sistemi culturali e usi e costumi tra differenti nazioni e continenti. Pertanto, l'intento perseguito nel corso della tesi sarà quello di mostrare come, alla luce dei mutamenti verificatosi negli ultimi anni, i desideri di migrazione dei migranti siano cambiati e perché Ceuta e Melilla si ritroveranno a fare i conti con un fenomeno migratorio sempre più in aumento. Per giunta, si vorrà sottolineare il confronto tra i flussi migratori dell'Età Moderna e quelli attuali da cui sono emerse interessanti differenziazioni.

L'ultima sezione, vero cuore della ricerca, tratta delle concezioni, delle reazioni condivise dell'opinione pubblica dei cittadini dei paesi d'insediamento circa l'eccessivo numero di arrivi nel loro territorio prendendo in considerazione articoli di giornale delle più importanti testate giornalistiche online, come il *Corriere della Sera* e *La Repubblica*. Dunque, nel terzo capitolo verranno identificati i sentimenti e i giudizi più comuni espressi dall'opinione pubblica nei confronti dei migranti. In altri termini, tenterò di mostrare come una serie di implicazioni e diffusione di stereotipi potrebbero mettere in discussione la stabilità sociale e quella politica tanto degli stati di accoglienza quanto dei paesi di immigrazione. Si vedrà, inoltre, come la migrazione economica e i flussi migratori non regolamentati rappresentino perciò oggi una delle sfide più importanti per l'Europa. Dalle immagini che analizzerò del fenomeno migratorio in Italia cercherò di spiegare come la pressione migratoria che si sta verificando negli ultimi anni stia suscitando effetti destabilizzanti sull'intera popolazione e poiché la problematica dell'immigrazione venga considerata un'emergenza capace di colpire la sicurezza e l'identità stessa degli stati. Inoltre, sarà interessante notare come la diffusione di *fake news*, ossia notizie false sull'immigrazione spingano ad una larga e condivisa diffusione di sentimenti di frustrazione e di odio nei confronti dei migranti. Molte delle convinzioni diffuse tra la popolazione europea sono frutto di una manipolazione scorretta di informazioni distorte da parte delle società mediatiche. Tra queste vi è l'idea che gli stranieri stiano portando via il lavoro alle nuove generazioni e che al loro arrivo in Italia essi ricevano un'indennità pari a trentacinque euro mensili; convinzioni che danneggiano

la società e da cui possono scaturire situazioni discriminatorie nei loro confronti. Ciononostante, si rivelerà fondamentale come la creazione di una sinergia tra i vari livelli di governo, le istituzioni e la collettività, possa coinvolgere la popolazione per una migliore gestione della problematica migratoria, sfruttando al meglio le piattaforme online, come i *social media*, e diffondendo informazioni veritiere. Sarà necessario dunque mettere in evidenza come la piattaforma Internet sia uno strumento idoneo e utilizzato particolarmente da Ong e da associazioni benefiche volto a far del bene, ovvero a denunciare i soprusi contro i migranti e le violazioni dei diritti umani durante il tragitto per giungere in Europa, definita da loro stessi “la terra promessa”.

Complessivamente, questo elaborato avrà lo scopo di dimostrare come i porti e le migrazioni hanno sempre costituito un nodo focale e significativo nello sviluppo economico, sociale e culturale nella società europea nel bacino del Mediterraneo e come quest’ultime si sono evolute e sembrano non arrestarsi mai.

CAPITOLO 1

Istituzione del porto franco

1.1 Nascita del porto franco: dove e quando

Nell'Età Moderna, particolarmente nel bacino del Mediterraneo Occidentale, si svilupparono nelle città portuali nuove forme istituzionali: i porti franchi. La caratteristica fondamentale di questi porti era che rappresentavano “un regime di franchigia su di una zona che è divisa e isolata dal resto del territorio nazionale¹” Oggi esistono diverse terminologie per definire i porti franchi del passato, perciò è necessario mettere in rilievo alcuni avvenimenti, termini storici e caratteristiche peculiari per comprendere al meglio questo fenomeno che ha avuto una forte influenza nel bacino del Mediterraneo e a livello europeo inizialmente. In generale, quando si parla di porto ci si riferisce inevitabilmente ad una relazione con il mare, con la città, con il territorio, e soprattutto il porto si può considerare come “un mondo di mondi in relazione”. La peculiarità del fenomeno del porto franco sta nel fatto che era nato come un sistema di scambi internazionali basato sul rapporto di fiducia tra stranieri. In un periodo di discriminazione religiosa molto forte, i mercanti stranieri entravano in contatto con mondi e culture totalmente diverse, e contribuirono a saldare legami e rapporti inimmaginabili.

Nell'Età Moderna, l'Italia stava vivendo un profondo riassetto economico, poiché dopo la scoperta dell'America nel 1492 nacquero nuove connessioni navali commerciali che mutarono notevolmente lo scenario mondiale. Per questo motivo, il baricentro dei traffici si spostò sulle coste atlantiche.

Dopo il 1500, l'ascesa dell'Europa Occidentale è avvenuta grazie alla crescita dei commerci nell'Oceano Atlantico con il Nuovo Mondo, l'Africa e l'Asia. Acemoglu, Johnson e Robinson (2005) sostengono che le opportunità di commercio, incluso il commercio degli schiavi, la scoperta del Nuovo Mondo e della rotta marittima verso l'India, furono una condizione necessaria per l'ascesa dell'Europa. Infatti, tra il 1500 e il 1800, l'Europa occidentale ha sperimentato un periodo storico senza precedenti di crescita sostenuta, conosciuta anche come la “Prima Grande Divergenza²” rendendo

¹ Serra E., (1939), *Le zone franche portuali*, p. 315.

Per ulteriori informazioni: https://www.jstor.org/stable/45047936?seq=1#metadata_info_tab_contents, (consultato il 25/11/2020).

² “La Grande Divergenza” è un termine coniato da Huntington nel 1996 utilizzato per descrivere il cambiamento socio-economico e la crescita che il mondo occidentale e alcune regioni del Nuovo Mondo

quest'area sostanzialmente più ricca dell'Asia e dell'Europa Orientale e creando, inoltre, delle enormi differenze negli attuali standard di vita tra i paesi del mondo³. In particolare si ritiene che la crescita differenziale dell'Europa Occidentale nel corso del XIV secolo, del Settecento e dell'inizio dell'Ottocento è quasi interamente imputabile allo sviluppo di alcuni paesi europei che hanno avuto accesso e si sono impegnati nel colonialismo e nel commercio oceanico a lunga distanza. Quando si parla di “commercio atlantico” ci si riferisce generalmente a Gran Bretagna, Francia, Paesi Bassi, Spagna, Portogallo e queste nazioni vengono definite con l'espressione “Atlantic traders⁴”, cioè furono i paesi più direttamente coinvolti nel commercio e nel colonialismo del Nuovo Mondo e dell'Asia. Tuttavia, non tutte le società che hanno avuto accesso all'Atlantico hanno dimostrato lo stesso tasso di crescita: il maggiore sviluppo economico è avvenuto rapidamente nelle società con istituzioni non assolutiste, ovvero in Gran Bretagna e Paesi Bassi, d'altro canto i paesi in cui era presente una monarchia assolutista come Spagna e Portogallo, si è sperimentata solo una crescita limitata, mentre le zone prive di un accesso all'Atlantico, come le città portuali di Venezia o Genova, non hanno ottenuto alcun beneficio diretto o indiretto dal commercio atlantico. Quindi, le attività coloniali e il commercio atlantico hanno influenzato l'Europa direttamente e indirettamente attraverso cambiamenti istituzionali, in particolare, la crescita economica del Nuovo Mondo, dell'Africa e dell'Asia dopo il 1500 rafforzò il potere della borghesia commerciale e permise a questi gruppi sociali di ottenere profondi cambiamenti nelle istituzioni per proteggere i propri diritti e le proprietà. In aggiunta, i cambiamenti più consistenti che si sono verificati nelle istituzioni si sono compiuti in paesi in cui le istituzioni, già esistenti, avevano posto alcuni controlli sulla monarchia e avevano limitato il controllo sulle attività commerciali estere, consentendo ai nuovi mercanti/commercianti di questi paesi di trarre beneficio dal

hanno dovuto subire nel periodo moderno tra il 1500 e il 1800. Inoltre, questo termine rappresenta il motivo per cui l'Europa ha vissuto un profondo sviluppo economico, mentre il resto del mondo è rimasto stagnante. Per ulteriori informazioni:

<https://www.jstor.org/stable/pdf/3806001.pdf?refreqid=excelsior%3A7911f64a114e3d80a2508186154d5a85>, (consultato il 07/03/2021).

³ Broadberry S., Gupta B., (2006), *The Early Modern Great Divergence: wages, Prices and economic development in Europe and Asia, 1500-1800*, Economic History Review, pp. 2-31. Per ulteriori informazioni:

<https://www.jstor.org/stable/pdf/3806001.pdf?refreqid=excelsior%3A7911f64a114e3d80a2508186154d5a85>, (consultato il 07/03/2021).

⁴ Codignola L., (2019), *Blurred Nationalities across the North Atlantic, Traders, Priests, and their Kin Travelling between North America and the Italian Peninsula, 1763-1846*, University of Toronto Press, Toronto Buffalo London.

commercio atlantico. Perciò, il raggiungimento di questi obiettivi è dato dal risultato dello sviluppo capitalista guidato dalle istituzioni tardo-medievali e dalle opportunità economiche offerte dal commercio atlantico⁵.

Tra il XVI e il XVII secolo i porti dell'Europa Settentrionale incrementarono il loro sviluppo in risposta ai cambiamenti e alle sfide imposte dai nuovi assetti economici internazionali. Successivamente, i porti franchi in Italia furono in grado di sviluppare un'economia globale integrandosi con i sistemi economici degli altri paesi: inizialmente, Spagna e Portogallo e in seguito Olanda, Francia e Inghilterra. Sotto vari aspetti, l'istituzione del porto franco, come il caso della città portuale di Livorno, oltre ad essere stata significativa dal punto di vista economico, grazie alla notevole ripresa e la successiva prosperità economica, scatenò anche caratteri di vivacità intellettuale. In un contesto favorito da libertà e tolleranza, Livorno non poté rimanere impassibile all'Illuminismo⁶, infatti, divenne uno dei centri più attivi, influenti e fiorenti nella produzione del commercio librario. Grazie alla sua posizione strategica, affacciata sul mare e circondata da vie fluviali che la collegano ai centri culturali di Pisa e Firenze, la città fu agevolata nel trasformare il commercio librario in un'attività fiorentina. In particolare, a partire dalla seconda metà del XVII secolo, la proliferazione di capolavori come *Dei delitti e delle pene*⁷ di Cesare Beccaria contro la tortura (1764), stampata in forma anonima da Coltellini per la prima volta, favorì il formarsi di una vera e propria opinione pubblica. A dare ulteriore maggiore decoro a Livorno fu la pubblicazione della terza edizione dell'*Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers* di Diderot e D'Alembert (1770-1779), considerata "una delle produzioni più importanti delle Toscani Stamperie". L'ondata di diffusione e di influenza di idee dell'Illuminismo italiano e francese dimostrò come l'arte tipografica fosse per Livorno un'attività economica, sociale e politica, ma rilevò anche una grande capacità di organizzazione e di realizzazione di progetti di stampa ritenuti impossibili fino a quel

⁵ Acemoglu D., Johnson S., Robinson J., (2005), *The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth*, The American Economic Review, Volume 95, n. 3, pp. 546-579 (1566-1834),

⁶ "Livorno: il porto franco della libertà", TuscanDogma. Per ulteriori informazioni: <http://www.tuscanogma.it/localita/livorno/livorno-il-porto-franco-della-liberta/>, (consultato il 19/03/21).

⁷ Santato G., (1996), *La questione attributiva del "Dei delitti e delle pene"*, Lettere italiane, Vol. 48, No. 3, pp. 361, Casa Editrice Leo S. Olschki. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/pdf/26265680.pdf?refreqid=excelsior%3A13a9ab28de1a68bd4f4c34609dcecfb7>, (consultato il 19/03/21).

momento⁸. Per di più, il Granducato di Toscana fu il primo stato ad abolire la pena di morte e la pratica della tortura nel 1786 nella storia europea⁹. Si può dunque intuire che nel Settecento il clima culturale che si respirava era totalmente differente rispetto a tutte le altre città e che questo progresso culturale favorì un processo di circolazione di informazioni che fu reso possibile anche grazie ad alcuni agenti, nello specifico, i mercanti e i viaggiatori stranieri. Perciò, Livorno divenne uno dei centri tipografici più importanti nel territorio italiano.

Un ulteriore aspetto storico che di certo non può essere tralasciato è che probabilmente strutture simili ai porti franchi esistevano anche nell'antichità, circa duemila anni fa in Cina, o secondo altri studiosi, potevano essere riconducibili ai Fenici¹⁰. Inoltre, una leggenda narra che il primo porto ad essere proclamato "franco" fu quello dell'isola di Delos. Quest'isola fu in grado di sviluppare un centro di scambio commerciale delle rotte marittime nel Mediterraneo Orientale nonostante fosse l'isola più piccola del Mar Egeo. Nel 166 a.C. i Romani riconsegnarono l'isola agli Ateniesi con lo scopo di rovinare il commercio di Rodi e a partire dal 167 a.C. diventò una vera e propria metropoli cosmopolita in seguito alla nascita di nuovi santuari e luoghi di culto per i commercianti stranieri che furono attratti da tutto il Mediterraneo. Tuttavia, si può ufficialmente affermare che l'istituzione del porto franco è avvenuta in Italia. Insieme a Livorno, c'è Genova, creato nel 1590 è infatti considerato il porto più antico, per rispondere alla crisi cerealicola di quegli anni e ai timori di una carestia. Tuttavia, il porto franco di Livorno, creato nel 1591, fu il modello che riuscì ad imporsi con maggiore successo diventando il principale emporio di beni coloniali e mediterranei della penisola italiana e probabilmente anche il porto più importante con un grande scalo e centro di redistribuzione dell'Europa mediterranea¹¹". Tra il XVIII e XIX secolo, una nuova rete commerciale internazionale si stava sempre più sviluppando e ogni nazione voleva farne parte. I piccoli stati italiani risposero alla crescente competizione creando un'istituzione nuova, il porto franco, destinata ad un successo globale. Molti pensatori, come Antonio

⁸ Mulinari G., (2020), *Cenni sulla tipografia a Livorno nel Settecento*, Coopitineria: cultura, turismo e didattica. Per ulteriori informazioni: <https://www.itinera.info/coop/wp-content/uploads/2020/04/Bella-Livorno-2020-19-04-Tipografia-a-Livorno-nel-Settecento.pdf>, (consultato il 20/03/21).

⁹ Cavanna A., (2005), *Storia del diritto moderno in Europa*, Le fonti e il pensiero giuridico, Vol. 2, Giuffrè Editore.

¹⁰ Trampus F., (1999), *Free Ports of the World*, p. 41.

¹¹ Trivellato F., (2016), *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita. Livorno e i traffici globali in Età Moderna*, Yale University Press, p. 13.

Genovesi (1713-1769)¹², sostengono che il porto franco nacque come un'arma degli stati più deboli, della quale i forti potevano anche non farne parte. Infatti, egli affermò che:

“Il porto franco è stato ed è l'idolo di molti economisti. [...] Se le nazioni vicine avessero tutte, o la maggior parte, un porto franco, non si potrebbe allora far di meno di averne anche noi; perché è deserto chi resta solo”.

Pertanto, l'obiettivo principale era quello di attirare le imbarcazioni straniere per far fronte alla debolezza che colpiva la flotta nazionale e per stimolare i traffici commerciali e l'arrivo di capitali nel bacino del Mediterraneo¹³. D'altro canto, se prendiamo in considerazione il porto franco di Marsiglia¹⁴, la cui proclamazione è avvenuta con l'Editto di Luigi XIV il 5 marzo del 1669 per volere di Colbert, si sostiene che questo porto fosse gestito con modalità strategiche diverse rispetto a quelle Livorno e a tutti gli altri porti franchi. La Francia possedeva un potere forte affermato ormai da tempo e voleva proteggere il proprio commercio e le proprie industrie attraverso politiche protezionistiche. Filippini (1998) ha analizzato l'operato del porto di Livorno e Marsiglia tra il 1676 e il 1814, attraverso lunghe ricerche negli archivi storici toscani e parigini evidenziando una serie di differenze tra il porto di Livorno e di Marsiglia. Il commercio dei marsigliesi era di carattere locale ed è sempre stato ostile verso i mercanti non europei. Inoltre, gli affari erano circoscritti da filiali strettamente legate alle case madri locali e sorvegliate dai consoli francesi. D'altra parte invece, l'attività commerciale dei livornesi era ambientata all'estero, in particolare nel Levante e nel Nord Africa dove i mercanti “fondavano tutta la loro conoscenza approfondita dell'ambiente in cui commerciavano e soprattutto sui legami familiari esistenti tra di loro e i mercanti indigeni¹⁵”. Perciò, all'inizio Marsiglia dimostrò “di preferire il commercio nel Mediterraneo, piuttosto che tentare la via di nuovi scambi commerciali nell'Atlantico¹⁶” e solo successivamente comprese quali erano i vantaggi di un sistema economico commerciale aperto come

¹² Genovesi A., (1824), *Lezioni di Commercio o sia di Economia civile*, Vol. 1, Milano, Società tipografica dei classici italiani. Gli "Elementi del commercio" costituiscono il testo delle dispense universitarie che raccolgono le lezioni del secondo corso biennale di economia, tenuto da Genovesi negli anni 1757-58. A distanza di sei anni videro la luce le "Lezioni di commercio o sia d'economia civile", per i tipi dei fratelli Simone, con data 1765-1767.

¹³ Iodice A., (2016), *Politics. Rivista di Studi Politici*, p.28-29.

¹⁴ Salvemini B., Visceglia M. A., (1991), *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarietà economiche*, Économie et société de l'Italie Méridionale, Mélanges de l'école française de Rome.

¹⁵ Filippini J. P., (1998), *Il Porto di Livorno e la Toscana (1674-1814)*, p. 92.

¹⁶ Schiappacasse P., (2012), *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVII secolo*, p. 202.

quello di Livorno¹⁷, il quale attirava enormi capitali. Complessivamente, si può dunque affermare che questo è il motivo principale per cui Marsiglia¹⁸ nel corso della sua ascesa non fu un vero e proprio porto franco.

1.2 Livorno, città cosmopolita

Trivellato (2016) nei suoi studi sull'età moderna ha notato che il termine "cosmopolitismo" si faceva sempre più presente nei riferimenti alle città portuali. Perciò, è significativo specificare il significato del termine greco "cosmopolita", il quale è composto da due parole: "cosmos" e "polites". Questo termine ha un significato letterario, ossia si riferisce ad un "cittadino del mondo" come colui che attribuisce a ciascun individuo la cittadinanza del mondo, ritenendo irrilevanti le distinzioni politiche, etniche, culturali o religiose tra le nazioni. Livorno era considerata città cosmopolita poiché ai costumi nazionali e regionali si erano sovrapposti caratteri universali per l'accorrere di persone (filosofi, scrittori, ecc.) da ogni parte del mondo. In termini generali, una persona cosmopolita era considerata colei che riconosceva come patria il mondo intero, che non limitava i propri affetti e i propri interessi alla nazione dove era nata, ma aveva una mentalità aperta nei confronti delle altre nazioni e agli altri popoli, colei che fissava la sua dimora in un paese, ma viveva o aveva vissuto in diversi paesi, interessandosi alla varietà degli aspetti e dei costumi, e acquistando conoscenza delle varie forme di vita e di cultura¹⁹. Un' ulteriore puntualizzazione da non sottovalutare riguarda l'importanza del concetto di "cosmopolitismo corporativo" a Livorno, ovvero, questa nozione denotava tutte le divisioni tra comunità religiose e mercanti stranieri che convivevano in sintonia in stretti rapporti di collaborazione economica riferendosi particolarmente all'interculturalità e alla molteplicità degli scambi e delle influenze cosmopolite²⁰. In

¹⁷ Baruchello M., (1932), *Livorno e il suo Porto: origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, p. 187 e ss., Società An. Editrice Riviste Tecniche, Livorno.

¹⁸ Julliany J., (1842), *Essai sur le Commerce de Marseille par Jules Julliany, de la Chambre de Commerce. Ouvrage couronné en 1833 par la Commission chargée de décerner le prix fondé par M. le Baron Félix De Beaujour*, (Volume 1), seconda edizione.

¹⁹ Treccani, s.v. "cosmopolita" (<https://www.treccani.it/vocabolario/cosmopolita/>) (consultato il 17/12/2020).

²⁰ Vallerani M., (2013), *I concetti e la storia: cosmopolitismo corporativo*, Il vaglio critico delle fonti e l'insopprimibile alterità del passato. Portale Storia moderna, Dipartimento Tempo, Spazio, Immagine e Società, Università di Verona. Per ulteriori informazioni: <http://www.stmoderna.it/Rassegna-Stampa/DettagliQuotidiani.aspx?id=13453>, (consultato il 17/03/21).

generale quindi, “il cosmopolitismo si riferisce a gruppi sociali di diversa provenienza geografica e diversa estrazione religiosa i quali vivevano a contatto gli uni con gli altri spinti da nuove e proficue opportunità economiche²¹”. È necessario evidenziare che il termine “cosmopolitismo” lo possiamo ritrovare persino come riferimento nelle celebri “leggi livornine” dove vengono indicate tutte le forme di cosmopolitismo della sfera economica delle società di antico regime: da un lato, per esempio, l’affermazione dei diritti di proprietà individuali di ogni mercante e, dall’altro lato, le strutture corporative all’interno delle quali i singoli mercanti operavano nel settore di riferimento. Nella società livornese esisteva, dunque, un dualismo caratterizzato da un rapporto gerarchico e corporativo tra sovrano e minoranze privilegiate. Perciò, la nozione di cosmopolitismo nella sfera dei commerci evidenzia un graduale sgretolamento dei pregiudizi di natura religiosa a favore di alleanze motivate da interessi economici, cioè nei rapporti commerciali le appartenenze religiose dei creditori e dei debitori sarebbero passate in secondo piano²². Per questo motivo, Livorno diventò la città cosmopolita per eccellenza durante l’Età Moderna. Secondo Addobbati e Aglietti (2016), “per effetto del porto franco e di un sistema istituzionale basato su un regime giuridico eccezionale, Livorno fu la città che, negli anni qui presi in considerazione, seppe trasformare, forse più di ogni altra al mondo, i conflitti e le differenze sociali, religiose, etniche e culturali in un modello di mediazione”. Già a partire dal Cinquecento e dal Seicento la “Livornina” favorì l’arrivo di genti diverse provenienti da ogni nazione. La città divenne un *melting pot* di minoranze diverse, sempre aperta e accogliente, capace di assorbire in modo pacifico le differenze etniche e culturali negli stessi secoli in cui l’Europa stava attraverso momenti di violenza e intolleranza²³. Inoltre, ebbe il vantaggio di essere influenzata da svariati usi e costumi, perciò si trasformò in un vero e proprio laboratorio sociale d’avanguardia. Complessivamente, il cosmopolitismo ha davvero fatto la differenza per Livorno e ne ha plasmato il carattere. Dal Cinquecento fino all’Ottocento ha reso la città un esempio e un fiore all’occhiello della Toscana (Addobbati, Aglietti, 2016).

²¹ Trivellato F., (2016), “Credito e tolleranza: i limiti del cosmopolitismo nella Livorno di età moderna”, in *La Città delle Nazioni: Livorno e i limiti del cosmopolitismo*, ed. Addobbati A., Aglietti M., p. 41.

²² *Ibidem*, p. 45.

²³ Aglietti M., (2009), *I Governatori di Livorno dai Medici all’Unità d’Italia*, p. 419. Gli uomini, le istituzioni, la città, Dipartimento di Scienze della Politica dell’Università di Pisa.

1.3 I termini “franco” e “libero” e uso del termine “free-port”

Per comprendere al meglio lo sviluppo del fenomeno dei porti franchi è opportuno soffermarsi sull’espressione “porto franco”. Infatti, secondo l’enciclopedia Treccani il “porto franco” è una città marittima che è sorta tra i secoli XVII e XVIII e che gode di benefici tributari, di franchigia doganale, cioè è esente da dazi e tariffe doganali di tutte le merci importate qualunque fosse il paese di provenienza. Inoltre, lo sviluppo della città portuale ha permesso il sorgere di industrie che hanno tratto indebitamente vantaggio della franchigia doganale e della completa esenzione da formalità o da ingerenze doganali per poter trasformare le materie prime provenienti dall’estero²⁴. Nel tempo sono emersi altri termini rilevanti, per esempio “free”, “franco” e “libero”, per definire la nascita, lo sviluppo e la struttura del porto franco. L’aggettivo “franco” è un “termine d’origine germanica; significa propriamente esente, libero da spese, tributi, imposte, tasse, ecc. (v. franchigia). [...] e simili per le quali le spese di invio, dazio, ecc., sono state pagate da mittente”²⁵. Il termine “franco” deriva anche dai verbi latini medievali “affrancare²⁶”, vale a dire significa rendere franco, libero da un onere, liberare e “francare²⁷”, ossia rendere franco, cioè libero, esente da spese, imposte.

Per giunta, per comprendere al meglio il “porto franco” si sono rivelati fondamentali due documenti ufficiali: la Costituzione livornina e l’Editto di Luigi XIV. Nella Costituzione livornina del 1593, contenente 44 articoli, si trova una definizione tecnica del porto franco nella quale vengono anche definiti i privilegi, le sicurezze e le immunità per i mercanti e/o negozianti del porto. Un altro documento giuridico di rilevante importanza in cui vengono precisati i caratteri tecnici del porto è l’editto di Luigi XIV del 1669 in cui egli vi dichiarò che la città di Marsiglia era un porto franco e libero:

“franc et libre à tous marchands et négocians, et pour toutes sortes de marchandises, de quelque qualité et nature puissent estre; ce faisant voulons et nous plaist que les estrangers et autres personnes de toutes nations et qualités puissent y aborder, et entrer avec leur vaisseaux, bastimens et marchandises, les charger et décharger, y séjourner, magasiner,

²⁴ Treccani, s.v. “porto franco”, (<http://www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/porto-franco/>) (consultato il 04/08/2020).

²⁵ Treccani, s.v. “franco”, (<http://www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/franco/>) (consultato il 04/08/2020).

²⁶ Treccani, s.v. “affrancare”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/affrancare/>) (consultato il 28/10/2020).

²⁷ Treccani, s.v. “francare”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/francare/>) (consultato il 28/10/2020).

entreposer, en sortir par mer librement, quand bon leur semblera, sans qu'ils voyent tenus de payer aucun droit d'entrée ni sortie par mer"²⁸.

Tuttavia, è necessario evidenziare una differenza tra l'editto di Luigi XIV e la Costituzione livornina, ovvero il primo si rivolgeva ai mercanti e commercianti di qualsiasi nazione, "cui venivano fatte una serie di concessioni improntate a "libera facoltà e licenza", che avevano come conseguenza il "transito franco e libero" tanto di persone quanto di merci nel porto di Livorno, perché venissero a praticare il commercio"²⁹. D'altro canto, l'editto del porto franco di Marsiglia favoriva l'arrivo e l'entrata delle merci straniere, ma a queste disposizioni se ne contrapponevano altre di tipo protezionistico che miravano a colpire le merci straniere attraverso le tassazioni³⁰. È importante inoltre sottolineare che nel Settecento Jacques Savary des Brûlons (1657-1716) per sistematizzare le conoscenze economiche del tempo, creò un dizionario per fornire una definizione più precisa di porto franco partendo dall'editto di Marsiglia, da allora fino all'Ottocento tutti usarono quella definizione.

A partire dal XV fino al XVIII secolo, i de' Medici presentarono un ruolo centrale e protagonista inizialmente a Firenze e successivamente con il Granducato di Toscana, in particolare nella formazione e nello sviluppo del porto franco. In riferimento alla definizione di "free port", i de' Medici precisarono che Livorno fosse un "port with privileges", vale a dire quando i de' Medici trasformarono le infrastrutture e il quadro legislativo di Livorno, si riferivano alla capacità degli stranieri di stabilirsi a Livorno indipendentemente dall'appartenenza etnico-religiosa³¹. Nel tempo, per l'utilizzo dell'espressione "free port" si sono cristallizzati anche altri concetti:

1. L'uso del termine "free port" è variato durante il lungo XVII secolo. Il porto veniva identificato come un luogo in cui gli stranieri potevano commerciare liberamente oppure dove le merci non erano soggette a imposte doganali.

²⁸ Edit de Louis XIV (roi de France), sur la franchise du port de Marseille, daté du mois de mars 1669, à Paris. In: *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, publiées par Pierre Clément, pp. 796-798.

²⁹ Delogu G., (2019), *Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco*, in *Rivista Storica Italiana*, Vol. CXXXI, Fascicolo II, pp. 471-472.

³⁰ Schiappacasse P., (2012), *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVII secolo*, p. 202.

³¹ Tazzara C., (2014), *Managing Free trade in Early Modern Europe: Institutions, Information, and the Free Port of Livorno*, Volume 86, n. 3, p. 521. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/pdf/10.1086/676884.pdf?refreqid=excelsior%3Ab83362e8af202d7d2b9dfff1339fe3f2>, (visitato il 02/02/2020).

