

Emigrazione italiana: morti sul lavoro o a seguito di reazioni xenofobe

scritto da Antonio Cortese | 1 Luglio 2019

Premessa

Nel presentare il volume “Museo Nazionale Emigrazione Italiana”, Alfredo Mantica, allora Sottosegretario di Stato al Ministero degli Affari esteri, ha osservato: “La conseguenza della poca attenzione che i nostri libri di scuola dedicano al fenomeno migratorio non è solamente che sono misconosciuti i dati numerici, sociologici e storici del fenomeno ma, soprattutto, la storia, le speranze ed i sacrifici che *gli emigranti* hanno affrontato, non ultimo in termini di vite umane” ([Cfr. Mantica, 2009, p. 35..](#))

Condivido queste parole e mi preme ricordare ancora una volta che nell’arco di un secolo, tra il 1876 e il 1976, circa 26 milioni di nostri connazionali hanno lasciato la loro terra e la condizione di disagio nella quale vivevano alla ricerca di un futuro migliore. È quello che Thomas Sowell ha definito “the largest exodus of people ever recorded from a single nation” ([Cfr. Sowell, 1981, p. 101.](#)).

Una migliore consapevolezza della nostra lunga esperienza emigratoria (la popolazione di origine italiana sparsa per il mondo è circa pari a quella che oggi risiede in Italia) contribuirebbe infatti ad una più attenta considerazione dei problemi derivanti dall’attuale presenza straniera nel nostro paese.

Soprattutto nella prima fase dell’emigrazione italiana (negli anni che vanno dall’Unità alla prima guerra mondiale, nella

cosiddetta *età delle infrastrutture* ([\(Cfr. Sori, 2001.\)](#))), “molti emigranti, contadini in patria, finirono *a pala e piccone*, cioè s’impiegarono come manodopera non qualificata nella realizzazione delle reti ferroviarie e di grandiose opere edilizie e nelle miniere. Non c’è stata grande opera nella seconda metà dell’800 che non abbia registrato la presenza di italiani, dal canale di Suez alla Transiberiana, dai trafori del Sempione, del Gottardo e del Frejus alla ferrovia del Tonkino. I morti sul lavoro, naturalmente, non sono mai stati contati” ([\(Cfr. Ostuni, \(2009\), pp. 163-164.\)](#)).

Senza alcuna pretesa di effettuare una rilevazione esaustiva delle persone decedute, il mio proposito è proprio quello di rievocare alcune tristi vicende per rendere ancora una volta testimonianza del sacrificio di tanti nostri lavoratori.

Incidenti sul lavoro

I valichi alpini

È stato assai elevato il contributo dato da migliaia di emigranti italiani nella realizzazione dei valichi ferroviari attraverso le Alpi ([\(Cfr. Cortese, 2016.\)](#)). Si consideri che siamo in anni – tra la fine dell’Ottocento e inizio del Novecento – nei quali si registra una vera e propria invasione delle ferrovie. Nel 1880 c’erano 450.520 chilometri di ferrovie, che alla fine del secolo sarebbero arrivati a 804.500. In tutto il mondo le strade ferrate stavano crescendo a un ritmo di 16.000 chilometri all’anno e avrebbero continuato così fino allo scoppio della prima guerra mondiale. Nel 1910 la lunghezza della rete ferroviaria mondiale supererà il milione di Km ([\(Cfr. Wolmar, 2011.\)](#)).

