



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904.

N. 8.

## SOMMARIO.

Rendiconti delle sedute del Consiglio dell'emigrazione tenute nell'anno 1902 (*Sessioni del febbraio, marzo, aprile, giugno e novembre*).



ROMA  
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BRETERO & C.  
VIA UMBRIA  
1904

## RENDICONTI DELLE SEDUTE DEL CONSIGLIO DELL'EMIGRAZIONE

tenute nell'anno 1902 <sup>(1)</sup>

### Sessione 1<sup>a</sup>.

Sedute dei giorni 21, 22 e 24 febbraio 1902

Seduta antimeridiana del 21 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCHI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

Interviene alla seduta S. E. il Ministro degli affari esteri, on. PRINETTI, il quale assume temporaneamente la presidenza.

PRINETTI, *ministro degli affari esteri*. Ho voluto procurarmi il piacere e l'onore di venire ad inaugurare i loro lavori, a cui, naturalmente, io non posso prendere parte; cederò subito dopo la presidenza all'on. vice-presidente, in assenza dell'egregio presidente, senatore Lampertico, al quale auguro pronta e completa guarigione.

Il Consiglio dell'emigrazione è certamente conscio della gravità e della importanza delle funzioni che gli sono affidate. L'opera che deve compiere è opera di sorveglianza e di consiglio al Commissariato dell'emigrazione, dal quale il paese attende molto, anzi, sto per dire, attende troppo, poichè la legge sulla emigrazione ha avuto, fra gli altri, anche l'effetto di far conce-

(1) Gli atti che qui si pubblicano del Consiglio dell'emigrazione riproducono il resoconto stenografico delle discussioni, riveduto da ciascuno degli intervenuti. Sono date in riassunto quelle parti che, per l'indole delle materie, non sarebbe conveniente riprodurre in tutti i loro particolari, o che, riguardando provvedimenti di semplice amministrazione, non avrebbero interesse per il pubblico.

pire, intorno ai possibili suoi risultati, delle speranze e delle illusioni che sono forse al disopra di ciò che può sperarsi di conseguire. Ora, poichè ho il piacere di trovarmi in mezzo a lor signori, io vorrei esporre molto sinceramente quali sieno, a mio avviso, i limiti cui si potrà arrivare ed i risultati cui bisogna mirare e che si può ritenere umano e probabile ottenere.

E cercherò poi anche di giustificare Commissariato e Ministero dall'accusa che va lentamente formandosi, quasi nube, nell'atmosfera della pubblica opinione, che cioè in questi mesi si sia perduto il tempo e non si sia fatto quanto si sarebbe potuto fare.

Il fenomeno della emigrazione si può, a mio avviso, dividere in tre periodi ben distinti fra di loro. Un primo periodo è quello nel quale l'emigrante viene reclutato e condotto al porto d'imbarco. Un secondo periodo è quello del viaggio; un terzo periodo è quello nel quale l'emigrante si colloca, trova lavoro nel paese che egli ha scelto come campo della sua attività.

Quanto al primo periodo, io credo che il risultato che si può sperare di conseguire è unicamente quello di porre un freno, anzi di impedire tutto quel cumulo di disonestà che si commettono a danno dell'emigrante, sia ingannandolo intorno alle probabilità di successo che gli arridono, emigrando piuttosto in un paese che in un altro, inducendolo ad abbandonare una vita forse non agiata, ma infine non completamente disperata, per andare a tentare la fortuna là dove non ha nessuna probabilità di successo; e di impedire anche qualche cosa di più, cioè tutte quelle truffe che si commettevano a danno dell'emigrante, lasciato tante volte sul lastrico, dopo essere stato indotto a spogliarsi perfino delle sue poche masserizie, a fine di comporsi il piccolo peculio necessario per compiere il viaggio in cerca di miglior fortuna.

Da questo punto di vista, io credo che i risultati, a cui la legge intende, potranno conseguirsi completamente, poichè le cauzioni prestate dalle Società e dagli altri vettori, che sono diventati effettivamente responsabili dell'opera dei loro rappresentanti, copriranno realmente i danni che da questi rappresentanti fossero, per soverchia avidità di lucro, cagionati agli emigranti. Le Commissioni arbitrali, che credo siano state già costituite, ai termini della legge, in ogni provincia e alle quali gli emigranti, o chi per essi, potranno ricorrere, troveranno il modo di emettere sentenze che abbiano effetto pronto ed immediato di risarcimento di danni.

Io non mi faccio grandi illusioni che i rappresentanti di oggi possano essere reclutati fra elementi molto diversi dagli agenti di emigrazione di ieri; anzi credo che una gran parte delle persone, che si sono presentate per divenire rappresentanti, siano ex agenti di emigrazione. Sotto questo rapporto la legge non ha potuto forse — poichè non vi è legge al mondo che possa mutare improvvisamente le cose umane — creare una figura di promotore della

emigrazione molto diversa da quella che prima esisteva. Ma, se non altro, ha prodotto questo vantaggio: che, togliendo ad un tratto a tutti gli agenti la facoltà di compiere le loro speculazioni e instaurando ex novo tutto un corpo nuovo di rappresentanti, di collettori di emigranti, ha fornito occasione per vagliare nuovamente i titoli di tutti questi agenti e fare una selezione, la quale, se non riuscirà perfetta, sarà per lo meno severa ed efficace; ed io credo che molti elementi, che man mano si erano andati infiltrando tra gli agenti di emigrazione, potranno in questa occasione essere eliminati. I rimanenti non saranno tutti perfetti e di moralità indubbia, perchè lo sforzo per ingannare lo sguardo anche il più acuto e l'esame il più minuto è purtroppo tale che non è possibile che qualche inganno non riesca; ma è da ritenere che il corpo dei rappresentanti, nel suo complesso, sarà migliore di quello che fino ad ora era il corpo dei subagenti.

Una questione, sulla quale il Consiglio sarà chiamato a dare il suo avviso, è quella che riguarda i Comitati di patrocinio degli emigranti nei singoli centri emigratorii, di cui la legge ha voluto la istituzione, e il cui compito è, a mio avviso, un poco indeterminato. Vi è però in questo compito un punto certo, che sarebbe quello di farsi tutore volenteroso e gratuito dell'emigrante ingannato, truffato dal rappresentante, ed ottenere per lui dalla Società o dal vettore, cui appartiene il rappresentante ingannatore, la rifazione dei danni, dinanzi alla Commissione arbitrale provinciale.

Questi Comitati avranno una efficacia maggiore o minore, grandissima o nulla, a seconda della buona volontà di coloro che li compongono; e siccome si tratta di qualche migliaio di Comitati, certo non è da farsi illusione che da per tutto essi abbiano a funzionare come la legge desidera.

È sorta però una questione, ed è che alcuni di questi Comitati hanno chiesto una piccola sovvenzione o un rimborso di spese. Il Consiglio della emigrazione sarà chiamato appunto ad emettere la sua opinione su questa questione, che è assai ardua, poichè si tratta, a quest'ora, forse di tremila Comitati e saranno presto in numero anche maggiore.

Se anche questa spesa si limitasse a 50 lire per Comitato, si dovrebbe spendere una somma ragguardevole. Il Consiglio vedrà che cosa convenga di fare. Forse è probabile convenga assai più fidare sulla buona volontà di coloro che sentiranno il desiderio di compiere questo apostolato, e che lo potranno compiere senza soccorso di danaro, anzichè farne una istituzione, la quale verrebbe ad assumere una forma burocratica. Ad ogni modo il Consiglio sarà meglio di me in grado di risolvere la questione.

Ciò che ho avuto l'onore di dire vale a dimostrare come il Commissariato non abbia perduto il suo tempo e come il Ministero non sia venute meno alle funzioni assegnategli dalla legge. Furono presentate 12 mila domande di

rappresentanti. Per ciascuna di queste domande si è dovuto verificare i titoli, le informazioni, la fedina penale; e verificarli con oculatezza, poichè molte volte è successo che con grande disinvoltura i ricorrenti abbiano mandato la fedina penale di un altro, quando la loro non era troppo pulita. Di queste 12 mila domande ne sono state esaminate circa la metà. Il lavoro quindi può dirsi a buon punto.

Un'altra cosa debbo dire circa questo primo periodo.

Uno dei compiti principali sarà la costruzione di due ricoveri, uno a Genova e l'altro a Napoli. A questo scopo il Commissariato ha mandato il dott. Franz Labriola a studiare sul posto, ad Amburgo, il ricovero per gli emigranti. Egli è ora ritornato, e pare che abbia riportato una assai buona impressione di quell'istituto, e che si potrà prenderlo a modello anche per noi.

Questa sarà una spesa grande, ma è però una spesa che non si ripete, ed io credo, salvo al Consiglio di decidere, che questa sarebbe la prima spesa da farsi, poichè per essa avremo eliminato uno degli oneri maggiori, e in pari tempo offriremo con questi ricoveri al pubblico qualche cosa che produca vantaggio concreto. Credo che la spesa per la costruzione dei due ricoveri si aggirerà intorno a un milione e duecento mila lire. È difficile prevedere ora la cifra con esattezza; ad ogni modo credo che, fra l'avanzo dell'esercizio in corso e ciò di cui si potrà disporre nell'esercizio prossimo, quest'opera potrà compiersi.

Io sottopongo quindi all'esame del Consiglio questa idea, che, prima di qualunque altra spesa, si debbano costruire questi ricoveri, poichè certo uno degli spettacoli più dolorosi è quello degli emigranti che, arrivati a Genova o a Napoli, sono costretti ad attendere l'imbarco per due o tre giorni, dormendo all'aria aperta, sul nudo terreno, e trascinando sulle banchine del porto lo spettacolo delle loro sofferenze e della loro miseria. Partano almeno portando dalla patria un ultimo ricordo di qualche giornata, in cui essa ha potuto offrir loro un asilo!

E vengo al secondo periodo della protezione degli emigranti, cioè a quello del viaggio.

A questo riguardo la legge è precisa nelle sue prescrizioni ed ha potuto essere eseguita in modo abbastanza soddisfacente fino da ora. La legge, come si sa, ha determinato lo spazio minimo necessario a ciascuno sul piroscalo; ha determinate le condizioni generali a cui i bastimenti debbono rispondere; ha determinato il trattamento che a bordo deve essere fatto agli emigranti; ha imposto che un registro per i reclami sia messo a disposizione degli emigranti stessi. Quest'ultima è una misura che di per sè non credo sarebbe di grande efficacia, perchè l'emigrante, che in generale è un poveretto, non reclama; ma, poichè un medico della marina italiana deve altresì seguire

sempre nel viaggio gli emigranti, è sperabile che egli sia anche il loro confidente e tutore, e forse a lui potranno rivolgersi con più libertà e meno timidità, che non al libro dei reclami, che, anche nel caso dei peggiori trattamenti, restò finora vuoto.

Ora questo servizio si è potuto già avviare, può dirsi, completamente.

I medici accompagnano gli emigranti nei loro viaggi; quanto stabilisce la legge si è fatto. Non so se tutto questo sia ancora perfetto; ma, trattandosi di cosa molto determinata nelle sue prescrizioni e nei suoi scopi, ha potuto essere organizzata rapidamente.

Restava un'altra questione, che non cesserà mai. La legge ha voluto che tutte queste prescrizioni, tutti questi miglioramenti nel trattamento degli emigranti, questa sorveglianza, la tassa stessa di 8 lire per emigrante, che deve essere pagata e che deve fornire il fondo per l'emigrazione, non andassero a carico degli emigranti, ma fossero a carico dei vettori. Si potrà ottenere questo risultato? Io faccio un poco le mie riserve intorno a questo concetto dell'incidenza e ripercussione della tassa. Ad ogni modo la legge ha fornito al Commissariato il mezzo, l'arma per porre un freno alle Società. Poichè la legge ha voluto che il Commissariato, in base ad analisi accurate e a confronti precisi, raccogliendo i dati degli ultimi anni, potesse determinare d'ufficio, con i corpi consultivi competenti, ed imporre il prezzo dei noli. Prima di arrivare alla *extrema ratio* della imposizione d'ufficio, il Commissariato può e deve venire a trattative amichevoli con le Società, per vedere di ridurre le loro pretese là dove possano apparire soverchie; ed anche questo fu fatto, credo, per tutte le Società, e con risultati abbastanza soddisfacenti. Delle riduzioni sensibili si sono ottenute; il Consiglio potrà poi dire meglio di me, se si sia raggiunto tutto il risultato che si può e si deve ottenere. Certo è che l'organismo necessario per arrivare a questo risultato è stato impiantato; i termini di confronto sono stati preparati. Preparato lo strumento, si potrà verificare man mano, ogni quattro mesi o meno, se i noli sieno suscettibili di nuove riduzioni e cercare di tutelare, nei limiti del possibile, l'interesse dell'emigrante.