2. Un “free port” poteva essere semplicemente un porto naturale, ossia una zona di mare vicino alla costa, spesso protetta da ripari naturali o artificiali e dotato di attrezzature, dove le navi e le barche potevano ormeggiare per compiere le operazioni d’imbarco e di sbarco, per eventuali riparazioni, o per trovare rifugio in caso di tempesta. Il termine, dunque, porta il senso generale di rifugio per merci, passeggeri e navi.
3. Il termine porto franco nel Settecento era utilizzato da scrittori e poeti. Le parole “libero” e “franco” erano incorporate in reti di significato indipendenti dal loro significato commerciale. Nella prima metà del XVII secolo, gli scrittori di tanto in tanto citavano il porto franco come un termine di economia politica, ma non ne analizzavano il significato né collegavano i porti liberi con l’orientamento commerciale generale di uno stato.
4. I contemporanei invece si riferiscono al porto come luogo di arrivo, di destinazione, di meta, ovvero tendono ad evidenziare l’ospitalità di un porto per gli stranieri piuttosto che il regime doganale³².

Da un punto di vista storico ed economico, Jacques Savary des Brûlons nel suo *Dictionnaire Universelle du Commerce: d’histoire naturelle, & des arts & métiers* del 1723 offrì un’importante precisazione sul porto franco in termini di commercio, ovvero il porto venne definito come un valico a libero accesso e senza dazi che consentiva a tutti i mercanti e commercianti di qualunque nazione e religione essi siano di scaricare, di caricare e di far circolare e ritirare le loro merci qualora non fossero riusciti a venderle senza pagare diritti di entrata o di uscita o dazi doganali³³. Inoltre, Tazzara (2017), ha affermato che proprio grazie a questi privilegi e incentivi relativi allo stoccaggio e al transito delle merci, il porto franco di Livorno divenne il principale centro del commercio tra l’Europa del Nord, l’Italia e il Levante³⁴. In tale contesto, è fondamentale notare che la decisione di istituire il porto franco, nelle città come Livorno, Marsiglia, Nizza o Trieste, era stata presa dalle autorità statali che lo consideravano uno strumento in grado

³² Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, p. 248.

³³ Savary D. B. J., (1723), *Dictionnaire Universelle du Commerce: d’histoire naturelle, & des arts & métiers*, quoted by Iodice A., (2016), *Politics*, Rivista di Studi Politici.

Per ulteriori informazioni: www.rivistapolitics.it, p. 20, (visitato il 31/01/2020).

³⁴ Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, p. 2.

di incrementare il commercio a danno dei porti concorrenti vicini, rappresentando una funzione di entità politica e amministrativa che veniva rinnovata ogni qualvolta ci fossero dei dibattiti³⁵. In conclusione, come afferma Tazzara (2017), l'espressione "porto franco" si è cristallizzata in modo graduale a partire dal XVII secolo e nei documenti ufficiali e storici, nelle riviste e nei libri questo termine iniziò ad essere citato senza l'uso delle virgolette³⁶.

1.4 Struttura ed espansione fisica del porto franco

È interessante sottolineare che il fenomeno di espansione a macchia d'olio dei porti franchi è avvenuto in quattro fasi fondamentali. Come rilevato dallo studio di Tazzara (2014), il primo periodo si è svolto dal 1591 al 1650 e viene definito "Tyrrhenian period". In questa fase i porti franchi di Nizza, Livorno e Genova hanno ottenuto un grande successo adottando le politiche dei porti liberi a seconda delle loro esigenze. La seconda fase espansionistica è avvenuta negli anni 1650 e 1740 in cui i porti liberi iniziarono ad emergere in Europa Occidentale, specialmente nella penisola italiana. In quell'epoca, tra i porti più famosi ricordiamo Trieste, Ancona, Napoli, Messina, Marsiglia. Nella metà del XVIII secolo, conosciuta anche come la terza fase di espansione dei porti, le potenze coloniali crearono dei porti nel Mar dei Caraibi, come per esempio la Martinica, Guadalupe e Santo Domingo. Infine, i porti franchi si diffusero nell'Asia dell'Est e in Nord America. Perciò i porti franchi liberi furono dapprima un fenomeno italiano, poi si svilupparono nell'Europa Occidentale, più tardi nell'Atlantico e nell'ultima fase di espansione fu un vero e proprio fenomeno globale³⁷.

È significativo evidenziare anche il processo evolutivo del porto franco poiché non è avvenuto in modo lineare e regolare e perché la struttura istituzionale e politica e il grado di ospitalità nei confronti degli stranieri erano completamente diversi gli uni dagli altri e, inoltre, il transito delle merci non poteva sempre avvenire in un regime di completa

³⁵ Iodice A., (2016), *Politics*. Rivista di Studi Politici, Vol. 5, 1/2016, pp. 19-33. Editoriale A.I.C.- Edizioni Labrys, p. 21. Per ulteriori informazioni: www.rivistapolitics.it, (consultato il 31/01/2020).

³⁶ *Ibidem*, p. 249.

³⁷ Tazzara C., (2014), *Managing Free trade in Early Modern Europe: Institutions, Information, and the Free Port of Livorno*, p. 496.

libertà³⁸, come invece lo è stato nel caso di Livorno. Perciò, il fenomeno dei porti liberi si può considerare planetario, tuttavia non è mai stato affiancato da un codice applicabile a livello altrettanto globale, né da una rete globale di istituzioni politiche e giuridiche. In aggiunta, esistono altre cinque fasi che sono di notevole importanza nell'evoluzione fisica della città-porto a partire dal XVIII secolo fino all'età contemporanea:

1. La prima fase è nominata “città-porto nucleare” e si riferisce al periodo delle origini fino alla fine del XVIII secolo. In questo primo periodo le banchine portuali divennero le piazze e le strade della città e i beni venivano generalmente stoccati e commercializzati in città³⁹.
2. La seconda fase è identificata con il nome di “città-porto moderna” e si verificò per tutto il XIX secolo. In questo periodo è avvenuta la nascita del “porto di transito”, cioè lo sviluppo industriale e commerciale del porto lungo i bordi del centro urbano. Per lo più, la città e il porto videro una profonda divisione: il porto divenne fondamentale per il transito e venne dotato di attrezzature adeguate all'attracco di navi, di banchine e industrie di prima trasformazione, mentre le merci e le persone che arrivavano potevano scorrere lungo il *waterfront*.
3. La terza fase è conosciuta come “città-porto industriale” e si è sviluppata a partire dalla fine del XIX secolo fino alla seconda metà del XX secolo. In questa fase, che è stata appurata negli ultimi anni, si è verificata un'espansione massiccia legata particolarmente alla raffinazione e in seguito all'introduzione di container vi fu una rapida creazione di spazi ampi che portò, come conseguenza alla migrazione in luoghi lontani ed esterni dal centro della città e si dispone in corrispondenza di importanti nodi strutturali.
4. La quarta fase è invece caratterizzata dal cosiddetto “abbandono della soglia” e dalla riqualificazione del “*waterfront*⁴⁰” ottocentesco con un “processo di ristrutturazione urbana delle zone storiche del porto⁴¹” con recupero di spazi aperti

³⁸ Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, p. 8.

³⁹ Bortolotti L., (2012), *Livorno dal 1748 al 1958, Profilo storico-urbanistico*, Unione regionale delle province toscane. Biblioteca di storia toscana moderna e contemporanea, Studi e Documenti, (Volume 7), Leo S. Olschki Editore, Firenze.

⁴⁰ Delogu G., Farella G., (2020), *Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna: una questione di lungo periodo*, *Mediterranea*, Anno XVII, n. 50, pp. 719-723.

⁴¹ Hoyle B., (2000), *Global and Local Change on the Port-City Waterfront*, *Geographical View*, Vol. 90, No. 3, Taylor & Francis Group. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/3250860>, (consultato il 17/03/21).

e di edifici esistenti, precedentemente destinati a uso di magazzino, che vengono restaurati e destinati a nuove attività commerciali e soprattutto culturali. Secondo il punto di vista di Soriani (2019), mentre precedentemente le aree del *waterfront* erano viste come simboli di crisi urbana, successivamente vennero riconosciute come una potenziale risorsa di mercato rivitalizzante. Per questa ragione, Hoyle (2000), ha specificato che “the continuing redevelopment of the *waterfront* is, in a broad and general sense, basic to life in an active, growing port city”. Il processo di cambiamento del litorale urbano fu fortemente influenzato da differenti comunità e attori che operarono a livello locale, ma che in verità, promossero idee di rilevanza globale in materia di sostenibilità ambientale⁴². Dunque, il merito e l’efficacia delle decisioni gestionali nella pianificazione e nella riqualificazione della città-porto furono caratterizzati da un profondo senso di coinvolgimento dei portatori di interesse (Delogu, Farella, 2020).

5. L’ultima fase è quella del “porto distributivo” e della “città diffusa”, ovvero di grandi porti internazionali. I porti non possedevano più una struttura semplice e lineare ma hanno iniziato a formare un network di centri distributivi specializzati. La città ha perso anch’essa la vecchia struttura e soprattutto l’orientamento verso il centro storico. Infatti, Masciopinto (2000) ha spiegato come porto e città oggi siano divisi in settori specializzati sparsi nel territorio, grazie soprattutto alla distinzione di due aree evidenti: la zona privata adibita al lavoro e all’organizzazione delle partenze e dell’arrivo delle navi, e la zona pubblica in cui solitamente si sono stabilite e rafforzate relazioni con la comunità e il nuovo paesaggio e tessuto urbano nonostante le due entità avessero cominciato ad essere sempre più indipendenti⁴³.

Dopo questa fondamentale divisione delle fasi nell’evoluzione del porto franco, è rilevante soffermarsi sull’ultima fase, poiché tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, ovvero il periodo antecedente lo scoppio della prima guerra mondiale, l’Italia visse un profondo processo di trasformazione e di innovazione strutturale nei porti

⁴² Soriani S., Cizler J., (2019), *The Role of Bottom-up in Waterfront Development. Case-Study: The Venetian Arsenal*, Rivista: Sociologija i Prostor, Ca’ Foscari University of Venice, Department of Economics, p. 231. Per ulteriori informazioni: <file:///C:/Users/Utente/Downloads/VenetianArsenal-CizlerSoriani.pdf> oppure <https://hrcak.srce.hr/231108>, (consultato il 19/03/21).

⁴³ Rosselli A., *Il porto come struttura e significato/The Port as Structure and Meaning*, pp 4-9. Per ulteriori informazioni: <http://retedigital.com/> oppure http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_10/Il porto come struttura e significato.pdf.

franchi, ossia nel periodo successivo al tramonto dell'Impero Asburgico, le città portuali, in generale, soffrirono economicamente per la frammentazione dell'entroterra centroeuropeo e balcanico a causa, inoltre, della crisi mondiale che stava prendendo piede⁴⁴. In particolare, per il porto Trieste, il governo fascista tentò di adottare delle legislazioni speciali con lo scopo di dare impulso e favorire il potenziamento dell'apparato portuale e industriale della Venezia Giulia, dell'Istria e dell'area del Quarnaro (Cornaro). Inoltre, queste misure dovevano rispondere alle crescenti difficoltà poste dall'integrazione dell'area giuliana e poi fiumana nel sistema economico italiano. Le iniziative legislative dovevano rispondere, inoltre, alla stabilizzazione economica dei porti attraverso la creazione di nuovi stabilimenti industriali, bilanciando i proventi dei traffici via mare. Per le città portuali altoadriatiche, al distacco dal proprio tradizionale hinterland commerciale danubiano-balcanico, dovuto alla dissoluzione dell'impero asburgico e alla frammentazione dell'area in nuove entità statali, si sarebbero sommati gli effetti della grande crisi mondiale che avrebbe assottigliato i flussi commerciali e finanziari dei porti di transito, accentuando la tendenza alla chiusura delle economie nazionali continentali: una situazione che poi si sarebbe ulteriormente aggravata con l'annessione dell'Austria allo stato unitario tedesco e il conseguente riorientamento dei flussi commerciali e il successivo scoppio della guerra⁴⁵.

In questo periodo, i porti dell'Alto Adriatico rappresentavano una vera e propria "frontiera, periferia" da valicare per poter accedere al "Mitteleuropa", pertanto, la strategia principale che fu istituita dallo stato italiano fu quella di firmare un accordo commerciale con la Germania in cui si era avanzata la richiesta di agevolazioni fiscali per il porto di Trieste. Nello specifico, si insisteva su una maggiore libertà valutaria e sull'istituzione di una nuova zona franca che avrebbe portato molti benefici all'economia. In particolare, il Comitato triestino non voleva solo ottenere un aumento nei traffici attraverso l'accrescimento di nuove linee di navigazione, ma oltretutto un incremento nella produzione industriale. Pertanto, si delinearono ampliamenti nelle infrastrutture ferroviarie nella periferia della città e, nel prevedere una continua crescita produttiva, si era progettata anche la costruzione di una circonvallazione per rendere maggiormente indipendente il traffico industriale nella stazione di Campomarzio e di prolungare

⁴⁴ Petri R., (2010), *Frontiera, periferia: qualche premessa*, p. 8. Per ulteriori informazioni: https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/22840/1/01-petri_7-20.pdf, (consultato il 10/03/21).

⁴⁵ Collodo S., Fontana L. G., (2008), *Eredità culturali dell'Adriatico*, Viella, Roma, p. 115.

l'autostrada Salisburgo-Tarvisio a Trieste. Il processo di allargamento di questa zona portuale industriale era basato sul successo del modello veneziano, in particolare il porto di Marghera in cui si cercò di potenziare l'apparato portuale e industriale con l'obiettivo di consolidare la situazione economica dei porti attraverso la costruzione di nuovi stabilimenti industriali. Addirittura, per la realizzazione di quest'opera e per un maggior sviluppo dei traffici con l'Europa centro-danubiana è stato istituito un ente, l'azienda dei Magazzini Generali di Trieste, che aveva in programma imponenti opere di ampliamento delle strutture del porto⁴⁶.

Un esempio clamoroso di costruzione di una zona industriale fu quella del porto industriale di Marghera, il quale avrebbe permesso, non solo per la Germania, ma anche per tutti gli altri paesi, uno sbocco di primaria importanza per una maggiore facilitazione di traffici commerciali provenienti dai paesi danubiani mettendo a disposizione la creazione di depositi, di merci, di aste e di mercati, attrezzatura bancaria e assicurativa che aveva, per esempio, già portato grandi vantaggi a Trieste⁴⁷. Inoltre, i provvedimenti speciali e le riforme assunte e stabilite per Marghera nel 1917 divennero un modello di ispirazione per la creazione e l'installazione di altre zone industriali come quella di Fiume e di Pola, finalizzate a favorire il commercio con franchigie doganali, esenzioni tributarie, con cessioni gratuite di terreni e tariffe ferroviarie di favore. Inoltre, si può constatare che queste agevolazioni statali servirono come una spinta per un'industrializzazione spontanea e per perseguire nuove relazioni e accordi commerciali con i paesi del nuovo assetto geopolitico centro-orientale⁴⁸. Addirittura, queste misure, dopo l'entrata in vigore del decreto legge 688 del 24 aprile 1919, vennero istituite anche per i porti di Livorno, Napoli, Palermo e Genova, e nel secondo dopoguerra anche Ravenna e Porto Corsini e avevano l'obiettivo di spronare l'industrializzazione dei porti. Successivamente, questi processi vennero implementati grazie all'entrata in vigore del decreto legge 2260 del 10 agosto 1928 per l'agevolazione tributaria e doganale degli insediamenti industriali e portuali di Trieste. Insomma, queste legislazioni si riferivano maggiormente ad

⁴⁶ Cerasi L., Petri R., Petrunaro S., (2008), *Porti di Frontiera, Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, p. 42, Culture dell'Adriatico, Libreria editrice Viella, Roma.

⁴⁷ Archivio di Stato di Trieste, (1941), Prefettura, Gabinetto, busta 433/1941, Comitato triestino dei traffici, n. 419, Studio della nuova situazione centro-danubiana in relazione agli interessi italo-germanici con particolare riguardo ai porti di Trieste e di Fiume, Trieste, p. 2. Per ulteriori informazioni: <https://archiviodistatotrieste.it/fondo/prefettura-di-trieste-gabinetto/>.

⁴⁸ Petri R., (1990), *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano, pp. 40-51.

investimenti in terre di confine, cioè aree situate al di là del margine economico e geografico delle localizzazioni industriali redditizie⁴⁹. Per questo motivo allora, il termine “frontiera” assunse un significato ben preciso poiché queste politiche di azione erano rivolte ai territori di recente annessione ed erano necessariamente utili per poterli acquisire nel sistema economico e politico italiano (Bagalà, Bigi, 2004). Per di più, secondo il criterio dei Magazzini Generali, le funzioni strategiche di ampliamento e ammodernamento del porto di Trieste erano volte a garantire la sua sopravvivenza e a contrastare la pressione economica che proveniva dai porti nordici⁵⁰. Le più significative, infatti, erano le seguenti: lottare contro la concorrenza straniera, contribuire all’espansione economica italiana, assumere l’importante funzione commerciale, economica e politica, riacquisire una funzione importante nei traffici internazionali con il contributo di imprese edilizie e metallurgiche che si sono adoperate al programma di opere pubbliche per le costruzioni portuali.

In breve, questi interventi strutturali del porto rappresentavano l’esito di un peculiare intreccio tra capitali privati, classe politica e intervento statale sia per Marghera che per Trieste. Inoltre, si fece ulteriormente in modo che Trieste diventasse un vero e proprio porto moderno e attrezzato, nonostante i lavori di ampliamento e consolidamento delle strutture ricettive del porto, avviate dall’Impero Asburgico, poi sospese dalla guerra, terminarono solo nei primi anni Trenta⁵¹. D’altro canto, invece, a Pola e a Fiume, al posto della realizzazione di vere e proprie zone industriali, le misure legislative speciali furono applicate a singole aziende. L’inserimento delle nuove province orientali nel Regno d’Italia ebbe come esito la costituzione di un sistema portuale alto-adriatico sovradimensionato in termini di strutture ricettive rispetto all’effettivo volume dei traffici⁵². Inoltre, da queste considerazioni a livello strutturale e industriale si è potuto constatare che esiste una peculiarità fondamentale e comune di questo fenomeno mondiale, ovvero i porti erano caratterizzati da due componenti: uno dinamico e uno statico materiale. La struttura dinamica era rappresentata dalla funzione dei porti franchi, vale a dire libero scambio marittimo internazionale e libera circolazione delle merci.

⁴⁹ Petri R., (1990), *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, p. 4.

⁵⁰ Collodo S., Fontana L. G., (2008), *Eredità culturali dell’Adriatico*, Viella, Interadria, Roma.

⁵¹ Cerasi L., Petri R., Petrungero S., (2008), *Porti di Frontiera, Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, p. 111-113.

⁵² *Ibidem*, p. 115-119.

D'altra parte, l'elemento statico era costituito da tutte le proprietà, edifici, magazzini, fabbriche, cantieri navali, ormeggi, che si trovavano nella zona adiacente al porto franco e che erano stati vincolati ad esso, cioè allo sviluppo del commercio marittimo internazionale. I porti franchi erano quindi caratterizzati da una peculiare organizzazione, da un complesso di regole autonome e da operatori economici internazionali che svolgevano la loro attività di porto franco.

In conclusione, il porto franco si può definire come uno strumento di politica marittima e portuale, inteso a favorire e sviluppare il commercio marittimo internazionale: l'interesse quindi non era solo quello dello sviluppo economico dell'area del porto franco, ma anche l'interesse che apparteneva all'intera comunità commerciale internazionale, della libera circolazione delle merci, senza restrizioni, controlli o imposizione di dazi doganali (F. Trampus, 1999).

1.5 La nascita del porto di Livorno



Fig. 1: Livorno in una mappa dell'Ottocento⁵³.

In Toscana, dopo la caduta della Repubblica fiorentina nel 1532 e il ritorno dei de' Medici, si formò il Ducato di Firenze che divenne poi il Granducato di Toscana con Cosimo I de' Medici. È proprio con l'affermazione del Granducato che si

⁵³ Per ulteriori informazioni: <https://tuttatoscana.net/2015/05/18/livorno-una-citta-cosmopolita-con-la-costituzione-livornina/>, (consultato il 21/08/2020).

assiste ad una modernizzazione del sistema politico ed istituzionale a partire dalla capitale e infine alla realizzazione e alla fondazione della città-porto di Livorno⁵⁴. Grazie agli interventi dei de' Medici, ovvero con la riforma della dogana marittima del 1565 di Cosimo I e la "Livornina" del 1593 di Ferdinando I, Livorno divenne il principale porto della regione e "dopo la franchigia ottenuta nel 1675, diventò uno scalo internazionale di grande importanza, preferito dai commercianti europei per il deposito delle merci orientali⁵⁵", rendendo la Toscana una vera potenza navale nel bacino del Mediterraneo⁵⁶.

Dall'inizio dei suoi esordi, Livorno è sempre stata considerata una frontiera interna dell'Europa presentando da subito caratteri di città multietnica. Infatti, l'immagine di Livorno, che emerge da una leggenda latina, è quella di un "paradiso cosmopolita" aperto non solo ad attività e scambi commerciali, ma anche all'insediamento di tutti gli stranieri "provenienti da ogni parte del Mediterraneo e del Nord Europa – ebrei, armeni, islamici, e protestanti – indipendentemente dalla loro appartenenza religiosa⁵⁷". Grazie a questa peculiarità, Livorno rappresentò il simbolo di città più moderna e fiorente. Inoltre, è opportuno ricordare che il grande successo di Livorno fu dovuto maggiormente al contesto commerciale internazionale ed esclusivamente in parte alle strutture politiche e istituzioni locali, anche se non si deve dimenticare che geograficamente Livorno era ben posizionata nella costa tirrenica, perciò poté beneficiare notevolmente dell'ascesa dell'economie atlantiche.

Come già affermato precedentemente, la riforma doganale di Cosimo I del 1565 e la "Livornina" di Ferdinando I sono stati gli elementi principali di un programma legislativo sostenuto da investimenti in infrastrutture, iniziative diplomatiche e una serie di sforzi per attrarre il commercio verso il porto⁵⁸. Dunque, Livorno è stata una città-porto di rilevanza, poiché si sono potuti sperimentare nuovi metodi di commercio e di trasporto. Oltre a ciò, è importante evidenziare il fatto che il porto di Livorno si è sviluppato seguendo una traiettoria legislativa attraverso l'introduzione di nuove riforme che lo ha reso unico: la riforma del 1566, la "Livornina" del 1591-1593, la riforma del 1643 e del

⁵⁴ Colletta T., (2012), *Città portuali del Mediterraneo, Luoghi dello scambio commerciale colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, Storia dell'architettura e della città, p. 252.

⁵⁵ Favale G., Nicali A., (1997), *Storia delle dogane: profili storici della politica doganale italiana*, p. 7.

⁵⁶ Iodice A., (2016), *Politics*. Rivista di Studi Politici. Per ulteriori informazioni: www.rivistapolitics.it, p. 3, (visitato il 31/01/2020).

⁵⁷ Aglietti M., (2009), *I Governatori di Livorno dai Medici all'Unità d'Italia*. Gli uomini, le istituzioni, la città, p. 37.

⁵⁸ Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, p. 81.

1676. Nello specifico, nel 1646 i Medici dichiararono per la prima volta che la città portuale (e non il Granducato) sarebbe rimasta neutrale in tutti i conflitti internazionali e in seguito questa neutralità venne sancita ufficialmente nel trattato di Londra nel 1718⁵⁹. Nel 1676, i Medici eliminarono tutte le tasse sulle merci di importazione ed esportazione, compresi i generi alimentari, e le sostituirono con una tassa modesta sul deposito delle merci nei magazzini della città, lo stallaggio, e un'altra sull'attracco delle navi, l'ancoraggio. Per di più, a questi elementi, si aggiunsero anche l'arsenale e le strutture di stoccaggio delle mercanzie che contribuirono a garantire il successo di Livorno (Trivellato, 2016).

Ciò nonostante, la riforma che ottenne molto successo a Livorno fu la celebre "Livornina", conosciuta anche con il nome di "leggi livornine"⁶⁰. Queste nuove norme furono emanate dal granduca Ferdinando I de' Medici e costituirono una serie di provvedimenti al fine di richiamare in questa città portuale una popolazione attiva. Si ricercavano soprattutto gli ebrei (iberici o levantini) poiché facevano parte di una rete internazionale di relazioni a lunga distanza, ma allo stesso tempo anche inglesi, olandesi, tedeschi, greci, armeni e turchi, mori, armeni, persiani e altri⁶¹, ovvero ci si rivolgeva "soprattutto "a soggetti dotati di abilità tecniche, artigianali e mercantili⁶²", in grado di favorire lo sviluppo economico e un immediato popolamento della città e del Granducato di Toscana. Inoltre, secondo Trivellato, le "livornine" del 1591-1593 furono infatti adattate alle esigenze degli stranieri rispetto agli ebrei italiani e hanno portato a compimento l'impegno di lunga data quasi cinquantennale e le intenzioni dei Medici di attirare gli esuli portoghesi in Toscana⁶³. Dunque, a quell'epoca Livorno, poteva essere considerato un esperimento politico e sociale animato dal desiderio dei Medici di competere nell'arena del commercio internazionale⁶⁴.

⁵⁹ Trivellato F., (2009), *The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, p. 108, Yale University Press.

⁶⁰ Trivellato F., (2016), *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita. Livorno e i traffici globali in Età Moderna*, p. 11.

⁶¹ Iodice A., (2016), *Politics*. Rivista di Studi Politici. Per ulteriori informazioni: www.rivistapolitics.it (consultato il 31/01/2020), p. 29.

⁶² Aglietti M., (2009), *I Governatori di Livorno dai Medici all'Unità d'Italia*. Gli uomini, le istituzioni, la città, p. 37.

⁶³ Trivellato F., (2009), *The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, p. 51, Yale University Press.

⁶⁴ Trivellato F., (2009), *The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, p. 96, Yale University Press.

Tuttavia, gli studiosi contemporanei definiscono la “Livornina” un’irrilevante semplificazione poiché divenne la norma principale del porto franco soltanto verso la metà del XVII secolo, nello specifico nel 1640. Nonostante questo documento dovesse regolare la posizione degli stranieri a Livorno, questo non rappresentava un meccanismo per attrarre nuovi commerci. Piuttosto trattava sia una serie di pratiche formali sia pratiche informali rappresentate dalle istituzioni del Granducato e dalla legislazione di Ferdinando, ma non vi era nemmeno un controllo sui funzionari locali e sui loro rapporti con i commercianti. Il complesso delle pratiche che costituivano il porto franco non poteva quindi essere copiato semplicemente abbassando i dazi o accogliendo mercanti stranieri⁶⁵.

Ma l’elemento più importante che vide una rapida crescita della città di Livorno fu il regime di tolleranza religiosa che assicurava libertà di culto a tutti gli stranieri:

“Livorno, porto sul Mediterraneo frequentissimo, città magnifica e spaziosa attraversata da un canale navigabile: alle larghe franchigie della Livornina, ed ai provvedimenti che accordarono una tolleranza religiosa, si attribuisce il maggior concorso di gente e di ricchezza derivato a Livorno, per cui si osserva che le più forti case di commercio livornesi appartennero a famiglie professanti culti non cattolici, e che la massima fortuna mercantile sembra importata dallo spirito di troppa tolleranza, stato costantemente mantenuto da due o più secoli in questa città⁶⁶”.

⁶⁵ Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, Oxford University Press, p. 104, 233.

⁶⁶ Moroni G. R., (1846), *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, (Volume XXXVII), Venezia.



Fig. 2: Il porto di Livorno nel XVIII secolo⁶⁷.

In conclusione, la correlazione fra la libertà religiosa e la crescita economica fu l'unica vera motivazione che permise a Livorno di reggere la concorrenza rispetto agli altri porti franchi e di creare un certo grado di convivenza tra gli stranieri. Infatti Iodice (2016) ha riportato che:

“le commerce est le moyen le plus propre pour concilier les différentes nations, et entretenir les esprits les plus opposés dans une bonne et mutuelle correspondance⁶⁸”.

Persino Tazzara (2014) condivide lo stesso pensiero su Livorno sostenendo che questo porto franco è stato da sempre uno dei principali temi nelle prime discussioni dell'Età Moderna e che questa città divenne famosa per il ruolo prestigioso che riuscì ad assumere attraverso il suo regime impareggiabile di tolleranza⁶⁹, la fioritura delle comunità straniere, la semplicità delle sue procedure doganali e una profonda atmosfera di libertà. Tutto questo per affermare, come, tra il Cinquecento e il Seicento, i granduchi furono in grado di trasformare Livorno in un “vibrante centro commerciale e in un magnete di immigrazione imprenditoriale” (Vallerani, 2013).

⁶⁷ Per ulteriori informazioni:

<http://www.livornomagazine.it/Livorno-storia/Livorno-cronologia-avvenimenti.htm>, (consultato il 11/10/2020).

⁶⁸ Archivio Camera di Commercio di Marsiglia, Marzo 1669, citato in Iodice A., (2016), *Politics*, p. 29. Per ulteriori informazioni: www.rivistapolitics.it, (consultato il 31/01/2020).