La realizzazione delle opere alle quali riservo attenzione (in particolare Gottardo 1873-1882 e Sempione 1898-1906) fornì sbocchi lavorativi assai importanti, ripeto, per l’emigrazione

italiana originata in larghissima parte dalle regioni settentrionali. Si trattò di lavori molto pericolosi soprattutto per l'impiego della dinamite nello scavo delle gallerie. Nella costruzione del tunnel del Gottardo si registrarono ben 177 casi mortali e 403 casi non mortali (si è scritto di una necropoli di lavoratori italiani, i "cinesi d'Europa". Le malattie comportarono la morte di più di 600 operai. "Non era sempre la *cieca inesorabile fatalità* il motivo responsabile di un numero così alto di sacrifici umani. Anche i sorveglianti e gli impresari avevano le loro colpe, colpe spesso dovute al mancato rispetto delle regole di sicurezza, ad un'eccessiva leggerezza nei controlli. Anche il Consiglio di Stato dovette amaramente constatare, sulla base delle risultanze delle inchieste predisposte, che non tutti gli infortuni erano stati accidentali" ([Cfr. Martinetti, 1982, p. 299.](#))).

In materia di misure previdenziali e assicurative, la soluzione trovata – del tutto insufficiente – fu quella di creare apposite *casce di soccorsi* destinate ad aiutare gli operai feriti o attaccati da malattie contratte sui cantieri e a soccorrere le vedove e gli orfani degli operai italiani morti.

Leggermente migliore è risultata l'esperienza che si è fatta in occasione della costruzione della galleria del Sempione a seguito dell'adozione di nuovi tipi di misure igieniche, mediche e sociali. I decessi dovuti a incidenti sul lavoro sono comunque stati 67 ([Cfr. Donzé, 2006.](#))).

La miniera di Monongah

Alle dieci e ventotto del 6 dicembre 1907, a Monongah in West Virginia, due esplosioni in rapida successione sconvolsero le colline sovrastanti le gallerie 6 e 8 della miniera della FairmontCoal Company, di proprietà della ConsolidatedCoal Mine of Baltimore. Le terribili deflagrazioni fecero tremare la

terra, come per un terremoto, in un raggio di diversi chilometri.

I tecnici ed i soccorritori compresero subito che non vi era alcuna possibilità di trovare sopravvissuti. Essendo rimaste ostruite le imboccature da estesi crolli delle volte ed essendosi interrotta la ventilazione, era praticamente impossibile che chi non fosse stato dilaniato dalle esplosioni o bruciato dalle fiamme, fosse riuscito a sopravvivere ai gas che si erano sprigionati. Il più grave disastro minerario della storia degli Stati Uniti si era compiuto [\(\(A distanza di pochi giorni, il 18 dicembre nella miniera di Jacob's Creek in Pennsylvania, ci fu un altro pesante incidente con 239 vittime di cui oltre la metà italiane \(cfr. D'Andrea, 2007, p. 9\).\)\)](#)

Sul numero delle vittime si è a lungo discusso. Resta la cifra "ufficiale" di 358 persone decedute. Il *buddy system* in vigore in quella e altre miniere, vale a dire la prassi di farsi aiutare da parenti e amici per aumentare la produzione che era retribuita a cottimo, ha infatti reso impossibile stabilire un numero preciso. Si è arrivati a ipotizzare che il numero delle persone scomparse possa aver superato le 500 unità.

Per restare alle cifre ufficiali, sarebbero stati 171 gli italiani morti, provenienti in gran parte dal Molise (87), dalla Calabria (44), dall'Abruzzo (14), dalla Campania (14) e dalla Basilicata (7). Rilevante fu il prezzo pagato dal Comune di Duronia in Provincia di Campobasso e dal Comune di San Giovanni in Fiore in Provincia di Cosenza con, rispettivamente, 36 e 30 vittime [\(\(Cfr. D'Andrea, 2007.\)\)](#). Vale la pena di ricordare al riguardo che negli anni che vanno dall'inizio del Novecento alla prima guerra mondiale (il periodo della cosiddetta "grande emigrazione"), il 45 per cento dell'emigrazione italiana fu assorbito dagli Stati Uniti; sono proprio le genti meridionali ad alimentare per oltre il 70 per cento la corrente transoceanica.