Pertanto questo secondo periodo della emigrazione ha potuto avere già dal Commissariato, se non in modo compiuto, certo in gran parte, quella opera di tutela che la legge aveva stabilita.

Quanto al terzo periodo, cioè al periodo in cui l'emigrato sbarcato cerca collocamento, la legge, a mio avviso, è molto vaga; nè poteva essere precisa, poichè il fenomeno stesso non si presta, direi, ad essere rinchiuso nelle formule di una legge; ed è dove la legge ha fatto e fa nascere le maggiori speranze e dove, dico francamente la mia impressione, potremo far molto di bene, ma non potremo mai rispondere a tutte le speranze concepite.

Infatti l'emigrante, dal momento che è sbarcato, entra in un paese che non è più il nostro, sul quale nessuna giurisdizione abbiamo, all'infuori di quella che ci concedono i trattati internazionali e che si esercita per mezzo dei consoli. Possiamo mandare, e l'abbiamo anche provato, degli ispettori. Sono infatti in corso tre ispezioni, di carattere privato, per opera di persone non rivestite di carattere ufficiale, e che possono quindi meglio muoversi per proprio conto in quei paesi dove formicolano maggiormente le nostre colonne emigratorie, ed assumere informazioni e riferire al Governo ed al Commissariato le notizie attinte; ma questo esige un enorme riguardo ed una grande misura; poichè, se appena nascesse in quei Governi l'impressione che questi ispettori sono un fomite di notizie non favorevoli al loro interesse ed alla loro riputazione, se troppo vivace fosse la propalazione delle notizie non buone sulle condizioni di questi emigranti e sul trattamento loro fatto, noi avremmo da parte di quei Governi un'azione repressiva, violenta, che, da un lato, ci renderebbe più difficile l'esercitare anche quella tutela che ci spetta di diritto per i trattati internazionali, e, dall'altro, si risolverebbe in trattamenti più cattivi, in maggiori restrizioni a carico degli emigranti stessi.

Noi, ad esempio, abbiamo una grande, larghissima corrente di emigrazione verso gli Stati Uniti; ebbene noi abbiamo già visto che in due o tre messaggi presidenziali successivi è stato accennato alla necessità di frenare, di restringere, di impedire, quasi, questa corrente di emigrazione. Anche il nuovo presidente, il Roosevelt, l'ha detto in termini che, ove fossero applicati nella loro rigida espressione, produrrebbero certo un grave ostacolo alla nostra emigrazione. Ora è certo che, se vi è paese il quale vuol essere padrone in casa propria e che si opporrebbe a qualunque ingerenza che avesse carattere, non dirò ufficiale, ma anche solo officioso, sono gli Stati Uniti. Da ogni parte ci venne raccomandato di guardarci da qualunque atto che potesse rappresentare una specie d'ingerenza nostra sull'autorità locale.

Analoghe cose potrei dire per il Brasile, e così pure per l'Argentina, quantunque per quest'ultimo Stato la cosa sia più semplice; là abbiamo le colonie più fiorenti e più tranquille, e per di più i rapporti fra i due paesi sono i più cordiali, i più amichevoli; là gli emigranti stanno meglio ed anche vi affluisce un'emigrazione direi quasi speciale, un poco più scelta, più selezionata di quella che va verso gli Stati Uniti ed il Brasile.

Tutto considerato, la mia impressione, ed è su ciò che richiamo l'attenzione del Consiglio, è questa: che in questo terzo periodo l'azione diretta dello Stato non può essere che assai limitata; e, a mio avviso, difficilmente potrà uscire da quei limiti che sono tracciati dai trattati all'azione consolare. Più di quello che hanno diritto e dovere di fare i nostri consoli, a tutela e a

sorveglianza dei nostri emigranti, io credo che, come azione di Stato, non sia possibile pretendere di fare. Quando i consoli non adempissero diligentemente ed efficacemente al loro compito, si potrebbero mandare altre persone per assolverlo; ma queste altre persone non farebbero altro, su per giù, se non quello che è attribuzione dei consoli; quindi noi non faremmo se non istituire un altro personale, il quale non avrebbe probabilmente maggiore attitudine dei consoli. Io credo che meglio sarà quindi fare una selezione accurata nel personale consolare e scegliere i più idonei per mandarli in quei paesi dove la nostra emigrazione affluisce. Io questo prendo impegno di fare, e da questo invio tranquillo, senza rumore, graduale, dei consoli più idonei al compimento di questa funzione, si potrà ottenere forse miglior effetto che altrimenti non si otterrebbe. Del resto, non c'è da farsi illusioni; lamenti ve ne saranno sempre. E perchè? Perchè la battaglia della vita è per l'emigrato più viva ed aspra che non per i cittadini i quali restano in Italia, e se in essa sonvi probabilità di maggior successo, vi sono anche inevitabili ed assai maggiori le delusioni, e, quando queste avvengono, è naturale che l'emigrante volga il pensiero alla patria e si dolga che l'assistenza di essa non sia proporzionata, non già a ciò che dovrebbe essere, ma a ciò che egli desidera; e poichè chi soffre desidera molto, è umano che esso non trovi sufficiente l'assistenza che incontra. I lamenti sono quindi sempre inevitabili, e quando essi si rivolgono al nostro corpo consolare, pur contenendo molto di vero, contengono anche molto di esagerato, e quello stesso vero che contengono è inevitabile e fatale.

Però rimane, in questo terzo periodo dell'emigrazione, un'azione che può sempre essere compiuta con successo, ed è di aiutare e sussidiare i patronati. Lo Stato deve aiutarli, di qualunque sorta essi siano, siano laici, siano confessionali. Tutte le iniziative private che intendono, sia al collocamento degli emigranti, sia alla tutela della loro esistenza, sia alla loro direzione morale, debbono essere aiutate. Di questi patronati molti già esistono, molti si possono far sorgere; ed io credo che, sotto questo rapporto, siccome i mezzi di cui il Commissariato dell'emigrazione potrà disporre in seguito saranno abbastanza rilevanti, si potranno dare alle varie istituzioni esistenti ed a quelle che sorgeranno dei sussidi importanti, essendo evidente che, quando avremo finito di costruire i ricoveri di Genova e di Napoli, il fondo per la emigrazione, tolto ciò che serve per il Commissariato centrale, potrà tutto esser disponibile per soccorsi ai patronati.

La spesa per i ricoveri credo si ridurrà alla manutenzione, poichè non credo si vorrà dare il vitto gratuito; con gli introiti della tassa, da quello che si può capire fin da ora, si avrà un milione e mezzo circa; quindi vi sarà un margine larghissimo.

Infine, riguardo a questo terzo periodo della emigrazione, dirò ancora che dovrà spiegarsi un'azione diplomatica di protezione, non tanto del singolo emigrante, quanto della collettività delle nostre colonie all'estero, nel senso cioè di ottenere che gli Stati, in cui queste colonie si trovano, abbiano verso di esse quei riguardi che loro spettano, facciano con la loro opera legislativa a queste colonie la giustizia che loro va fatta; e sotto questo rapporto posso assicurare lor signori che non mancherò di compiere l'ufficio mio. E per verità debbo dire che ho trovato sempre le migliori intenzioni da parte degli Stati in cui queste colonie si trovano.

Un'ultima parola ed ho finito. Con quanto ho detto credo di avere giustificato e reso conto per grandi linee di quanto il Commissariato ha già fatto. Il Commissariato entrò in funzione nel settembre scorso; sono appena sei mesi che è in carica; quindi non mi sembrano giustificate le accuse che ho visto formulate da parecchi giornali, forse ispirate da viva impazienza di ottenere di più.

Ad ogni modo, rimarrebbe sempre una grande giustificazione ed è questa: che il Commissariato, se non ha potuto dare per ora svolgimento a tutti i rami del servizio della tutela degli emigranti, ha speso anche poco. Il denaro introitato in questo primo periodo è nella massima parte a disposizione per quello che si dovrà fare e che la legge impone di fare.

Con ciò credo di aver reso conto al Consiglio della poca opera mia, la quale si riduce ad un'alta sorveglianza, e di quella del Commissariato, che, per legge, è quasi in posizione autonoma; e spero che l'opera mia e quella del Commissariato potranno essere giudicate da lor signori come abbastanza soddisfacenti.

LUZZATTI. Noi ringraziamo il Ministro degli affidamenti che ci ha dato e delle notizie intorno ai lavori eseguiti del Commissariato in questi primi mesi di preparazione. Se debbo esprimere il mio pensiero, è questo, che l'opera del Commissariato è stata anzi troppo poco attaccata. Il Commissariato è istituzione di battaglia contro tutti gli interessi che cospirano a danno della incolumità fisica e morale dei nostri emigranti. Ogni volta che si intraprenderà una di queste battaglie e che interessi illegittimi saranno offesi, questi leveranno alta la voce; e io mi dolgo di non aver udito gridare abbastanza; ma siamo ancora allo esordio, e il Ministro ci ha detto che il Governo colla sua vigilante autorità e il Commissariato non potevano far di più. Io quindi, senza voler coltivare illusioni - che, come ben sa il Ministro, gli autori di questa legge, il Visconti-Venosta, il Pantano, ed io, ci siamo ben guardati dal fare soverchie promesse al popolo italiano, memori di un'aurea sentenza del Guizot, che in queste materie sociali i desideri anche i più mo-

desti diventano nella realtà presuntuosi, tanto è difficile creare leggi nuove e nuovi rapporti di diritto pubblico, là dove era tutto abbandonato alla avidità degli interessi privati - traggio lieti auspici per l'avvenire della nostra istituzione da questi affidamenti che il Ministro ci dà, e nell'ora del pericolo invocheremo la sua energia perchè ci aiuti a vincere le difficoltà che dovremo incontrare. Poichè non dobbiamo crearci illusioni: quando chiederemo che gli emigranti siano trattati umanamente nei noli, quando diremo che il vettore è responsabile del male fatto dai suoi rappresentanti, poichè la legge abolisce l'agente di emigrazione e crea un solo rapporto di diritto fra l'emigrante e il vettore, le difficoltà saranno tali e gli interessi illegittimi offesi saranno tanti, che si difenderanno in tutti i modi possibili, e, per opporci ad essi, avremo bisogno della concordia di tutti e della autorità del Ministro. E con questa speranza che noi rendiamo grazie all'on. Ministro per le dichiarazioni da lui fatte.

PRINETTI, *ministro degli esteri*. Ringrazio l'on. Luzzatti delle cortesi parole rivoltemi ripeto che sono a disposizione del Consiglio per quel che può valere l'opera mia. Di una cosa debbo però pregare l'amico Luzzatti e i suoi colleghi, ed è questa, che, allorquando si tratterà della protezione degli emigrati nei paesi esteri, desidero che il Consiglio dell'emigrazione mi faccia conoscere il suo pensiero, poichè è là dove l'opera del Commissariato e del Ministero potrebbero avere indirizzi diversi. Io esposi la mia opinione; il Consiglio vedrà se sia giusta, poichè in una materia così importante è necessario che sia ben tracciata la via da seguire. In quanto al resto, faccio notare all'on. Luzzatti che io non ho inteso di dire che la legge abbia fatte soverchie promesse; essa si limita a disciplinare l'ardua materia; ma ciò ha fatto nascere, negli emigranti od in coloro che ad essi si interessano, più o meno sinceramente e onestamente, delle illusioni e delle aspirazioni — ciò che è nella natura delle cose umane —; e poichè queste speranze nate sono grandi, non sarà possibile soddisfarle per intiero. Lo ripeto, ogni giorno ci pervengono rapporti consolari pieni di episodi dolorosi, ai quali dà luogo la emigrazione; ed è naturale che in simili casi tutti invochino la nuova legge dell'emigrazione, e chiedano ad essa di provvedere. Noi dobbiamo guardare il fenomeno nel suo complesso, e nel suo complesso questo fenomeno ci si presenta consolante, poichè le nostre colonie sono in via di miglioramento, tanto morale che materiale; ma ciò avviene attraverso a molti dolori individuali, e se l'individuo non di rado soccombe, la colonia prospera. L'emigrazione è una grande battaglia; orbene, quando nella madre patria arrivano notizie che il tale è morto di stenti, il tal altro è stato maltrattato dal proprietario e via via, tutti ricorrono al Commissariato, come prima ricor-

revano al Ministero. Ma conviene guardarsi anche contro questo sentimento nobilissimò, che non può sempre trovare soddisfazione nella pratica delle cose.