⁶⁹ Burigana R., (2015), *Troppa tolleranza? La Rifondazione della città di Livorno (1606)*, Rivista di Teologia e Scienze della Religione, Università Cattolica di Pernambuco, pp. 121-138.

1.6 Il porto come punto focale nella crescita economica e culturale: il caso di Trieste

Trieste è un altro esempio di città portuale che ha ottenuto molta rilevanza in passato. Il successo del porto franco di Trieste si manifestò tramite l'interesse degli Asburgo nel determinare un punto di collegamento marittimo sicuro e veloce. Questa città diventò un porto franco con la conseguente promulgazione di due editti da parte dell'imperatore Carlo VI d'Asburgo: la dichiarazione sulla libera navigazione nell'Adriatico del 1717 che pose fine al monopolio della Repubblica di Venezia e la patente di porto franco il 18 marzo 1719⁷⁰. L'istituzione di questo porto avvenne grazie all'ulteriore ampliamento delle concessioni per l'interscambio commerciale mediante l'eliminazione dei dazi doganali. All'inizio del XVIII secolo, Trieste era una città portuale che rappresentava caratteristiche medioevali con un regime doganale arretrato. Dal punto di vista demografico contava circa 5.000 abitanti ed entro la fine del secolo, provenienti da tutta Europa e dal Mediterraneo, salirono a 30.000. La caratteristica peculiare di Trieste fu la sua posizione strategica nell'Adriatico situato nel punto in cui il mare entra in contatto con il continente europeo, non lontano da Venezia. Già nel XVII secolo iniziò a collegare il Mediterraneo con l'Europa continentale e orientale collegandosi in questo modo a due aree geografiche e climatiche differenti: Ovest ed Est⁷¹.

La crescita di Trieste non riguardò esclusivamente il commercio, ma anche la cultura e l'informazione. Pertanto, alla fine del secolo divenne uno dei principali centri del Mediterraneo acquisendo un ruolo significativo nella diffusione di idee, notizie e idee politiche. Il porto franco di Trieste si può considerare un punto focale nella rete globale poiché aveva promosso scambi culturali, il diffondersi di lingue, nuove idee e nuovi libri. Inoltre, aveva confermato il suo potenziale attrattivo, la sua funzione di motore economico, la sua capacità di aprire nuove rotte. Il porto si può dunque definire come “un luogo in cui si rovesciano fenomeni d'età moderna quali la territorializzazione del potere e la nazionalizzazione della lingua della cultura⁷²”. Tuttavia, con l'istituzione dei porti

⁷⁰ Romano R., “*Lavorare in funzione del porto*”, *Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, p.3. Per ulteriori informazioni: <https://www2.units.it/otis/>.

⁷¹ Andreozzi D., (2018), ‘*Segmented Trade*’, *Merchants, Mercantile Practices and Mercantilism between Trieste, the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean in the XVIII Century*, p. 571. Per ulteriori informazioni: <http://www.storiamediterranea.it/wp-content/uploads/2018/12/daniele-andreozzi.pdf>.

⁷² Delogu G., (2019), *Rivista Storica Italiana, Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco*, in *Rivista Storica Italiana* Vol. CXXXI, Fascicolo II, p. 469.

franchi molti fenomeni vennero messi in discussione, per esempio il potere dell'impero, il mercantilismo, mentre, dall'altro lato, si diffusero idee liberali e di libero scambio che rispondevano completamente alle esigenze del commercio. È interessante evidenziare che il porto di Trieste aveva riscosso molto successo per opera della Restaurazione austriaca nel 1814 che "rinnovò a Trieste la patente di porto franco, permettendo così la ripresa delle attività portuali relative non solo ai commercianti marittimi con l'Europa centrale, ma anche ai traffici con il Levante, con le Indie e con i Paesi mediterranei⁷³". Questi miglioramenti ebbero come conseguenza positiva una fase di crescita demografica ed economica in città dovuta maggiormente ad una situazione di pace nel Mediterraneo.

Sono numerosi i tratti fondamentali che hanno fatto di Trieste una città moderna e cosmopolita, ma soprattutto un luogo di cultura e di informazione. A titolo di esempio nel 1780 il gesuita Giuseppe de Coletti (1744-1815) fondò a Gorizia l'accademia scientifica e letteraria Arcadia Romano-Sonziaca e dopo alcuni anni si trasferì a Trieste e a questa Arcadia iniziò a partecipare non solo uomini nobili, ma anche membri di diverse classi sociali, mercanti, medici. Successivamente de Coletti divenne uno stampatore e iniziò a pubblicare la gazzetta l'Osservatore Triestino (1784-1816). Quest'ultimo divenne una specie di notiziario ufficiale del governo austriaco. Il giornale si dedicava principalmente alla legislazione, ma anche al commercio ed alla letteratura. L'Osservatore Triestino può essere riconosciuto come parte integrante di un grande piano culturale che comprendeva persino l'apertura di una biblioteca pubblica nel 1796 che doveva contenere non solo libri di formazione, scientifici e tecnici, ma anche pubblicazioni e pamphlets che arrivavano da altri territori. Per lo più, la biblioteca aveva avuto lo scopo di valorizzare il carattere morale e culturale della città. Inoltre, le gazzette che circolavano nella città di Trieste fornivano informazioni relative al denaro e condivisioni di valori delle merci, tendenze nelle borse principali del mondo, investimenti ed obbligazioni, condizioni metereologiche per i raccolti, eventi geopolitici, naufragi, arrivo delle più importanti navi nel Mediterraneo. L'informazione era semplicemente un bene prezioso in termini di concorrenza nel settore finanziario, assicurativo e commerciale. Dunque, la posizione geografica di Trieste e la capacità di trovare un posto per se stessa nelle rotte commerciali del Mediterraneo le aveva permesso un ruolo assolutamente in primo piano nel controllo delle informazioni⁷⁴.

⁷³ Romano R., "Lavorare in funzione del porto", p.3.

⁷⁴ Andreozzi D., (2018), 'Segmented Trade', p. 574/583/584.

È inoltre necessario evidenziare che il porto franco di Trieste iniziò a sviluppare la sua vera identità a partire dagli anni '50 del Settecento; gli elementi che iniziarono a collegarlo più strettamente all'Atlantico furono la natura sempre più densa della “rete commerciale segmentata⁷⁵”, vale a dire il commercio relativo a un solo settore di una rotta commerciale globale e l'aumento in numero di navi in arrivo dagli stati dell'Europa nord-occidentale (Andreozzi, 2018). Dal punto di vista della crescita economica di questa città portuale, il progetto più importante fu quello del faro della Vittoria che doveva servire per allargare la struttura fisica del porto. Purtroppo, il faro non fu mai realizzato fino al 1923 quando questo progetto venne di nuovo preso in considerazione.

Trieste, insieme a Livorno, fu l'esempio di una città moderna, imperiale e mercantile che è diventata europea e successivamente globale. Una città la cui forza espansiva derivò dal saper guardare verso orizzonti ben più lontani del Mediterraneo, dalla capacità di trasformarsi, di riqualificarsi ed innovarsi di continuo per cogliere le opportunità offerte dall'economia e dalla cultura su scala mondiale. Infine, l'istituzione del porto franco di Trieste comportò un'evoluzione sia economica che culturale: si è potuto assistere ad una vera e propria rinascita economica e un continuo scambio di idee, i porti franchi si trasformarono dunque in “osservatorio ideale per comprendere lo sviluppo di forme, reti, strategie e metodi di comunicazione e dell'informazione in età moderna⁷⁶”.

1.7 Un fenomeno globale

Una caratteristica molto chiara circa il fenomeno dei porti franchi è che il propagarsi dei porti franchi a macchia d'olio in Europa fu un processo graduale che si verificò piano piano in Europa e nell'Atlantico diventando definitivamente mondiale. Di profonda importanza è stata la trasformazione del porto franco di Livorno, infatti da piccolo porto toscano divenne un grande magazzino per tutta l'Italia e questo fu favorito da grandi progressi economici globali. Livorno si trasformò in uno dei più grandi centri

⁷⁵ “Mercato segmentato” o “rotte segmentate” si riferiscono ad un commercio che può essere suddiviso in segmenti operativi e spaziali. I commercianti globali controllavano l'intero circuito delle merci, mentre altri commercianti si sono limitati a controllare solo un segmento delle rotte complessive e hanno agito esclusivamente in un determinato segmento.

⁷⁶ Delogu G., (2019), *Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco*, in *Rivista Storica Italiana*, Vol. CXXXI, Fascicolo II, p. 490.

di opportunità per le nazioni marinare, soprattutto quelle nordiche, le quali erano riuscite ad espandere i loro mercati nel Mediterraneo⁷⁷. Come evidenziato precedentemente, il fenomeno dei porti franchi divenne globale, perché Livorno era una delle città più moderne e fiorenti d'Europa, e perché furono creati porti franchi in tutto il mondo tra XVII e XIX secolo. Gli storici contemporanei hanno infatti da sempre elogiato la sua crescita uniforme e accogliente che risultava completamente in contrasto con i caratteri medioevali che appartenevano ancora alla realtà urbana. Livorno era definitivamente una città completamente nuova e diversa, culturalmente e liberamente aperta a nuovi contesti commerciali. La diffusione del porto franco ha generato un grande impatto nel pensiero economico. Infatti secondo il *Dictionnaire universel de commerce*⁷⁸ del 1723 i fratelli Savary hanno rilevato che tutte le città-porto dell'Italia avevano basato il loro regolamento e il regime doganale dei porti secondo l'esempio di Livorno, a quell'epoca considerato unico, poiché i piani di gestione e di ospitalità delle comunità straniere erano molto simili. Infine, dalle analisi degli storici è apparso che la proliferazione dei porti franchi è stata una dei principali fattori che hanno stimolato la globalizzazione, in particolare per quanto concerne i cambiamenti nel commercio internazionale dopo il 1500.

⁷⁷ Tazzara C., (2011), *The Masterpiece of the Medici: commerce, politics, and the making of the free port of Livorno, 1774-1790*, p. 5.

⁷⁸ *Dictionnaire universel de commerce*, Jacques Savary des Brûlons, 1723-1730, quoted by Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, p. 234.

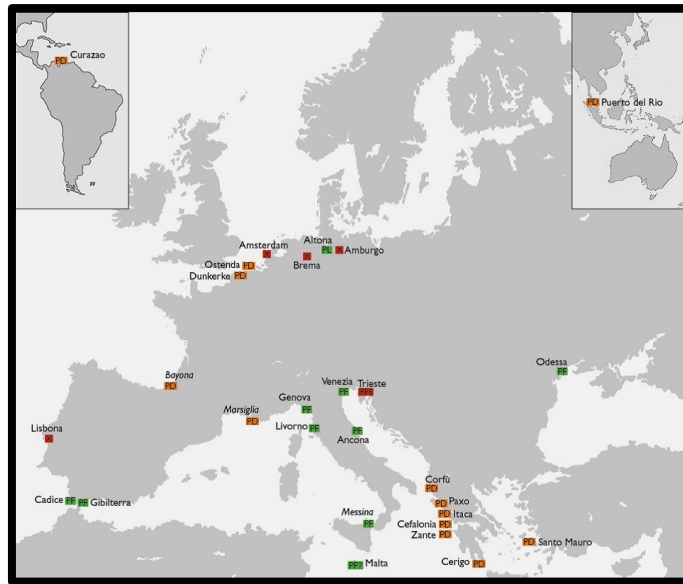


Fig. 3: I “free-ports” nel Mediterraneo⁷⁹.

La figura 3 rappresenta i porti franchi che si sono sviluppati prima nel Mediterraneo, successivamente in altre parti d’Europa, nel Baltico, nell’Atlantico e oltremare, come i Caraibi. Le città segnalate in verde sono propriamente i porti franchi. I porti segnalati in rosso e arancione sono porti franchi con regolamentazioni diverse tra loro, come è il caso del porto di Marsiglia che presentava specifici interessi economici e politici. La Francia, come già affermato precedentemente, era molto diversa dall’Italia poiché da un lato voleva rafforzare il suo commercio internazionale e dall’altro attuava politiche protezionistiche per proteggere le proprie industrie. Tra il XVIII e il XIX secolo il commercio internazionale stava crescendo molto rapidamente e ogni nazione voleva entrare a far parte di un “free-port”. Nel XX secolo la Gran Bretagna e gli Stati Uniti elaborarono progetti per trasformare ogni singolo porto in un porto franco. Nell’Europa Occidentale i porti che si svilupparono furono quelli di Ancona (1732) nello Stato della Chiesa, Messina (1728) e Brindisi (1834) nel Regno di Napoli, Genova era una repubblica indipendente (1654), Trieste (1719) era parte dell’Impero Asburgico. Nizza (1614) faceva parte del Ducato di Savoia, Marsiglia (1669) e Dunkerque (1722) in Francia, Altona (1664) primo porto franco dell’Europa Settentrionale, Amburgo (1888), Corfù (1827), Cadice (1829) in Spagna, Anversa (1863), e Tangeri (1962). Verso la metà del XVIII secolo le potenze coloniali stavano sviluppando un numero crescente di porti nel Mar dei

⁷⁹ Per ulteriori informazioni: <https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports/where-did-free-ports-emerge>. (consultato il 24/11/2020).

Caraibi, inclusa la Martinica, Guadalupa, Tobago, Giamaica e Santo Domingo (oggi Haiti). Successivamente si diffusero nel Mar Nero (Odessa nel 1819) e nel Nord America.

Insomma, la diffusione del porto franco a livello globale, avvenuta a partire dalla fine del XVI secolo fino al suo declino, ovvero verso la seconda metà del XIX secolo, ha portato a grandi trasformazioni nel contesto politico, sociale, culturale, fiscale ed economico in tutto il Mediterraneo europeo d'Età Moderna, sino a quando questi cambiamenti si sono replicati nelle zone franche e nelle aree di libero scambio del mondo attuale (Trampus A., 2019).

1.8 La soppressione dei porti franchi di Livorno e Trieste

Il porto franco di Livorno oggi non esiste più. Nel corso del XIX secolo, a causa dell'inadeguatezza delle attrezzature portuali e ad un lento, ma costante sviluppo delle attività portuali⁸⁰, la crisi di questa città-porto iniziò a manifestarsi in seguito al processo di unificazione italiana e la successiva proclamazione del Regno d'Italia. Nello specifico, il porto franco di Livorno fallì nel proprio intento a causa di ulteriori problematiche e difficoltà che si sono verificate a partire dagli anni Cinquanta dell'Ottocento: prima di tutto era circondato da un largo fossato, ovvero la città era costruita su una gigantesca fortezza e questa fortificazione aveva presupposto un impegno economico apparentemente difficile da raggiungere rispetto alle direttrici economiche e urbane⁸¹ e le riforme di Livorno erano state definite in un programma troppo incerto e persino ipocrita, che ha portato solamente dei profitti temporanei (Lo Romer, 1998). Ciononostante, la soppressione dei porti franchi si è realizzata a partire dal 1862, "anno in cui veniva adottata ufficialmente, sull'intero territorio del nuovo stato, la tariffa doganale dell'ex Regno di Sardegna e veniva promulgato un Regolamento Doganale che sostituisce quelli in vigore negli Stati preunitari⁸²". Come conseguenza di questi avvenimenti si verificò un drastico arresto dell'incremento demografico e dei traffici marittimi e dal punto di vista commerciale, le piccole e medie industrie a conduzione familiare che precedentemente

⁸⁰ Idà R., *Il racconto della città*, p. 3. Per ulteriori informazioni: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/Livorno_Racconto.pdf, (consultato il 20/03/21).

⁸¹ Frattarelli L., Gizdulich F., Chiapello G., (1990), *Livorno 1749, Dai documenti al modello in scala*, p. 26, Lucia Fratterelli Fischer, Pisa.

⁸² Favale G., Nicali A., (1997), *Storia delle dogane: profili storici della politica doganale italiana*, p.1.

erano riuscite ad ottenere grandi vantaggi con investimenti cospicui, iniziarono a subire un profondo declino. Tuttavia, l'evento principale che decretò la fine del porto franco fu il provvedimento di Quintino Sella, entrato in vigore nell'anno 1868, il quale aboliva le agevolazioni e le franchigie doganali al fine di evitare una mancanza di uniformità ed equità tra gli italiani che risiedevano nelle zone franche e coloro che abitavano nel resto del territorio nazionale, ovvero al di fuori di esse.

Anche il regime del porto franco di Trieste cessò nel 1891 a seguito di grandi innovazioni industriali, doganali e finanziarie che non erano più vantaggiose per il mercato. Come conseguenza, la zona franca venne circoscritta alla sola area del porto, vale a dire area di movimentazione e prima lavorazione delle merci, e in città i magazzini persero ogni beneficio della franchigia, mentre la popolazione dovette subire un forte aumento dei prezzi dovuto all'ingresso delle imposte dirette⁸³. In generale, la maggior parte dei porti franchi in Italia, come Messina e Ancona⁸⁴, furono soppressi perché il mercato cominciò ad essere unificato da una sola tariffa daziaria e “le merci che affluivano nei porti delle province centrali e meridionali del Regno non potevano essere riammesse sul territorio italiano senza essere considerate come importate dall'estero⁸⁵”. Dunque, l'idea comune era quella di trovare un equilibrio economico che si rivolgesse a tutti i territori dell'Italia rispondendo ad un altro favorevole scenario, cioè l'industrializzazione. Ulteriori cause che portarono alla soppressione dei porti franchi furono dei persistenti episodi di contrabbando e di frode che si verificarono per tutto il Settecento e l'Ottocento e che afflissero per la maggior parte le città-porto di Genova, Livorno e Venezia. Questi fenomeni rappresentarono una necessità legata alla sopravvivenza degli strati della popolazione più poveri. Per di più, “il sistema era aggravato dal fatto che l'esazione dei tributi era affidata a società private, le quali, dominate dalla logica del massimo ricavo, non esitavano a perpetrare ogni sorta di abuso ed irregolarità verso i cittadini [...]. Le bande di contrabbandieri godevano della

⁸³ Romano R., *“Lavorare in funzione del porto”, Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, p.5.

⁸⁴ Caracciolo A., (2002), *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo, Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Edizione italiana a cura di Carlo Vernelli, Quaderni di “Proposte e ricerche”, n.28, Ancona.

⁸⁵ Romano R., *“Lavorare in funzione del porto”, Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, p.6.

complicità e della simpatia delle popolazioni, vessate dagli appaltatori delle “gabelle”⁸⁶ e della protezione di alti funzionari⁸⁷”.

1.9 Le finalità del porto franco

Nel Settecento, il fenomeno dei porti franchi in Italia è stato una soluzione per la crisi e l’arretratezza del commercio e una risposta ai “cambiamenti e alle sfide imposte dai nuovi assetti economici internazionali”⁸⁸. I porti avevano un compito ben preciso da svolgere, ovvero attirare le imbarcazioni estere per far fronte alla debolezza della flotta nazionale e per motivare con spinta l’intensificazione dei traffici affidando infine gran parte del commercio alle potenze straniere maggiori (Iodice, 2016). Per di più, con lo sviluppo delle città portuali è avvenuta una profonda fusione tra lo spazio portuale e lo spazio urbano dal punto di vista fiscale, sociale, urbanistico, istituzionale e culturale insieme ad un’integrazione tra città-porto e i mercanti/commercianti che sono stati in grado di attivare specifiche strategie di trasferimento e di produzione della conoscenza con l’introduzione di nuove dinamiche nella gestione della comunicazione e dell’informazione, nuove esperienze di cittadinanza e di governo dello spazio urbano⁸⁹.

Oggi, le finalità del porto franco sono molto simili a quelle dell’Età Moderna perché garantiscono il libero commercio di transito, il libero commercio marittimo internazionale⁹⁰ e, soprattutto, la libera circolazione delle persone. Nel corso dell’Età Moderna, questo fenomeno attirò un’enorme quantità di capitale umano. Oggigiorno, si può constatare che sta accadendo qualcosa di simile nei porti franchi di Ceuta e Melilla. Gli assalti che si stanno registrando in queste due città portuali hanno origine economica e si tratta purtroppo di un fenomeno di immigrazione irregolare. Infatti secondo Zannelli,

⁸⁶ Secondo l’enciclopedia italiana Treccani, “gabella” è un termine usato fin dal Medioevo per indicare varie forme di contribuzione, imposte dirette o indirette, tasse, o anche aggregati di più tributi, ristrettosi col tempo a designare la sola imposta o dazio di consumo, (<https://www.treccani.it/vocabolario/gabella/>) (consultato il 10/11/2020).

⁸⁷ Favale G., Nicali A., (1997), *Storia delle dogane: profili storici della politica doganale italiana*, pp. 7-3.

⁸⁸ Iodice A., (2016), *Politics*. Rivista di Studi Politici, p. 28-29.

⁸⁹ Trampus A., (2019), Venezia dopo Venezia, *Città-porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento: (Trieste, Fiume, Pola e l’area istriano-dalmata)*, Edizioni Mosesti, Centro di ricerche storiche (Rovinj, Croatia), Società istriana di archeologia e storia patria.

⁹⁰ Trampus F., (1999), *Free Ports of the World*, p. 251.

le migrazioni verso queste due città-porto sono direttamente legate alla politica economica estera dell'Unione Europea che ha conseguentemente portato all'impovertimento di alcune aree africane⁹¹.

⁹¹ Zannelli C., (2020), “Perchè la rotta Atlantica nel corso del 2020 si è “riaperta?””, Progetto Melting Pot Europa. Per ulteriori informazioni: https://www.meltingpot.org/Perche-la-rotta-Atlantica-nel-corso-del-2020-si-e-riaperta.html#.X_sGqdhKjIU, (visitato il 10/01/2021).

CAPITOLO 2

Le comunità straniere nelle città portuali del Mediterraneo

2.1 La comunità ebraica e morisca a Livorno

In questo capitolo si andranno a mettere in evidenza gli insediamenti delle comunità straniere nelle città portuali del Mediterraneo che hanno giocato un ruolo essenziale nelle relazioni migratorie, politiche e commerciali nell'area euro-mediterranea. A partire dal Seicento, a Livorno, gli ebrei sefarditi si insediarono per oltre due secoli a Livorno per fuggire dall'Inquisizione spagnola. Nel 1492, il re cattolico Ferdinando II D'Aragona e la regina cattolica Isabella I di Castiglia avevano ordinato attraverso l'Editto di Granada l'espulsione dal territorio spagnolo⁹² di tutte le comunità ebraiche che allora erano molto fiorenti. In alternativa all'espulsione, gli ebrei avrebbero potuto scegliere di convertirsi al Cattolicesimo e coloro che scelsero di diventare cattolici furono nominati "marrani", ma la maggior parte di loro decise di emigrare verso il Portogallo o l'Italia⁹³. La nascente comunità ebraica⁹⁴ costituì quindi, fin dalla fondazione della città di Livorno, il nucleo centrale e una componente importante nella vita cittadina per il ruolo economico-sociale che riuscì a rivestire all'epoca⁹⁵. Dagli studi di Cassandro (1984), si evidenzia che gli inizi della formazione della comunità ebraica furono modesti, cioè il numero di arrivi era esiguo e di portata inferiore rispetto alla concorrente Pisa. Solamente dopo il 1614, anno che segnò la fine dell'emancipazione livornese da quella pisana, si notò un rapido aumento nella crescita di arrivi stranieri. Grazie al regime privilegiato di libertà e di autonomia assoluta di cui beneficiarono gli ebrei, quest'ultimi non furono mai

⁹² Lepore A., (2014), *Il sistema spagnolo nel circuito del commercio atlantico tra XVIII e XIX secolo: dinamiche economiche e interpretazioni storiografiche*. Storia Economica, Edizioni Scientifiche Italiane.

⁹³ Pacilio G., (2016), *La riforma della cittadinanza in Spagna: porte aperte agli ebrei sefarditi*, Quaderni Costituzionali, Fascicolo 1, società editrice Il Mulino, Bologna, pp.108-111. Per ulteriori informazioni: <https://www.rivisteweb.it>.

⁹⁴ Papo, I., & Papo, I. (2003). "L'immigrazione ebraica in Italia dalla Turchia, dai Balcani e dal Mediterraneo Orientale nella prima metà del XX secolo". *La Rassegna Mensile Di Israel*, 69(1), terza serie, 93-126, (<http://www.jstor.org/stable/41286505>) (consultato il 30/09/2020).

⁹⁵ Cassandro M., (1984), *Gli ebrei di Livorno nel Seicento. Aspetti economici e sociali*, *La Rassegna Mensile di Israel*, terza serie, Vol. 50, No. 9/12, pp. 568-571, Unione delle Comunità Ebraiche Italiane. Per ulteriori informazioni: https://www.jstor.org/stable/41285395?seq=1#metadata_info_tab_contents, (consultato il 03/03/21).

confinati all'interno di un ghetto⁹⁶. Vi erano tuttavia delle vie principali nel centro urbano dove gli ebrei presero dimora e continuarono a vivere per generazioni, rimanendo comunque a stretto contatto con la popolazione non ebrea e ad egual titolo. D'altra parte, secondo Livi Bacci, il fenomeno migratorio fu di considerevoli dimensioni a partire dalla fine del XVII secolo e dagli inizi del XVIII secolo, in particolare, tra il 1670 e il 1715 ci fu prevalentemente un'immigrazione di marrani portoghesi che arrivarono a Livorno dopo essersi imbarcati in navi di contrabbando inglesi e olandesi⁹⁷. Da un punto di vista economico e commerciale, occorre evidenziare il fatto che gli ebrei "sefarditi"⁹⁸ quando si insediarono a Livorno, divennero dei grandi mercanti capaci di occupare delle importanti nicchie competitive nel commercio che comprendevano sia l'Europa mediterranea sia quella atlantica. Per questa ragione, gli ebrei vennero definiti "cross-cultural brokers"⁹⁹, ovvero coloro che si trasferirono in un'altra sfera culturale e furono in grado di integrarsi e di assimilarsi. Si è constatato inoltre che le "livornine" del 1591-1593 furono adattate alle esigenze degli ebrei stranieri rispetto agli ebrei italiani perché avevano l'obiettivo di attirare gli esuli in Toscana Trivellato (2009). Tuttavia, dopo due secoli dalla concessione dei privilegi, la Nazione Ebraica ottenne un'autonomia amministrativa e divenne di fatto un corpo separato, governato con leggi proprie, ma sottoposto al vertice dell'autorità e al controllo del Granduca, rappresentato localmente dal Governatore di Livorno e a Pisa dal Commissario di Pisa e dal Giudice Conservatore degli Ebrei.

“Ciò che merita di essere avvertito si è che la Nazione Ebraica, a differenza delle altre [Nazioni estere], rappresenta in Livorno un Corpo Politico, governato con Leggi proprie e con una Giurisdizione quasi separata. La ragione della predetta differenza dipende dall'essere la Nazione Ebraica riguardata in Livorno come suddita, il che non si verifica rispetto alle altre. Quanto poi alla giurisdizione deve notarsi, che sebbene ella si consideri come separata, non è però di fatto indipendente dal Governo. Giacché il Governatore di

⁹⁶ Zucchelli M., (2018), *Livorno, la città che non ha voluto il ghetto*, L'Espresso. Per ulteriori informazioni: <https://espresso.repubblica.it/visioni/2018/01/25/news/livorno-la-citta-che-non-ha-voluto-il-ghetto-1.317579/>, (consultato il 04/03/21).

⁹⁷ Livi Bacci M., in: Toaff R., (1990) *La Nazione Ebraica a Livorno e a Pisa (1591-1700)*, Storia dell'ebraismo in Italia, Studi e Testi, Vol. 9, p. 127, Firenze Leo S. Olschki Editore. Per ulteriori informazioni: <https://www.olschki.it/libro/9788822237415>, (visitato il 05/03/21).

⁹⁸ Treccani, s.v. "sefardita", nome usato per designare gli ebrei residenti nella penisola iberica fino alle espulsioni del XV secolo, e i loro discendenti fino a oggi, (<https://www.treccani.it/vocabolario/sefardita/>) (consultato il 08/06/21).

⁹⁹ Trivellato F., (2009), *The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, p. 1.

Livorno ritiene sopra la Nazione Ebraica, e generalmente sopra i suoi Magistrati una superiorità; talchè venendosi presentati dei ricordi, si farebbe render conto delle risoluzioni che gli avessero cagionati¹⁰⁰”.