In merito alle responsabilità della tragedia, le inchieste

approdarono ad una soluzione di non responsabilità della società mineraria. Sul piano assistenziale, nei confronti dei parenti delle vittime, si ottennero peraltro risultati abbastanza positivi grazie all'azione del *MonongahMines Relief Committee* sotto l'impulso del magnate Andrew Carnegie.

La ferrovia di Yunnanfu

Si tratta della linea che ha unito la città di Yunnanfu, capitale della provincia cinese dello Yunnan, ad Hanoi capitale dell'Indocina francese, e al porto di Haiphong. Ideata e voluta dai francesi, finanziata dal loro governo, progettata e diretta dai loro ingegneri, la ferrovia fu in grande parte, specie nei tratti richiedenti particolare abilità tecnica, come nelle gallerie, nei ponti, nei terrazzamenti in muratura, costruita da italiani assunti in qualità di impresari, sorveglianti, tecnici, operai specializzati. Su circa duemila europei variamente impiegati, ben mille erano nostri connazionali, in maggior parte piemontesi, delle province di Torino, Novara, Vercelli, in minor numero lombardi e veneti ([\(Cfr. Capra, 1935.\)](#)). I lavori di costruzione furono iniziati nel 1901; l'inaugurazione dell'opera avvenne dieci anni dopo. Nel 2013 la ferrovia del Tonchino, lunga 855 km., è stata dichiarata patrimonio mondiale dell'Unesco.

“I nostri connazionali, oltre che più abili e resistenti al lavoro, erano più ardimentosi e onesti degli indigeni, epperciò godevano molta stima ed erano preferiti dai dirigenti; ma non avendo molto riguardo alla propria salute venivano più facilmente assaliti dalla febbre e da altri mali, il che spiega come il sette per cento di essi abbia lasciato la vita sul posto, senza purtroppo che la Società ferroviaria abbia pensato alle vedove e agli orfani di quelli sventurati” ([\(Cfr. Capra, 1935, p. 500.\)](#)).

La miniera di Dawson

Dawson era una cittadina del New Mexico negli Stati Uniti che si era sviluppata grazie all'industria mineraria. Il 23 ottobre 1913 un'esplosione disintegrò la miniera n. 2. Persero la vita 263 minatori, 146 dei quali erano italiani. Per quanto fosse stato accertato che era stato impiegato un esplosivo di tipo non consentito e che i minatori non erano stati tenuti sufficientemente lontani dal sito con le cariche esplosive, nessun dirigente fu indagato e le miniere ripresero a funzionare in tempi brevi. A distanza di quasi dieci anni, l'8 febbraio 1923, un incendio devastante causò la morte di 123 lavoratori, 20 dei quali erano italiani. L'impianto fu chiuso nel 1950. Restò il cimitero che nel 1992 diventò monumento nazionale.

La miniera di Marcinelle

Nel secondo dopoguerra l'emigrazione è diventata nel nostro paese una scelta fondamentale e strutturale della politica economica. Un ben documentato libro sui flussi di uscita di quel periodo titola significativamente "Il prezzo della ricostruzione" ([Cfr. De Clementi, 2010.](#)). Importante è stato il ruolo della cosiddetta "emigrazione assistita", cioè di quell'emigrazione pianificata e controllata direttamente – fin dalla selezione e dal reclutamento – dal governo italiano. Inizia nel 1946 e si chiude nel 1955 una lunga stagione di accordi bilaterali che l'Italia firmò con diversi paesi europei ([Cfr. Colucci, 2008.](#)). Mi interessa qui richiamare, per la triste vicenda che rievoco, quello stipulato con il Belgio nel 1946: "Per ogni scaglione di mille operai italiani che lavoreranno nelle miniere, il Belgio esporterà verso l'Italia: tonn. 2.500 mensili di carbone, se la produzione mensile sarà inferiore a tonn. 1.700.000; tonn. 3.500 se la produzione sarà compresa tra 1.700.000 e 2.000.000 tonn.; 5.000 mensili se la produzione sarà superiore a 2.000.000