*(L'on. Prinetti prende commiato e il Consiglio riprende i suoi lavori sotto la presidenza dell'on. Luigi Luzzatti, vice-presidente).*

LUZZATTI. Comunico ai colleghi che alla nostra adunanza partecipa oggi l'egregio prof. Schiaparelli. Io l'ho pregato di assistere a queste nostre sedute, poichè il Consiglio non è un corpo chiuso, ed il prof. Schiaparelli rappresenta quanto vi è di più disinteressato di protezione degli emigranti. E per questa specie di missione libera e spontanea, che con tanto amore pel popolo egli esercita, io l'ho pregato di venire oggi qui, e credo di essere interprete dell'animo di tutti, ringraziandolo di avere accolto l'invito e dei suggerimenti che vorrà darci.

*Dopo queste dichiarazioni, legge l'ordine del giorno del Consiglio e prosegue:*

Per l'urgenza dei provvedimenti da prendersi, propongo che il Consiglio esamini anzitutto l'ultima delle quistioni poste all'ordine del giorno e cioè la seguente.

Sopra il vapore *Jover Serra*, del vettore spagnuolo Sig. Huguet, i nostri commissari, medici della marina militare, dovettero notare cose gravi.

Sono presenti a questa adunanza i due medici militari, dott. D'Ajetti e dott. Longanesi, che accompagnarono i nostri emigranti in questi viaggi sullo stesso vapore e con lo stesso capitano. Il nostro Consiglio non deve essere un'accademia, ma deve investirsi dei dolori, dei bisogni reali, delle speranze della nostra emigrazione. In questo modo soltanto esso potrà esercitare una funzione efficace nella società italiana. Il Commissariato chiese al Ministero della Marina che i due ufficiali medici, che avevano accompagnato i nostri emigranti in viaggio, venissero qui per essere intesi dal Consiglio.

Il Consiglio deve loro vivi ringraziamenti. Usi a vedere da tanti anni impunemente maltrattati, senza alcuna responsabilità, i nostri emigranti, il nostro animo si è rallegrato, quando ebbe notizia di questi due medici della nostra marina militare che hanno esercitato il loro ufficio con amore e con dignità, quali si richiedono in chi rappresenta l'Italia in simili circostanze.

*I due medici della marina militare, dottori D'Ajetti e Longanesi, invitati dal presidente, espongono al Consiglio in tutti i loro particolari gli inconvenienti ed abusi avvenuti a bordo del vapore Jover Serra del vettore spagnuolo Huguet, come pure il contegno poco rispettoso del capitano.*

LUZZATTI. Propongo di stabilire il metodo della discussione così: dividere la questione in due parti, cioè la prima riguardante i provvedimenti da prendersi in seguito alle cose udite: la seconda riguardante i provvedimenti per l'avvenire. Io propongo di sospendere la patente al vettore, in attesa di un esame in contraddittorio, perchè è nostro dovere sentire tutte le parti. Noi abbiamo motivi sufficienti per sospendere la patente, salvo a toglierla definitivamente, qualora, dopo un esame in contraddittorio, lo stato vero delle cose risulterà al Commissariato. Frattanto non possiamo impedire l'imbarco e il viaggio a quegli emigranti, che si sono già impegnati per partire con questo legno, poichè dobbiamo punire il vettore, non gli emigranti, e oramai questi non si saprebbe dove caricarli. Nell'atto che si notifica la sospensione, si potrebbe permettere questo viaggio alle seguenti condizioni:

- a) che siano cambiati subito il capitano e il medico;
- b) che sia provveduto, nei limiti del possibile, a togliere gli sconci principali;
- c) che salga a bordo dello stesso legno, lo stesso commissario regio.

Se le condizioni che mettiamo non fossero accettate, la sospensione si dovrebbe compiere subito e dovremmo provvedere ai risarcimenti e ad imbarcare sopra altro vapore tutta questa gente. Un fatto vale più di mille discussioni, e un provvedimento ben ponderato, risultante da un esame coscienzioso di tutto l'accaduto, deve essere pronto, per servire di esempio.

## Seduta pomeridiana del 21 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCHI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

## Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. Questa mattina abbiamo lasciato la nostra discussione al punto di formulare proposte; le quali io dividevo in due parti: insegnamenti da prendere da quanto è accaduto e provvedimenti di urgenza, di fronte al fatto che il giorno 25 parte lo stesso vapore con quello stesso capitano che mancò di rispetto alla nostra legge e ai nostri funzionari.

Poichè non ci reggerebbe l'animo di lasciare che ciò avvenisse, senza una previa solenne soddisfazione, io mettevo innanzi questa proposta; intimare immediatamente alla Compagnia la sospensione della patente.

Qualcuno mi pare volesse osservare che il regolamento non parla di sospensione, mentre parla di limitazione. Io credo che il Governo abbia il diritto di sospendere la patente, se ha il diritto di toglierla. Intanto si chiami il vettore, o il suo mandatario, *ad audiendum verbum*, e mentre pende il processo per la revoca della patente, mentre si permette a quei signori di esporre le proprie ragioni, nel frattempo si diano precisi ordini, che, ove non fossero eseguiti, dovrebbero portare alla revoca della patente senz'altro.

A ogni modo, dobbiamo fare questo: imporre che, per quanto è possibile, in due o tre giorni, quel legno sia posto in condizioni da non permettere che si ripetano gli inconvenienti lamentati. Come prima cosa si deve esigere la rimozione di quel capitano; di più, si dovrebbe chiedere al Ministro della marina che quello stesso capitano medico, che fu su quel legno nel secondo viaggio, vi sia mandato come commissario anche per il prossimo viaggio, poichè dobbiamo una riparazione, non all'uomo, ma all'ufficio che copriva.

PELUCCHI. Giusta la nostra legge, il Ministro degli esteri può, udito il Consiglio dell'emigrazione, negare, limitare o revocare la patente, mentre nel caso presente si propone di sospenderla. Nel verbo *limitare* possiamo comprendere l'idea del *sospendere*? Ecco il primo dubbio. Io sono di opinione

che il verbo *limitare* debba essere inteso nel senso che alla patente si possano mettere determinati limiti, anche di tempo. Non solo si deve poter dire al vettore: voi farete un servizio con questi piroscafi, invece che con questi altri, che pure vi appartengono; ma gli si deve anche poter imporre, quando ragioni di disciplina lo esigano, un limite di tempo nell'esercizio della sua industria di vettore. Per ciò, ammesso che la patente si possa limitare nel tempo, in quel verbo *limitare* è compresa anche l'idea della sospensione. Ciò per quanto riguarda la parola della legge.

Circa l'effetto del provvedimento, vorrei fare qualche considerazione: Che avverrà una volta preso questo provvedimento? Faccio osservare che il vettore signor Huguet ha due piroscafi: il *Jover Serra* e il *Miguel Jover*. Il primo di questi piroscafi dovrebbe partire da Genova il 25 corrente: l'altro è partito recentemente da Buenos Aires, ieri o ieri l'altro. Quando fosse sospesa la patente, quali saranno gli effetti immediati del provvedimento, sia sulle operazioni di emigrazione, sia sulle operazioni di commercio?

Per il *Jover Serra*, che partirà il 25, si potrà dire al vettore: Vi permettiamo che siano compiute tutte le operazioni in corso; ma si dovrà proibire a tutti i suoi rappresentanti di arruolare emigranti per l'altro piroscalo che è di ritorno? E si dovrà intendere che, dal giorno della notificazione del decreto di sospensione, tutti i suoi rappresentanti in Italia siano paralizzati nella loro azione, comunque voglia svolgersi? Sarebbero questi, onorevole presidente, gli effetti della sospensione?

LUZZATTI. Precisamente. Si darebbe la sospensione invece del ritiro immediato della patente, soltanto per non incomodare i nostri emigranti, già pronti ad imbarcarsi per il prossimo viaggio; e la si darebbe fino a che non sia compiuto il processo. Questo viaggio però non deve effettuarsi nelle stesse condizioni che ci furono descritte: e di più questo viaggio non può compiersi collo stesso capitano, che mancò di rispetto alle nostre leggi ed alla nostra bandiera, e deve salirvi sopra il medesimo commissario regio e vi deve salire con tutti gli onori del suo ufficio, perchè abbiamo bisogno di dare un esempio.

Io credo che il cav. Pelucchi abbia bene chiarite le conseguenze della sospensione, una delle quali è che nessun rappresentante potrà più raccogliere emigranti per quel vettore. In seguito esaminate più a fondo le cose ed istruite, per così dire, il processo, vedremo quali siano i provvedimenti definitivi da prendere.

PANTANO. Anch'io credo che il provvedimento da prendersi debba essere energico e sollecito, tanto più che è la prima volta che si riunisce il Consiglio

della emigrazione, vale a dire che si integra la funzione del Commissariato nella sua completa unità e divido le idee dell'on. Luzzatti, di passare, per ora, per questo primo stadio della sospensione, prima di ritirare la patente.

La parola *limitare* si può interpretare nel modo più largo. La richiesta della patente indica nel vettore l'accettazione di tutti gli obblighi derivanti dalla presente legge.

La legge, nell'articolo 13, dice al 6° capoverso: " Il Ministro degli esteri, udito il Consiglio dell'emigrazione, può, con suo decreto motivato, negare, limitare o ritirare la patente „

Finora la patente al vettore fu data solo a titolo provvisorio; perciò è più facile il provvedere, in quanto convenga premunirsi di debite cautele prima di decidersi a convertirla in patente definitiva. Essendo trascorso quel primo periodo di tre mesi di provvisorietà, di cui parla il decreto, ed essendo noi ora nel periodo normale, siamo nel pieno diritto di limitare la patente nella sua durata, ovvero nelle condizioni, nei viaggi o in altro modo. Vale a dire che noi abbiamo la più ampia facoltà di concedere la patente al vettore, circondandola di tutte le cautele e di tutte le limitazioni possibili. Nel caso presente, senza parlare di sospensione, senza andare ad interpretare se nella parola limitazione sia compresa la sospensione, si dovrebbe adottare il concetto della *limitazione* della patente a questo solo viaggio del 25 corrente, per non turbare i molteplici interessi che già vi sono impegnati.

Prima di concedere un secondo viaggio sentiremo gl'interessati, e prenderemo le nostre deliberazioni.

Si dovrà inoltre reclamare per ciò che riguarda il medico spagnolo, imbarcato a bordo del vapore, che si dubita perfino se fosse laureato, tanto si è dimostrato insufficiente. In quanto alle medicine e ai locali di isolamento, queste son cose a cui la legge provvede. Ed io vorrei che si accertassero anche le responsabilità della prima Commissione di Genova e della seconda di Napoli, poichè la seconda visita è istituita per una maggiore cautela; se una prima Commissione manca, è da augurarsi che la seconda non manchi; e qui hanno mancato a Genova e a Napoli. Forse si potrà obiettare che mancava lo spazio per l'ospedale; ma ricordo che, in una visita che facemmo Bodio ed io ad alcuni piroscafi in Genova, avendo visto sopra uno di essi che mancava un locale di infermeria, abbiamo fatto provvedere, prendendo una sezione dei dormitori, e facendola ridurre atta al servizio di infermeria e di isolamento. Questi sono provvedimenti previsti dal regolamento. Poi, sentito il vettore, si prenderanno le deliberazioni definitive.

Io quindi credo che, interpretando la parola *limitazione*, si possa limitare la facoltà a questo viaggio, salvo a giudicare se la patente, che fu concessa

in linea provvisoria, debba essere confermata in modo definitivo, ovvero negata o limitata.

LUZZATTI. Se ho ben compreso, l'amico Pantano ha detto che, lasciata da parte la questione del capitano, sulla quale non possiamo non insistere, per tutto il resto noi dobbiamo ingiungere alla nostra Commissione che non si lasci partire quel vapore, finchè non sia messo in migliore assetto, per la stretta applicazione della legge e del regolamento.

MORTARA. Io mi preoccupo un poco dell'impressione che potrebbe fare la limitazione o la sospensione della facoltà dell'esercizio dei trasporti, inflitta alla Società in queste condizioni, in tanta strettezza di tempo e sopra dichiarazioni di una sola parte; tanto più che non sembra trascurabile la responsabilità delle Commissioni di Genova e di Napoli, le quali avrebbero dovuto rilevare a tempo gli inconvenienti notati in seguito; a parte il contegno del capitano e del medico spagnolo, che non possono trovare scusa sotto nessun aspetto, e verso i quali non sarebbe nemmeno decoroso transigere.

Considero pure in quali condizioni morali si potrebbe fare questo viaggio, con un capitano che, per quanto non sia il medesimo che guidava la nave nell'altro viaggio, dipenderebbe da una Società posta sotto l'incubo di una sospensione o di una limitazione, liberata senza una compiuta istruttoria.

Io credo che l'essenziale sia di esigere che il capitano e il medico siano surrogati; questo mi sembra necessario, anche per il fatto solo di aver mancato di riguardo al rappresentante del Governo, a prescindere da tutto il resto.