Secondo l'opinione di Toaff (1990), i nuovi immigrati ebrei contribuirono notevolmente alla crescita demografica della città, poiché le dettero un modesto apporto economico e furono un peso notevole per l'organizzazione assistenziale della comunità. Dunque, grazie all'insediamento degli ebrei, Livorno diventò il secondo più grande insediamento sefardita in Occidente dopo Amsterdam (Trivellato, 2009). Infine, si può sottolineare che la Nazione Ebraica, la più ricca tra le comunità religiose a Livorno, beneficiò del panorama generale di una condizione unica di accettazione, di convivenza civile, di libertà di culto, opportunità di affermazione sociale e concessione di favori e privilegi fiscali¹⁰¹. Secondo Bregoli (2014), alla fine del Settecento, la “nazione ebraica” a Livorno raggiunse addirittura un effettivo livello di integrazione nella società europea. Diversamente dagli ebrei moderni inglesi o olandesi, che godevano di altrettanti generosi privilegi sociali ed economici, la comunità di Livorno rappresentò il successo di appropriazione ebraica dei valori e dei comportamenti legati alla civiltà europea: utilità sociale, morale e razionalità¹⁰². Inoltre, la loro presenza dimostrò come il commercio interculturale, basato sulla familiarità tra estranei, poteva coesistere facilmente anche con il pregiudizio religioso. Nel complesso dunque, gli stranieri rappresentavano sicuramente una presenza di rilievo a Livorno, ma dal punto di vista numerico non poterono mai competere né con gli ebrei della città né con la proporzione di stranieri in vere e proprie capitali del commercio internazionale quali la città di Amsterdam. Fino alla fine del Seicento Livorno rimase fermamente in pugno agli ebrei sefarditi, ma nel secolo successivo la loro egemonia venne sgretolandosi sotto il peso dell'ascesa degli ebrei italiani e, più tardi, di quelli provenienti dall'Africa Settentrionale¹⁰³.

¹⁰⁰ “Istruzioni segrete al Governatore di Livorno dei 26 aprile 1774, art. 8, annesse alla lettera dei 5 luglio detto”. Questa citazione proviene dalla *Filza riguardante gli affari della Nazione Ebraica e Neutralità del Porto di Livorno*, n.2, Stato attuale della Nazione Ebraica di Livorno, già esistente nell'allora Archivio Storico di Livorno. Questa grande filza, oggi scomparsa, aveva l'importante caratteristica che ogni asserzione che vi appariva era seguita dalla specificazione dei documenti da cui era stata rilevata. Questo apparato manca nella filza dello stesso nome conservata in ASL.

¹⁰¹ Ceccotti P., (2017), *Gli Ebrei di Livorno e i bandi granducali di fine Cinquecento. Una storia di integrazione e di libertà*, Magazine Culturale del Comune di Livorno. Per ulteriori informazioni: http://www.comune.livorno.it/cn_online/index.php?id=924&lang=it, (consultato il 20/03/21).

¹⁰² Bregoli F., (2014), *Mediterranean Enlightenment: Livornese Jews, Tuscan Culture, and Eighteenth-Century Reform*, p. 19, Stanford Studies in Jewish History and Culture, California.

¹⁰³ Trivellato F., (2016), *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita. Livorno e i traffici globali in Età Moderna*, p. 111-125.

Un'altra comunità straniera che fu espulsa dalla penisola iberica fu quella morisca: alla fine della *Reconquista* nel 1492 i *moriscos*¹⁰⁴ furono costretti alla conversione del cristianesimo tra il 1499 e il 1526 e i loro discendenti che rimasero in Spagna furono espulsi tra il 1609 e il 1614, in seguito alla pubblicazione dei bandi di espulsione del re Filippo III, poiché furono accusati di cripto-islamismo e tradimento della patria. Purtroppo i *moriscos* non emigrarono negli stati italiani per libera scelta, fuggirono soprattutto a causa della repressione e della discriminazione ancora prima dell'esilio generale nel 1609¹⁰⁵. Il Granducato di Toscana negoziò con gli esuli stessi affinché essi si stabilissero e nel giro di pochi mesi gli arrivi furono numerosi poiché si era sparsa la voce che erano ben accetti stranieri laboriosi di cui si poteva conquistare la fiducia¹⁰⁶. In questo contesto occorre mettere in evidenza come, nonostante i timori inquisitoriali, i *moriscos* si integrarono totalmente nella sfera economica e culturale livornese. La loro assimilazione fu possibile perché, nonostante fossero di etnia arabo-musulmana, erano persone umili e dedite al lavoro¹⁰⁷.

Infine, si ritiene necessario sottolineare come alcune delle caratteristiche degli esuli *moriscos* si possono ritrovare nei migranti di oggi. I *moriscos*, per non rimanere ai margini della società e per uscire da uno stato di minorità, riuscirono a guadagnarsi un'ottima reputazione. Coloro che si stanziarono in Italia non furono migranti miserabili, ma si trasferirono da un posto a un altro, in un contesto di disperazione, talvolta dopo aver concertato l'accoglienza con i governi locali in una situazione di emergenza senza disporre di alternative possibili. Secondo il punto di vista di Pomara Savarino (2017), e come vedremo successivamente, le espulsioni e le chiusure di frontiera passate incisero profondamente sul futuro individuale e collettivo dei migranti. Persino i loro spostamenti furono condizionati da fattori fonte di stati di shock, insicurezza, paura, angoscia e incertezza: una serie di elementi che si riscontreranno nei

¹⁰⁴ Treccani, s.v. "morisco", nome usato solitamente al plurale per indicare gli spagnoli arabo-musulmani rimasti in Spagna come sudditi dopo la fine delle guerre combattute contro gli Arabi dal 718 al 1492, (<https://www.treccani.it/vocabolario/morisco/>) (consultato il 13/03/21).

¹⁰⁵ Pomara Savarino B., (2017), *Rifugiati, I Moriscos e l'Italia*, Studi di storia religiosa e culturale, pp. 11-20, Università degli Studi di Firenze, Firenze University Press.

¹⁰⁶ Pomara Savarino B., (2014), *La diaspora morisca in Italia: storie di mediatori, schiavitù e battesimi*, Storia Economica, Anno XVII, No. 1, Edizioni Scientifiche Italiane. Per ulteriori informazioni: [file:///C:/Users/Utente/Downloads/La Diaspora dei Moriscos in Italia stori%20.pdf](file:///C:/Users/Utente/Downloads/La%20Diaspora%20dei%20Moriscos%20in%20Italia%20stori%20.pdf), (consultato il 22/03/21).

¹⁰⁷ Pomara Savarino B., (2018) citato in Perantoni P., (2018), *Rifugiati, I moriscos in Italia: storia di un fenomeno migratorio nell'Età Moderna*, Parentesi storiche. Per ulteriori informazioni: <https://parentesistoriche.altervista.org/moriscos-italia-migrazioni/>, (consultato il 21/03/21).

casi di migrazione nelle città portuali di Ceuta e Melilla che si prenderanno in considerazione nel prossimo capitolo.

2.2 Origini e conseguenze dei flussi migratori

Dal punto di vista metodologico, per comprendere l'interconnessione tra i fenomeni migratori e i porti franchi, è fondamentale una breve riflessione sull'immigrazione a partire da Livi Bacci (2016) e una sulla storia globale avanzata da Parker (2010). Innanzitutto, mentre Livi Bacci considera l'immigrazione come un fenomeno congiunturale legato ai cicli economici, Parker riconduce le radici dei modelli migratori moderni e la diffusione culturale nel XXI secolo ai movimenti dei flussi migratori dei popoli nella prima Età Moderna. Parker afferma che le migrazioni tra il 1400 e il 1800 hanno posto le basi per nuove identità etniche e culturali nel mondo in cui viviamo e hanno avuto un impatto significativo nelle società di tutto il mondo sin dalla fine dell'Età Moderna¹⁰⁸. Sempre in riferimento a ciò, egli spiega anche che i più grandi flussi migratori si svilupparono a partire dall'Atlantico fino all'America e poi in Europa con le nuove colonizzazioni. Nell'Età Moderna le scoperte avvennero grazie ad ampi contatti che si svilupparono tra i popoli di tutta l'Eurasia¹⁰⁹ inaugurando una nuova era nella storia mondiale caratterizzata da una profonda interazione interculturale e dallo sviluppo delle società tra i popoli di tutto il mondo grazie ai flussi di migrazione in larga scala. Dal punto di vista geopolitico, anche Livi Bacci (2016) conferma il fatto che l'Europa nel XVIII secolo è entrata in una fase di trasformazione economica, demografica e sociale di grande importanza¹¹⁰. Il fenomeno migratorio fu abbastanza modesto e i migranti erano per la maggior parte giovani lavoratori, spesso senza famiglia che rappresentavano una quota non irrilevante della popolazione e quindi uno "sbocco" consistente nella dimensione demografica¹¹¹. L'aumento demografico che si è rilevò grazie all'arrivo di migranti in età di lavoro nelle città portuali verrà riconfermato

¹⁰⁸ Parker C., (2010), *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, p. 110-111.

¹⁰⁹ Treccani, s.v. "Eurasia", (<https://www.treccani.it/enciclopedia/eurasia/>) (consultato il 28/10/2020).

Il termine "Eurasia", denominata da Reuschle, indica l'insieme dell'Europa e dell'Asia che oltre ad essere saldate insieme come un'unica massa continentale, hanno anche in comune lineamenti fisici essenziali.

¹¹⁰ Livi Bacci M., (2016), *Storia Minima della Popolazione del Mondo*, p. 97.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 128.

successivamente grazie ad ulteriori esempi. In generale, si può fermamente dichiarare che i fenomeni migratori erano e sono ancora oggi caratterizzati da un intenso contatto culturale e sociale tra le persone e da un rapporto complesso tra la crescita demografica e la trasformazione economica. Inoltre, la transizione demografica con i fenomeni migratori connessi, ha lasciato le popolazioni europee profondamente mutate nella loro dinamica e nella loro struttura¹¹². D'altro canto, da un punto di vista storico, Giacomarra (2010), definisce il Mediterraneo come un “crocevia antichissimo” e il quadro attuale dimostra come questo bacino sia opera di tre grandi movimenti migratori che si sono distribuiti nell'arco di tre millenni. Il terzo grande movimento migratorio si è svolto tra basso Medioevo ed Età Moderna, proprio per questa ragione, il bacino del Mediterraneo iniziò ad essere interessato da fenomeni migratori di vaste proporzioni diventando una terra di opportunità per molti stranieri¹¹³.

2.3 L'immigrazione a cavallo tra la seconda metà dell'Ottocento e inizio Novecento

Spostando l'attenzione verso il Novecento, l'immigrazione ha subito un cambiamento: il progresso della tecnologia marittima ha generalmente comportato una migrazione più vasta e di grande portata e per molti porti si è trattato di un'accelerazione di un modello già esistente¹¹⁴. Livi Bacci (2010) infatti, sostiene che, nella prima globalizzazione, grazie all'intensificarsi delle reti di comunicazione, ai miglioramenti nella mobilità e alla liberalizzazione degli scambi le migrazioni hanno tratto dei vasti benefici da questi cambiamenti, poiché si sono accorciate le distanze, sono aumentate le intensificazioni tra paesi e i collegamenti con culture diverse, in particolare i legami tra Africa ed Europa. Le innovazioni nel settore industriale, soprattutto riguardo le navi a vapore e le ferrovie hanno accelerato non solo la crescita economica, ma anche quella

¹¹² Livi Bacci M., (2016), *Storia Minima della Popolazione del Mondo*, p. 171.

¹¹³ Giacomarra M., *Immigrazioni e Identità*, p. 20, in: Palmisato E., (2010), *Argonauti, Mare e Migranti*, Regione Siciliana, Assessorato e Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana, Soprintendenza del mare. Per ulteriori informazioni: http://www.regione.sicilia.it/beniculturali/archeologiasottomarina/prod_editoriali/pubblicazioni_pdf/argonauti1-72.pdf, (consultato il 24/03/21).

¹¹⁴ Hoyle B., (2000), *Global and Local Change on the Port-City Waterfront*, p. 396. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/3250860>, (consultato il 17/03/21).

demografica¹¹⁵. Queste accelerazioni, interconnesse tra loro, hanno indotto una crescente internazionalizzazione con una conseguente e maggiore circolazione di persone. Perciò, la maggior parte dei migranti cominciarono a dirigersi verso società industriali e urbane. Successivamente, tra il 1914 e il 1945, il fenomeno migratorio subì un forte crollo, in specifico, a causa di un susseguirsi di eventi negativi che portarono allo scoppio della prima e della seconda guerra mondiale, all'introduzione di politiche restrittive che anticiparono e seguirono la crisi economica del 1929, alla separazione causata dalla creazione del blocco orientale e di quello occidentale che impedirono l'emigrazione da est. Tuttavia, mentre da un lato le migrazioni "volontarie" si erano momentaneamente assestate, ci furono comunque migrazioni forzate legate agli spostamenti dei confini e alle espulsioni di massa delle minoranze. Si può affermare che in questo periodo l'Europa fu considerata l'epicentro degli esodi e delle migrazioni forzate¹¹⁶. Sicuramente, infine, si può dedurre che questi grandi movimenti passati e presenti sono considerati eventi drammatici poiché, da un lato furono e sono accompagnati da atti di violenza di massa e, dall'altro invece sono stati e sono percepiti dalla maggior parte dei cittadini come degli episodi scontati. Infatti, in seguito, saranno presentati dei casi simili riguardo agli sbarchi dei migranti sulle sponde dell'Europa, dove sarà possibile notare come "il mondo rischia di non sentire più i colpi alla sua porta per una coscienza ormai incapace di riconoscere l'umano¹¹⁷". In particolare, con questa citazione si intende che i movimenti migratori sono i principali strumenti della globalizzazione che comportano profonde e gravi conseguenze sulla qualità della vita dei cittadini, come la perdita dell'unità etica dell'essere umano (Sagalli, 2017). Per di più, è stato constatato che esistono alcune analogie tra i flussi migratori di fine Ottocento e primo Novecento e gli spostamenti transfrontalieri di oggi. Innanzitutto, la prima analogia si basa sul fatto che in entrambi i casi i fenomeni migratori furono e sono movimenti di massa. La seconda invece riguarda il fatto che le migrazioni sono sempre state favorite da processi di globalizzazione (Moroni, 2017). Dunque, alla fine dell'Ottocento le migrazioni, grazie anche

¹¹⁵ "Migrazioni ieri", World Society Agenda, Fondazione Fontana. Per ulteriori informazioni: <http://www.worldsocialagenda.org/3b-migrazioni-ieri-xx-secolo>, (consultato il 18/02/2021).

¹¹⁶ Moroni M., (2017), *Esodi e migrazioni forzate nell'Europa del Novecento*, p. 245. Per ulteriori informazioni: https://www.storiamacerata.com/files/Moroni_Esodi.pdf, (consultato il 19/02/2021).

¹¹⁷ Benedetto XVI., (2009), *Caritas in Veritate*, p. 75, citato in Angelini A., (2014), *Mobilità umane e nuove geografie migranti*, Sviluppo della persona ed esercizio dei diritti umani, p. 18.

all'introduzione del petrolio, cambiarono il passo e la capacità di spostarsi cominciò a rappresentare una componente essenziale del capitale umano¹¹⁸.

2.4 L'immigrazione nelle città-porto di Ceuta e Melilla negli anni Novanta e Duemila

Come si è potuto osservare dal capitolo precedente, l'immigrazione è un fenomeno che ha interessato i paesi e le città che si affacciano sul Mediterraneo. In particolare, a partire dagli anni Novanta l'immigrazione ha iniziato ad acquisire la centralità che conosciamo oggi¹¹⁹ e nelle città portuali si è potuto appurare un nuovo scenario caratterizzato da un aumento prorompente dell'immigrazione clandestina e dallo sviluppo di nuove rotte migratorie. Per limitare questi fenomeni migratori, l'Unione Europea ha introdotto nuove politiche che con il tempo sono diventate via via sempre più restrittive esortando quindi i migranti a diversificare il paese di destinazione e a ricorrere a pratiche irregolari¹²⁰. In particolare, la politica migratoria è stata una delle priorità assolute per la Spagna fin dall'inizio del nuovo secolo¹²¹ e un esempio clamoroso di rilevante preoccupazione è l'attraversamento delle recinzioni che sono state innalzate nelle città portuali di Ceuta e Melilla. Le frontiere di Ceuta e Melilla rappresentano indubbiamente un valico di accesso per i migranti che vogliono arrivare nel territorio europeo dall'Africa Settentrionale. È evidente che queste due città portuali giocano un ruolo vantaggioso e strategico, soprattutto se viene presa in considerazione la loro posizione geografica. Ceuta, infatti, è situata nella costa settentrionale africana con un collegamento diretto al Marocco ad ovest separata dalla Spagna per soli quattordici

¹¹⁸ "Migrazioni e linguaggio dei media. Migranti, clandestini, profughi, esuli ed altri: storia di storie e di parole", p. 7. Per ulteriori informazioni: <http://www.istitutostoricopiaceenza.it/wp-content/uploads/2015/11/Migranti-Piacenza-completo-dossier.pdf>, (visitato il 16/02/2021).

¹¹⁹ Algostino A., (2019), "L'immigrazione come dato strutturale e non come emergenza", Brevi note intorno al volume di Michele Colucci, Storia dell'immigrazione straniera in Italia. Dal 1945 ai nostri giorni, Fascicolo 1, Carocci, Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, Roma 2018, p. 8.

Per ulteriori informazioni: <https://www.dirittoimmigrazione cittadinanza.it/archivio-saggi-commenti/note-e-commenti/fascicolo-2019-1/348-1-immigrazione-come-dato-strutturale-e-non-come-emergenza-brevi-note-intorno-al-volume-di-michele-colucci-storia-dell-immigrazione-straniera-in-italia-dal-1945-ai-nostri-giorni-carocci-roma-2018/file>, (consultato il 24/02/2021).

¹²⁰ Carbone G., Flahaux M., et al., (2017), *Out of Africa, Why People Migrate*, p.8.

¹²¹ González E. C., Lisa P., et al., (2018), *Italian and Spanish approaches to external migration management in the Sahel: venues for cooperation and coherence*, Istituto Affari Internazionali, Elcano Royal Institute, Madrid, p. 14. Per ulteriori informazioni: www.realinstitutoelcano.org, (consultato il 22/12/2020).

chilometri. Il porto si trova lungo il confine tra il Mar Mediterraneo e l'Oceano Atlantico. Melilla invece si trova sulla costa orientale del Marocco nelle vicinanze del porto marocchino di Beni Ensar. Nel 1995, queste due città ottennero lo status di città autonome da Madrid secondo quanto disposto dall'articolo 2 degli Statuti dell'Autonomia della Costituzione spagnola del 1978¹²² e il Titolo VIII¹²³. Per tale ragione, si è potuto dare il via ad un processo di decentramento politico in Spagna che aveva portato al consolidamento di uno stato democratico di diritto e anche di uno stato delle autonomie con un forte decentramento istituzionale con piena autonomia politica. Per di più, è importante sottolineare che molte volte ci si riferisce erroneamente a queste due città come a un'enclave, ovvero a un "territorio non molto esteso che sia completamente circondato da territorio appartenente a uno stato diverso da quello che ha la sovranità su di esso"¹²⁴. In verità, il termine tecnico più corretto da utilizzare in questo caso è "enclave marittimo", poiché Ceuta e Melilla si affacciano sul mare ed esercitano la propria sovranità nelle acque territoriali¹²⁵. Queste due città-porto sono state catalogate come porto franco prima dell'adesione della Spagna all'Unione Europea. Inoltre, quando la Spagna nel 1956 riconobbe l'indipendenza del Marocco spagnolo, Ceuta rimase sotto il dominio spagnolo, ma il Marocco su questo punto si dichiarò sempre contrario. In questo quadro però, il porto franco di Ceuta non è oggetto di analisi storica ed economica, ma semplicemente materia di discussione di problematiche attuali e sociali che riguardano l'immigrazione. Infatti, oggi il ciclo migratorio non è più ritenuto un fenomeno contenuto e limitato simile a quello dell'età moderna, ma è talmente vasto, complesso, inarrestabile e soprattutto costante che sarebbe alquanto impossibile non parlarne. I flussi migratori si sono sviluppati progressivamente e questi due porti sono due dei più diffusi valichi di

¹²² Lo stato spagnolo sancisce il diritto all'autonomia come un principio fondamentale e con l'art. 2 stabilisce che "*La Costituzione si basa sull'indissolubile unità della Nazione spagnola, patria comune e indivisibile di tutti gli Spagnoli, e riconosce e garantisce il diritto all'autonomia delle nazionalità e regioni che la compongono e la solidarietà fra esse*". Per ulteriori informazioni: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1978/BOE-A-1978-40003-consolidado.pdf>.

¹²³ Titolo VIII della Costituzione spagnola, (Capitolo Terzo: Delle Comunità Autonome, artt. 143-158) disciplina il procedimento di formazione delle autonomie regionali e la loro sfera di competenze. Per ulteriori informazioni: Istituto di Studi sui Sistemi Regionali Federali e sulle Autonomie: <http://www.issirfa.cnr.it/spagna.html>.

¹²⁴ Treccani, s.v. 'enclave' (<http://www.treccani.it/vocabolario/enclave/>) (consultato il 30/07/2020).

¹²⁵ Saddiki S., (2012), *Les clôtures de Ceuta et de Melilla. Une frontière européenne multidimensionnelle, Le retour des murs en relations internationales*. (Vol. 43, No. 1), p. 49–65, *Études internationales*. Per ulteriori informazioni: <https://www.erudit.org/fr/revues/ei/2012-v43-n1-ei5009237/1009139ar/> (consultato il 10/02/2020).

frontiera attraversati ogni anno da migliaia di extra-comunitari, pertanto i porti franchi di Ceuta e Melilla sono stati inseriti nel panorama geopolitico delle migrazioni transnazionali.



Fig. 4: Il collegamento di Ceuta e Melilla verso l'Unione Europea¹²⁶.

2.5 Le muraglie d'Europa o secondo "Muro di Berlino"

Come già precedentemente annunciato, le città-porto di Ceuta e Melilla sono conosciute per le recinzioni che sono state innalzate a partire dal 1995 fino al 2005 lungo il perimetro del loro territorio per evitare e frenare non solo fenomeni di immigrazione clandestina, bensì anche fenomeni di contrabbando verso la Penisola Iberica. Queste barriere vengono infatti definite dai media "secondo muro di Berlino" poiché è il secondo muro che è stato eretto in Europa dopo quello di Berlino e poiché è oggetto di continui tentativi di assalto da parte dei migranti (De Cesaris, Diodato, 2018). La triplice barriera metallica di 6 metri di altezza e lunga circa venti chilometri (8,2 km quella di Ceuta e 12 km quella di Melilla) coronata di filo spinato viene definita dai media come "il recinto di Ceuta" o come "muraglia d'Europa" perché separa come un vero muro Ceuta dal resto del territorio, ovvero il Marocco. Queste barriere metalliche sono state costruite nella

¹²⁶ Per ulteriori informazioni: www.edatlas.it, (consultato il 13/12/2020).

seconda metà degli anni Novanta per volere del governo spagnolo in collaborazione con la Comunità Europea. Secondo Vendrame (2019), l'immagine che viene fornita dai media riguardo gli attraversamenti è spietata perché per i profughi è particolarmente difficile evitare di non ferirsi alle mani e ai piedi a causa della presenza di sottili lame di ferro. Inoltre, risulta difficile non essere scoperti durante l'attraverso per il costante monitoraggio delle barriere che sono dotate di raggi infrarossi, illuminazione ad alta intensità e torri di controllo, pattugliate 24 ore su 24 dalla polizia spagnola e marocchina¹²⁷.

Gli anni 2005-2006 sono stati un periodo cruciale poiché si arrivò ad un punto di non ritorno a causa della continua evoluzione e pressione dei flussi migratori subsahariani. È necessario sottolineare che tutto ciò che è accaduto tra i confini di Ceuta e Melilla nel Mediterraneo rappresentano il modo pratico di affrontare il tema dell'immigrazione da parte dell'Unione Europea e del governo spagnolo. Oltretutto, è significativo ricordare che questi due territori aderiscono alla protezione e al rispetto dei diritti umani e la stessa Unione Europea si batte contro la fame e la disperazione per coloro che decidono di lasciare il proprio paese e abbandonare la propria famiglia per trovare fortuna altrove. Dunque, si può constatare che questi muri metallici rappresentano fisicamente due mondi: da un lato la povertà e la carestia dell'Africa Subsahariana e dall'altro lato la ricchezza dell'Europa. Inoltre, alla luce di queste considerazioni è importante evidenziare il fatto che queste barriere metalliche tentano, in qualche modo, di bloccare nell'era della globalizzazione il multiculturalismo e la comunicazione interculturale tra la Comunità europea e le altre nazioni. Proprio per questo motivo, le barriere simboleggiano per i migranti l'ostacolo principale da superare per raggiungere una condizione di vita migliore e più dignitosa, mentre il Marocco continua a vigilare e ad assumere il ruolo di gendarme d'Europa contro l'immigrazione.

Sfortunatamente, come afferma Livi Bacci (2010), l'azione fisica di contrasto ha puramente effetti negativi: il primo effetto si riferisce al fatto che se la zona di sorveglianza si restringe in una zona specifica, i flussi migratori cominciano a deviare verso altre rotte dove i controlli sono minori e le distanze diventano molto più lunghe e rischiose; il secondo, invece, concerne il modo in cui le tecniche di trasporto si adattano,

¹²⁷ Per ulteriori informazioni:

<https://www.ilsole24ore.com/art/il-muro-melilla-dove-e-vietato-dare-mangiare-affamati-ACTCufx>,
(consultato il 30/12/2020).

ossia le imbarcazioni vengono affidate ai migranti stessi selezionando addirittura i migranti più disperati che sono pronti a tutto. Perciò, in conclusione, tutte le barriere, comprese quelle di Ceuta e Melilla, possono essere aggirate o valicate con conseguenze irreversibili di perdite di vite¹²⁸.

2.6 Ceuta e Melilla, la gestione della frontiera

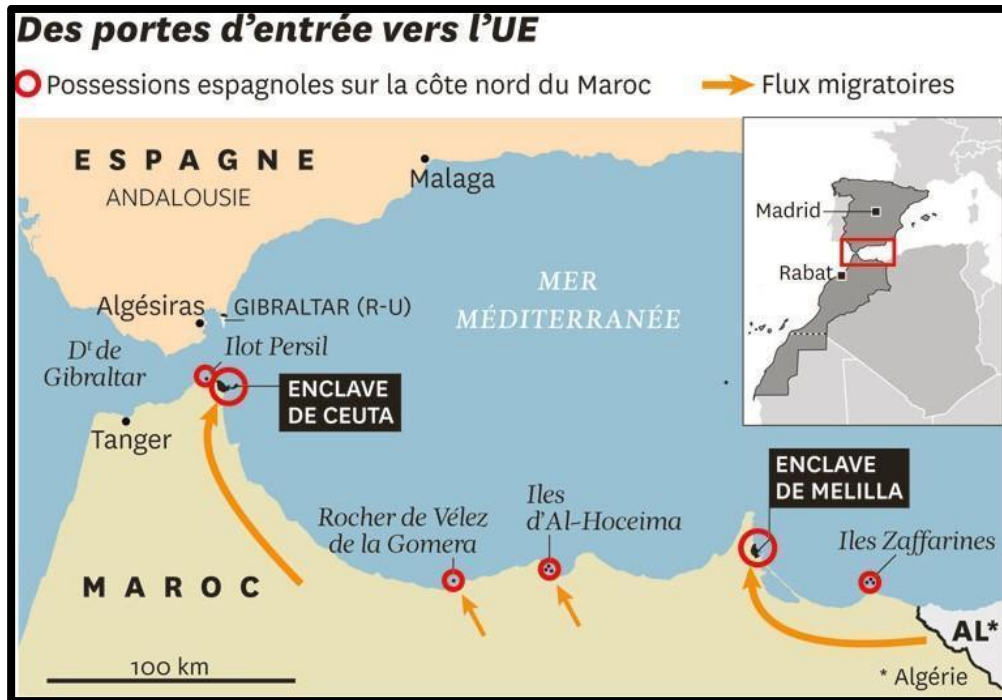


Fig. 5: Le porte di entrata per l'Europa¹²⁹.

Nella figura 5 sono rappresentate le uniche porte di accesso via terra e via mare verso l'Europa, cioè cerchiati in rosso sono rimarcati i territori spagnoli sulla costa settentrionale del Marocco, tra i più importanti ci sono Ceuta e Melilla, mentre in arancione sono indicati gli arrivi degli immigrati subsahariani in queste città-porto. Per gestire al meglio il confine mediterraneo di fronte agli sbarchi del Mediterraneo è nata una stretta collaborazione tra Spagna e Marocco. Questa cooperazione, sottoscritta nel

¹²⁸ Paparelli E., (2018), "Ceuta e Melilla, frontiere di morte nell'indifferenza del mondo". Voci Globali, Africa, corrispondenze dal mondo, ambiente e società, diritti umani.

Per ulteriori informazioni: <https://iltirreno.gelocal.it/livorno/cronaca/2014/03/03/news/porto-franco-delle-idee-quando-livorno-era-la-capitale-illuminista-1.8780389>, (consultato il 29/07/2020).

¹²⁹ Per ulteriori informazioni: www.geograficamente.wordpress.it, (consultato il 28/10/2020).