tonn.” [\(\(Cfr. Di Stefano, 2011, pp. 12-13.\)\)](#). L’annesso al Protocollo prevedeva che l’Italia avrebbe inviato nei cinque bacini minerari belgi duemila minatori alla settimana [\(\(Assemblea Costituente, Atti Parlamentari, N. 42 del 22 ottobre 1947.\)\)](#). Nel 1956, anno della tragedia, fra i 142.000 minatori impiegati in Belgio, 63.000 erano stranieri e fra questi 44.000 erano italiani.

La mattina dell’8 agosto, nella miniera di BoisduCazier del distretto carbonifero di Charleroi, a Marcinelle, a 945 metri di profondità scoppiò un incendio causato da un corto circuito a seguito della rottura di un cavo. Morirono 262 persone fra le quali si contarono 136 immigrati italiani provenienti in gran parte dall’Abruzzo e dalla Calabria. Il sito è stato chiuso nel 1967 ed è diventato un monumento “permanente a ricordo dei minatori” che è stato in seguito incluso nei patrimoni storici dell’Unesco. Della triste vicenda, oltre all’incredibile assenza dello Stato italiano (non fu visto un presidente, non un ministro), occorre ricordare, come in altri dei casi che richiamo, la parzialità dell’inchiesta e l’inerzia della giustizia [\(\(Cfr. Ricciardi, 2016.\)\)](#).

La diga di Mattmark

Il Cantone Vallese, in Svizzera, quattordici vallate ai confini con l’Italia e la Francia, all’inizio degli anni Cinquanta ha conosciuto una seconda rivoluzione industriale trainata in particolare dal settore idroelettrico. In questo quadro è maturato il progetto della diga di Mattmark varato nel 1954.

A causa delle particolari condizioni atmosferiche che avevano reso più instabile il ghiacciaio dell’Allalin a più di 2 mila metri di altitudine, il 30 agosto 1965 avvenne l’irreparabile: alle 17,15, in meno di trenta secondi, le baracche, la mensa e le officine del cantiere, collocate proprio sotto il ghiacciaio, furono sepolte sotto oltre 50 metri di ghiaccio,

ghiaia e sassi. Persero la vita 88 tra operai, tecnici e ingegneri degli oltre 700 impegnati in quel momento nella costruzione in terra più grande d'Europa([Il progetto escluse la possibilità di realizzare una diga con lo sbarramento in cemento armato perché in quel particolare contesto territoriale i costi sarebbero stati eccessivi.](#)). Ben 56 furono le vittime italiane: 17 erano veneti (della Provincia di Belluno), 8 calabresi (6 del Comune di San Giovanni in Fiore), 5 trentini, 4 abruzzesi, 3 friulani, 3 emiliani, 3 campani, 3 pugliesi, 3 siciliani, 3 sardi, 2 piemontesi, 1 toscano e 1 molisano. Di singoli incidenti avvenuti in anni precedenti hanno dato notizia i giornali, soprattutto locali: tre operai italiani sono morti, rispettivamente, nell'agosto 1962 (esplosione), nel maggio 1963 (schiacciamento da pala meccanica) e nell'agosto 1964 (schiacciamento da bulldozer). A Mattmark gli operai stranieri superarono il 73 per cento di quelli impiegati. Nella costruzione della diga, la preferenza mostrata nei confronti dell'immigrazione italiana fu probabilmente dovuta al fatto che i nostri connazionali si adeguavano facilmente alle pessime condizioni abitative e soprattutto erano disposti a lavorare anche 15-16 ore al giorno, domenica compresa, a temperature che la notte scendevano sotto i 30 gradi.