Io mi limiterei a chiedere la sostituzione del capitano e del medico, poichè risulta in modo evidente che non solo non hanno osservato le disposizioni del regolamento, ma hanno anche palesemente dimostrato e fatto comprendere di non tenerle in verun conto. La Società, non colpita direttamente, ma solo nel personale, si sentirà meno offesa dal provvedimento, e il viaggio si potrà fare con migliori risultati per i nostri emigranti. Tutto rimarrebbe riservato, inclusa la revoca della patente, per quando le indagini saranno compiute.

Conviene agire con prudenza, affinchè si infonda nelle Società di navigazione il sentimento della loro responsabilità e dei doveri che assumono di fronte alla nuova legge, che è conosciuta poco in Italia e meno ancora all'estero, ma che deve essere osservata.

Mi permetto quindi di formulare questa proposta: limitare il provvedimento, da prendersi in via telegrafica, severo ed assoluto, alla surrogazione del capitano e del medico.

GROSSI. Farò una sola osservazione. Se noi non prendiamo il provvedimento della sospensione della patente, ci troveremo di fronte all'altro vapore che arriva. Non possiamo quindi limitarci a questo viaggio, ed alla semplice sostituzione del capitano, perchè dobbiamo metterci in mente che la Compagnia, per l'altro vapore che è partito testè da Buenos Aires e che dovrebbe ripartire da Genova, già comincia a prendere impegni.

Se non diffidiamo in tempo utile questa Compagnia, e lasciamo intanto che essa arruoli emigranti, bisognerà almeno lasciarle fare una seconda partenza; epperò, ripeto, un provvedimento definitivo deve esser preso.

La sostituzione del capitano non risolve la questione per le partenze successive. Se noi crediamo che basti questo, e che intanto sia il solo provvedimento che possiamo prendere avverso quella Compagnia, sta bene. Ma se noi intendiamo di diffidarla, bisogna che ne sospendiamo il lavoro, affinché essa non possa poi dirci che si trova di fronte ad impegni cui deve soddisfare.

Io quindi solleverei una questione pregiudiziale. Vogliamo un provvedimento *ad hominem* o *ad rem*? Vogliamo, cioè, un provvedimento solo per il capitano, ovvero uno che tocchi la Compagnia e il suo funzionamento? Se dobbiamo prendere un provvedimento *ad hominem*, basta l'intimazione di cambiare il capitano, ed eventualmente il medico, avvisando la Compagnia che, se continua così, noi saremo obbligati a prendere ulteriori e più gravi provvedimenti; se invece vogliamo prendere un provvedimento *ad rem*, bisogna che, oltre a questa ingiunzione, cominciamo a dire alla Compagnia che, fino a risoluzione della questione, essa deve sospendere qualunque lavoro per la partenza dell'altro piroscalo.

CAZZULINI. Invitato dal presidente a prendere la parola, credo opportuno di fornire i seguenti schiarimenti a proposito di quanto ha detto il comm. Mortara:

1° La sezione del regolamento che riguarda i trasporti per mare è per la maggior parte la riproduzione di un regolamento già in vigore da circa cinque anni, sicchè le disposizioni ivi contenute non dovevano riuscire nuove agli agenti della Compagnia;

2° Quand'anche fosse provata la asserita trascuranza da parte della Commissione di visita, non per questo sarebbe attenuata la responsabilità di chi ha contravvenuto a disposizioni regolamentari. A parte i principii di diritto comune, si noti che l'art. 94, parlando dei vettori, dichiara: "Nessuna attenuante alla loro responsabilità può derivare dal fatto delle visite ed ispezioni ordinarie o straordinarie, alle quali l'autorità governativa assoggetta i piroscali";

3° La quasi totalità delle irregolarità notate dal Commissario appar-

tiene ad una categoria di fatti, che nessuna ispezione potrebbe prevenire e che può solo essere repressa da chi è incaricato di vigilare sul trattamento degli emigranti durante il viaggio.

LIZZARTI. La discussione è stata ampia e profonda. La questione si può dividere in due parti. Sopra una parte siamo tutti d'accordo, poichè anche il collega Mortara, anche egli, che è la voce della prudenza, dice che quel capitano non lo vuole, che quel medico non lo vuole, e che quel bastimento, prima di partire, deve essere messo nelle condizioni richieste dal regolamento, e che perciò non occorre alcuna intimazione; la sola Commissione dovrebbe richiamare il vettore all'osservanza del dovere.

Dunque su queste cose siamo tutti d'accordo: tutti, poichè anche il Grossi, che vuole il provvedimento *ad rem*, oltre che *ad personam*, ammette pure le nostre proposte; e anche Mortara riconosce che abbiamo la facoltà di prendere queste disposizioni, avendo per noi il regolamento che toglie ogni dubbio intorno alla materia. Prendiamo adunque la deliberazione su questo punto; in seguito prenderemo le altre. Procediamo per eliminazione. Se qualcuno vuol lasciar partire il *Jover Serra* il 25, dopo aver udito i rapporti dei medici, nelle condizioni uguali del viaggio anteriore, alzi la mano. Nessuno alzando la mano, il Consiglio è unanime nel non permettere la partenza in queste condizioni.

Ammesso questo, vi è qualcuno che sostenga che lo stesso capitano debba salpare su quella nave? Nessuno l'ammette.

C'è qualcuno che vuol lasciar partire un'altra volta a bordo quel medico spagnuolo, dopo le dichiarazioni che abbiamo udite dai nostri medici? Nessuno.

C'è qualcuno che vuole che non si riparino gl'inconvenienti lamentati per l'assetto interno, per i viveri, per l'infermeria? Nessuno lo vuole.

Dunque la votazione è unanime per non volere tutto ciò.

La nostra deliberazione si conchiude con queste negazioni. Non vogliamo cosa alcuna di tutto questo. D'altra parte sappiamo che, all'ora attuale, il diffidare il vettore, in modo che la nave non parta, potrebbe perturbare gli interessi degli emigranti. Ed inoltre il Consiglio desidera che a bordo di quella istessa nave, dove gli emigranti ebbero l'offesa, stia, come commissario regio, l'uomo che ci rilevò questi guai. La nostra deliberazione si conchiude pure con questa affermazione.

Passiamo ora alla questione *ad rem*.

È chiaro che qualche cosa si deve fare, anche ammesso il modo più largo che ci propone di seguire il Mortara.

Io sono amico di tutte le guarentigie processuali, e sono d'avviso che,

prima di decidere, bisogna sentire serenamente le parti, ma ritengo ad un tempo che, oltre ai provvedimenti immediati, altri ne occorranò che mirino ad eliminare i danni e gli inconvenienti futuri.

BODIO. Dalla lettura dei rapporti dei due medici e dalle comunicazioni che essi ci hanno fatto verbalmente, mi pare che risulti non trattarsi di inconvenienti isolati di un viaggio o di un dato vapore, ma di un insieme di cose abituali, di un complesso di mancanze che rivelano un sistema.

Vorrei tener responsabile, non il capitano soltanto, ma più di lui il vettore, che lo ha scelto. La nostra legge dice che, per revocare o limitare la patente, occorre un voto del Consiglio dell'emigrazione. Si è domandato se si abbia la facoltà anche di sospendere la patente. Io mi associo a quelli che pensano che questa facoltà di sospendere sia compresa in quella maggiore di ritirare la patente o sia una maniera di limitarne l'esercizio. E noi possiamo fare ciò con tanta maggiore sicurezza, in quanto che il vettore non ha ricevuto finora che una patente provvisoria.

Faccio poi una proposta subordinata, per abbreviare la procedura. Siccome siamo d'accordo che, prima di ritirare la patente, sia da fare una nuova inchiesta, così, riflettendo che il Consiglio si compone di molte persone, che non è facile di riunire a brevissima distanza di tempo e per frequenti tornate, domando se non potrebbe il Consiglio stesso, nella sua adunanza d'oggi, formulare la sua decisione per il caso che l'inchiesta ponesse in chiaro che c'è stata la colpa del vettore. Il Consiglio potrebbe anche delegare al proprio Comitato di verificare più tardi, insieme col Commissariato, se vi siano gli estremi per il ritiro della patente nel caso attuale.

Ad ogni modo, siamo tutti concordi nel dichiarare che un'indagine sia da fare. Si devono sentire gli imputati; si deve ammettere la produzione di prove, quantunque noi abbiamo un rapporto ufficiale del nostro medico commissario, che fa fede dei fatti fino a prova del contrario.

LUZZATTI. Essendo la prima volta che viene innanzi al Consiglio una questione di tanta importanza, visto che parecchi consiglieri hanno fatto qualche riserva circa la natura del provvedimento da prendersi, credo che non ci convenga di emettere un voto condizionato. Si faranno le indagini e ne sapremo i risultati; se non saremo abbastanza istruiti, chiameremo le parti e, con prudenza, procederemo in questa seconda fase della nostra azione.

GROSSI. La sospensione della patente si può sempre decretare. Che se la Compagnia ci darà garanzie sufficienti che quei fatti non si ripeteranno più,

noi potremo revocare la sospensione della patente; ma dobbiamo preoccuparci dell'effetto che questo esempio produrrà sulle altre Compagnie.

PANTANO. Propongo il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio dell'emigrazione, esaminati i rapporti dei capitani medici dottori D'Ajetti e Longanesi, e uditi i maggiori chiarimenti da essi dati verbalmente intorno ai viaggi compiuti dal vapore “ Jover Serra „ di bandiera spagnola (vettore Hugnet) da Genova a Buenos Aires;

“ Considerato che, di fronte ai fatti denunciati dai detti capitani nella loro qualità di commissari viaggianti, urge, nell'interesse degli emigranti, che siano adottati provvedimenti immediati ed efficaci;

“ Emette il seguente parere:

“ Che il Ministro degli affari esteri, riservandosi di decidere circa la convenienza di limitare o revocare la patente provvisoria di cui è munito il predetto vettore, provveda in via d'urgenza affinché:

“ a) sia permessa la partenza pel Plata del piroscafo “ Jover Serra „, annunciata pel giorno 25 corrente, sotto condizione che siano sostituiti il comandante signor Millet ed il medico di bordo signor Savane e che il piroscafo stesso sia posto, quanto ai locali, alle provviste ed all'igiene, nelle condizioni volute dalla legge e dal regolamento sull'emigrazione;

“ b) siano fatte pratiche presso il Ministro della marina per l'imbarco sul “ Jover Serra „, in qualità di commissario governativo, del medico militare di 1<sup>a</sup> classe signor Longanesi, alla cui opera coscienziosa si deve la conoscenza degli abusi avvenuti.

“ Tuttociò, salva ogni denuncia da farsi immediatamente all'autorità giudiziaria, per le responsabilità in cui possa essere incorso il vettore „.

LUZZATTI. Metto ai voti l'ordine del giorno Pantano. Chi l'approva voglia alzare la mano.

È approvato.

PANTANO. Desidererei che l'ordine del giorno fosse modificato nell'ultima parte nel modo seguente:

“ ed invita il Ministero della marina a voler ordinare che sia imbarcato sullo stesso vapore il medico Longanesi, alla cui opera il Consiglio plaude per lo zelo dimostrato nell'assistenza degli emigranti „.

LUZZATTI. Chi approva questa modificazione all'ordine del giorno già votato, voglia alzare la mano.

È approvato.

Seduta del 22 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCHI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

*Il Commissario generale dà informazioni al Consiglio del modo con cui, in esecuzione al voto espresso ieri, fu provveduto per il vettore Luis Huguet la partenza del « Jover Serra ». Il medico Longanesi assisterà alla visita e si imbarcherà sul vapore stesso per accompagnare gli emigranti nel nuovo viaggio.*

ASTORRI. Siccome quando arriverà il nostro ufficiale medico in America, non potrà subito far pervenire al Commissariato per iscritto le sue osservazioni di viaggio, io proporrei che egli avesse da telegrafare al Commissariato se tutto è andato bene durante il viaggio. Così saremo in tempo per impedire successivi viaggi, per i quali fossero già ingaggiati gli emigranti.

LUZZATTI. Il Consiglio ha deliberato ieri di dare al Commissariato l'incarico di accertare i fatti e presentare al Consiglio proposte concrete. Le indagini da compiersi costituiscono una vera istruttoria di un processo, che ha caratteri gravi, come quelli di violazione di leggi e di regolamenti. Potrebbe anche avere caratteri penali, e allora il Commissariato farà il suo dovere sino in fondo. Il che mi pare implicito nella deliberazione del Consiglio, ma è bene che sia confermato.

Ora il Commissario generale dovrebbe farci una relazione breve e sommaria su quanto fu fatto finora per l'attuazione della legge sulla emigrazione.