1992, riguarda il controllo del transito, della circolazione e l'eventuale riammissione di stranieri entrati irregolarmente nel territorio spagnolo, ovvero nella zona di frontiera tra Ceuta e Melilla. Il primo sistema promosso dalla Spagna nel 2005 per contrastare l'azione di contrasto al passaggio dei migranti provenienti dall'Africa subsahariana è il sistema SIVE¹³⁰ (Sistema integrado de vigilancia exterior) che insieme a FRONTEX¹³¹ vigila tutto il confine meridionale spagnolo, a partire dallo Stretto di Gibilterra a Girona fino al porto franco di Ceuta (Sagnella, 2018). Oltre a FRONTEX, nel 2007 sono stati istituiti i cosiddetti "RABIT¹³²" (squadre di intervento rapido) al fine di sostenere gli Stati membri in circostanze che richiedono una maggiore assistenza tecnica e operativa alle frontiere esterne, mentre nel 2011 il suo ruolo e la sua capacità operativa sono stati ulteriormente rafforzati. Data la crescente pressione migratoria cui deve far fronte l'UE, il miglioramento di alcuni aspetti della gestione delle frontiere è stato ampiamente discusso negli ultimi anni. Nel 2008 la Commissione Europea ha presentato un'ulteriore proposta riguardo l'istituzione di un sistema europeo di sorveglianza delle frontiere (EUROSUR¹³³) nel 2011, che è diventato operativo nel 2013 (Papagianni, 2006). L'esperienza positiva e di successo della Spagna nella cooperazione con i paesi di origine e di transito del Nord Africa è diventata un modello che ha ispirato altri paesi dell'Unione Europea nella lotta alla migrazione irregolare, in particolare grazie ad iniziative di

¹³⁰ Il sistema di sorveglianza esterna integrato (abbreviato: SIVE), sotto la responsabilità della Guardia Civile, è un sistema che è entrato in funzione nel 2001 e controlla il confine mediterraneo spagnolo, le Isole Canarie e l'est spagnolo lungo le Isole Baleari per lottare contro i flussi di immigrazione clandestina e il traffico di droga dallo stato spagnolo nel quadro delle politiche dell'Unione Europea. Questo sistema comporta una rete di radar sensori, sistemi optoelettronici tra cui potenti raggi infrarossi e video di telecamere per la sorveglianza continua giorno e notte e anche sensori acustici.

¹³¹ L'Agenzia europea per la gestione della cooperazione internazionale alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione europea (abbreviato: FRONTEX) è un'istituzione europea con sede a Varsavia fondata nell'ottobre 2004 e attiva da maggio 2005, il cui obiettivo è il coordinamento del controllo e pattugliamento delle frontiere esterne all'UE aeree, marittime e terrestri, oltre alla conclusione di accordi con i paesi confinanti per quanto riguarda la riammissione degli immigrati respinti. Per ulteriori informazioni: <http://frontex.europa.eu>.

¹³² La Squadra di Intervento Rapido alle Frontiere (RABIT) è un meccanismo che è stato istituito per fornire assistenza operativa e rapida agli Stati Membri per affrontare una situazione di pressione urgente nelle frontiere esterne dell'UE da parte di un gran numero di cittadini di paesi terzi che tentano di entrare illegalmente nel territorio di uno Stato membro dell'UE. Per ulteriori informazioni: https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/networks/european_migration_network/glossary_search/rapid-border-intervention-team-rabit_en.

¹³³ Il Sistema Europeo di Sorveglianza delle frontiere (EUROSUR) è un sistema multifunzionale per la cooperazione tra gli Stati membri dell'UE e Frontex al fine di migliorare la consapevolezza della situazione e aumentare la capacità di reazione alle frontiere esterne. L'obiettivo è prevenire la criminalità e la migrazione irregolare e contribuire a proteggere la vita dei migranti. Per ulteriori informazioni: https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/border-crossing/eurosur_en.

cooperazione nel settore della sorveglianza marittima e della sicurezza¹³⁴. Per giunta, è stato appurato che nonostante la Spagna abbia sempre sostenuto l'uropeizzazione della politica migratoria e abbia partecipato attivamente all' "Approccio Globale in materia di Migrazione e Mobilità" (GAMM¹³⁵), l'esperienza spagnola nel Maghreb e nell'Africa Settentrionale ha dimostrato che le relazioni bilaterali con i paesi d'origine e di transito hanno portato a dei risultati concreti di quelli raggiunti a livello europeo. Secondo González e Lisa (2018) gli accordi bilaterali di cooperazione possono essere più flessibili ed efficienti, soprattutto riguardo la riammissione dei migranti. Ulteriori soluzioni tecniche individuate dalle istituzioni sono le "Global Skill Partnerships" (GSP)¹³⁶, le quali rappresentano un metodo pratico ed equo, anche se non ancora automatico, per regolare questa migrazione di massa e per trarre benefici reciproci sia per l'Unione Europea che per i paesi di origine dei migranti. Queste iniziative mobilitano quindi le competenze tecniche tra i datori di lavoro e i governi dei paesi di destinazione e i centri di formazione professionale nei paesi d'origine per sviluppare e riconoscere le conoscenze dei lavoratori migranti¹³⁷. D'altro canto, per quanto riguarda le strategie adottate dall'Italia è stato dichiarato che in generale si focalizzano su misure a breve e a lungo termine. La prima infatti è volta alla gestione delle frontiere, ad un controllo rigoroso dei confini per limitare quanto possibile l'accesso di migranti irregolari nel territorio, grazie ad una maggiore presenza delle autorità locali, e allo sforzo di combattere le reti di tratta di migranti; diversamente la seconda è determinata allo sviluppo e all'espansione di progetti di integrazione, di investimenti, di creazione di posti di lavoro e assistenza sanitaria¹³⁸. Queste politiche sono state anzitutto proposte

¹³⁴ González E. C., Lisa P., et al., (2018), *Italian and Spanish approaches to external migration management in the Sahel: venues for cooperation and coherence*, p. 15.

Per ulteriori informazioni: www.realinstitutoelcano.org, (consultato il 22/12/2020).

¹³⁵ Nel 2005 l'Unione europea aveva adottato l'Approccio Globale in materia di Migrazione (GAMM) come quadro generale della politica estera europea in materia di immigrazione, per affrontare tutti gli aspetti rilevanti in materia di immigrazione in collaborazione con i Paesi terzi. Per ulteriori informazioni: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/it/FTU_4.2.3.pdf, (consultato il 26/02/2020).

¹³⁶ "Global Skill Partnership (GSP)" è un accordo tra l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), l'Organizzazione internazionale per le migrazioni (IOM), l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO), l'Organizzazione internazionale dei datori di lavoro (IOE), e la Confederazione sindacale internazionale (ITUC) per finanziare la formazione professionale all'origine. Per ulteriori informazioni:

https://www.ilo.org/skills/pubs/WCMS_653993/lang--en/index.htm, (consultato il 13/02/21).

¹³⁷ Per ulteriori informazioni:

https://www.ilo.org/skills/pubs/WCMS_653993/lang--en/index.htm, (visitato il 13/02/21).

¹³⁸ González E. C., Lisa P., et al., (2018), *Italian and Spanish approaches to external migration management in the Sahel: venues for cooperation and coherence*, p. 9. Per ulteriori informazioni: www.realinstitutoelcano.org, (consultato il 22/12/2020).

dall'Unione Europea per l'azione esterna in materia di migrazione e successivamente sintetizzate nel "Migration Compact"¹³⁹. Si può, inoltre, confermare che l'Italia nella sua battaglia contro l'immigrazione clandestina promuove un "approccio delle tre P" che si basa sulla protezione internazionale¹⁴⁰, sulla prosperità e sulla cooperazione tra diversi paesi per fronteggiare questa problematica comune attraverso un impegno a lungo termine che si concentra nel combattere le cause profonde dello spostamento al fine di trasformare i massicci flussi migratori irregolari in canali migratori prevedibili e gestibili¹⁴¹. Le politiche migratorie dell'Italia e della Spagna non sono state quelle che hanno dato forma alle risposte globali e comunitarie agli effetti della globalizzazione¹⁴² sulle migrazioni internazionali all'inizio del millennio. Negli anni Novanta, la cooperazione sulla gestione delle migrazioni è stata promossa principalmente nei forum intergovernativi e la Spagna e l'Italia sono state tra i primi paesi a lavorare attivamente per lo sviluppo di un'agenda europea sulle migrazioni esterne¹⁴³. Inoltre, si può aggiungere che l'Italia e la Spagna hanno da sempre condiviso sfide geo-strategiche mostrando un profondo interesse comune a governare la migrazione e la mobilità tra l'Africa e l'Europa in modo efficace e sostenibile ed entrambe, purtroppo negli ultimi anni, stanno sperimentato la sensazione di essere abbandonate dall'Unione Europea nella gestione di questi massicci flussi migratori¹⁴⁴. Complessivamente, si può affermare che tutti questi sistemi e linee strategiche hanno ridotto notevolmente la pressione sulle enclave di Ceuta e Melilla, ma non hanno risolto totalmente il problema della migrazione clandestina. Infatti, il bacino del Mediterraneo continua a rappresentare una soluzione a corto raggio per molti migranti

¹³⁹ *Migration Compact* è un accordo per la cooperazione e il dialogo con un paese terzo volto alla riduzione dei flussi di migrazione illegale e all'aumento dei tassi di rimpatrio per una migrazione sicura, ordinata e regolare, un negoziato intergovernativo, preparato sotto gli auspici delle Nazioni Unite. Per ulteriori informazioni: <http://www.politicheeuropee.gov.it/it/comunicazione/euoparole/migration-compact/>, (consultato il 22/12/2020).

¹⁴⁰ "Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni", (2020), Commissione Europea. Un nuovo patto sulla migrazione e l'asilo.

Per ulteriori informazioni: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:85ff8b4f-ff13-11ea-b44f-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF, (consultato il 17/02/2021).

¹⁴¹ Italian Government (2017), *Towards the 2018 Global Compact for a Safe, Orderly, and Regular Migration. Italian Vision*. Per ulteriori informazioni: https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/non_paper_italy.pdf, (consultato il 27/12/2020).

¹⁴² Lannutti V., *Globalizzazione e migrazioni*, 89-120. Per ulteriori informazioni: <https://ricerca.unich.it/retrieve/handle/11564/665792/79652/Globalizzazione%20e%20migrazioni.pdf>, (visitato il 22/02/2021).

¹⁴³ González E. C., Lisa P., et al., (2018), *Italian and Spanish approaches to external migration management in the Sahel: venues for cooperation and coherence*, p. 21.

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 28.

e ad avere un ruolo strategico nel collegamento di tre diversi continenti, ovvero Europa, Asia e Africa. Una soluzione che viene condivisa da molti studiosi per ridurre al minimo i flussi migratori è quella di incrementare e migliorare lo sviluppo economico nei paesi non sviluppati. Purtroppo, questa nota positiva viene meno quando questo tema viene ridimensionato dai media facendo percepire all'opinione pubblica un'immagine completamente diversa dell'Africa e diffondendo un'idea consolidata e semplicistica che ritrae lo sviluppo africano come un fallimento globale e inarrestabile (Magri, 2017). Inoltre, i tentativi di industrializzazione e di sviluppo di forme democratiche di governo in Africa sono sempre stati visti come fallimenti per la popolazione europea perché sono stati valutati prendendo in considerazione i modelli culturali e i sistemi di valori occidentali descritti dagli storici come i più propositivi e formativi (Parker, 2010).

Infine, nella gestione della frontiera è molto significativo soffermarsi sul tema della “libera circolazione delle persone¹⁴⁵”, in particolare è essenziale il riferimento al Sistema Schengen che trova numerosi ostacoli nelle città autonome di Ceuta e Melilla. Questo sistema, denominato anche Convenzione o Accordo di Schengen¹⁴⁶ e firmato nel 1985, ha previsto l'abbattimento delle frontiere interne tra gli stati, la costituzione di un sistema comune di controllo alle frontiere esterne dell'Unione Europea e ha introdotto la libera circolazione per tutti i cittadini dei paesi firmatari¹⁴⁷. Come si è affermato precedentemente, uno degli ostacoli che gli extra-comunitari incontrano a Ceuta o Melilla è la negazione della possibilità di imbarcarsi e circolare per la Penisola Iberica. Tuttavia, una sentenza molto recente del Tribunale Supremo, vale a dire la massima autorità giuridica spagnola del 29 luglio 2020 ha dichiarato illegittimo limitare la libertà di circolazione dei profughi richiedenti asilo di Ceuta e Melilla verso la Penisola. Il Tribunale ha pronunciato che le domande di asilo possono essere presentate sia alla frontiera che all'interno del territorio nazionale. Infine, quest'ultimo ha confermato la sentenza del Tribunale Superiore di Giustizia di Madrid affermando che il divieto alla

¹⁴⁵ Nota tematica sull'Unione Europea (Parlamento Europeo) in riferimento al diritto della libera circolazione delle persone. Art. 3, paragrafo 2 del trattato sull'Unione Europea (TUE); art. 21 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE); titoli IV e V TFUE; art. 45 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea. Per ulteriori informazioni: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/147/libera-circolazione-delle-persone>, (consultato il 08/12/2020).

¹⁴⁶ Per ulteriori informazioni:

https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/schengen_agreement.html?locale=it.

¹⁴⁷ Treccani, s.v. “Accordi di Schengen”, (<https://www.treccani.it/enciclopedia/accordi-di-schengen/>) (consultato il 04/01/2020).

libera circolazione di coloro che fanno richiesta di domanda di asilo in queste due città è del tutto contraria sia alla normativa interna che al diritto sovranazionale. In pratica coloro che per esempio presentano domanda di asilo hanno gli stessi diritti di coloro che la presentano in qualsiasi altre parte della Spagna¹⁴⁸. Questa è stata una sentenza definitiva storica da molte organizzazioni no-profit che lottano ogni giorno per il rispetto dei diritti umani e che continuano ogni giorno a battersi contro simili discriminazioni in queste due enclaves. Secondo la prospettiva di Livi Bacci (2018), per una migliore gestione dell'immigrazione, sia da un punto di vista politico che legale,

“dovrebbe essere scontato pensare che ogni azione di governo dell'immigrazione debba svolgersi nel pieno rispetto della dignità, dei diritti e delle libertà delle persone, delle regole di convivenza affermate dalla nostra Corte costituzionale che esprime irrinunciabili diritti e doveri per i cittadini italiani, nonché dei principi contenuti nelle Convenzioni internazionali sottoscritte dal nostro Paese. E poiché l'immigrazione deve sostenere la crescita della società, mantenendone la coesione, è giusto che vengano privilegiati flussi migratori “utili”, orientati a sostenere lo sviluppo culturale e sociale¹⁴⁹”.

Difatti, sul piano internazionale ci si dovrebbe battere per una politica migratoria comune ben coordinata per una gestione uniforme delle domande di asilo e dell'irregolarità nel pieno rispetto dei diritti dei migranti e per una politica estera che permetta una stretta collaborazione con i paesi terzi¹⁵⁰.

2.7 I fattori migratori nord-africani

In questa ricerca, si è potuto constatare che il fenomeno dell'immigrazione non può essere ricondotto ad una sola causa. Il primo fattore determinante che spinge i cittadini di paesi terzi a migrare è il raggiungimento di un buon livello di educazione e di formazione avvenuto innanzitutto grazie alla larga diffusione di nuove tecnologie

¹⁴⁸ “*Tribunale Supremo: illegittimo limitare la libertà di circolazione dei richiedenti asilo di Ceuta e Melilla verso la Penisola*”, Progetto Melting Pot Europa. Per ulteriori informazioni: https://www.meltingpot.org/Tribunale-Supremo-illegittimo-limitare-la-liberta-di.html#.X_NIJthKjIU (consultato il 04/01/2021).

¹⁴⁹ Livi Bacci M., (2018), *Un'Italia più piccola e più debole? La questione demografica*, Il Mulino, Rivisteweb, p. 731.

Per ulteriori informazioni:

<https://people.unica.it/scienzedellamministrazione/files/2020/09/Bacci.Questione-demografica.pdf> oppure <https://www.rivisteweb.it/> (visitato il 22/02/2021).

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 733.

dell'informazione e della comunicazione nei paesi ancora non industrializzati. (Carbone, Adepoju, Magri, Flahaux, 2017). Secondo il punto di vista di Adepoju, il secondo motore dell'immigrazione è la “jobless growth¹⁵¹”, un fenomeno economico dove l'economia cresce senza però dimostrare una crescita concomitante del numero di posti di lavoro, dei dipendenti e delle industrie che si dovrebbero adattare ad un nuovo sistema economico. Quando la crescita è accompagnata da un'elevata disoccupazione, significa che l'economia sta vivendo dei cambiamenti strutturali e cresce il livello di disoccupazione e di disagio sociale nel paese. La terza causa dell'immigrazione si riferisce al contrabbando che è una delle pratiche più redditizie¹⁵² tra i traffici illeciti. Infatti, le organizzazioni internazionali, le ONG e i governi europei denunciano i soprusi dei trafficanti contro i migranti poiché quest'attività è riconosciuta tra i maggiori rischi che provoca un rilevante aumento del numero di perdite umane nel Mediterraneo¹⁵³. In realtà, Amnesty International dichiara che è l'implementazione di nuove misure preventive per combattere l'immigrazione illegale che alla fine impedisce ai migranti di raggiungere l'Europa costringendo i profughi a correre più rischi per attraversare i confini¹⁵⁴. D'altro canto invece, secondo Flahaux (2017) il contrabbando rappresenta una reazione ai controlli alle frontiere piuttosto che una causa dell'immigrazione. Un'altra causa che è stata individuata e che favorisce l'immigrazione è la depressione politica e l'instabilità nei paesi d'origine dei migranti¹⁵⁵. Ci si riferisce in questo caso ad un fenomeno migratorio necessario per coloro che subiscono atti di violenza e per coloro che vogliono sfuggire da dittature spietate, guerre civili, fame e carestie, persecuzioni etniche, religiose, razziali, politiche e culturali¹⁵⁶.

Inoltre, secondo O'Really (2012) è importante evidenziare l'esistenza di fattori *push* e *pull* che caratterizzano i flussi migratori contemporanei. I fattori *push* costringono

¹⁵¹ Sinonimo di “jobless recovery”, il termine è stato coniato dall'economista Perna negli anni Novanta. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/10.2307/48504775>.

¹⁵² González E. C., Lisa P., et al., (2018), *Italian and Spanish approaches to external migration management in the Sahel: venues for cooperation and coherence*, p. 13. Per ulteriori informazioni: www.realinstitutoelcano.org, (consultato il 22/12/2020).

¹⁵³ *Ibidem*, p. 6.

¹⁵⁴ Per ulteriori informazioni: https://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/rapporto-amnesty-migranti-torture-abusi-libia-65807273-1c38-40c9-94f1-054d39ef5792.html?refresh_ce.

¹⁵⁵ De Cesaris V., Diodato E., (2017), *Il Confine Mediterraneo, L'Europa di fronte agli sbarchi dei migranti*, p. 102.

¹⁵⁶ “Perché le persone migrano? Esplorare le cause dei flussi migratori”, (Novembre 2020). Per ulteriori informazioni: <https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/world/20200624STO81906/perche-le-persone-migrano-esplorare-le-cause-dei-flussi-migratori/>, (consultato il 31/12/2020).

le persone a lasciare il proprio paese natale per oppressione politica, conflitti sociali e politici, violazioni dei diritti umani, peggioramento delle condizioni ambientali, come per esempio la desertificazione di alcune aree, scarsi tenori di vita e scarse opportunità di lavoro legati principalmente a crisi economiche, carestie e non eque distribuzioni del reddito. I fattori *pull* invece attraggono i migranti verso un paese nuovo poiché vi è maggiore probabilità di ottenere una domanda di lavoro con un conseguente miglioramento del tenore di vita e pertanto sussistono maggiori opportunità per i figli. In più, i migranti sono attirati da una maggiore tutela dei diritti umani, dall'uguaglianza dei diritti, dalla solidarietà, dallo stato di diritto, dall'inclusione e dal rispetto delle libertà fondamentali¹⁵⁷. Si può perciò definire che i fattori *push/pull* rappresentano una linea politica liberale che sfortunatamente in molti paesi non industrializzati non è ancora condivisa. Infatti UNHCR¹⁵⁸ (The UN Refugee Agency) insiste sul fatto che:

“Migrants, especially economic migrants, choose to move in order to improve their lives. Refugees are forced to flee to save their lives or preserve their freedom. [...] Migrants and refugees increasingly make use of the same routes and means of transport to get to an overseas destination. If people composing these mixed flows are unable to enter a particular state legally, they often employ the services of human smugglers and embark on dangerous sea or land voyages, which many do not survive¹⁵⁹.”

In generale, si è rilevato che i migranti decidono di abbandonare il loro paese d'origine quando dispongono di una sufficiente disponibilità di risorse economiche finanziarie, poiché quest'ultima è considerata particolarmente necessaria se devono affrontare viaggi verso paesi di destinazione a lungo raggio.

2.8 Migrazioni di ieri e di oggi

In quest'analisi, si è ritenuto significativo evidenziare i caratteri fondamentali e le differenze delle comunità straniere nelle città portuali durante l'Età Moderna e negli anni Duemila. Innanzitutto, nell'Età Moderna i flussi migratori verso i porti franchi erano per

¹⁵⁷ Romagnoli G. C., (2020), *La Politica dell'Immigrazione in Italia e in Europa*, p. 13.

¹⁵⁸ UNHCR (Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati) dal 1950 tutela i diritti e il benessere dei rifugiati in tutto il mondo fornendo inoltre protezione internazionale e assistenza materiale.

¹⁵⁹ “*What is mixed migration?*”, North Africa Mixed Migration Hub. Per ulteriori informazioni: <http://www.mixedmigrationhub.org/member-agencies/what-mixed-migration-is/>, (consultato il 28/12/2020).

l'epoca limitati, oggi invece rappresentano un fenomeno di massa, complesso e multi-sfaccettato poiché le dinamiche dell'immigrazione interagiscono tra di loro nella sfera sociale, politica, economica, ambientale e demografica. Secondo Romagnoli (2020) infatti, negli ultimi anni il movimento migratorio ha subito un aumento rapido e disordinato che si è manifestato soprattutto all'interno dei continenti che ha interessato i paesi sviluppati dell'area del sud del Mediterraneo. Nel Seicento e Settecento, il processo di installazione di stranieri nelle aree portuali era molto rilevante poiché le città-porto erano una forte attrazione del traffico internazionale marittimo ed esse offrivano la possibilità di una presenza stabile di colonie mercantili straniere. Si può dunque affermare che l'immigrazione ha avuto principalmente uno scopo economico in grado di attirare nelle città portuali ingenti somme di valuta straniera provenienti dal commercio estero. In queste città, l'immigrazione ha portato enormi benefici, a partire da un tasso di maggiore produttività fino ad un miglioramento delle condizioni di vita degli uomini e delle loro famiglie. Inoltre, nell'Ottocento la possibilità di accogliere tutti gli stranieri rappresentava un sistema vantaggioso per tutti, infatti Livorno ne è l'esempio primario poiché il granduca aveva concesso a tutti i mercanti la licenza e la libera facoltà di commercializzare, negoziare, di partire e tornare con o senza le proprie famiglie¹⁶⁰. In questo paragone tra passato e presente si sono rilevate ulteriori differenze: la prima è che i migranti dell'Età Moderna quando arrivavano nei luoghi di impiego presso i porti erano sprovvisti di competenze linguistiche di base e di un minimo grado di coscienza di classe. Nel settore edile, per esempio, gli uomini erano privi di una specifica qualifica di mestiere come i manovali, i muratori, gli sterratori, i braccianti, ecc. Si mescolavano così gli artigiani dotati invece di una formazione professionale come i falegnami, i carpentieri, gli scalpellini, i calzolai, i fabbri i sarti, i capimastri ecc., all'insegna di una comune cultura del lavoro che l'esperienza della mobilità e dell'immigrazione avrebbe potuto soltanto incrementare¹⁶¹. Nella società attuale invece, come sottolinea Celegon (2017), i migranti tendono a scegliere il paese di destinazione secondo il loro livello di istruzione orientando quindi il loro futuro professionale nei paesi dove appunto le competenze sono riconosciute e meglio remunerate. È opportuno ricordare che nella maggior parte dei casi, i migranti dispongono di specifiche padronanze linguistiche circa le lingue dei paesi ospitanti futuri, in particolare le più conosciute sono l'inglese e il francese. È rilevato

¹⁶⁰ Iodice A., (2016), *Politics, Rivista di Studi Politici*, p. 22.

¹⁶¹ Franzina E., (2013), *La storia delle migrazioni come storia del lavoro*, p.47.

anche che il migrante che possiede una buona competenza linguistica avrà delle ottime prospettive di integrazione¹⁶² nella società del paese di insediamento. Un'altra differenza del fenomeno migratorio la possiamo ritrovare nel caso delle città portuali di Trieste e Venezia. Nel Settecento e Ottocento, Trieste era diventata un polo di attrazione per le comunità straniere slovene, in particolare di uomini di giovane età e celibi che non avevano problemi ad adattarsi alla vita commerciale della città e oltretutto la loro "integrazione culturale e sociale [degli sloveni] dipese dalla loro disponibilità a recidere il cordone ombelicale che li legava al luogo di provenienza¹⁶³". All'epoca, un matrimonio con una ragazza triestina avrebbe sicuramente accelerato il processo di integrazione, il resto lo avrebbe fatto il mercato poiché avrebbe cancellato definitivamente le caratteristiche etniche dei concorrenti¹⁶⁴. Anche il porto di Venezia, come evidenzia Plebani (2016), è sempre stato aperto all'arrivo di stranieri. Questa città multi-comunitaria e pluralistica ha concesso grandi occasioni di lavoro e impiego in vari settori, inoltre, grazie all' "oasi¹⁶⁵" di tolleranza religiosa e alla possibilità di contrarre matrimoni misti, gli stranieri incrementarono un profondo sviluppo dal punto di vista demografico arrivando a rappresentare un terzo circa della popolazione. Per lo più, in genere, per le famiglie locali, il matrimonio con un europeo avrebbe decisamente offerto l'opportunità di mantenere o di progredire il proprio status sociale in modo da trovare anche tali matrimoni a loro cospicuo vantaggio¹⁶⁶. Infatti, sulla base delle annotazioni raccolte da Pagano (2020), sposarsi in terra d'emigrazione significava recidere definitivamente i legami con le comunità d'origine e portare avanti progetti di vita destinati a culminare in trasferimenti definitivi, poiché la residenza fissa agevolava una vasta rete di relazioni e conoscenze più salde con gli abitanti autoctoni gettando le basi per un avvenire sicuro a tutti i livelli. In breve quindi, i matrimoni misti nelle città portuali rispecchiavano uno dei fattori più rilevanti favorendo l'interazione di incontro fra modelli culturali, tradizioni e usi e costumi differenti con conseguenti effetti non solo sul piano sociale, bensì anche sul piano giuridico e culturale (Orlando, 2016). Trieste ancora oggi rappresenta uno snodo

¹⁶² Alberoni F., Baglioni G., (1965), *L'integrazione dell'immigrato nella società industriale*, Società editrice Il Mulino.

¹⁶³ Romano R., "Lavorare in funzione del porto", p.2.

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 3

¹⁶⁵ Bregoli F., (2014), *Mediterranean Enlightenment: Livornese Jews, Tuscan Culture, and Eighteenth-Century Reform*, pp. 19-21.

¹⁶⁶ Parker C., (2010), *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, p. 127.

cruciale del fenomeno migratorio rispetto alla rotta balcanica. Tuttavia, come scrive Vignola (2020), l'incremento significativo del numero di migranti, che è avvenuto negli ultimi anni, ha portato ad un acceso dibattito sul tema dell'immigrazione in questa città. Proprio per questo motivo il governatore della regione Friuli-Venezia Giulia Massimiliano Fedriga lo scorso anno ha annunciato di voler innalzare un muro di 243 km lungo tutto il confine sloveno per bloccare l'arrivo di profughi¹⁶⁷. Nonostante ciò, la città-porto di Trieste continua a presentare caratteri di città cosmopolita e a rappresentare un simbolo di speranza per l'accesso di molti profughi in Europa. In breve, da quello che è emerso in questo capitolo, si è capito che oggi la relazione tra porto franco e immigrazione ha assunto un approccio ben diverso da quello di un tempo. In questo confronto scrupoloso, si è rilevato anche che in media la capacità di adattamento dei migranti è molto profonda, in particolare negli uomini più giovani e robusti, poiché sono i più adatti al cambiamento e hanno dimostrato e dimostrano tutt'oggi una maggiore inclinazione a sperimentare il nuovo. Tutte queste caratteristiche non sono ereditarie, ma sono più legate ai migranti stessi¹⁶⁸. Per risolvere la questione migratoria, quindi, risulta necessario un dialogo più intenso a tutti i livelli, un apprendimento reciproco e una maggiore coerenza interna tra i paesi membri nel quadro dell'Unione Europea.

¹⁶⁷ Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/migranti-fedriga-rilancia-muro-confine-sloveno-e-scontro-il-m5s-ACIEpjV>, (consultato il 29/12/2020).

¹⁶⁸ Livi Bacci M., (2010), *In cammino. Breve storia delle migrazioni*, Il Mulino.