L'epilogo della vicenda sul piano giudiziario non fu certo felice. Il 29 febbraio 1972, nel processo di primo grado, il Tribunale di Visp dispose infatti il pagamento di multe dai 1.000 ai 2.000 franchi, con l'assoluzione di tutti gli imputati dall'accusa di omicidio colposo in quanto la catastrofe non sarebbe stata evento prevedibile. Successivamente il Tribunale cantonale di Sion non solo confermò la tesi dell'imprevedibilità della catastrofe, ma condannò i familiari delle vittime al pagamento del 50 per cento delle spese processuali ([Cfr. Ricciardi, 2015.](#)).

Reazioni xenofobe

Ai morti negli incidenti sul lavoro vanno sicuramente associati gli emigranti italiani che la stessa sorte hanno subito a seguito di attacchi xenofobi. Gian Antonio Stella ce ne offre un'ampia testimonianza in un suo bel libro ([\(Cfr. Stella, 2002.\)](#)) nel quale racconta tante storie dei "dagoes" (così negli Stati Uniti i razzisti chiamavano gli italiani accentuando lo sprezzante nomignolo che veniva affibbiato a ogni latino e suonava come "pugnalatore") e dei "wops" (wop come without passport, senza passaporto; un nomignolo xenofobo che ebbe fortuna perché suonava foneticamente *uàp*, guappo). Scrive anche dei "dings" in Australia (gli italiani venivano chiamati con questo nome che si richiama al dingo, il cane selvatico) e della guerra tra poveri che scoppiò in Argentina quando i latifondisti della Pampa pensarono di utilizzare i *gauchos* in funzione xenofoba ([\(Rinvio anche a Stella e Franzina, 2002.\)](#)).

Gli episodi più significativi riguardano in ogni caso gli Stati Uniti, paese verso il quale – va sicuramente tenuto presente – si è diretto circa un quarto dei quasi 26 milioni di emigranti espatriati dall'Italia tra il 1876 e il 1976. A quelli ricordati nel libro più sopra citato, ne aggiungo un altro: "Nel 1891 11 italiani i quali dopo l'uccisione del capo della polizia locale, vennero accusati dell'omicidio e linciati dalla folla in seguito alla loro assoluzione" ([\(Cfr. Luconi e Pretelli, 2008, pp. 97-98.\)](#)). Furono tantissimi i linciati negli Stati Uniti: dal 1880 al 1930 almeno 3.943. Nella stragrande maggioranza (3.220) si trattava di neri assassinati spesso per i motivi più futili. Dei bianchi (723) buona parte erano immigrati per il novanta per cento italiani ([\(Cfr. Stella, 2002.\)](#)). Nel 1911 c'è stata la pubblicazione di quarantadue volumi di un'indagine sul fenomeno dell'immigrazione negli Stati Uniti redatti con pregiudizio e acriticità scientifica da un'apposita commissione senatoriale.

“Gli italiani del Meridione erano descritti come eccitabili, impulsivi, fantasiosi, poco adattabili alle società organizzate; si riteneva persino che napoletani e siciliani fossero dotati di caratteri *negroidi*” ([Cfr. Luconi e Pretelli, 2008, p. 98.](#))).


Altro paese nel quale vi sono stati diversi “incidenti” xenofobi, è stata la Francia che tra il 1876 e il 1976 ha accolto 4,3 milioni di nostri connazionali. Tra il 1867 e il 1893 ve ne sono stati 89, 67 dei quali hanno coinvolto immigrati italiani provocando 30 vittime ([Cfr. Lequin, 1988.](#))). Il caso più grave ha riguardato la tragedia di Aigues-Mortes, centro del dipartimento di Gard, per la quale ci furono forti reazioni nel nostro paese. Nell’anno del massacro, il 1893, in questo dipartimento lavoravano 3.080 italiani (piemontesi, lombardi, liguri e toscani) su un totale di 4.600 stranieri. A seguito di una manifestazione di protesta degli operai francesi contro i nostri lavoratori impegnati con loro nel duro lavoro delle *Salines du Midi*, rimasero uccisi dieci italiani (il numero preciso non è mai stato accertato). Era radicato nella mentalità operaia e popolare del tempo lo stereotipo dell’italiano disponibile ad accettare bassi salari e pessime condizioni di lavoro; gli italiani costituivano per molti francesi la massa di manovra, tendenzialmente crumira, di cui il padronato sapeva fare un uso spregiudicato ([Cfr. Barnabà, 2008.](#)))