BODIO. Mi onoro di presentare al Consiglio i primi tre numeri del *Bollettino dell'emigrazione*, nel primo dei quali viene esposto quanto fu operato per l'esecuzione della legge. Già il Ministro ieri ha passato in rassegna i

diversi servizi, e cioè la tutela degli emigranti, come si esercita nelle sue tre fasi, nei paesi di origine, durante la traversata e nei paesi di arrivo.

Per essere breve, mi limiterò a precisare con poche cifre alcune delle indicazioni fornite dal Ministro. Comincio dai vettori.

Furono date le patenti — finora a titolo provvisorio — a 17 vettori, dei quali 4 sono Società di navigazione nazionali e 6 Società straniere, 1 armatore nazionale ed 1 straniero e 5 noleggiatori.

Nell'insieme i 17 vettori hanno in giro 96 vapori per il trasporto degli emigranti italiani per le Americhe. La bandiera italiana conta soli 37 vapori in questo totale; dei 59 vapori esteri, 22 sono francesi, 16 tedeschi, 15 inglesi e 6 spagnoli. Complessivamente questi vettori hanno fornito una cauzione di 3 milioni e 69 mila lire. L'ammontare delle cauzioni varia da 120 mila lire, il minimo, a 220 mila, il massimo.

In quanto ai rappresentanti, i vettori ne proposero finora 12,119; ma per 2572 di essi non furono presentati i documenti e quindi per noi è come se non fossero stati proposti. Degli altri 10 mila circa, se ne sono scartati 650; e cioè 353 furono radiati d'ufficio dal Commissariato per precedenti penali o per cattive informazioni avute dai Prefetti, e 301 furono ritirati dagli stessi vettori. Agiscono ora, provvisoriamente autorizzati, 8855 rappresentanti nei Comuni.

Quanto ai Comitati, attualmente ne sono costituiti 2307; altri sono in via di formazione, per cui il numero totale sarà presto vicino a 3 mila, e forse salirà anche a 4 mila prima della fine dell'anno, giacchè il movimento della emigrazione si va estendendo e si trovano agenti di emigrazione anche in molti Comuni, in cui fino a qualche anno fa non si conosceva emigrazione.

Si è cercato anche di coordinare l'azione delle Associazioni private spontanee con quella dei Comitati ufficiali, per fare in modo che ci fosse un aiuto reciproco, una emulazione, piuttosto che una concorrenza di enti, che avrebbe prodotto una dispersione di forze. Dove già esisteva un patronato, si è raccomandato di fonderlo col Comitato locale, istituito a norma di legge.

La nostra relazione, nel render conto di quanto si fece nel primo periodo di esecuzione della legge, parla delle visite praticate per ogni piroscalo e per ogni viaggio, così per l'assetto della nave, come per le condizioni degli emigranti.

In attesa di poter costruire in Genova e in Napoli ricoveri capaci almeno di un migliaio di emigranti ciascuno, si sono date istruzioni ai Prefetti dei tre porti di imbarco per la sorveglianza delle locande (circolare del 14 agosto).

Un medico igienista, scelto dal Prefetto, con l'adesione del Commissariato, deve, secondo il regolamento, visitare sovente queste locande.

Per la costruzione dei ricoveri, si può disporre a Napoli di un'area de-

maniale di circa diecimila metri quadrati, in località perfettamente adatta. A Genova la difficoltà è più grave, attesa l'angustia dello spazio. Si spera tuttavia di poter avere dal municipio l'area, dell'antico mattatoio occidentale, che misura una superficie di 3422 metri quadrati.

Frattanto, per studiare l'ordinamento dei ricoveri in Germania, si è mandato il dott. Alberto Franz Labriola ad Amburgo e a Brema. Il nostro incaricato ha studiato sul posto e ne ha riportati i regolamenti, i piani e le dimostrazioni delle spese, così per gli edifici, come pel mantenimento, ecc. Il ricovero di Amburgo, costruito ora è una diecina d'anni, a spese della Società *Hamburg-Amerika Linie*, occupa una superficie di 25 mila metri quadrati. Esso consta di 5 padiglioni, ognuno dei quali si compone di due sezioni, con 4 dormitori, capaci di 80 persone. I locali, nel loro insieme, sono capaci di 1116 persone.

La spesa della costruzione è stata di 937 mila franchi, l'area essendo stata concessa gratuitamente dallo Stato. Il movimento nello scorso anno fu di 36 mila individui, che rimasero in media nel ricovero un giorno e mezzo. Questi 36 mila sono un poco più della metà del numero degli emigranti partiti nello scorso anno dal porto di Amburgo per l'America, massimamente per Nuova York. Ma coloro che attraversano il ricovero non sono che in piccola parte tedeschi, circa 8 mila. Gli altri sono per la maggior parte sudditi russi. Il ricovero di Amburgo è esercitato dalla stessa società di navigazione, la quale fa pagare una piccola retta, tranne ai più poveri (1).

Ritornando al nostro paese, dirò brevemente della protezione che si dà agli emigranti nella traversata dell'Oceano. Abbiamo 40 medici militari, aggiunti al precedente organico del personale sanitario della Regia Marina. Il Ministro della marina, con due concorsi, ha provveduto questi 40 medici. Il Commissariato ha stabilito un compenso *à forfait* per questi medici e ne viene rimborsato dai vettori.

Nella stessa relazione del Commissariato, contenuta nel nostro *Bollettino*, si parla delle licenze rilasciate ai vettori per il trasporto degli emigranti, il cui viaggio è pagato dal Governo di San Paolo.

Vi si fa parola altresì della tratta dei minorenni, e noi abbiamo qui presente il professore Schiaparelli, che è tanto benemerito per le indagini fatte da lui personalmente in Francia sull'impiego dei fanciulli nelle fabbriche.

Quanto alle istituzioni di patronato all'estero, si sta studiando la questione per il Brasile. Ivi il Ministro italiano si occupa con impegno per ottenere che una sorveglianza attiva si faccia nei luoghi di arrivo degli emi-

(1) Vedasi la relazione del dott. Alberto Franz Labriola nel fascicolo n. 10 del *Bollettino dell'Emigrazione*.

granti, affinché questi non siano sorpresi nella loro buona fede con dei contratti onerosi e abbiano garanzie per l'esecuzione dei medesimi. Per gli Stati Uniti si è cercato di aiutare le iniziative locali. Furono date 20 mila lire a due Società, e cioè 10 mila lire alla Società di San Raffaele, rimessa in piedi dal vescovo monsignor Scalabrini, e 10 mila ad una Società americana, le quali Società entrambe si prefiggono la tutela degli emigranti all'arrivo e il loro collocamento.

Fra breve si recherà a Nuova York il commissario Egisto Rossi, che ha la maggior esperienza, per aver dimorato cinque anni a Nuova York, come delegato del nostro Governo per la protezione degli emigranti. Egli avrà l'incarico di organizzare, d'accordo col Console generale, i diversi rami del patronato negli Stati Uniti.

Le contravvenzioni, finora denunciate sommano ad un centinaio, per motivi diversi, sia perchè il viaggio si è prolungato al di là dei termini fatti conoscere nel manifesto, sia per aver imbarcato più emigranti di quanti fossero i posti disponibili, sia per altri motivi. La relazione del Commissariato rende conto anche di alcuni giudizi arbitrari, che furono promossi avanti le apposite Commissioni istituite per legge in ogni provincia del Regno. Sono stati portati finora al giudizio di codeste Commissioni otto reclami, di cui uno di importanza notevole, per una somma di circa 15 mila lire, reclamate nell'interesse di un centinaio di emigranti del Veneto.

LIZZATTI. Prima di passare alla discussione di queste questioni, che formeranno naturalmente l'*opus magnum* del Consiglio, due cose debbo far io, che penso di essere interprete del sentimento di tutti noi: in primo luogo esprimere un voto di plauso al Commissariato, il quale in così breve tempo, traverso tante difficoltà, con tanta novità di tema, è riuscito a colorire le prime linee di un edificio, che non sarà compiuto che di qui a molti anni, perchè avviene di questa legge come della legge sul lavoro delle fabbriche in Inghilterra, per la quale corse quasi un secolo prima che fosse compiuta ed interamente applicata.

La legge sull'emigrazione entrò in vigore il 31 luglio dello scorso anno. Il Commissariato cominciò a funzionare il 2 settembre, e in così breve tempo seppe dar vita alla istituzione ed avviare anche lo studio dei ricoveri, che saranno la prova visibile della nostra istituzione. Ora s'intende che le difficoltà sono grandi, poichè gli stessi desideri del bene stanno in lotta fra loro, e s'intende che il pubblico, che non vede da vicino quanto si fa, possa credere lento il lavoro del Commissariato e muovere delle censure, le facili risorse degli incompetenti. Ma a tutto questo cercheremo di opporre le continue informazioni; e a questo proposito mi raccomando di non trascurare

la pubblicità, non per le persone, che compongono la istituzione, ma per le cose che si debbono sapere. Mancherei al compito che mi spetta, come ad uno fra gli iniziatori della legge e quale vice-presidente del Consiglio, se, pur pregando gli egregi commissari di trarre dalla lotta l'incitamento a persistere nella opera iniziata e sulla buona via, in cui si son messi, non rivolgessi una parola di gratitudine al Commissario generale ed agli uomini che lo assistono, e anche a quelli, che non fanno parte del Commissariato, ma con abnegazione lo hanno aiutato in quest'opera, come il cav. Cazulini, e non indirizzassi anche a lui un ringraziamento che sia incoraggiamento a perseverare. Essi possono star sicuri che nel Consiglio troveranno sempre aiuto per vincere le difficoltà, che loro attraverseranno la via.

Metto ai voti questa proposta.

È approvata all'unanimità.

BODIO. Ringrazio di gran cuore, anche a nome dei miei colleghi dell'ufficio, l'onorevole Luzzatti delle parole cortesi che ha rivolte al Commissariato. Esse sono un conforto e un incoraggiamento per noi, che abbiamo sostenuto in questi mesi un lavoro faticoso. Mi associo pure volentieri all'idea da lui espressa, di fare appello alla pubblica opinione per averne efficace cooperazione. Questo intendimento fu da noi espresso anche nell'Avvertenza preliminare, con cui si iniziava la stampa del nostro *Bollettino*.

LUZZATTI. Prima di prendere in esame alcune questioni accennate dal Commissario generale, e poste all'ordine del giorno, crederei opportuno che il Consiglio procedesse alla nomina del Comitato permanente, il quale ha una funzione essenziale, dovendo cooperare col Commissariato e rappresentare il Consiglio nelle sue inevitabili assenze, interpretarne la volontà e vegliare alla esecuzione delle sue deliberazioni. È questo un ufficio di grande importanza. Aggiungo che non è cosa nuova, poichè in altre istituzioni, simili alla nostra, un Comitato permanente ha dato buoni frutti, e quindi noi dobbiamo procedere con la fiducia che esso integrerà l'opera del Commissariato.

Conviene anzitutto stabilire di quanti membri il Comitato debba essere costituito. Il nostro Consiglio si compone di undici membri, giacchè il direttore del Banco di Napoli assiste al Consiglio soltanto per le questioni riguardanti la trasmissione del denaro degli emigranti. Io crederei che il Comitato dovesse comporsi di un numero di persone molto ristretto, perchè, se fosse diversamente, avrebbe le difficoltà che ha il Consiglio, fra cui quella di trovarsi in numero per le deliberazioni. Propongo che il Comitato sia di tre membri. Se non vi sono opposizioni sul numero, procediamo alla no-

mina delle persone che formeranno il Comitato, incaricato di assistere il Commissariato generale.

*Si approva la proposta che il Comitato si componga di tre membri. Segue la votazione a scrutinio segreto per la designazione dei componenti il Comitato. Sono eletti i signori: Pantano, Luzzatti e Mortara.*

Luzzatti. Procedendo nell'ordine del giorno, apro la discussione sulle cose esposte dal Bodio, e particolarmente, su due punti da esso appena accennati, ma su cui egli darà le spiegazioni occorrenti, e cioè sui noli per il trasporto degli emigranti e sui rappresentanti dei vettori.

A proposito dei noli il Commissariato ha preparato un lavoro importante, che fu distribuito in bozze di stampa ai membri del Consiglio (1). Se il Consiglio me lo permette, farò due considerazioni: una sopra i noli per il trasporto degli emigranti e l'altra sopra i rappresentanti dei vettori, riserbandomi di far discutere più tardi la questione dei Comitati, che può diventare abbastanza grave.