CAPITOLO 3

La percezione pubblica europea dell'immigrazione

3.1 La percezione dei forestieri in Italia nell'età moderna

Secondo le annotazioni di Pagano (2020), nell'Età Moderna, l'arrivo dei forestieri nella città-porto di Venezia non era molto gradito dagli abitanti autoctoni. Si è constatato che le migrazioni venissero considerate come una sorta di “salasso¹⁶⁹” cercando, inoltre, di limitarle¹⁷⁰, in alcuni casi anche di evitarle attraverso l'introduzione di ostacoli sempre più rigidi e restrittivi condannando, per esempio, coloro che cercavano di emigrare clandestinamente e soprattutto chi li aiutava a migrare, poiché i migranti rappresentavano una spesa onerosa che incideva sulle disponibilità finanziarie del paese di insediamento. Nonostante alcune regole restrittive, vi era la percezione che gli stranieri aspirassero, non solo economicamente, ma anche socialmente a farsi accettare dalla comunità del paese di insediamento con l'ottenimento di una posizione di prestigio. Tuttavia, la preoccupazione dei veneziani nei confronti dei nuovi arrivati rimaneva comunque un sentimento diffuso, perciò alla fine del XVII secolo, le autorità della Repubblica di Venezia, per assicurarsi l'integrazione degli immigrati, pretesero che vendessero tutti i loro beni nel paese di provenienza per fare in modo che la loro presenza andasse a pieno favore della repubblica¹⁷¹. Insomma, i migranti venivano considerati persone poco affidabili ed erano costretti a dimostrare la loro fedeltà nel primo Ottocento. In più, prima della nascita del Regno d'Italia, l'insediamento di commercianti e mercanti stranieri continuò ad essere non ben visto dal nuovo regime politico, il quale prese piede dopo la cessione della Repubblica veneziana. Per questo motivo, vi fu la volontà di intensificare i controlli sui forestieri, poiché si temeva che nel territorio italiano potessero essere presenti spie, confidenti politici o delle personalità pericolose. Dopo la nascita del Regno d'Italia queste misure di sicurezza vennero implementate e rese più rigide, poiché, secondo i funzionari del regno, il livello di criminalità, di spionaggio e di cospirazioni pericolose stava aumentando in modo smisurato, rispetto a quello che la realtà effettiva dimostrava, diffondendo pertanto un profondo timore di terrore in tutto il territorio italiano. Nel

¹⁶⁹ Treccani, s.v. “salasso” (<https://www.treccani.it/vocabolario/salasso/>) (consultato il 5/03/2021).

¹⁷⁰ Magnus E. H., Sorge P., (1993), *La Grande Migrazione*, Con una nota a piè di pagina “Su alcune particolarità della caccia all'uomo”, p. 23, Giulio Einaudi editore, Torino.

¹⁷¹ *Ibidem*, p. 121- 122.

complesso, la percezione degli immigrati nel passato si basava sui media della speranza, ovvero dicerie e saghe, per lo più narrazioni confuse spacciate per informazioni attendibili, che spingevano molte persone a partire dopo essere state condizionate da promettenti aspettative di una vita migliore¹⁷². Oggi invece, come si potrà notare successivamente, sono le immagini televisive che condizionano l'orizzonte delle aspettative legate alla migrazione. Tuttavia, per andare più a fondo sulla percezione degli stranieri nell'Età Moderna, è giusto porre attenzione sul diario dello scrittore e bibliografico Bartolomeo Gamba (1766-1841) che nel suo viaggio a Udine, Trieste e Fiume nel luglio 1800, per raccogliere informazioni riguardo le attività commerciali e i loro relativi affari, descrisse la città di Trieste come una città-porto affollata da stranieri e molti viaggiatori. Nonostante, secondo Gamba, la città avesse l'apparenza di un ghetto, si poteva percepire un profondo senso di internazionalità e apertura culturale che pervadeva questo luogo in cui ogni religione poteva avere il suo luogo di culto pubblico. Egli percepiva, inoltre, per le vie cittadine una fusione di diverse culture e nazionalità, ovvero Gamba era rimasto scioccato dal *melting pot* che si era formato in questa società comune: il commercio e il conseguente guadagno dalle attività rendeva la popolazione meno socievole e “poco curanti di una delicata amicizia e quelle che solitamente erano considerate le libertà tipiche del porto franco gli apparivano, in senso spregiativo, come “licenza””¹⁷³.

3.2 Attuale analisi giornalistica dei media

Il fenomeno migratorio proveniente dal Nord Africa è una questione che fa discutere molto i governi e i popoli europei oggi. L'intensità e la rapidità con cui sono cresciuti i flussi hanno suscitato timori e resistenze che hanno contribuito ad alimentare sentimenti nazionalistici e populistici di rifiuto¹⁷⁴, proprio per questo motivo, per comprendere al meglio questa tematica, è necessario definire cos'è l'immigrazione e

¹⁷² Magnus E. H., Sorge P., (1993), *La Grande Migrazione*, p. 13-14.

¹⁷³ Carlucci G., (a cura di), (2018), *Bartolomeo Gamba, Viaggio a Udine, Trieste, e Fiume in Luglio 1800, Corrispondenze e Itinerario*, Edizioni digitali del Cisva – Centro Interuniversitario Internazionale di Studi sul Viaggio Adriatico, p. 51-63. Per ulteriori informazioni: oppure <http://www.viaggioadriatico.it/cisva>.

¹⁷⁴ Romagnoli G. C., (2020), *La Politica dell'Immigrazione in Italia e in Europa*, p. 9.

chi è l'immigrato¹⁷⁵. Secondo Marra, il termine “immigrazione” si riferisce prima di tutto ad un movimento, ovvero l'immigrato decide di partire e abbandonare il proprio paese d'origine per giungere al paese che ha scelto come meta per inseguire il sogno di una vita migliore. Secondo, questo termine si riferisce anche ad un risultato, ovvero, il profugo o il clandestino cerca di integrarsi nella società d'approdo per poter mirare ad una sensazione di benessere e solitamente l'immigrato è colui che, in senso specifico, riferendosi ai soli spostamenti determinati da dislivelli nelle condizioni economiche dei vari paesi, e che si è stabilito temporaneamente o definitivamente per ragioni di lavoro, è privo di un permesso di soggiorno¹⁷⁶. Inoltre, nel linguaggio corrente l'immigrato diventa colui a cui si attribuiscono stereotipi oppositivi facendolo apparire come un problema, se non addirittura come un pericolo da allontanare.

Stando ai sondaggi dell'Eurobarometro¹⁷⁷, i flussi migratori sono tra le prime cause di preoccupazione degli europei, essendo una percezione di crisi molto distante dalla realtà, si pensa che gli immigrati siano più di quanti effettivamente siano e si sovrastima la presenza dei musulmani, coloro che nella mente degli europei, fanno più paura¹⁷⁸. Il primo paese che sovrastima la quota dei migranti pari a circa tre volte e mezza la cifra reale è proprio l'Italia¹⁷⁹. Per giunta, a causa degli allarmismi provocati dalle informazioni distorte e sovradimensionate dai mass media, gli italiani percepiscono l'integrazione degli immigrati come un fallimento, e allo stesso tempo, secondo il loro punto di vista, quest'ultima non è nemmeno favorita dall'introduzione di programmi ad hoc¹⁸⁰, come per esempio l'insegnamento per l'apprendimento della lingua italiana, ecc. Per tale ragione i migranti vengono percepiti come un gruppo di minoranza non assimilato e vengono considerati dei veri e propri estranei dalla società locale (O'Really, 2012).

¹⁷⁵ Marra C., *Immigrazione, Statistiche sulla migrazione nel mondo, in Europa e in Italia, Immigrazione in Italia. Schede statistiche territoriali*. Per ulteriori informazioni: https://www.unisa.it/centri_e_vari_ops/areetematiche/immigrazione, (consultato il 03/01/2021).

¹⁷⁶ Treccani, s.v. “immigrato”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/immigrato/>) (consultato il 21/12/2020).

¹⁷⁷ L'Eurobarometro è una serie di sondaggi di opinione pubblica condotti regolarmente per conto della Commissione Europea a partire dal 1973.

¹⁷⁸ De Cesaris V., Diodato E., (2018), *Il Confine Mediterraneo, L'Europa di fronte agli sbarchi dei migranti*, p. 9.

¹⁷⁹ Liberati C., (2019), *L'immigrazione e la percezione di una crisi. La distorsione nella cultura di massa*. Per ulteriori informazioni: <https://openmigration.org/analisi/immigrazione-e-la-percezione-di-una-crisi-la-distorsione-nella-cultura-di-massa/>.

¹⁸⁰ Dražanová L., *Eurobarometro, speciale immigrazione: in che modo le opinioni degli italiani differiscono da quelle dei cittadini europei?* Per maggiori informazioni: <https://www.asgi.it/notizie/eurobarometro-italia-unione-europea-immigrazione/>.

3.3 Immagini ed espressioni distorte dell'immigrazione

A causa dei frequenti attraversamenti delle barriere di Ceuta e Melilla e l'arrivo delle imbarcazioni di migranti nella Penisola Iberica e in Italia, la paura dell'invasione di stranieri clandestini è un'immagine che si fa sempre più viva nell'immaginario europeo. Nei *social networks*, in televisione e nei giornali, i migranti vengono descritti come persone selvagge, pericolose e violente¹⁸¹. Questo particolare linguaggio mediatico crea dei paradossi e delle contraddizioni facendo percepire l'immigrazione come un'emergenza e un fenomeno pericoloso agli occhi di questi due paesi. Per comprendere meglio questi effetti indesiderati sulla popolazione, è necessario individuare alcune immagini che vengono frequentemente condivise e distorte dalle reti televisive e dai quotidiani. La prima immagine dell'immigrazione che viene fornita dalle società mediatiche è lo "sbarco di clandestini". Infatti, molto spesso viene trasmessa un'illustrazione di un'imbarcazione di fortuna carica di migranti dove, ovviamente, il limite di capienza non viene mai rispettato. Si può decisamente affermare che l'icona dello "sbarco" è avvertita come una vera e propria minaccia incombente, poiché la popolazione proietta allarmismi nel vedere così tanti immigrati ammassati in un piccolo gommone. Purtroppo, anche se gli arrivi dei *boat people*¹⁸² negli ultimi anni sono diminuiti, in modo particolare nell'ultimo anno, l'atteggiamento nei confronti delle migrazioni rimane tale o addirittura la preoccupazione pubblica aumenta (Pace, 2018), e le frequenti contraddizioni che diffondono un'immagine completamente negativa e oppositiva hanno come conseguenza il deterioramento della prosperità e della stabilità economica dei paesi dell'area euro-mediterranea. Inoltre, è risaputo che i cittadini europei nel loro immaginario collettivo percepiscono gli immigrati irregolari come una sorta di minaccia alla sicurezza nazionale interna e come coloro che mettono a repentaglio la preservazione delle identità nazionali, l'incolumità stessa delle persone e la ripartizione delle risorse disponibili¹⁸³. Per questo motivo negli ultimi anni, pur di prevenire i flussi migratori, l'Unione Europea e i singoli stati hanno stretto accordi con i paesi non

¹⁸¹ De Cesaris V., Diodato E., (2018), *Il Confine Mediterraneo, L'Europa di fronte agli sbarchi dei migranti*, p. 21.

¹⁸² Il termine "boat people" si riferisce ai profughi che decidono di lasciare il loro paese d'origine in barca, definito mezzo di fortuna per raggiungere le sponde dell'Europa, sperando di trovare fortuna e raggiungere la salvezza in un altro paese.

¹⁸³ Bertagna G. et al., (2017), "*Tra Accoglienza e Diffidenza. Problemi delle Migrazioni nell'Età della Globalizzazione*", p. 91. Per ulteriori informazioni: <http://www00.unibg.it/dati/bacheca/1029/82120.pdf>.

democratici e paesi in cui vi sono dittature per bloccare l'immigrazione illegale, trasformando l'UE nella cosiddetta "Fortezza d'Europa"¹⁸⁴.

È significativo sottolineare che la presenza di migranti africani nei paesi ospiti rappresenta in realtà un elemento positivo, addirittura necessario per l'economia, poiché accresce il Pil della nazione di transito o di destinazione. Per di più, secondo un rapporto dell'OCSE¹⁸⁵ (2014), i migranti solitamente ricoprono nicchie nei settori dell'economia sia in forte crescita che in quelli di declino. Tuttavia, la falsificazione dei titoli di giornale fanno sì che gli stranieri vengano rappresentati come coloro che invadono, rubano il lavoro e i benefici assistenziali, evadono le tasse, aumentano la criminalità e sono una minaccia per le risorse degli stati. Ma ancora una volta i dati del Dossier Statistico Immigrazione 2020¹⁸⁶ smentiscono tutto ciò, poiché i migranti invece contribuiscono alla flessibilità del mercato del lavoro evitando oltretutto effetti negativi sulle tendenze demografiche come per esempio l'invecchiamento, la scarsa natalità e la diminuzione della forza lavoro¹⁸⁷. D'altro canto, sono numerose le espressioni, gli slogan e le asserzioni che si possono leggere nei *social media*, in particolare nelle condivisioni di post su *Facebook* ed *Instagram* riguardo notizie di sbarchi di migranti: per esempio alcune di queste sono: "a questo ritmo saremo invasi", "ci stanno già invadendo", "dobbiamo fermarli in mare facendo affondare le barche che li trasportano". In particolare, la frase più celebre che si legge in quasi tutti i post di politica è "aiutiamoli a casa loro"¹⁸⁸. In generale, quest'idea tende ad avere un significato ben preciso, vale a dire quello di disincentivare l'immigrazione cercando di migliorare la stabilità economica, politica e sociale del paese natale del migrante. Secondo l'economista Soros, questo è l'approccio giusto da seguire. L'Europa vuole davvero offrire un aiuto sostanziale ai regimi tendenti

¹⁸⁴ De Cesaris V., Diodato E., (2017), *Il Confine Mediterraneo, L'Europa di fronte agli sbarchi dei migranti*, p. 103.

¹⁸⁵ OCSE è l'acronimo dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico che ha lo scopo di monitorare e garantire cooperazione e coordinamento in campo economico. Per ulteriori informazioni: https://www.caritas.it/caritasitaliana/allegati/8227/common_home_italiano.pdf, (consultato il 14/01/2021).

¹⁸⁶ Il Dossier Statistico Immigrazione 2020 è un annuario socio-statistico dedicato al fenomeno dell'immigrazione in Italia, curato dall'omonimo Centro Studi e Ricerche IDOS/Immigrazione Dossier Statistico. Per maggiori informazioni: <https://www.openpolis.it/eventi/presentazione-del-dossier-statistico-immigrazione-2020/>, (consultato il 18/01/2021).

¹⁸⁷ Liberati C., (2019), *L'immigrazione e la percezione di una crisi. La distorsione nella cultura di massa*. Per ulteriori informazioni: <https://openmigration.org/analisi/immigrazione-e-la-percezione-di-una-crisi-la-distorsione-nella-cultura-di-massa/>.

¹⁸⁸ Carchedi F., (2017), *I profughi e l'Italia- Promessa: la nuova mappa dell'immigrazione. Le richieste d'asilo all'Italia sono quintuplicate: la ricetta anti-flussi è un "Piano Marshall" per l'Africa*. Per ulteriori informazioni: <http://www.retsolidali.it/mappa-dellimmigrazione-carchedi/>, (consultato il 20/12/2020).

alla democrazia, poiché consentirebbe a questi governi di fornire istruzione e occupazione ai loro cittadini, che, perciò, non avrebbero alcuna ragione di intraprendere il pericoloso viaggio verso l'Europa¹⁸⁹. Per giunta, è chiaro anche che l'espressione "aiutiamoli a casa loro" richiama il concetto di "invasione"¹⁹⁰ e ovviamente, in questo caso preciso, questo termine non è assolutamente usato correttamente, poiché secondo l'enciclopedia Treccani questa icona si riferisce all'ingresso delle forze armate di uno stato da parte delle forze armate di uno stato belligerante, per compiere operazioni belliche, con o senza l'intenzione di occuparlo stabilmente. Come si può chiaramente notare, il concetto di "invasione" rimanda alla guerra ed è pertanto un'idea completamente distorta della realtà.

Un'altra espressione che non viene interpretata correttamente dall'opinione pubblica europea è quella di "flusso migratorio" (Carchedi, 2017), poiché lo si percepisce come un atto di guerra, mentre la corretta definizione secondo European Migration Network¹⁹¹ è che ci si riferisce semplicemente ad un numero di migranti che attraversano un confine, in queste circostanze i valichi di frontiera delle città portuali di Ceuta e Melilla, in un determinato periodo di tempo, al fine di stabilire la propria residenza in modo duraturo. Questa distorsione della realtà fa riflettere poiché è priva di fondamento e perché sembra che la popolazione europea sia veramente preoccupata dalla presenza delle comunità straniere nel proprio territorio. Infatti, secondo Cima (2017), "la paura dell'invasione che da tempo caratterizza gli spazi mediatici e pubblici condiziona la vita dei singoli, facendo crescere gradualmente sentimenti d'impotenza, indifferenza, rabbia e rassegnazione"¹⁹². Inoltre, secondo il punto di vista di Romagnoli (2020), la sindrome dell'invasione è anche culturale, oltre che nel mondo del lavoro, riguarda anche la criminalità e il terrorismo. Insicurezza, ostilità e rancore rendono difficile la convivenza in presenza di modelli culturali e sociali diversi. Per giunta, negli ultimi anni sono molte le polemiche che sono emerse nei *social networks* e che fanno andare in collera i cittadini europei, come per esempio: il possesso di uno smartphone da parte dei migranti e il loro

¹⁸⁹ Soros G., (2018), "L'Europa migliora se saprà ripensarci", Il Sole 24 Ore. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/l-europa-migliora-se-sapra-ripensarsi-AEjFTCwE>, (consultato il 04/01/2020).

¹⁹⁰ Treccani, s.v. "invasione", (<https://www.treccani.it/vocabolario/invasione/>) (consultato il 20/12/2020).

¹⁹¹ Per ulteriori informazioni:

<http://www.emnitalyncp.it/definizione/flusso-migratorio/#:~:text=Definizione,di%20stabilire%20la%20propria%20residenza>, (consultato il 20/12/2020).

¹⁹² "Tra Accoglienza e Diffidenza. Problemi delle Migrazioni nell'Età della Globalizzazione" (2017), p. 220. Per ulteriori informazioni: <http://www00.unibg.it/dati/bacheca/1029/82120.pdf>.

continuo attaccamento a questo bene ormai diventato indispensabile nella vita quotidiana di tutti i giorni. Le comuni reazioni che si leggono nelle piattaforme online sono: “i profughi hanno un cellulare migliore del mio”, “allora se dispongono di un cellulare, perché dovremmo pagare la loro accoglienza?”. Per eliminare questi pregiudizi si deve pensare a quanto sia pericoloso e straziante dover affrontare dei viaggi lunghissimi per poter raggiungere un parente o un amico che li aspetta in Europa senza poter comunicare le proprie notizie sull’andamento del viaggio e quali sono i possibili rischi che stanno attraversando¹⁹³. Per questo motivo dunque, è di vitale importanza possedere uno smartphone¹⁹⁴.

Secondo The UN Refugee Agency (UNHCR Italia), esiste un’altra motivazione che induce gli italiani ad un clima d’odio nei confronti dei migranti, vale a dire la capacità e la possibilità di ricevere un’indennità pari a 35 euro al giorno, più vitto e alloggio¹⁹⁵. Anche in questo caso è importante evidenziare che si tratta di una vera e propria ingannevole disinformazione di massa, poiché i 35 euro rappresentano la somma della spesa media quotidiana relativa all’accoglienza per i migranti adulti finanziata dal Fondo Nazionale per le Politiche e i Servizi dell’Asilo e devoluta direttamente agli enti locali, e non ai rifugiati. In particolare, questa somma è relativa ai servizi di pulizia della persona, alla manutenzione e all’ambiente, alla mediazione linguistica e culturale, alla fornitura di beni di prima necessità, e infine al costo del personale, ovvero servizi di assistenza sociale e legale dei rifugiati. Dunque, di questi 35 euro, solo 2,50 euro (definiti anche con il termine *pocket money*) saranno concessi come diaria giornaliera ai migranti¹⁹⁶. Da quello che si deduce, quindi, i rifugiati al loro arrivo in Italia saranno accolti con benevolenza da parte dei cittadini italiani, tuttavia nella maggior parte dei casi sovrasterà una larga indifferenza. Tutti questi elementi contribuiscono a suscitare pregiudizi, esclusioni e soprattutto sentimenti di intolleranza nei confronti dei profughi. Per l’appunto Algostini (2019) sostiene che l’immigrazione appare come un oggetto di un cinico marketing

¹⁹³ Genoviva F. R., *Si godono gli alberghi di lusso e 35 euro al giorno, pretendono il wi-fi e portano criminalità. Sono solo alcuni dei più diffusi (e pericolosi) stereotipi su migranti e rifugiati*, Per ulteriori informazioni: <https://www.unhcr.org/it/risorse/carta-di-roma/fact-checking/rifugiati-4-luoghi-comuni-mentire/>, (consultato il 20/12/2020).

¹⁹⁴ Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/migranti-come-smartphone-aiuta-ad-affrontare-viaggi-speranza-AEhS2oXF>.

¹⁹⁵ Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/migranti-costi-dell-accoglienza-35-euro-giorno-ma-richiedenti-asilo-ne-vanno-250-AE686hzE>.

¹⁹⁶ “*Quanti soldi ricevono davvero i rifugiati?*”, (2014). Per ulteriori informazioni: <https://www.internazionale.it/notizie/2014/11/15/quant-soldi-ricevono-davvero-i-rifugiati>, (consultato il 29/12/2020).

politico, poiché si lega a una considerevole incapacità nella sua lettura e nelle scelte di governo, inoltre, esso contribuisce sia a giustificare una restrizione dei diritti in modo autoritario sia a costruire un nemico contro il quale convogliare disagi e malesseri che oltretutto alimenterebbero conflitti sociali¹⁹⁷. Pertanto, si può affermare che le immagini precedentemente citate sono delle vere e proprie *fake news*¹⁹⁸, un termine che, secondo l'enciclopedia Treccani, indica informazioni inventate, false e ingannevoli, con particolare riferimento alla designazione di notizie non del tutto corrispondenti al vero che vengono divulgate intenzionalmente o inintenzionalmente attraverso il Web, i media e/o altre tecnologie digitali di comunicazione. L'apparente plausibilità di queste notizie, alimentata da un sistema distorto di aspettative dell'opinione pubblica e di un'amplificazione dei pregiudizi che ne sono alla base, ne agevola quindi la condivisione e la diffusione pur in assenza di una verifica delle fonti.

In conclusione, secondo Riva (2018), le *fake news* sono in grado di coinvolgere la massa in un modo che prima era impossibile immaginare, di modificare la percezione della realtà spingendo i soggetti a condividerle in maniera spontanea e partecipata, cosicché, la distorsione delle notizie si afferma come un fenomeno nuovo che, come si è osservato precedentemente, è ingannevole poiché incentiva la diffusione di stereotipi e pregiudizi sfruttando le emozioni facili e immediate, quali l'ansia, il disprezzo, la rabbia, l'odio e la frustrazione delle persone, considerate i principali vincoli emozionali di consenso nei confronti delle masse. Di conseguenza, si rischia di diventare degli attori involontari di diffusione di idee ed immagini infondate che andranno a trasformare l'assetto sociale e i meccanismi di costruzione e condivisione dell'identità sociale creando degli scandali falsi. Si comprende infine che l'indice di presentazione di notizie sugli sbarchi di massa, riconosciuti ormai come icona mondiale delle migrazioni, è puramente di carattere negativo. Proprio per questo infatti, questi tratti del fenomeno migratorio hanno causato nell'opinione pubblica un malessere emotivo e un'ondata di smarrimento sociale nei confronti dello straniero, facendolo apparire come il nemico immaginario che

¹⁹⁷ Algostino A., (2019), "*L'immigrazione come dato strutturale e non come emergenza*", p. 2.

Per ulteriori informazioni: <https://www.dirittoimmigrazione cittadinanza.it/archivio-saggi-commenti/note-e-commenti/fascicolo-2019-1/348-1-immigrazione-come-dato-strutturale-e-non-come-emergenza-brevi-note-intorno-al-volume-di-michele-colucci-storia-dell-immigrazione-straniera-in-italia-dal-1945-ai-nostri-giorni-carocci-roma-2018/file>, (consultato il 24/02/2021).

¹⁹⁸ Treccani, s.v. "fake news", (<https://www.treccani.it/enciclopedia/fake-news/>) (consultato il 27/12/2020).

personifica il conflitto sociale, la paura e l'insicurezza collettiva¹⁹⁹. In generale, quindi, si è rilevato che l'ostilità nei confronti degli "stranieri" è oggetto e occasione di facile profitto politico e di manipolazioni mediatiche motivate da ragioni economiche che permettono l'emergere di una percezione condivisa, ma errata, cioè che i profughi si appropriano di opportunità di lavoro, che diminuiscano il livello dei salari e ricevano maggiori benefici che poi vengono sottratti ai nativi²⁰⁰.

3.4 Testate giornalistiche online sotto inchiesta

Nonostante oggi l'immigrazione sia un evento globale, è rilevante evidenziare il fatto che la pressione migratoria sulle coste della Spagna Meridionale e nelle enclave spagnole di Ceuta e Melilla è un fenomeno marginale che non è molto diffuso nel dibattito pubblico italiano. Infatti, a livello locale, sono pochi i quotidiani online che riportano notizie ed informazioni recenti su questa tematica particolare ed emergenziale quale è l'attraversamento pericoloso delle frontiere. Si può decisamente affermare che a causa della diffusione del Covid-19, sono minori le pubblicazioni di articoli riguardo i viaggi della speranza di molti profughi verso l'Europa poiché la tematica sull'immigrazione irregolare è stata posta in secondo piano. Tuttavia, in passato, il fenomeno informativo sulle migrazioni aveva raggiunto l'apice nel panorama mediatico negli anni 2015-2016, anni in cui le migrazioni divennero un tema centrale circa la spinta dei drammi registrati nel Mediterraneo²⁰¹. Attualmente invece, le maggiori testate giornalistiche online che informano limitatamente la popolazione italiana sugli aggiornamenti di queste due città-porto sono *Il Sole 24 Ore*, *Il Fatto Quotidiano*, *il Corriere della Sera* e *La Repubblica*. Numerose evidenze hanno segnalato che nell'ultimo anno il fenomeno di innalzamento dei muri ha iniziato a diffondersi a livello internazionale divenendo perciò una delle

¹⁹⁹ Alesci G., "(In-) Sicurezza e immagine. La "colpevolizzazione" dello straniero nel diritto dell'emergenza", p. 2.

Per ulteriori informazioni: <http://www.archiviopenale.it/File/DownloadArticolo?codice=e423433d-dc59-4b41-9e31-4925efe1927d&idarticolo=18499>, (consultato il 28/01/2021).

²⁰⁰ "Vita e percorsi di integrazione degli immigrati in Italia", (2018), Istat – Istituto Nazionale di Statistica, Roma, p. 334. Per ulteriori informazioni: <https://www.istat.it/it/files/2019/05/Vita-e-percorsi.pdf>, (visitato il 23/02/2021).

²⁰¹ "L'immigrazione attraverso gli occhi dei media", Futura News.

Per ulteriori informazioni: <https://www.futura.news/limmigrazione-attraverso-gli-occhi-dei-media/>, (consultato il 17/01/2021).

notizie più ripetitive nell'anno 2020. Infatti, alcuni esempi di dichiarazioni di innalzamento di nuovi muri per la difesa dei confini sono avvenuti tra Lettonia e Russia, Ungheria, tra Bulgaria e Turchia, Croazia e tra Messico e Stati Uniti. Inoltre, ad agosto 2020 si è trasmessa la notizia della costruzione del nuovo muro di legno ed acciaio che si innalzerà tra Ceuta e Melilla e che sarà alto dieci metri²⁰². Sostanzialmente questo significa che l'aumento della costruzione di recinzioni costellate di filo spinato corrisponde ad una sola prospettiva, ovvero la mancanza di volontà da parte dei governi di risolvere le crisi migratorie passate ed imminenti.

Da un'analisi tecnica e linguistica di alcuni articoli pubblicati dai quotidiani online sopracitati, pubblicati tra il 2019 e gennaio 2021, sono emerse alcune caratteristiche peculiari utilizzate per descrivere i fenomeni migratori da Ceuta e Melilla verso l'Italia. Innanzitutto, si è potuto notare un riferimento dell'uso del maschile, come per esempio, il termine al plurale della parola "migranti" nel titolo delle notizie. I contenuti delle migrazioni che vengono riportati dai media digitali e dai mass media sono quasi sempre caratterizzati da immagini al maschile, ovvero i soggetti principali sono spesso uomini giovani o adulti in gruppo che sono appena sbarcati sulle coste europee. Quindi, vengono spesso rappresentati in un contesto di viaggio o mentre tentano di attraversare le recinzioni nonostante la presenza di forze armate al confine. Queste immagini fanno ovviamente emergere gli stati d'animo dei migranti, ovvero la disperazione, la paura, la gravità e la gioia²⁰³ nel caso del raggiungimento della terra "promessa" e la speranza di vivere un futuro dignitosamente migliore. In conclusione, mentre da un lato i migranti nei paesi europei vengono considerati una risorsa significativa e prospera nel settore economico, dall'altro rappresentano una fonte di disagio e di paura che ostacola la vera integrazione nel paese di insediamento.

²⁰² Curzi P., (2020), "La Spagna costruirà il muro anti-migranti più alto del mondo: 10 metri di altezza a Ceuta e Melilla. Ong: "Madrid mai così brutale"", Il Fatto Quotidiano. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/08/19/la-spagna-costruirà-il-muro-anti-migranti-piu-alto-del-mondo-10-metri-di-altezza-a-ceuta-e-melilla-ong-madrid-mai-così-brutale/5903729/>, (consultato il 13/01/2021).