Brevi considerazioni conclusive

Nella mia sintetica esposizione, sono arrivato a conteggiare circa 4 mila emigranti morti per incidenti sul lavoro o a seguito di reazioni xenofobe. È evidente che si tratta solo della punta di un iceberg. Molti lavoratori italiani hanno lavorato nelle miniere della Francia e di altri paesi europei

(mi sono soffermato sulla tragedia di Marcinelle ma tra il 1946 e il 1963 i morti italiani nelle miniere belghe sono stati ben 867) [\(\(Cfr. Di Stefano, 2011.\)\)](#), risse sanguinose hanno opposto i belgi agli italiani, percepiti come concorrenti sul lavoro [\(\(Cfr. Morelli, 2002.\)\)](#) e potrei continuare a lungo. Appare perciò scontato che, ampliando l'analisi, si pervenirebbe a stime più elevate anche in considerazione dell'ampio ventaglio di destinazioni che ha caratterizzato l'emigrazione italiana. Come ho però precisato nella premessa, il mio intento è stato soprattutto quello di rendere ancora una volta testimonianza del sacrificio di tanti nostri lavoratori. Nel concludere, mi interessa ancora osservare che si moriva anche nelle stive: "Nel primo decennio del Novecento accadeva spesso che, per speculare sul traffico di emigrazione, le compagnie adibissero a dormitorio le stive delle navi. Bastava installare qualche tramezza di legno e pochi pagliericci nella stiva per adattare un vecchio piroscafo al traffico transoceanico. Carenti di servizi igienici, sovraffollati di emigranti, i dormitori erano luoghi patogeni dove anche chi si imbarcava in buona salute rischiava di ammalarsi e non di rado di morire" [\(\(Cfr. Molinari, 2002, pp. 383-384.\)\)](#). Ne dà testimonianza quanto osservato in un articolo recentemente pubblicato: "Tra i tanti casi, possiamo citare i 52 morti per fame a bordo delle navi Matteo Bruzzo e Carlo Raggio, che partirono da Genova nel 1888 per il Brasile, i 24 morti per asfissia che si erano imbarcati sulla nave Frisca. Si ricordano poi coloro che, nel 1889, dopo essersi imbarcati sulla nave Remo capirono che il proprietario aveva venduto il doppio dei biglietti rispetto ai posti disponibili, tanto che a bordo esplose il colera. I morti furono buttati in mare. Il numero dei passeggeri scendeva di 4 o 5 al giorno. E alla fine la nave non fu neppure accettata nei porti brasiliani. O ancora la tragedia della nave Sirio durante la quale morirono ben 500 emigranti" [\(\(Cfr. Roscilli, 2018.\)\)](#).



Miniera di Monongah. Si tratta di giovanissimi minatori che lavoravano nelle gallerie. La foto ANSA è tratta dal volume di Bruno Maida "Quando partivamo noi. Storie e immagini dell'emigrazione italiana 1880-1970", Edizioni del Capricorno, Torino 2015. 

Lo scoppio dell'incendio nella miniera di Bois-du Cazier a Marcinelle. E' una foto ANSA/EPA tratta sempre dal volume sopra indicato.