Rispetto ai noli, l'on. Pantano ed io abbiamo dimostrato alla Camera, quando si discusse la legge, che non avremmo potuto consentire alla soppressione degli agenti di emigrazione, la quale si traduceva in un rafforzamento del monopolio che godono i vettori, se non si fosse rinvigorita l'azione dello Stato, nel senso soprattutto di impedire un artificiale elevamento dei prezzi di trasporto. Su questa questione si discusse a lungo nella Camera e nel Senato, ed essa rappresenta il compito più grave del Commissariato. È esso in grado di esercitarlo? Il lavoro, che ci fu presentato e che è un primo saggio, mostra quanto tesoro di notizie, conducenti al fine della determinazione periodica dei limiti massimi di un nolo equo, si potè raccogliere, e come queste notizie possano essere elementi utili a riscontrare e correggere la naturale tendenza dei vettori ad alzare i noli. Ma, se io dovessi dire che sono contento dei risultati ottenuti, direi cosa non rispondente all'animo mio.

I ribassi ottenuti sono stati troppo piccoli, tenuto conto anche del fatto che non poche volte i noli furono più bassi che in questi ultimi tempi. Noi assistiamo ora ad una crisi dei noli. Basterebbero alcune cifre, fornitemi dai giornali commerciali inglesi. Così per il trasporto dei carboni da Cardiff a Genova si è passati da 12 scellini nel 1900 a scellini 4, 6 e 5, 9 nel 1902. Di ciò anche il trasporto degli emigranti non può non risentirne. So che il Commissariato dice: le mie pratiche fecero sì, che, malgrado i nuovi oneri

(1) Si veda la Relazione del Commissariato sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti per il primo quadrimestre dell'anno 1902 nel *Bollettino dell'emigrazione* numero 4, 1902.

imposti ai vettori e malgrado la tassa fatta pagare ai medesimi, in ragione di otto lire per ogni emigrante, i prezzi dei noli non furono accresciuti fin qui rispetto a quelli praticati poco prima dell'attuazione della legge; e, se non altro, ottenemmo che gli emigranti viaggiassero meglio, con cubatura di aria maggiore, che mangiassero meglio di prima, che avessero una assistenza medica più umana e più attiva, e non avessero a risentire gli effetti di questa tassa. Ma dobbiamo procedere molto più risoluti su questa via. Non critico ciò che fu fatto, perchè, per il tempo di cui si disponeva, si fece quanto si poteva; ma dobbiamo dal passato trarre norma per l'avvenire. Alla fine di aprile scade la convenzione provvisoria dei noli, fatta tra il Commissariato e i vettori. La legge e il regolamento indicano i modi, coi quali al 30 aprile si possono sostituire ai vecchi i noli nuovi. Questa insistenza per nuovi ribassi si sperimenterà con le conferenze, che io spero avvengano senza indugio fra Commissariato e vettori. Se il Commissariato, come non dubito, farà il suo dovere, riuscirà a raggiungere il fine.

La legge e il regolamento determinano la procedura da seguirsi in casi di contestazione; e io desidero che questa procedura si esperimenti interamente, perchè vorrei veder funzionare anche il Consiglio superiore di marina, a cui dobbiamo andare per queste questioni; vorrei vedere in azione tutti gli organi stabiliti a tutela di noli equi. Propongo che il Commissariato inizi immediatamente le pratiche per i noli nuovi, che debbono entrare in vigore al 1° maggio; che per tali noli esso impegni la discussione coi vettori, e, ove non riesca ad ottenere forti ribassi, faccia funzionare tutti gli organi della legge, prima di giungere al punto, in cui, d'ufficio, dal Ministro venga determinato il prezzo del nolo, rimedio estremo.

Questo è il primo voto che faccio; il quale si coordina con un altro. Ieri il Ministro affermò che, per la natura delle cose, i vecchi agenti di emigrazione erano risorti nei nuovi rappresentanti delle Società. Io, nelle poche parole che pronunciai di risposta, dissi che si erano creati dalla legge nuovi rapporti giuridici, perchè, mentre prima l'emigrante era sbalottato tra l'agente di emigrazione e il vettore, e per tutte le responsabilità che derivavano da questi contratti di trasporto, non si sapeva mai stabilire la responsabilità, oggi invece è responsabile per tutti il vettore, dal momento in cui il trasporto s'inizia fino al compimento del viaggio; il quale vettore ha depositata una cauzione; e quindi lo stato delle cose è migliorato. Questo è fuori di dubbio. Ma l'osservazione del Ministro aveva un lato di esattezza, ed è questo, che gli agenti di emigrazione, trasformati in rappresentanti, percepiscono se non una senseria, come prima, una provvigione tanto maggiore quanto men buoni sono i piroscafi su cui mandano gli emigranti ad imbarcarsi. Anzi mi fu assicurato che costoro fecero in Basilicata una strana

società, che intitolarono Cooperativa (e non è a meravigliarsi che, se c'è la cooperazione del bene, ci sia anche quella del male), in cui mettono insieme tutti i loro profitti e se li ripartono. Queste figure losche di carattere giuridico, bisogna che siano da noi combattute, per quanto è possibile; avremo in ciò l'aiuto dei vettori, i quali non debbono desiderare di pagare 30 lire, e talvolta anche più di provvigione, mentre potrebbe bastare una di dieci o di cinquelire.

Se noi saremo severi nella fissazione dei noli, i vettori, messi nel dilemma o di perdere essi per dare ai rappresentanti delle grosse senserie, o di non perdere e diminuire le senserie, diminuiranno le senserie. Io credo che delle disposizioni per limitare il numero dei rappresentanti esistano già nel regolamento, e che, se non ci sono, ci si debbano introdurre. Noi potremmo fissare un massimo di provvigione, oltre cui non si possa andare. Mi direte: si faranno le cose di nascosto. Questo non mi preoccupa, perchè una provvida legge, di natura umana, fa sì che gli interessati si disciolgano nelle loro leghe, e quando si disciolgono, si accusino fra di loro. Dove cessi questa provvida legge, allora interverrà l'autorità nostra, che, spiando il momento, saprà coglierli nel fatto e colpirli. Ecco perchè a quella obiezione del ministro do minor valore di quello che altri sarebbe inclinato ad attribuirle. Noi però non dobbiamo lasciare che l'antico agente di emigrazione ripigli tutto il suo credito e dobbiamo cercare di limitarne l'azione, quando nuoccia agli emigranti.

Infine, rispetto ai Comitati mandamentali e comunali, che chiedono un concorso pecuniario sul fondo dell'emigrazione, dico netta la mia opinione. Io non darei un soldo a nessuno, e sarei in ciò inesorabile. Si faccia la minima spesa possibile per il Commissariato; la minima spesa per gli altri organi od uffici, al fine di serbare tutti i risparmi a beneficio della tutela degli emigranti. Questa deve essere la nostra divisa. Che se in Italia il fenomeno della emigrazione si acuisce, non si troveranno alcuni buoni cittadini nei vari comuni, i quali aiutino il Commissariato a dare agli emigranti l'assistenza voluta dalla legge e dal regolamento, senza che si istituisca un nuovo ufficio burocratico? Se ciò non fosse, noi dovremmo disperare della nostra impresa. Dobbiamo cercare di influire affinchè le istituzioni di beneficenza, le Società operaie, gli stessi municipi diano per lo meno gli oggetti di cancelleria necessari a questo ufficio. Il compito designato dalla legge è chiaro: difendere gli emigranti dalle insidie degli agenti. È giusta l'osservazione fatta dal Ministro degli esteri, che, se anche si dessero sole 50 lire ad ogni Comitato, quando il numero di questi Comitati fosse giunto, per esempio, a quattro mila, si avrebbero 200 mila lire di spesa, cioè una somma che potrebbe bastare al mantenimento per un anno dei due ricoveri di Genova e di Napoli, quando li avremo in funzione.

Queste sono le mie principali osservazioni: la prima riguardante i noli, la seconda circa i rappresentanti dei vettori, la terza circa i Comitati. Su queste, alla fine della discussione, formulerò speciali voti. Ora do la parola al prof. Grossi, il quale l'aveva chiesta fino da ieri.

Grossi. Dirò poche parole sulla elaborata relazione del Commissario generale, in aggiunta alle sagge considerazioni svolte dall'onorevole Luzzatti.

Rispetto ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione, dichiaro anzitutto che mi associo completamente all'idea di non accordar loro sussidio alcuno; ma mi sia permesso di aggiungere che io sono sempre rimasto e rimango tuttora molto scettico intorno all'efficacia pratica di essi, specie nei Comuni rurali di talune regioni, dove ne sarebbe maggiormente sentito il bisogno. Come volete infatti, data la scarsa diffusione della cultura geografica nel nostro paese, anche presso le cosiddette classi dirigenti; come volete, ripeto, che quelle brave persone che comporranno i Comitati possano dare, con sufficiente cognizione di causa, notizie, se non precise ed esatte, almeno attendibili, intorno ai principali paesi d'immigrazione, sia dal punto di vista delle condizioni climatiche, nosologiche ed igieniche, sia rispetto alle forme di governo, alla situazione economica finanziaria, alle colture predominanti, ai salari, alla viabilità, ecc., ecc.?

La mia opinione è che, pur facendo plauso alle intenzioni del legislatore circa l'istituzione di siffatti Comitati mandamentali o comunali, sia da promuovere o da incoraggiare il sorgere fra noi di una *Associazione nazionale di patronato per gli emigranti*, all'infuori e al di sopra di ogni partito politico o confessione religiosa. Sarà così agevolata l'azione, ardua e delicata, del Commissariato dell'emigrazione, specialmente per la divulgazione di quelle informazioni e notizie riguardanti singoli paesi d'immigrazione, le quali, pur essendo veritiere, anzi appunto per questo, potrebbero suscitare noie, impieci diplomatici al Ministero degli affari esteri, allorquando venissero pubblicate da un organo *ufficiale*, qual è il *Bollettino dell'emigrazione*.

Quanto alla questione degli asili o ricoveri per gli emigranti nei principali porti d'imbarco, faccio io pure caldi voti perchè vengano al più presto costruiti, specie quello di Genova, allo scopo anche di attrarre ivi ad imbarcarsi, con opportune riduzioni nelle tariffe ferroviarie, una parte degli emigranti dell'Europa centrale, che ora prendono la via di Havre, Anversa od Amburgo.

E vengo alle istituzioni di patronato per gli emigranti da fondarsi all'estero. Dico subito che, per questo capitale assunto, dobbiamo fare pre-

cipuo assegnamento sull'iniziativa privata delle locali Società italiane di mutuo soccorso, delle Camere di commercio, degli Istituti di beneficenza o d'istruzione, esistenti nei principali centri o nuclei coloniali di popolazione italiana all'estero. Ma detto ciò, devo aggiungere che, a mio modo di vedere, il nostro Governo non può e non deve disinteressarsi di questa opera eminentemente patriottica, che è la tutela degli espatriati, specie in quei paesi che presentano minori garanzie di stabilità politica, di solidità finanziaria e di sicurezza personale. E qui mi spiace di non condividere del tutto l'opinione espressa ieri dall'onorevole Ministro per gli affari esteri, circa l'opportunità e legittimità di siffatto intervento del patrio Governo in quei paesi che accolgono il maggior numero dei nostri emigranti. Passi per gli Stati Uniti e, fino ad un certo punto, anche per l'Argentina; ma non per il Brasile, che direttamente o indirettamente promuove gran parte della nostra immigrazione agricola attraendola colla seduzione del passaggio gratuito.

Ora io comprendo che il Governo federale o quelli dei singoli Stati brasiliani, per levarsi di dosso ogni responsabilità, amino meglio ricorrere al sistema dei cosiddetti *contratti per l'introduzione di immigranti*, stipulandoli con privati speculatori, nazionali o stranieri. Tutto questo, ripeto, io capisco ed altro ancora; ma quello che non riesco a comprendere è che vi possano essere dei Governi così poco curanti del benessere dei propri cittadini, da lasciare che tutto ciò sia fatto senza di loro, malgrado loro e contro di loro.

Padronissimo il paese che ha bisogno di immigranti, di non volersi legare le mani; è nel suo diritto; ma egualmente padrone l'altro che li fornisce, di esigere le debite garanzie, morali e materiali, per l'esecuzione di quei contratti d'emigrazione; è suo dovere. Epperò l'onorevole Luzzatti, estendendo la sua geniale idea dei *trattati di lavoro* dall'Europa all'America, potrebbe intanto patrocinare l'applicazione al Brasile e all'Argentina, mediante apposite *convenzioni diplomatiche o consolari*, sul tipo di quella stipulata appunto, anni sono, fra la Germania e l'Impero brasiliano.