²⁰³ Bonifazi C., (2017), *Migrazioni e Integrazioni nell'Italia di Oggi*, p. 346-347.

3.5 Confronto tra Spagna e Italia sull'accoglienza e l'arrivo dei migranti

Dalla lettura dei quotidiani online sono emerse varie differenze circa l'arrivo e l'accoglienza dei migranti in Italia in Spagna. Questi due paesi si possono considerare le destinazioni più esposte all'insediamento dei migranti. Secondo le reazioni dei media e della politica, i giudizi e le percezioni degli italiani è l'Italia che sta subendo l'invasione di profughi²⁰⁴. Tuttavia, i dati affermano il contrario, ovvero è la Spagna che sta subendo maggiormente il fenomeno migratorio subsahariano. Dai dati forniti da UNHCR (Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati), nel 2020 in Spagna sono sbarcati e arrivati via terra 41.861 migranti, mentre in Italia 34.133²⁰⁵. Si afferma, inoltre, che negli ultimi quattro anni in Europa il trend degli arrivi via Mediterraneo è in continuo calo.

Secondo il Sole 24 Ore²⁰⁶, mentre i media spagnoli non sembrano preoccupati dalla profonda ondata di migranti che si sta riversando sul loro paese, i media italiani sono spaventati poiché continuano a focalizzarsi incessantemente sulle immagini degli sbarchi. D'altro canto, mentre la Spagna sta tentando di affrontare il problema dell'immigrazione in modo sistematico rafforzando gli accordi con il governo del Marocco bloccando le partenze e cercando di stipulare alleanze con i paesi vicini, in particolare con la Francia e la Germania, il governo italiano non sta affrontando attivamente questa situazione e ha deciso di isolarsi a livello internazionale. Ciononostante, la percezione condivisa dai cittadini di entrambi i paesi rimane quella di sentirsi abbandonati dalle istituzioni europee.

Ma una svolta importante che si è verificata la scorsa estate e che è stata resa nota dal Ministero dell'Interno italiano è che per la prima volta cinque paesi dell'area euro-mediterranea, compresi Italia e Spagna, hanno presentato alla Commissione Europea una nuova strategia comune e solidale sull'immigrazione e l'asilo. Con la presentazione di tale progetto i governi europei hanno chiesto di poter definire in modo specifico:

- le procedure obbligatorie di ricollocamento dei migranti tra i partner dell'UE,
- l'adozione di un sistema comune europeo per i rimpatri,

²⁰⁴ Natale M., Strozza S., (1997), *Gli immigrati stranieri in Italia*, Cacucci Editore.

²⁰⁵ Per ulteriori informazioni: <https://www.unhcr.org/it/risorse/carta-di-roma/fact-checking/linvasione-dei-rifugiati-italia-numeri/>, (consultato il 15/01/2021)

²⁰⁶ Magnani A., (2018), *"Migranti, tutti i numeri dell' "invasione" che non c'è"*. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/migranti-tutti-numeri-dell-invasione-che-non-c-e-AE2SIHgF>, (consultato il 15/01/2020).

- l'individuazione di linee guida per l'attività di ricerca e soccorso in mare da parte delle imbarcazioni private,
- il superamento del criterio della responsabilità del paese di primo ingresso stabilito dal regolamento di Dublino²⁰⁷,
- il riconoscimento della specificità della gestione delle frontiere marittime esterne dell'UE,
- l'introduzione di un meccanismo obbligatorio ed automatico per la redistribuzione pro quota delle richieste di asilo,
- l'adozione di un sistema di asilo che tuteli i diritti ma che consenta anche la prevenzione degli abusi,
- la previsione a carico del paese di primo ingresso soltanto delle procedure di pre-screening per i necessari accertamenti sanitari e di sicurezza,
- il rafforzamento delle politiche di collaborazione con i paesi terzi, in particolare con quelli del Nord Africa²⁰⁸.

Infine, un'analisi condotta da Babilon Magazine dichiara che in futuro il fenomeno migratorio proveniente dall'Africa Subsahariana andrà accentuandosi e continuerà a riversarsi nei confronti di Italia e Spagna, e afferma che sia Italia che Spagna continueranno ad essere i principali paesi che dovranno farsi carico della prima accoglienza dei migranti²⁰⁹. Da un lato, gli italiani, però, si dichiarano restii ad accettare in futuro nuovi ingressi in virtù dell'enorme quantità di arrivi che il proprio paese ha già dovuto sostenere nel corso dell'ultimo decennio, mentre dall'altro lato, la Penisola Iberica vorrebbe dimostrare di essere più idonea a gestire le future ondate e a dotarsi di strutture adeguate a far fronte all'arrivo di migliaia di profughi. Tuttavia, è significativo evidenziare che secondo gli ultimi sondaggi la percezione dei cittadini spagnoli sulla presenza di migranti continuerà a rimanere equivalente a quella attuale, ovvero, come gli

²⁰⁷ Il Regolamento di Dublino III (Regolamento UE n. 604/2013), trattato internazionale multilaterale, entrato in vigore il 1° gennaio 2014 definisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di un paese terzo o da un apolide. Per ulteriori informazioni: <https://openmigration.org/analisi/che-cose-il-regolamento-di-dublino-sui-rifugiati/>, (consultato il 17/01/2021).

²⁰⁸ "Il documento dell'Italia all'UE sull'immigrazione condiviso da Cipro, Grecia, Malta e Spagna", Ministero dell'Interno, Roma. Per ulteriori informazioni: <https://www.interno.gov.it/it/notizie/documento-dellitalia-allue-sullimmigrazione-condiviso-cipro-grecia-malta-e-spagna> (consultato il 15/01/2021).

²⁰⁹ Gozzo S., (2017), *Quale integrazione? Politiche per l'accoglienza e percezione dell'immigrato in Europa*, Autonomie locali e servizi sociali, Fascicolo n. 1, Il Mulino, Bologna.

italiani, il popolo spagnolo continuerà ad essere profondamente contrario alle maggiori aperture e alle nuove politiche che favoriranno l'immigrazione²¹⁰. Quest'attitudine comune è dovuta al fatto che le istituzioni italiane, spagnole ed europee non sembrano in grado di risolvere le questioni che i cittadini sottopongono loro, poiché insoddisfatti delle soluzioni che sono state approntate²¹¹.

In definitiva, solo in futuro si potranno fare delle vere considerazioni riguardo il tema dell'immigrazione clandestina, questo a discapito degli sviluppi che si verificheranno a livello europeo e che saranno cruciali per costruire una maggiore integrazione tra gli stati membri. Per questa ragione lo scorso novembre la Commissione Europea ha presentato un piano d'azione per l'integrazione e l'inclusione che verrà attuato tra il 2021 e il 2027. L'integrazione e l'inclusione sono infatti la chiave per coloro che giungono in Europa e per il benessere a lungo termine delle società e per la stabilità delle economie. C'è bisogno di maggiore cooperazione per riuscire a far prosperare l'intera società e l'economia prendendosi cura e supportando chiunque è parte integrante della società, con "l'integrazione come diritto e dovere per tutti"²¹². Quindi, grazie a questi progetti futuri, il Mediterraneo più che dividere, unirà a tutti gli effetti l'Africa all'Europa, poiché infine le frontiere generano aree di contatto in grado di configurare mobilità e relazioni tra due o più paesi (De Cesaris, Diodato, 2018).

²¹⁰ Cenci M., (2018), "*L'Italia e la Spagna di fronte alle migrazioni nel Mediterraneo*", Babilon Magazine – Terapie Geopolitiche. Per ulteriori informazioni: <https://www.babilonmagazine.it/litalia-e-la-spagna-di-fronte-alle-migrazioni-nel-mediterraneo/>, (consultato il 17/01/2021).

²¹¹ Freni F., (2012), *Flussi migratori, religione e diritto nella polis euro-mediterranea*, p. 79.

²¹² "*Piano d'azione per l'integrazione e l'inclusione 2021-2027*", (2020), Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Per maggiori informazioni: <https://www.lavoro.gov.it/notizie/Pagine/Piano-d-azione-per-integrazione-e-inclusione-2021-2027.aspx>, (consultato il 20/01/2021).

CONCLUSIONE

In conclusione, questa tesi ha avuto lo scopo di rispondere a tre temi importanti interconnessi tra loro: il primo capitolo riguarda la nascita del porto franco e come questa istituzione si è evoluta raggiungendo un grande successo in termini globali. La seconda questione evidenzia e spiega come i porti franchi siano diventati centri di approdo e di affluenza di numerosi stranieri di diverse nazioni e di comunità straniere come quella ebraica e morisca che si sono insediate a Livorno a partire dal Seicento. I porti, essendo luogo di scambio di merci e di diffusione di informazioni, ma soprattutto luoghi di circolazione di persone, sono al centro dello sviluppo dei movimenti migratori. L'ultima problematica presa in considerazione, ma non per questo meno importante, mette in evidenza la reazione e la percezione dell'opinione pubblica dei cittadini dei territori dell'area euro-mediterranea nei confronti dei migranti e di come si sono evolute nel corso del tempo, a partire dall'epoca moderna fino ai giorni nostri. A causa delle informazioni distorte condivise dalle società mediatiche e da un utilizzo sbagliato della piattaforma Internet, i *social media* e i telegiornali hanno purtroppo generato nella popolazione sentimenti di frustrazione nei confronti di popoli stranieri più fragili.

Innanzitutto, nel primo capitolo sono stati analizzati il contesto generale e i motivi per cui si è istituito il porto franco nel territorio italiano e qual è stata la prima città ad avvalersene del titolo. Nell'Età Moderna, Livorno fu riconosciuta come la città più moderna e fiorente secondo una prospettiva economico-commerciale e per i suoi caratteri di libertà e di tolleranza religiosa. Inoltre, analizzando gli eventi storici, le riforme e le azioni dei granduchi, si è potuto constatare quali sono state le legislazioni che sono state messe in atto per attrarre numerosi stranieri, la più significativa è stata la "Livornina" del 1593.

Nel secondo capitolo sono stati analizzati diversi aspetti: innanzitutto è stata evidenziata l'importanza della presenza delle comunità straniere nelle città portuali, quali sono state le maggiori criticità e i fattori più significativi che hanno comportato una profonda trasformazione nel fenomeno migratorio, sottolineando i casi di due città-porto, Ceuta e Melilla, considerate due delle poche porte di accesso dell'Europa a partire dagli anni Duemila per i migranti provenienti dalle zone dell'Africa Subsahariana. Dopo aver investigato le differenze dei flussi migratori tra passato e presente, è emerso che inizialmente i migranti emigravano solamente per motivi legati all'economia e al

guadagno, per commercializzare soprattutto le loro merci, mentre negli ultimi anni gli spostamenti hanno visto un'inclinazione sempre più crescente a causa del degrado ambientale, del cambiamento climatico, delle carestie, dei conflitti civili, del divario sempre più in aumento tra ricchi e poveri. Con lo sviluppo delle nuove tecnologie, gli stranieri sono stati spinti e invogliati in modo esponenziale dal benessere che sembrava quasi a portata di mano per i cittadini dei paesi industrializzati, come l'Europa. Grazie ai consigli dei loro coetanei, è risultato che i migranti di recenti migrazioni fossero più istruiti, in particolare, nello studio e nella conoscenza delle lingue straniere per poter aver accesso e giovare successivamente di una prospettiva lavorativa migliore rispetto alla posizione che avrebbero ottenuto nel loro paese natale. Il dato più rilevante che è emerso da questo lavoro è che a partire dal Seicento fino all'Ottocento il fenomeno migratorio, nonostante in passato fosse percepito come un movimento di vaste dimensioni, per l'epoca rimaneva comunque limitato. Diversamente, a partire dagli anni 2000 i flussi migratori sono stati di portata estremamente rilevante, pertanto, sono stati definiti "di massa" a livello globale.

Dopo aver condotto un'analisi accurata di articoli di giornale in versione digitale riguardo l'aumento dei flussi migratori, è risultato che i porti franchi di Ceuta e Melilla sono la dimostrazione di come le migrazioni stiano cambiando natura oggi e di come stanno apportando modifiche in tutti i campi dell'assetto geopolitico, tra questi quello economico, sociale, culturale, politico e sopra ogni altra cosa, il livello umano. Un'ulteriore differenza che si è potuta appurare tra passato e presente è che i giovani stranieri quando arrivavano nelle città portuali europee erano celibi e senza famiglia. Documenti ufficiali hanno dimostrato che questi ultimi avevano deciso di tagliare definitivamente i ponti con la famiglia di origine abbandonando addirittura le tradizioni, gli usi e i costumi a cui erano legati precedentemente. D'altronde, negli ultimi anni, è emerso che i migranti vivono immersi in due contesti nazionali diversi nella speranza di potersi ricongiungere in futuro con il coniuge e il resto della famiglia. Nonostante l'individuazione di queste differenziazioni, è stata identificata anche una similitudine che è emersa sia nel contesto delle migrazioni della prima età moderna che nelle migrazioni recenti, ovvero una delle maggiori cause dei flussi migratori è puramente economica. I migranti, specialmente nella realtà attuale, sfidano le barriere fisiche dotate di filo spinato per raggiungere uno status sociale di vita migliore e più dignitoso rispetto al loro paese di origine.

Nel terzo capitolo, si è evidenziato come l'influenza delle società mediatiche nel descrivere fatti di cronaca come gli sbarchi dei migranti nei porti italiani abbia fatto percepire l'ingente crescita del numero di migranti come un'emergenza e un pericolo, la quale ha scatenato nelle menti degli europei stereotipi e concezioni negative. Queste reazioni di frustrazione e spiccate opinioni di odio nei confronti dei migranti sono state causate da una mancanza di conoscenza delle loro attuali condizioni di vita e delle loro reali intenzioni. I cittadini europei si sono trovati di fronte ad un incontro con nuove culture e valori e, d'altro canto, ad una conseguente non assimilazione di differenti culture nella società del paese di insediamento da parte dello straniero. Le etichette assegnate ai migranti, che sono state estrapolate da posts condivisi sui *social networks*, hanno dimostrato pertanto una profonda difficoltà nell'accettare un'altra cultura e la diffusione di questi sentimenti contrastanti ha suggerito un senso di perdita della propria identità. In secondo luogo, dai telegiornali televisivi l'immigrazione è stata fatta percepire come un fatto emergenziale e di breve periodo, mentre in realtà le società mediatiche e giornalistiche avrebbero dovuto dimostrare nei loro servizi televisivi e nelle pubblicazioni dei loro articoli che questo fenomeno è ormai ben strutturato e insito da lungo tempo e che queste concezioni "sbagliate" dovrebbero essere affrontate in maniera razionale non solo da parte dei cittadini europei, ma anche da parte dei governi e delle istituzioni per abbattere completamente le immagini stereotipate e affrontare gli squilibri sociali ed economici che colpiscono attualmente lo sviluppo culturale delle società, senza far credere che si tratti esclusivamente di un'invasione di massa, e mettendo in luce il fatto che i flussi migratori faranno sicuramente parte della nostra quotidianità per molto tempo nel futuro. Nonostante gli sbarchi massicci sulle sponde mediterranee hanno assunto una velocità e una portata inaspettata e una maggiore rilevanza nel dibattito pubblico nel corso degli ultimi anni, sarebbe comunque auspicabile e gradito che, i cittadini europei superino questa tensione interna, invece di lasciar trasparire come questa crescente e sempre più tangibile pressione migratoria diventi una valvola di sfogo.

Secondo la mia esperienza svoltasi presso l'Ufficio territoriale del governo-Prefettura di Vicenza, per mediare queste concezioni si dovrebbe, per esempio, rispondere con l'introduzione di maggiori flussi programmati di migrazione regolare per motivi di lavoro, dato che l'Italia ha bisogno economicamente e demograficamente della presenza di migranti. Un'altra possibile soluzione che si potrebbe intraprendere è quella di normalizzare l'integrazione per ottenere maggiore coesione sociale. A livello locale e

regionale si potrebbero creare dei sistemi che consentirebbero una completa integrazione sociale offrendo ai migranti ulteriori possibilità di formazione erogando corsi gratuiti tramite le imprese per facilitare l'inserimento nell'ambito lavorativo e ottenere una partecipazione attiva nel mercato del lavoro del paese di insediamento, oppure, si potrebbe snellire il sistema burocratico, poiché i tempi di attesa per il rilascio o per il rinnovo del permesso di soggiorno sono molto lunghi e questo ovviamente comporta un numero sempre maggiore di persone irregolari presenti nel territorio nazionale. Un'altra soluzione percorribile, ma non per questo meno importante, è la necessità di adottare da parte di tutti i paesi membri una nuova politica per i richiedenti asilo basata sulla condivisione delle responsabilità e su un comune accordo circa la procedura di accoglienza, la richiesta di protezione internazionale e quella del rimpatrio dei profughi. L'Europa dovrebbe, inoltre, ridimensionare il regolamento di Dublino III, poiché ha comportato grandi responsabilità nei soli confronti dell'Italia e della Spagna rispetto a tutti gli altri stati membri per quanto concerne i salvataggi in mare. Questo per evidenziare il fatto che l'arrivo costante e massiccio di immigrati non è solamente un problema strettamente italiano o spagnolo, ma di tutti gli stati membri dell'Unione Europea. Aniché rafforzare le barriere fisiche e introdurre sempre più misure restrittive nei confronti dei migranti in Europa, le istituzioni dovrebbero trovare percorsi alternativi sicuri, infliggere pene più severe ai contrabbandieri che nel bacino del Mediterraneo continuano a sfruttare la disperazione delle persone ricavando profitti economici importanti e mettendo a rischio la vita delle persone. Sebbene gli obiettivi delle politiche migratorie europee differiscono da quelle nazionali, gli stati membri dovrebbero ad ogni modo cercare di conciliare i regolamenti di prevenzione e di sicurezza e collaborare in programmi di assimilazione che rispecchino un compromesso tra tutti i paesi dell'area euro-mediterranea. Purtroppo le misure che sono entrate in vigore negli ultimi anni non dedicano una significativa attenzione alla tutela dei diritti umani degli immigrati, ragion per cui, le ONG stanno cercando, tramite la diffusione di slogan nei *social media*, di far luce sull'importanza del rispetto dei diritti umani.

Inoltre, in questo elaborato si è potuto constatare che il fenomeno dell'immigrazione è un fenomeno molto complesso e che non può essere affrontato sotto un'unica prospettiva, per il semplice fatto che nella gestione di questa problematica vi è una mancanza di equilibrio che deve essere risolta sulla base di decisioni politiche condivise da tutti gli stati, non solo a livello europeo ma anche globale. A mio avviso, si

ritiene che i risultati di questo lavoro aiutino a sensibilizzare e ad aumentare la consapevolezza tra le istituzioni riguardo una maggiore collaborazione equilibrata e duratura basata sul dialogo, in particolare, a livello decisionale e operativo, tenendo conto delle opinioni della popolazione.

In generale, spero che questo dibattito riguardo le città portuali connesso alla tematica dell'immigrazione clandestina contribuisca al miglioramento delle condizioni dei migranti nei paesi di destinazione e nei confini esterni all'Unione Europea, a maggior ragione dunque, sia l'Italia che la Spagna dovrebbero impegnarsi nel reinsediamento delle persone che hanno bisogno di protezione internazionale in Africa oppure stabilire dei corridoi umanitari implementando i meccanismi di controllo nei porti per evitare fenomeni frequenti di violazioni dei diritti umani. Pure il potenziale di informazione in possesso dai mass media dovrebbe essere sfruttato al meglio per accelerare il progresso sociale e culturale, presentando la realtà dei fatti di cronaca, evitando la diffusione di un atteggiamento oppositivo nei confronti degli stranieri e non mettendo in pericolo l'incolumità degli stessi facendo prevalere sentimenti di intolleranza tra la popolazione. Tuttavia, l'unica soluzione possibile e sostenibile per regolare gli accessi dei migranti è un compromesso che deve essere preso in carico in tutti i paesi, poiché è scaturito che non esiste un'unica risoluzione in grado di soddisfare le idee e le esigenze di tutti.

In conclusione, il presente elaborato ha avuto l'obiettivo di mettere a fuoco l'importanza delle città-porto come simbolo per il raggiungimento di una prospettiva di vita migliore per i migranti. L'immigrazione è qui definita come una forma di sviluppo economica e culturale che deve essere incentivata poiché considerata da molti storici un beneficio essenziale per la nostra economia e a tal fine, l'unico modo per poter trarne vantaggio è l'utilizzo di Internet, considerato forza trainante per comprendere il valore della multietnicità in questa società. Le argomentazioni trattate hanno inoltre dimostrato come il Mediterraneo continui ad essere al centro dell'attenzione delle relazioni geopolitiche internazionali e come le città-porto siano tutt'oggi, come in passato, centro di approdo di arrivi massicci di migranti irregolari. Questo discorso dimostra il fatto che gran parte del nostro futuro ruoterà ancora attorno al fenomeno dell'immigrazione e all'insediamento degli stranieri nelle città portuali, perché, come in passato, la presenza degli stranieri sarà considerata un elemento ancora più essenziale nella dinamica e nella struttura economica.

BIBLIOGRAFIA

Addobbati A., Aglietti M., (2016), *La città delle nazioni, Livorno e i limiti del cosmopolitismo*, Pisa University Press.

Aglietti M., (2009), *I Governatori di Livorno dai Medici all'Unità d'Italia*. Gli uomini, le istituzioni, la città, Dipartimento di Scienze della Politica dell'Università di Pisa.

Alberoni F., Baglioni G., (1965), *L'integrazione dell'immigrato nella società industriale*, Società editrice Il Mulino.

Andreozzi D., (2018), 'Segmented Trade', Merchants, Mercantile Practices and Mercantilism between Trieste, the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean in the XVIII Century, *Mediterranea, ricerche storiche*, Anno XV, No. 44, pp. 567-586. Per ulteriori informazioni: <http://www.storiamediterranea.it/wp-content/uploads/2018/12/daniele-andreozzi.pdf>.

Angelini A., (2014), *Mobilità umane e nuove geografie migranti*, Sviluppo della persona ed esercizio dei diritti umani. Sezione di Migrazione e Diritti Umani, Aracne Editore.

Bagalà L., Bigi B., et al., (2004), *L'evoluzione delle strutture portuali della Trieste moderna tra '800 e '900*, Archivio di Stato di Trieste, Biblioteca statale di Trieste, Soprintendenza Archivistica per il Friuli Venezia Giulia.

Baruchello M., (1932), *Livorno e il suo Porto: origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, Società An. Editrice Riviste Tecniche, Livorno.

Berti F. S., Berti U. G., (Dicembre 2017), *Cafiera*, Romanzo Storico, Ciesse Edizioni.

Bonifazi C., (2017), *Migrazioni e Integrazioni nell'Italia di Oggi*, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Ricerche sulla Popolazione e le Politiche Sociali, CNR-IRPS Monografie e-Publishing, Roma.

Bortolotti L., (2012), *Livorno dal 1748 al 1958, Profilo storico-urbanistico*, Unione regionale delle province toscane. Biblioteca di storia toscana moderna e contemporanea, Studi e Documenti, (Volume 7), Leo S. Olschki Editore, Firenze.

Burigana R., (2015), *Troppa tolleranza? La Rifondazione della città di Livorno (1606)*, *Rivista di Teologia e Scienze della Religione*, Università Cattolica di Pernambuco, pp. 121-138.

Calabi D., (2007), *Città & Storia, La città cosmopolita*, Roma, Università degli Studi Roma Tre, Roma.

Calabi D., (1999), *Gli stranieri nella capitale della Repubblica Veneta nella prima età dell'età moderna*, Mélanges de l'école française de Rome, Italie et Méditerranée, 111/2, pp. 721-732. Per ulteriori informazioni: https://www.persee.fr/doc/mefr_1123-9891_1999_num_111_2_4665, (consultato il 01/03/21).

Caracciolo A., (2002), *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo, Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Edizione italiana a cura di Carlo Vernelli, Quaderni di "Proposte e ricerche", n.28, Ancona.

Carbone G., Flahaux M., et al., (a cura di), (2017), *Out of Africa, Why People Migrate*, Ledizioni LediPublishing, Milano. Per ulteriori informazioni: www.ledizioni.it.

Chambres E., (1728), *Cyclopeadia: or, An Universal Dictionary of Arts and Sciences*, Londra.

Carlucci G., (a cura di), (2018), *Bartolomeo Gamba, Viaggio a Udine, Trieste, e Fiume in Luglio 1800, Corrispondenze e Itinerario*, Edizioni digitali del Cisva – Centro Interuniversitario Internazionale di Studi sul Viaggio Adriatico, p. 51-63. Per ulteriori informazioni: oppure <http://www.viaggioadriatico.it/cisva>.

Cassandro M., (1984), *Gli ebrei di Livorno nel Seicento. Aspetti economici e sociali*, La Rassegna Mensile di Israel, terza serie, Vol. 50, No. 9/12, pp. 567-582, Unione delle Comunità Ebraiche Italiane. Per ulteriori informazioni: https://www.jstor.org/stable/41285395?seq=1#metadata_info_tab_contents, (consultato il 03/03/21).

Cavanna A., (2005), *Storia del diritto moderno in Europa*, Le fonti e il pensiero giuridico, Vol. 2, Giuffrè Editore.

Cerasi L., Petri R., Petrungaro S., (2008), *Porti di Frontiera, Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Culture dell'Adriatico, Libreria editrice Viella, Roma.

Codignola L., (2019), *Blurred Nationalities across the North Atlantic, Traders, Priests, and their Kin Travelling between North America and the Italian Peninsula, 1763-1846*, University of Toronto Press, Toronto Buffalo London.

Colletta T., (a cura di), (2012), *Città portuali del Mediterraneo, Luoghi dello scambio commercial e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, Storia dell'architettura e della città, Franco Angeli, Milano.

Collodo S., Fontana L. G., (2008), *Eredità culturali dell'Adriatico*, Viella, Interadria, Roma.

Cortina R., (2014), *La Grande Muraglia d'Europa. Viaggio a Ceuta e Melilla*, Periodico bimestrale dell'Istituto Euroarabo di Mazara del Vallo. Per ulteriori

informazioni: <http://www.istitutoeuroarabo.it/DM/la-grande-muraglia-deuropa-viaggio-a-ceuta-e-melilla/> (consultato il 10/02/2020).

D'Aponte T., Fabbricino G., (2009), *Città Euro-mediterranea tra immigrazione, sviluppo, turismo*. Atti della Giornata di Studi, (Napoli, 30 novembre 2007), Aracne Editore.

De Cesaris V., Diodato E., (2018), *Il Confine Mediterraneo, L'Europa di fronte agli sbarchi dei migranti*, Carocci Editore, Roma.

Delogu G., (2019), *Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco*, in *Rivista Storica Italiana*, Vol. CXXXI, Fascicolo II, Edizioni Scientifiche Italiane.

Delogu G., Farella G., (2020), *Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna: una questione di lungo periodo*, *Mediterranea*, Anno XVII, No. 50, pp. 717-736.

Edwards J., (1988), *The Jews in Christian Europe 1400-1700, Christianity and Society in the Modern World*, Routledge London and New York.

Favale G., Nicali A., (1997), *Storia delle dogane: profili storici della politica doganale italiana*, De Luca Editori d'Arte.

Filippini J. P., (1998), *Il Porto di Livorno e la Toscana (1674-1814)*, (Vol. 1), Edizioni Scientifiche Italiane.

Filippini J. P., (1998), *Il Porto di Livorno e la Toscana (1674-1814)*, (Vol. 2), Edizioni Scientifiche Italiane.

Franzina E., (2013) *La storia delle migrazioni come storia del lavoro*, *Il lavoro cambia*, EUT Università degli Studi di Trieste, pp. 39-54.

Freni F., (2012), *Flussi migratori, religione e diritto nella polis euro-mediterranea*, *Rivista Stato, Chiese e pluralismo confessionale*, n. 35, Università degli Studi di Messina, Dipartimento di Giurisprudenza.

Genovesi A., (1824), *Lezioni di Commercio o sia di Economia civile*, Vol. 1, Milano, Società tipografica dei classici italiani.

Gozzo S., (2017), *Quale integrazione? Politiche per l'accoglienza e percezione dell'immigrato in Europa*, *Autonomie locali e servizi sociali*, Fascicolo n. 1, Il Mulino, Bologna.

Iodice A., (2017), *Il porto franco, diffusione di un modello economico: politiche, attori, ideologie, mito. Due realtà a confronto: Genova e Marsiglia (1590-1817)*, Aix-Marseille Université.

Iodice A., (2016), *Politics*. Rivista di Studi Politici, Vol. 5, 1/2016, pp. 19-33. Editoriale A.I.C.- Edizioni Labrys. Per ulteriori informazioni: www.rivistapolitics.it (consultato il 31/01/2020).

Lepore A., (2014), *Il sistema spagnolo nel circuito del commercio atlantico tra XVIII e XIX secolo: dinamiche economiche e interpretazioni storiografiche*. Storia Economica, Edizioni Scientifiche Italiane.

Livi Bacci M., (2010), *In cammino. Breve storia delle migrazioni*, Il Mulino.

Livi Bacci M., (2016), *Storia Minima della Popolazione del Mondo*, Le vie delle civiltà, Roma, Il Mulino, quinta edizione.