Riferimenti bibliografici

- Barnabà, E. (2008), *Morte agli Italiani! Il massacro di Aigues-Mortes*, Infinito Edizioni, Castel Gandolfo (Roma)
- Capra, G. (1935), *La ferrovia di Yunnanfu tra la Cina e il Tonchino*, "Le Vie d'Italia e del Mondo", Anno III – N. 4, pp. 499-528
- Colucci, M. (2008), *Lavoro in movimento. L'emigrazione italiana in Europa 1945-57*, Donzelli Editore, Roma
- Cortese, A. (2016), *Sbocchi lavorativi offerti all'emigrazione italiana dalla costruzione di strade ferrate nel mondo nell'età delle infrastrutture (1848-1913)*, "Geostorie", N. 3, pp. 153-185
- D'Andrea, J. (a cura di) (2007), *Monongah cent'anni di oblio*, Cosmo Iannone Editore, Isernia
- De Clementi, A. (2010), *Il prezzo della ricostruzione. L'emigrazione italiana nel secondo dopoguerra*, Laterza, Roma-Bari
- Di Stefano, P. (2011), *La catastrofa. Marcinelle 8 agosto 1956*, Sellerio, Palermo
- Donzé, P.-Y. (2006), *Aspetti sanitari e sociali del cantiere nord della galleria ferroviaria del Sempione*, in "Milano 1906. L'Esposizione Internazionale del Sempione. La scienza, la città, la vita" (a cura di P. Redondi e P. Zocchi), Guerini e Associati, Milano, pp. 49-69
- Lequin, Y. (1988), *Métissages imprudents?*, in "La

- mosaïque France. Histoire des étrangers et de l'immigration en France" (a cura di Y. Lequin), Larousse, Paris, pp. 411-428
- Luconi, S. e Pretelli, M. (2008), *L'immigrazione negli Stati Uniti*, il Mulino, Bologna
 - Martinetti, O. (1982), *Minatori, terrazzieri e ordine pubblico. Per una storia sociale delle grandi opere ticinesi (1872-1882)*, "Archivio Storico Ticinese", Bellinzona, N. 92, pp. 271-322
 - Mantica, A. (2009), *Presentazione del volume "Museo Nazionale Emigrazione Italiana"* (a cura di A. Nicosia e L. Prencipe), Gangemi Editore, Roma, pp. 34-5
 - Molinari, A. (2002), *La salute*, in "Storia dell'emigrazione italiana-Arrivi" (a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi e E. Franzina), Donzelli Editore, Roma, pp. 377-395
 - Morelli, A. (2002), *In Belgio*, in "Storia dell'emigrazione italiana-Arrivi" (a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi e E. Franzina), Donzelli Editore, Roma, pp. 159-170
 - Ostuni M.R. (2009), *Emigrazione: una storia per immagini*, in "Museo Nazionale Emigrazione Italiana" (a cura di A. Nicosia e L. Prencipe), Gangemi Editore, Roma
 - Ricciardi, T. (2015), *Morire a Mattmark. L'ultima tragedia dell'emigrazione italiana*, Donzelli Editore, Roma
 - Ricciardi, T. (2016), *Marcinelle 1956. Quando la vita valeva meno del carbone*, Donzelli Editore, Roma
 - Roscilli, A.R. (2018), *Emigrati italiani: una drammatica epopea*, www.patriaindipendente.it, ANPI Nazionale, 7 dicembre
 - Sori, E. (2001), *L'emigrazione italiana in Europa tra Ottocento e Novecento. Note e riflessioni*, "Studi Emigrazione", N. 142, pp. 259-295
 - Sowell T. (1981), *Ethnic America. A History*, Kindle Edition, New York
 - Stella, G.A. (2002), *L'orda. Quando gli albanesi eravamo*

noi, Rizzoli, Milano

- Stella, G.A. e Franzina, E. (2002), *Brutta gente. Il razzismo anti-italiano*, in "Storia dell'emigrazione italiana-Arrivi" (a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi e E. Franzina), Donzelli Editore, Roma, pp. 283-311
- Wolmar, C. (2011), *Sangue, ferro e oro. Come le ferrovie hanno cambiato il mondo*, EDT, Torino