Da ultimo farò brevi osservazioni a proposito dei noli. Premetto che, a mio parere, il ribasso che si è potuto ottenere fin qui dai singoli vettori è affatto illusorio, in confronto del rilevante aumento, che hanno avuto i prezzi dei biglietti di passaggio per le due Americhe, dall'entrata in vigore della nuova legge sull'emigrazione. E la cosa non poteva, del resto, andare diversamente, quando si consideri che il disposto dell'articolo 14, ottimo in teoria, riesce praticamente di scarsa efficacia; in primo luogo, perchè il *calmiere* dei noli è un assurdo economico; e secondariamente, perchè, se anche non lo fosse, tanto il Commissariato dell'emigrazione, quanto il Ministro degli affari esteri, si trovano sprovvisti di qualsivoglia azione coercitiva

contro i vettori, i quali non accettassero i noli preventivamente approvati o stabiliti. È questo, ripeto, uno dei punti deboli della nuova legge, che il legislatore dovrà presto modificare o rinforzare, dandogli una sanzione efficace.

PANTANO. Sarò brevissimo. Prendo le mosse da quanto ha detto il Grossi per chiarire la questione dei noli. Io ricordo che, quando, in seno alla Commissione parlamentare, si trattò di dover risolvere in modo definitivo questa questione, altra risorsa non si trovò che questa del nolo di Stato, giacchè le altre si erano chiarite insufficienti dinanzi alla prepotenza delle Compagnie e alla effimera resistenza degli agenti. Non vi era altra via possibile. Noi abbiamo imposto al Commissariato di stabilire i noli, in base ai rapporti ed alle informazioni delle Camere di commercio e di altre rappresentanze, comunicando al Parlamento, oltre il nolo fissato, anche i rapporti e le informazioni in base a cui il Commissariato ha deliberato, di modo che qualunque debolezza indebita venga innanzi alla pubblica opinione. Quando l'onorevole Gianturco propose che si modificasse il Codice penale per imporre ai vettori il carcere in caso di frode o di resistenza, io mi opposi e dissi che avevo più fiducia nel controllo del Parlamento, poichè tanto il Commissariato, quanto il Ministro sarebbero stati messi in una morsa di ferro per costringere tutto e tutti all'adempimento del proprio dovere, dai vettori ai cooperatori del Commissariato.

I noli di cartello erano già alti, e tali si sono mantenuti durante il primo periodo della legge, e forse per alcune linee sono aumentati, con una audacia ed una sfida diretta alla nuova legge. Per conto mio, mi sono unito al plauso fatto al Commissariato; ma, pur comprendendo come il Commissariato, sovrappiù da un lavoro enorme, abbia cercato di fare il suo meglio, io non posso dichiararmi soddisfatto dell'opera sua nella fissazione dei noli. Evidentemente noi ci troviamo di fronte ad un fatto grave, quale quello dello sfruttamento degli emigranti. Si tratta di decine di milioni, che sono sottratti alla borsa del proletariato italiano in favore della speculazione. Il Commissariato in questa questione dei noli deve attenersi alla legge e deve fare in modo che i vettori, al 15 marzo, gli abbiano comunicato il prezzo massimo dei noli, affinché si possa provvedere rapidamente. È necessario che non un'ora, non un minuto di tempo sia perduto dal Commissariato, e che tutte le armi per la battaglia siano pronte. Dovendo noi eseguire scrupolosamente la legge e perciò tra il 15 marzo e il 1° di maggio sentire i corpi consultivi e fare pratiche coi vettori, fissare i noli e comunicarli ai Comitati qualche giorno prima che vadano in vigore, bisogna avere la conoscenza profonda e intera del mercato dei noli, per poter prendere decisioni sollecite ed eque ad un tempo.

Convieni che il Commissariato, assegnando ad uno dei suoi componenti lo speciale incarico degli studi necessari per la fissazione dei noli, si metta senza indugio all'opera. Questa è la mia proposta, perchè confesso francamente che, con tutta la stima che ho per l'amico Bodio e per gli altri membri del Commissariato, coi quali ho collaborato, se il Commissariato venisse meno a questo, che per me è il più delicato dei suoi doveri, io, come membro del Consiglio dell'emigrazione e come deputato, non esiterei ad attaccare il Commissariato innanzi alla Camera, e questa è la prova maggiore del mio affetto al Commissariato e alla legge.

Passo ad un altro argomento, a quello dei noli gratuiti. Il professor Grossi disse che l'attuale legge è insufficiente. Non è la legge insufficiente. I contratti, fatti in passato, erano stati stabiliti prima che la legge entrasse in vigore.

La nuova legge richiede delle condizioni e delle garanzie speciali di arruolamento, ed allora soltanto sarà da fare un addebito al Commissariato quando esso consentirà che un solo emigrante parta arruolato, senza che nel contratto stipulato sotto i suoi occhi si sieno prese tutte quelle garanzie, che la legge vuole. Quindi la legge ha previsto il caso e avvisato ai relativi provvedimenti.

GROSSI. Quello che dice l'onorevole Pantano concerne il contratto di trasporto, ed è perfettamente esatto; ma non è a questo che io ho voluto riferirmi, sibbene al vero e proprio contratto di emigrazione o di colonizzazione.

PANTANO. Ho parlato del contratto di trasporto. Andiamo più in là e cioè: arrivo dell'emigrante all'estero. Disse il Ministro che la legge non è sufficiente. La legge non poteva fare più di quello che ha fatto: non poteva che gettare dei germi, il cui sviluppo è affidato all'Amministrazione degli affari esteri. Giacchè, quando abbiamo messo la facoltà di costituire degli uffici di lavoro e di protezione all'estero, abbiamo detto tutto. Io non solo convengo con quanto ha detto il Grossi, ma ho la certezza che degli accordi diplomatici si possano fare, tanto con l'Argentina che col Brasile, i cui Governi hanno, come gli Stati Uniti, interesse ad avere un'immigrazione selezionata, ma anche quello di non vedere inaridite le correnti della nostra emigrazione. Questa è la parte più importante del problema, che, unita alla riforma consolare, può integrare la legge nel suo complesso. Su questa parte io richiamo l'attenzione del Commissariato, affinchè, per lo meno, affretti il lavoro che riguarda il Brasile. Quanto agli Stati Uniti, abbiamo già una società sussidiata per il patronato; nell'Argentina possiamo contare intanto sul con-

corso dei migliori elementi di quelle fiorenti colonie; ma per il Brasile occorrono provvedimenti urgenti. Il Governo deve affrettare laggiù, d'accordo con quello Stato, un'opera efficace di preveggenza e di tutela. E ciò anche per altre considerazioni relative al controllo del trattamento degli emigranti durante il viaggio.

Io ieri, sentendo parlare i nostri medici commissari, pensavo: questi tentativi dei comandanti di addormentare i nostri commissari, di istigarli a divertirsi a bordo, anziché a vigilare, troveranno qualche acquiescenza naturale, plausibile, malgrado che queste persone vestano la divisa militare? Io in principio lo escludo, ritenendo che i medici militari della marina siano per noi garanzia di moralità. Ma, *humanum est*, non per corruzione, che questo non lo ammetto, ma per mitezza di temperamento, per difetto di energia. Insomma sorge da qui la necessità di applicare quell'altra parte della legge, che noi abbiamo preveduta, cioè quella che riguarda le ispezioni saluarie, da farsi a bordo dei vapori, a controllo dell'opera del comandante e del commissario viaggiante. Siccome però è difficile far eseguire queste ispezioni, esse si dovranno affidare ai consoli ed agli uffici locali, che avremo tanto nel Brasile, quanto in altri paesi. Per esempio, nel caso dello " Jover Serra ", potremo telegrafare ai nostri rappresentanti: interrogate coloro che scendono a terra, sul modo come siano stati trattati durante il viaggio.

Un'altra osservazione vorrei fare circa il registro messo a bordo per raccogliere i reclami degli emigranti. Questo registro c'è, e lasciamolo, perchè vi può essere qualcuno a bordo che voglia reclamare. Ma, se è vero che riesce di poca utilità, pensiamo al modo di ripararvi. Facciamo che i nostri delegati, di quando in quando, facciano delle inchieste sommarie, da rimettere poi a noi, sul tale o tal altro vapore, di modo che possiamo avere una specie di controllo sull'opera degli stessi nostri commissari. Io proporrei anzi che nessun certificato, rilasciato a bordo, nè pro, nè contro, possa esser valido, e che tutte le dichiarazioni o di lode, o di biasimo, debbano esser fatte nell'ufficio consolare o nell'ufficio italiano di protezione o di avviamento al lavoro, perchè in tal modo i comandanti non si faranno rilasciare falsi certificati e gli emigranti potranno dire tutto quello che vorranno liberamente, secondo coscienza, senza paure e senza lusinghe.

Riguardo alle provvigioni che ricevono i rappresentanti dei vettori, si sa che queste senserie salgono per alcuni vettori a misure esagerate e scandalose. L'onorevole Luzzatti proponeva di stabilire un *maximum* della misura delle provvigioni, che il vettore possa dare ai suoi rappresentanti. Si è obiettato che sarebbe cosa troppo difficile scoprire quanto si paga da un vettore per questo titolo. È cosa da studiarsi. Frattanto ciò che importa di più, è questo, che, nel determinare il nolo dei vapori, sia fatta bene l'analisi dei

prezzi; che poi ci sia un vapore, il quale guadagni 10 lire su ogni emigrante, invece di 8, poco importa. In quell'analisi può benissimo calcolarsi la provvigione del rappresentante in un *maximum* di 8 o 10 lire per passeggero. Senza di ciò ove il limite plausibile del costo del nolo sia sorpassato, il vettore si servirà del maggior nolo per largheggiare nelle provvigioni, qualunque prescrizione voi mettiate in contrario. Facciamo, dunque, che queste analisi dei prezzi siano sicure e poi lasciamo che tutte le responsabilità vengano fuori.

Per ultimo, prendendo occasione delle istanze di alcuni Comitati, che vorrebbero dei soccorsi, io proporrei di inviare una circolare ai sindaci dei vari Comuni, per dichiarare che in una causa così alta e nobile, al cui trionfo tutti hanno il dovere di concorrere, quale è quella della tutela della nostra emigrazione, non è possibile che i municipi non possano sostenere una lieve spesa. Su questa questione io provocherei delle deliberazioni dei Consigli comunali. Date le condizioni attuali della vita italiana, credo che i Comitati avranno un'efficacia per ora assai limitata; ma col tempo diventeranno un centro di educazione, un ausilio prezioso per gli emigranti. Il Commissariato, per mezzo loro, potrà fare opera di tutela e di propaganda illuminatrice. Faccio formale proposta di muovere questo appello ai Comuni.

Dirò una parola, per ultimo, sui ricoveri. Per me urgono tanto il ricovero di Napoli, quanto quello di Genova; ma siccome a Genova ci vorrà del tempo per trovare l'area disponibile in una località adatta, mentre invece a Napoli lo spazio demaniale vasto e in ottima ubicazione è pronto, e non c'è che da far le pratiche perchè l'Amministrazione della marina ce lo ceda, credo che si debba cominciare da Napoli. Ivi l'asilo sorgerà, tangibile annunzio dell'opera del Commissariato dell'emigrazione, e sorgerà in quella parte del Mezzogiorno, dove, appunto per le condizioni inferiori della emigrazione, esso è più necessario. Entro un anno il ricovero di Napoli potrebbe funzionare, come segnacolo di ciò che abbiamo fatto. A questo proposito pregherei il Commissariato di iniziare gli studi, e di convocare, se del caso, il Consiglio, straordinariamente.

MONTARA. Ringrazio dell'onore che mi ha fatto il Consiglio, con lo eleggermi a far parte del Comitato, assicurando che, per quanto le mie occupazioni me lo consentiranno, mi studierò di corrispondere alla fiducia che gli piacque di manifestarmi.

Ora, quanto ai noli, sono d'accordo nell'avvisare che il Commissariato debba fare ogni sforzo per ottenere che i viaggi degli emigranti si facciano nelle condizioni più economiche; ma non credo si possa dire che il Commissariato abbia ottenuto finora assai poco.

Non basta prefiggersi di ottenere un ribasso nel prezzo dei noli per con-

seguirlo, poichè si tratta di una merce soggetta necessariamente alle variabili vicende del mercato, come tutte le altre merci. Io credo che il Commissariato debba tener conto della tendenza del mercato, per giovarsene. Ma quando in esso si nota un rialzo, il renderlo responsabile di non avere ottenuto dei ribassi, non mi pare giusto. Se, in un dato periodo, il traffico dei trasporti marittimi porta ad un aumento, è inutile che noi ci sforziamo di ottenere un ribasso. Insomma non è il ribasso assoluto che dobbiamo ottenere, ma quello relativo al mercato, considerato questo nel suo andamento complessivo. Sotto questo aspetto, credo che potrà giudicarsi meglio anche l'opera prestata fin qui dal Commissariato riguardo ai noli. Il capitale, che s'impiega nell'industria dei trasporti, ha diritto di avere quella retribuzione che è necessaria perchè possa rimanervi applicato. Faccia il Commissariato tutti gli sforzi per il meglio; ma se in questo momento un rialzo si manifesta nelle condizioni generali del mercato, è necessario assoggettarvisi, perchè io credo che, se forziamo al ribasso, faremo danno agli emigranti, i quali se ne risentiranno col trattamento effettivo che loro verrà fatto, per qualità e quantità di vitto.