Livi Bacci M., (2010), *Un Mare di Guai. Il Mediterraneo e le migrazioni*, Roma, Il Mulino, pp. 65-67.

Lo Romer D. G., (1987), *Merchants and Reform in Livorno 1814-1868*, Berkeley: University of California Press.

Magnus E. H., Sorge P., (1993), *La Grande Migrazione*, Con una nota a piè di pagina "Su alcune particolarità della caccia all'uomo", Giulio Einaudi editore, Torino.

Milano A., (1971), *Gli Antecedenti della "Livornina" del 1593*, Unione delle Comunità Ebraiche Italiane, (Volume 37, Numero 6, p. 343-360), La Rassegna Mensile di Israel, terza serie. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/pdf/41283474.pdf?refreqid=excelsior%3A648fa6610e7d7675ca9cfe621a7e9c4f> oppure <https://www.jstor.org/stable/41283474?seq=1> (consultati il 26/10/2020).

Moroni G. R., (1846), *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica da S. Pietro sino ai giorni nostri*, Tipografia Emiliana, Venezia.

Natale M., Strozza S., (1997), *Gli immigrati stranieri in Italia*, Cacucci Editore.

O'Really K., (2012), *International Migration and Social Theory*, Series Editor, Rob Stones.

Pacilio G., (2016), *La riforma della cittadinanza in Spagna: porte aperte agli ebrei sefarditi*, Quaderni Costituzionali, Fascicolo 1, società editrice Il Mulino, Bologna, pp.108-111. Per ulteriori informazioni: <https://www.rivisteweb.it>.

Pagano E., (2020), *Immigrati forestieri in Italia nell'Età moderna*, Viella libreria editrice, Roma.

Papagianni G., (2006), *Institutional and Policy Dynamics of EU*, Migration Law, Martinus Nijhoff Publishers.

Parker C., (2010), *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, Cambridge University Press, Portland.

Plebani T., (2016), *Stranieri, Barbari, Migranti: Il Raccolto della Storia per comprendere il Presente*, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia.

Petri R., (1990), *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano.

Riva G., (2018), *Fake News, Vivere e sopravvivere in un mondo post-verità*, Il Mulino, Bologna.

Romagnoli G. C., (2020), *La Politica dell'Immigrazione in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.

Romano R., "Lavorare in funzione del porto", *Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Storia e Storia dell'Arte, Otis – Osservatorio del lavoro transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Capodistria, pp. 1-25. Per ulteriori informazioni: <https://www2.units.it/otis/>.

Rosselli A., *Il porto come struttura e significato/The Port as Structure and Meaning*, Regione Toscana, Association for the Collaboration between Port and Cities, pp 4-9. Per ulteriori informazioni: <http://retedigital.com/> oppure http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_10/Il_porto_come_struttura_e_significato.pdf.

Saddiki S., (2012), *Les clôtures de Ceuta et de Melilla. Une frontière européenne multidimensionnelle, Le retour des murs en relations internationales*. (Vol. 43, No. 1), p. 49–65, Études internationales. Per ulteriori informazioni: <https://www.erudit.org/fr/revues/ei/2012-v43-n1-ei5009237/1009139ar/> (consultato il 10/02/2020).

Salvemini B., Visceglia M. A., (1991), *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarietà economiche*, Économie et société de l'Italie Méridionale, Mélanges de l'école française de Rome.

Schiappacasse P., (2012), *Genova e Marsiglia nella seconda metà del XVII secolo*, Atti della Società Ligure di Storia Patria, Genova, pp. 197-224.

Tazzara C., (2017), *The Free Port of Livorno & the Transformation of the Mediterranean World 1574-1790*, Oxford University Press.

Tazzara C., (2014), *Managing Free trade in Early Modern Europe: Institutions, Information, and the Free Port of Livorno*, Vol. 86, n. 3, pp. 493-529, The University of Chicago Press. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/pdf/10.1086/676884.pdf?refreqid=excelsior%3Ab83362e8af202d7d2b9dfff1339fe3f2>, (visitato il 02/02/2020).

Tazzara C., (2011), *The Masterpiece of the Medici: commerce, politics, and the making of the free port of Livorno, 1774-1790*, Stanford University.

Trampus A., (2019), *Venezia dopo Venezia, Città-porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento: (Trieste, Fiume, Pola e l'area istriano-dalmata)*, Edizioni Mosetti, Centro di ricerche storiche (Rovinj, Croatia), Società istriana di archeologia e storia patria.

Trampus F., (1999), *Free Ports of the World*, Monografie di Diritto della Navigazione, Raccolte da F. A. Querci, Direttore della Rivista Trasporti, Diritto, Economia, Politica, Edizioni Università di Trieste E.U.T, pp. 1-507.

Trivellato F., (2009), *The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, Yale University Press.

Trivellato F., (2016), *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita. Livorno e i traffici globali in Età Moderna*, Yale University Press.

SITOGRAFIA

Articoli:

“*Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni*”, (2020), Commissione Europea. Un nuovo patto sulla migrazione e l’asilo. Per ulteriori informazioni: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:85ff8b4f-ff13-11ea-b44f-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF, (consultato il 17/02/2021).

“*E poi, cosa vuol dire aiutiamoli a casa loro?*”, (2017), Il Post, Milano. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilpost.it/2017/07/08/aiutiamoli-a-casa-loro/>, (consultato il 21/12/2020).

“*La stamperia dell’Enciclopedia francese a Livorno*”, (2004), Magazine Culturale del Comune di Livorno, Archivio di “CN – Comune Notizie”, n. 47-18. Per ulteriori informazioni: http://www.comune.livorno.it/cn_online/index.php?id=687, (consultato il 21/03/21).

“*L’immigrazione attraverso gli occhi dei media*”, Futura News, La testata del Master in Giornalismo “Giorgio Bocca”, Università di Torino. Per ulteriori informazioni: <https://www.futura.news/immigrazione-attraverso-gli-occhi-dei-media/>, (consultato il 17/01/2021).

“*Livorno: il porto franco della libertà*”, Tuscandogma. Per ulteriori informazioni: <http://www.tuscandogma.it/localita/livorno/livorno-il-porto-franco-della-liberta/>, (consultato il 19/03/21).

“*Migrazioni e linguaggio dei media. Migranti, clandestini, profughi, esuli ed altri: storia di storie e di parole*”. Istituto Storico della Resistenza e dell’Età Contemporanea. Per ulteriori informazioni: <http://www.istitutostoricopiaccenza.it/wp-content/uploads/2015/11/Migranti-Piacenza-completo-dossier.pdf>, (visitato il 16/02/2021).

“*Migrazioni ieri*”, World Society Agenda, Fondazione Fontana. Per ulteriori informazioni: <http://www.worldsocialagenda.org/3b-migrazioni-ieri-xx-secolo>, (consultato il 18/02/2021).

“*Perché le persone migrano? Esplorare le cause dei flussi migratori*”, (Novembre 2020). Per ulteriori informazioni: <https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/world/20200624STO81906/perche-le-persone-migrano-esplorare-le-cause-dei-flussi-migratori/>, (consultato il 31/12/2020).

“*Quanti soldi ricevono davvero i rifugiati?*”, (2014). Per ulteriori informazioni: <https://www.internazionale.it/notizie/2014/11/15/quant-soldi-ricevono-davvero-i-rifugiati>, (consultato il 29/12/2020).

“Tribunale Supremo: illegittimo limitare la libertà di circolazione dei richiedenti asilo di Ceuta e Melilla verso la Penisola”, Progetto Melting Pot Europa. Per ulteriori informazioni: https://www.meltingpot.org/Tribunale-Supremo-illegittimo-limitare-la-liberta-di.html#.X_NlJthKjIU, (consultato il 04/01/2021).

“Vita e percorsi di integrazione degli immigrati in Italia”, (2018), Istat – Istituto Nazionale di Statistica, Roma. Per ulteriori informazioni: <https://www.istat.it/it/files/2019/05/Vita-e-percorsi.pdf>, (visitato il 23/02/2021).

Acemoglu D., Johnson S., Robinson J., (2005), *The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth*, The American Economic Review, Volume 95, n. 3, pp. 546-579.

Addobbati A., (2015), “Le molte teste dell’Idra: i sensali livornesi nell’età delle riforme”, *Mélanges de l’École française de Rome – Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*. Per ulteriori informazioni: <https://journals.openedition.org/mefrim/2181>, (consultato il 26/10/2020).

Alesci G., “(In-) Sicurezza e immagine. La “colpevolizzazione” dello straniero nel diritto dell’emergenza”, *Archivio Penale* 2018, n. 3. Per ulteriori informazioni: <http://www.archiviopenale.it/File/DownloadArticolo?codice=e423433d-dc59-4b41-9e31-4925efe1927d&idarticolo=18499>, (consultato il 28/01/2021).

Algostino A., (2019), “L’immigrazione come dato strutturale e non come emergenza”, *Brevi note intorno al volume di Michele Colucci, Storia dell’immigrazione straniera in Italia. Dal 1945 ai nostri giorni*, Fascicolo 1, Carocci, Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, Roma 2018. Per ulteriori informazioni: <https://www.dirittoimmigrazionecittadinanza.it/archivio-saggi-commenti/note-e-commenti/fascicolo-2019-1/348-1-immigrazione-come-dato-strutturale-e-non-come-emergenza-brevi-note-intorno-al-volume-di-michele-colucci-storia-dell-immigrazione-straniera-in-italia-dal-1945-ai-nostri-giorni-carocci-roma-2018/file>, (consultato il 24/02/2021).

Bertagna G. et al., (2017), “Tra Accoglienza e Diffidenza. Problemi delle Migrazioni nell’Età della Globalizzazione”, *Rivista Formazione, Lavoro, Persona*, Anno VII, n.22, Scuola di Dottorato in Formazione della Persona e del Mercato del Lavoro, Università degli Studi di Bergamo. Per ulteriori informazioni: <http://www00.unibg.it/dati/bacheca/1029/82120.pdf>.

Bregoli F., (2014), *Mediterranean Enlightenment: Livornese Jews, Tuscan Culture, and Eighteenth-Century Reform*, *Stanford Studies in Jewish History and Culture*, California.

Broadberry S., Gupta B., (2006), *The Early Modern Great Divergence: wages. Prices and economic development in Europe and Asia, 1500-1800*, *Economic History Review*, pp. 2-31. Per ulteriori informazioni:

<https://www.jstor.org/stable/pdf/3806001.pdf?refreqid=excelsior%3A7911f64a114e3d80a2508186154d5a85>, (consultato il 07/03/2021).

Brunella G., (2018), *“Migranti: a Ceuta, l'altra frontiera tra Europa e Africa. “Basta lame sulle barriere”*”, La Repubblica. Per ulteriori informazioni: https://www.repubblica.it/cronaca/2018/06/16/news/reportage_ceuta-199207948/, (consultato il 13/01/2020).

Carchedi F., (2017), *“I profughi e l'Italia- Promessa: la nuova mappa dell'immigrazione. Le richieste d'asilo all'Italia sono quintuplicate: la ricetta anti-flussi è un “Piano Marshall” per l'Africa*, Reti solidali, CSV Lazio, Centro di Servizio per il volontariato. Per ulteriori informazioni: <http://www.retsolidali.it/mappa-dellimmigrazione-carchedi/>, (visitato il 20/12/2020).

Ceccotti P., (2017), *Gli Ebrei di Livorno e i bandi granducali di fine Cinquecento. Una storia di integrazione e di libertà*, Magazine Culturale del Comune di Livorno. Per ulteriori informazioni: http://www.comune.livorno.it/cn_online/index.php?id=924&lang=it, (consultato il 20/03/21).

Cenci M., (2018), *“L'Italia e la Spagna di fronte alle migrazioni nel Mediterraneo”*, Babilon Magazine – Terapie Geopolitiche, Roma. Per ulteriori informazioni: <https://www.babilonmagazine.it/litalia-e-la-spagna-di-fronte-alle-migrazioni-nel-mediterraneo/>, (consultato il 17/01/2020).

Cortina R., *“La Grande Muraglia d'Europa. Viaggio a Ceuta e Melilla”*, 1° luglio 2014, Dialoghi Mediterranei, n.8, (<https://www.istitutoeuroarabo.it/DM/la-grande-muraglia-deuropa-viaggio-a-ceuta-e-melilla/>) (consultato il 01/10/2020).

Curzi P., (2020), *“La Spagna costruirà il muro anti-migranti più alto del mondo: 10 metri di altezza a Ceuta e Melilla. Ong: “Madrid mai così brutale”*”, Il Fatto Quotidiano. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/08/19/la-spagna-costruirà-il-muro-anti-migranti-più-alto-del-mondo-10-metri-di-altezza-a-ceuta-e-melilla-ong-madrid-mai-così-brutale/5903729/>, consultato il 13/01/2020.

Curzi P., (2021), *“Spagna, intrappolati a Ceuta senza lavoro né famiglia: il paradosso dei migranti che rischiano la vita per tornare a casa”*, Il Fatto Quotidiano. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2021/01/09/spagna-intrappolati-a-ceuta-senza-lavoro-ne-famiglia-il-paradosso-dei-migranti-che-rischiano-la-vita-per-tornare-a-casa/6057126/>, (consultato il 13/01/2021).

Dražanová L., *“Eurobarometro, speciale immigrazione: in che modo le opinioni degli italiani differiscono da quelle dei cittadini europei?”* – Rubrica “Diritti senza confini”, Riviste Questione Giustizia e Diritto Immigrazione e Cittadinanza,

Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione. Per ulteriori informazioni: <https://www.asgi.it/notizie/eurobarometro-italia-unione-europea-immigrazione/>.

Furlanetto V., “*Melilla, la città muro che divide Africa e Europa*, 8 novembre 2019”, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, (<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/melilla-la-citta-muro-che-divide-africa-e-europa-24334>) (consultato il 30/07/2020).

Furlanetto V., “*Il muro di Melilla, dove è vietato dare da mangiare agli affamati*”, Il Sole 24 Ore. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/il-muro-melilla-dove-e-vietato-dare-mangiare-affamati-ACTCufx>, consultato il 13/01/2021.

González E. C., Lisa P., et al., (2018), *Italian and Spanish approaches to external migration management in the Sahel: venues for cooperation and coherence*, Istituto Affari Internazionali, Elcano Royal Institute, Madrid. Per ulteriori informazioni: www.realinstitutoelcano.org, (consultato il 22/12/2020).

Genoviva F. R., “*Si godono gli alberghi di lusso e 35 euro al giorno, pretendono il wi-fi e portano criminalità. Sono solo alcuni dei più diffusi (e pericolosi) stereotipi su migranti e rifugiati*”, The UN Refugee Agency of Italy, in collaborazione con Open Migration. Per ulteriori informazioni: <https://www.unhcr.org/it/risorse/carta-di-roma/fact-checking/rifugiati-4-luoghi-comuni-smentire/>, (consultato il 20/12/2020).

Hoyle B., (2000), *Global and Local Change on the Port-City Waterfront*, Geographical View, Vol. 90, No. 3, Taylor & Francis Group, pp. 395-417. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/3250860>, (consultato il 17/03/21).

Julliany J., (1842), *Essai sur le Commerce de Marseille par Jules Julliany, de la Chambre de Commerce. Ouvrage couronné en 1833 par la Commission chargée de décerner le prix fondé par M. le Baron Félix De Beaujour*, (Vol. 1), seconda edizione.

Lannutti V., *Globalizzazione e migrazioni*, 89-120. Per ulteriori informazioni: <https://ricerca.unich.it/retrieve/handle/11564/665792/79652/Globalizzazione%20e%20migrazioni.pdf>, (visitato il 22/02/2021).

Liberati C., (2019), *L'immigrazione e la percezione di una crisi. La distorsione nella cultura di massa*, Open Migration. Per ulteriori informazioni: <https://openmigration.org/analisi/immigrazione-e-la-percezione-di-una-crisi-la-distorsione-nella-cultura-di-massa/>.

Livi Bacci M., (2018), *Un'Italia più piccola e più debole? La questione demografica*, Fascicolo 5, società editrice Il Mulino, Rivisteweb, Università Studi Cagliari Biblioteca, pp. 719-734. Per ulteriori informazioni: <https://people.unica.it/scienzedellamministrazione/files/2020/09/Bacci.Questione-demografica.pdf> oppure <https://www.rivisteweb.it/> (visitato il 22/02/2021).

Frattarelli L., Gizdulich F., Chiapello G., (1990), *Livorno 1749, Dai documenti al modello in scala*, Lucia Fratterelli Fischer, Pisa.

Magnami A., (2018), “*Migranti, tutti i numeri dell’“invasione” che non c’è*”. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/migranti-tutti-numeri-dell-invasione-che-non-c-e-AE2SIHgF>, (consultato il 15/01/2020).

Marra C., “*Immigrazione, Statistiche sulla migrazione nel mondo, in Europa e in Italia, Immigrazione in Italia. Schede statistiche territoriali*”, Università degli Studi di Salerno. Per ulteriori informazioni: https://www.unisa.it/centri_e_vari_ops/areetematiche/immigrazione, (consultato il 03/01/2021)

Masciopinto M. C. D., (2016), *Politics*, Rivista di Studi Politici, Vol. 5, 1/2016, pp. 125-141. Editoriale A.I.C.-Edizioni Labrys. Per ulteriori informazioni: https://rivistapolitics.files.wordpress.com/2016/07/08_politics_5_masciopinto1.pdf, (consultato il 19/03/21).

Moroni M., (2017), *Esodi e migrazioni forzate nell’Europa del Novecento*, p. 245-255. Per ulteriori informazioni: https://www.storiamacerata.com/files/Moroni_Esodi.pdf, (consultato il 19/02/2021).

Mulinari G., (2020), *Cenni sulla tipografia a Livorno nel Settecento*, Coopitnera: cultura, turismo e didattica. Per ulteriori informazioni: <https://www.itinera.info/coop/wp-content/uploads/2020/04/Bella-Livorno-2020-19-04-Tipografia-a-Livorno-nel-Settecento.pdf>, (consultato il 20/03/21).

Niero A., Pasqualotto L., (2005), *Il Fenomeno Migratorio*, Rivista on line Educare.it, Anno V. Per ulteriori informazioni: https://www.educare.it/Frontiere/intercultura/intro/il_fenomeno_migratorio.htm, (consultato il 05/03/2021).

Idà R., *Il racconto della città*, pp. 1-4. Per ulteriori informazioni: http://www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/Livorno_Racconto.pdf, (consultato il 20/03/21).

Palmisato E., (2010), *Argonauti, Mare e Migranti*, Regione Siciliana, Assessorato e Dipartimento dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana, Soprintendenza del mare. Per ulteriori informazioni: http://www.regione.sicilia.it/beniculturali/archeologiasottomarina/prod_editoriali/pubblicazioni_pdf/argonauti1-72.pdf, (consultato il 24/03/21).

Paparelli E., (2018), “*Ceuta e Melilla, frontiere di morte nell’indifferenza del mondo*”. Voci Globali, Africa, corrispondenze dal mondo, ambiente e società, diritti umani. Per ulteriori informazioni:

<https://iltirreno.gelocal.it/livorno/cronaca/2014/03/03/news/porto-franco-delle-idee-quando-livorno-era-la-capitale-illuminista-1.8780389>, (consultato il 29/07/2020).

Papo, I., & Papo, I. (2003). “*L’immigrazione ebraica in Italia dalla Turchia, dai Balcani e dal Mediterraneo Orientale nella prima metà del XX secolo*”. La Rassegna Mensile Di Israel, 69(1), terza serie, 93-126, (<http://www.jstor.org/stable/41286505>) (consultato il 30/09/2020).

Perantoni P., (2018), *Rifugiati, I moriscos in Italia: storia di un fenomeno migratorio nell’Età Moderna*, Parentesi storiche. Per ulteriori informazioni: <https://parentesistoriche.altervista.org/moriscos-italia-migrazioni/>, (consultato il 21/03/21).

Petri R., (2010), *Frontiera, periferia: qualche premessa*. Per ulteriori informazioni: https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/22840/1/01-petri_7-20.pdf, (consultato il 10/03/21).

Pomara Savarino B., (2014), *La diaspora morisca in Italia: storie di mediatori, schiavitù e battesimi*, Storia Economica, Anno XVII, No. 1, Edizioni Scientifiche Italiane, pp. 163-193. Per ulteriori informazioni: [file:///C:/Users/Utente/Downloads/La Diaspora dei Moriscos in Italia stori%20.pdf](file:///C:/Users/Utente/Downloads/La%20Diaspora%20dei%20Moriscos%20in%20Italia%20stori%20.pdf), (consultato il 22/03/21).

Pomara Savarino B., (2017), *Rifugiati, I Moriscos e l’Italia*, Studi di storia religiosa e culturale, Università degli Studi di Firenze, Firenze University Press.

Ronzoni D., (2016), “*La storia insegna: quando si accolsero gli stranieri, tutti ne beneficiarono*”, (<https://www.linkiesta.it/2016/06/la-storia-insegna-quando-si-accolsero-gli-stranieri-tutti-ne-beneficia/>) (consultato il 29/07/2020).

Sabatino M., “*L’Unione Europea e il fenomeno dell’immigrazione: scenario attuale e prospettive*”, Rivista elettronico del Centro di Documentazione Europea dell’Università Kore di Enna, pp. 1-63. Per ulteriori informazioni: www.koreuropa.eu.

Sangalli S., (2017), *Etica ed economia al ritorno dei nazionalismi*. Per ulteriori informazioni: <file:///C:/Users/Utente/Downloads/Dialnet-EticaEdEconomiaAlRitornoDeiNazionalismi-6250598.pdf>, (visitato il 21/02/2021).

Santato G., (1996), *La questione attributiva del “Dei delitti e delle pene”*, Lettere italiane, Vol. 48, No. 3, pp. 360-398, Casa Editrice Leo S. Olschki. Per ulteriori informazioni: <https://www.jstor.org/stable/pdf/26265680.pdf?refreqid=excelsior%3A13a9ab28de1a68bd4f4c34609dcecfb7>, (consultato il 19/03/21).

Serra E., (1939), “*Le zone franche portuali*”, Rivista di Studi Politici Internazionali, Vol. 6, pubblicato da Maria Grazia Melchionni, pp. 314- 329. Per ulteriori informazioni:

https://www.jstor.org/stable/45047936?seq=1#metadata_info_tab_contents, (consultato il 25/11/2020).

Soriani S., Cizler J., (2019), *The Role of Bottom-up in Waterfront Development. Case-Study: The Venetian Arsenal*, Rivista: Sociologija i Prostor, Ca' Foscari University of Venice, Department of Economics. Per ulteriori informazioni: <file:///C:/Users/Utente/Downloads/VenetianArsenal-CizlerSoriani.pdf> oppure <https://hrcak.srce.hr/231108>, (consultato il 19/03/21).

Soros G., (2018), “*L’Europa migliora se saprà ripensarci*”, Il Sole 24 Ore. Per ulteriori informazioni: <https://www.ilsole24ore.com/art/1-europa-migliora-se-sapra-ripensarsi-AEjFTCwE>, (consultato il 04/01/2020).

Toaff R., (1990) *La Nazione Ebraica a Livorno e a Pisa (1591-1700)*, Storia dell’ebraismo in Italia, Studi e Testi, Vol. 9, Firenze Leo S. Olschki Editore. Per ulteriori informazioni: <https://www.olschki.it/libro/9788822237415>, (visitato il 05/03/21).

Vallerani M., (2013), *I concetti e la storia: cosmopolitismo corporativo*, Il vaglio critico delle fonti e l’insopprimibile alterità del passato. Portale Storia moderna, Dipartimento Tempo, Spazio, Immagine e Società, Università di Verona. Per ulteriori informazioni: <http://www.stmoderna.it/Rassegna-Stampa/DettagliQuotidiani.aspx?id=13453>, (consultato il 17/03/21).

Vendrame A., (2019), “*La Grande Muraglia d’Europa*”, Viaggio a Ceuta, l’enclave spagnola in Marocco dove si infrangono i sogni dell’Africa subsahariana, Gruppo Editoriale San Paolo. Per ulteriori informazioni: <https://m.famigliacristiana.it/articolo/la-grande-muraglia-d-europa.htm>, (visitato il 03/01/2021).

Vignola R., (2020), “*Riprendersi gli spazi: costruire nuove narrazioni per l’accoglienza. Il caso di Trieste*”, Osservatorio Balcani e Caucaso Transeuropa. Per ulteriori informazioni: www.balcanicaucaso.org.

Zannelli C., (2020), “*Perchè la rotta Atlantica nel corso del 2020 si è riaperta?*”, Progetto Melting Pot Europa. Per ulteriori informazioni: https://www.meltingpot.org/Perche-la-rotta-Atlantica-nel-corso-del-2020-si-e-riaperta.html#.X_sGqdhKjIU, (visitato il 10/01/2021).

Zucchelli M., (2018), *Livorno, la città che non ha voluto il ghetto*, L’Espresso. Per ulteriori informazioni: <https://espresso.repubblica.it/visioni/2018/01/25/news/livorno-la-citta-che-non-ha-voluto-il-ghetto-1.317579/>, (consultato il 04/03/21).

Enciclopedie:

Cappeletti V., Nisticò G., (1992), *Enciclopedia Italiana Treccani – V appendice*. Per ulteriori informazioni: <http://www.treccani.it/enciclopedia/enciclopedia-italiana> (Enciclopedia-Italiana) (consultato il 10/02/2020).

Chambres E., (1728), *Cyclopaedia: or, An Universal Dictionary of Arts and Sciences: Containing the Definitions of the Terms, and Accounts of the Things Signify'd Thereby, in the Several Arts, both Liberal and Mechanical, and the Several Sciences, Human and Divine*, Forgotten Books' Classic Reprint Series. Per ulteriori informazioni: www.forgottenbooks.com, (consultato il 07/02/2020).

Dizionari:

Treccani, s.v. “Accordi di Schengen”, (<https://www.treccani.it/enciclopedia/accordi-di-schengen/>) (consultato il 04/01/2020).

Treccani, s.v. “affrancare”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/affrancare/>) (consultato il 28/10/2020).

Treccani, s.v. “cosmopolita”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/cosmopolita/>) (consultato il 17/12/2020).

Treccani, s.v. “enclave”, (<http://www.treccani.it/vocabolario/enclave/>) (consultato il 30/07/2020).

Treccani, s.v. “Eurasia”, (<https://www.treccani.it/enciclopedia/eurasia/>) (consultato il 28/10/2020).

Treccani, s.v. “fake news” (<https://www.treccani.it/enciclopedia/fake-news/>) (consultato il 27/12/2020).

Treccani, s.v. “francare” (<https://www.treccani.it/vocabolario/francare/>) (consultato il 28/10/2020).

Treccani, s.v. “franco”, (<http://www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/franco/>) (consultato il 04/08/2020).

Treccani, s.v. “gabella”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/gabella/>) (consultato il 10/11/2020).

Treccani, s.v. “immigrato”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/immigrato/>) (consultato il 21/12/2020).

Treccani, s.v. “invasione”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/invasione/>) (consultato il 20/12/2020).

Treccani, s.v. “morisco”, (<https://www.treccani.it/vocabolario/morisco/>) (consultato il 13/03/21).

Treccani, s.v. “porto franco” (<http://www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/porto-franco/>) (consultato il 04/08/2020).

Treccani, s.v. “salasso” (<https://www.treccani.it/vocabolario/salasso/>) (consultato il 5/03/2021).

Treccani, s.v. “sefardita” (<https://www.treccani.it/vocabolario/sefardita/>) (consultato il 08/06/21).

Documenti ufficiali:

Edit de Louis XIV (roi de France), sur la franchise du port de Marseille, daté du mois de mars 1669, à Paris. In: *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, publiées par Pierre Clément. Tome II. Ite partie. Industrie, commerce. Paris: Imprimerie impériale, 1863. pp. 796-798.

Dictionnaire Universelle du Commerce: d'histoire naturelle, & des arts & métiers, 1750, Fondazione Mansutti, Milano.

Dictionnaire universel de commerce, Jacques Savary des Brûlons, 1723-1730.

Fonti normative:

Decreto Legislativo 25 luglio 1998, n. 286: "Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero".

Art. 2 Cost. spagnola sancisce che: “*La Costituzione si basa sull’indissolubile unità della Nazione spagnola, patria comune e indivisibile di tutti gli Spagnoli, e riconosce e garantisce il diritto all’autonomia delle nazionalità e regioni che la compongono e la solidarietà fra esse*”. Per ulteriori informazioni: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1978/BOE-A-1978-40003-consolidado.pdf>.

Titolo VIII della Costituzione spagnola, (Capitolo Terzo: Delle Comunità Autonome, artt. 143-158). Per ulteriori informazioni: Istituto di Studi sui Sistemi Regionali Federali e sulle Autonomie: <http://www.issirfa.cnr.it/spagna.html>.

INDICE DELLE IMMAGINI

Fig. 1: Livorno in una mappa dell'Ottocento	p. 35
Fig. 2: Il porto di Livorno nel XVIII secolo	p. 38
Fig. 3: I “free-ports” nel Mediterraneo	p. 43
Fig. 4: Il collegamento di Ceuta e Melilla	p. 58
Fig. 5: Le porte di entrata per l'Europa	p. 60