Quanto ai Comitati locali, si è detto che non può farsi grande assegnamento sulla loro cooperazione; ed il prof. Grossi ha soggiunto che egli preferirebbe una grande Società nazionale di patronato. Io non posso dichiararmi d'accordo con lui su questo punto, poichè una grande Società dovrebbe pur valersi di mezzi locali, e quindi, all'atto pratico, farebbe ricadere tutto il lavoro su dei Comitati locali. Dal momento che abbiamo questi Comitati, sparsi in tutte le provincie, il meglio sarebbe di rafforzarli e di organizzarli per guisa che potessero surrogare in tutto, o nella massima parte, l'opera dei rappresentanti, ponendosi in comunicazione diretta coi vettori, da un lato, e cogli emigranti, dall'altro. Io comprendo che questo è un ideale difficile a raggiungere, ma l'ho voluto accennare, perchè mi pare che sarebbe utile, anche per il ribasso dei noli, se si potesse eliminare il rappresentante stipendiato dal vettore.

PANTANO. In caso di coalizione dei vettori, siccome verrebbero sospesi tutti i rappresentanti, i Comitati locali funzionerebbero, in linea eccezionale, come rappresentanti.

MORTARA. Non vedo l'impossibilità di ottenere che i Comitati di patronato possano essere rappresentanti diretti del vettore, anche per la vendita dei biglietti d'imbarco. Quanto alle spese dei Comitati, mi sembra che il mezzo più facile per fronteggiarle, sia quello che le assumano i municipi. Si tratterà di poca cosa, e saranno danari spesi utilmente.

Infine, quanto all'altro argomento della sorte dell'emigrante quando è arrivato a destinazione, riconosco che il collocamento degli emigranti nel paese da essi prescelto è ciò che più deve interessarci. Capisco che le condizioni del viaggio siano importanti, ma l'interesse prevalente, a mio avviso, è costituito da quella terza fase della emigrazione, di cui ieri parlò l'onorevole Ministro degli affari esteri, quella della sua sorte all'estero. La questione è così grave che non mi pare sia il caso di discuterla in questa occasione, e pregherei la Presidenza di fissare a tale scopo una riunione speciale del Consiglio.

ASTORRI. L'onorevole Ministro degli esteri, se ho bene inteso, disse che poco si può fare, una volta che l'emigrante sia giunto sul suolo estero; ma io ritengo che è appunto a questo che bisogna pensare principalmente. Quanto alla tutela dell'emigrante nel viaggio, all'assicurarsi che mangi 10 grammi o 20 di più di pane o di carne, io ritengo che si potrebbero quasi lasciare le cose come sono, e non dare a questa parte della legge una eccessiva importanza, dal momento che la maggior parte dei nostri emigranti hanno sofferto fino dalla nascita e non si lagnerebbero di un mese di più di sofferenze, che dovessero subire durante la traversata, pur di raggiungere qualche bene nel luogo di destinazione. Secondo me, l'emigrazione va tutelata nella sua finalità, e cioè va diretta in modo, che l'emigrato trovi all'estero quella occupazione che gli manca nel suo paese, e che lo spinge ad andare fuori di casa. Io mi unisco alla proposta del collega Mortara, di discutere questo tema in una seduta speciale.

PANTANO. Sono d'accordo su questa questione dell'obiettivo finale delle nostre cure e dell'opera del Commissariato e infatti le mie relazioni al Parlamento concludono con la necessità di questa protezione all'estero. Ma non esageriamo le cose al punto, da credere che, al di fuori di ciò, tutto il resto non si riduca che a un po' più o un po' meno di vitto, e di questa o quella qualità. C'è tutto un complesso di altri provvedimenti, oltre la tutela del trattamento a bordo, che si riverbera a beneficio dell'emigrante: quando voi cominciate con lo strappare i nostri proletari dalle mani di coloro che li ingannano sulle condizioni dei paesi esteri, dove sono intenzionati di andare; quando voi questa corrente di emigrazione la illuminate e la istruite, voi avrete munito l'emigrante del mezzo più sicuro per essere rispettato ed accettato all'estero. Sono d'accordo nel ritenere che sia necessaria, per discutere questo argomento, una seduta speciale, ma non vorrei che si valutasse a zero tutto il resto.

LÜZZATTI. Mi pare che la discussione sia stata ampia e fruttuosa. Noi

non possiamo menomare il nostro compito; la legge piglia l'emigrante e lo porta sul suolo straniero, e colà lo deve proteggere. Il modo lo diremo più tardi, nello studio che faremo. È tutto un mondo nuovo, che sorge; e noi dobbiamo svolgere i nostri studi ed attuare le nostre provvidenze con amore e pazienza; non siamo disposti a menomare il nostro programma, a trascurare l'una parte o l'altra di questa legge. Sono d'accordo che l'azione del Commissariato e quella del Ministro degli affari esteri debba mirare a stringere trattati di lavoro, non solo fra gli Stati di Europa, ma anche con quelli d'America. Adesso che parliamo, i nostri emigranti, nelle fazende del Brasile, sono creditori di milioni di lire per salari arretrati. Riconosco le suscettibilità che possono sorgere nei paesi esteri. È per noi un lavoro molto delicato il non urtare queste suscettibilità e proteggere nello stesso tempo i nostri emigranti. Ma la legge sarebbe monca, se anche in questa parte non si applicasse e curasse.

Rispetto ai noli, non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole Pantano. Quanto alle osservazioni del Mortara credo anch'io che nessuna lega di resistenza possa fare dei miracoli. Le leghe di resistenza per i salari possono determinarne l'aumento più rapido o la discesa meno rapida, ma in obbedienza alle leggi economiche. Anche per i noli noi possiamo con una specie di azione di Stato moderare i rialzi e rendere più solleciti i ribassi; ma certo non possiamo ostacolare le leggi economiche. Egli è che in questa materia le leggi economiche sono perturbate da elementi, tolti di mezzo i quali, esse potrebbero funzionar meglio. Io non credo che nella legge economica dei noli entrino quelle 30 e talvolta 40 e anche 50 lire di commissione che si danno all'agente di emigrazione! Dobbiamo intervenire per purgare l'ambiente da questi elementi, che formano gli attriti, ed impediscono ai noli di svolgersi nel modo retto. Quanti più ne elimineremo, di questi elementi perturbatori, tanto meglio faremo. Se il Commissariato otterrà questo intento, non dovremo mostrarcene malcontenti, ed è sempre preferibile essere accusati di audacia, che di troppa acquiescenza. Ed in mezzo a tutti questi elementi è necessario che il Commissariato trovi pace, perchè il voler trasportare gli emigranti con le navi dello Stato, o il concedere a Compagnie estere di imbarcarli, è, come abbiamo tutti riconosciuto, la difesa estrema. Ciò che io domando, è questo: che dopo un esperimento, che ci diede un ribasso, ma forse minore di quanto si sarebbe potuto, tutti i congegni della legge siano messi in azione. Anzi il Commissariato dovrebbe avvertire fin d'ora il Ministero della marina che si tenga pronto per la convocazione del Consiglio superiore di marina. E convengo coll'on. Pantano che uno dei membri del Commissariato si occupi di questa materia in modo speciale.

Passando alla questione dei comitati, mi pare che siamo tutti d'accordo sull'indole dell'azione loro. La circolare di cui ha parlato l'on. Pantano deve

essere diramata, per fare appello a tutte le forze del paese. Non ci risponderanno da qualche Comune; risponderanno da altri; l'emulazione nascerà e produrrà i suoi frutti.

BODIO. Debbo dare qualche schiarimento circa quanto fu detto della protezione degli emigranti all'estero. Non è esatto affermare che la legge, mentre si occupa molto degli emigranti durante la traversata, non parla abbastanza della protezione nei luoghi di arrivo. Sta invece in fatto che il proposito di aiutare gli emigranti anche nei paesi di destinazione è espresso nella legge, ed è dichiarato in termini molto lati anche nel regolamento. La legge non poteva entrare in particolari su questa materia, perchè la protezione deve attuarsi secondo le circostanze di luogo e di tempo; non sempre le providenze utili in un paese potrebbero attuarsi in un altro; è mestieri provvedere per accordi coi governi esteri. Perciò la legge si limita ad esprimere dei voti, piuttosto che dare tassative disposizioni.

Del resto, anche per la tutela all'estero, si è fatto qualche cosa; come ho avuto occasione di esporre, si sono anche stampate delle istruzioni popolari sulla legge, che vengono diffuse a molte migliaia di copie.

LUZZATTI. E che il medico-commissario dovrebbe aver cura di leggere a bordo del vapore, per informarne gli emigranti.

BODIO. Queste istruzioni servono a mettere in guardia gli emigranti contro possibili soprusi, ed a far loro conoscere quali sono i loro diritti e i modi di farli valere.

Quanto al Brasile, il Ministro italiano a Rio de Janeiro si occupa, con molto impegno, di questi affari dell'emigrazione. Egli ebbe conferenze col Presidente e col Ministro degli affari esteri della Confederazione brasiliana e col Governatore dello Stato di San Paolo, e pare siano bene avviate le trattative per un accordo. Si tratterebbe di porre a base della tutela un contratto scritto fra l'emigrante e chi lo assume al lavoro, e di eliminare quei sensali, che, senza una vera responsabilità, si intromettono, lucrando sugli emigranti.

Abbiamo saputo che gli operai italiani sono creditori di parecchi milioni di lire verso i *fazendeiros*; i quali hanno le loro proprietà oberate da ipoteche, con interessi che oscillano generalmente fra il 15 e il 18 per cento; sicchè talvolta i raccolti dei fondi bastano appena a pagare gli interessi dei debiti ipotecari. La produzione del caffè si trova ora in una crisi grave, perchè i prezzi sono molto ribassati, onde i proprietari delle fattorie si rivalgono sugli operai collo scemarne le mercedi e fanno uscire anche con cattivi trattamenti i coloni che già vi sono, per prendere i nuovi venuti, a mercedi molto ridotte. Il Ministro degli esteri ha inviato al Brasile due speciali inca-

ricati per studiare sul posto le condizioni reali delle cose e riferire. Essi non hanno personalmente veste ufficiale, di fronte alle autorità brasiliane; ma sono messi a disposizione del Ministro e dei Consoli, perchè siano i loro istrumenti nell'osservare i fatti sul posto. I Consoli non possono mettersi a cavallo e viaggiare per un mese nell'interno del paese, penetrando nelle *fazende*, interrogando i contadini, i rivenditori, ecc. Già sono arrivate le prime lettere dei nostri incaricati, che dicono le impressioni ricevute e le condizioni dure in cui si trovano i nostri lavoratori nel Brasile. Quando avremo raccolto dati di fatto in maggior copia, potremo procedere con maggior sicurezza nella via dei negoziati.

Inoltre, per ciò che riguarda la pubblicazione del *Bollettino*, abbiamo potuto utilizzare un materiale prezioso. Il Ministro degli esteri, in occasione del censimento generale della popolazione del Regno, ha raccolto informazioni sugli Italiani residenti all'estero. Questo materiale è arrivato quasi da tutte le Legazioni e si viene stampando nel nostro *Bollettino*. Questo lavoro sarà una base di geografia commerciale per le future comunicazioni che potranno farsi ai Comitati circa le condizioni attuali dei salari e dei prezzi, la facilità o meno di trovare occupazione nelle svariate industrie agricole, forestali, minerarie, ecc. Il Commissariato si propone inoltre di diffondere altrettante monografie quanti sono i paesi, ai quali si dirige l'emigrazione, prendendo per ciò esempio dall'Inghilterra; la quale fa queste pubblicazioni e le mette in vendita per pochi centesimi. Le monografie inglesi sono ridotte alla massima semplicità; sono schematiche e tutte sopra un tipo. Si comincia dalla indicazione delle condizioni fisiche delle paese, e si fanno conoscere i salari, i prezzi e via dicendo. La composizione tipografica di queste monografie può essere sempre tenuta in piedi, poichè la parte generale non varia che a lunghi intervalli, mentre vengono surrogati a brevi intervalli di tempo i dati riflettenti i salari. Si potranno anche da noi distribuire simili istruzioni popolari.

In quanto ai Comitati, qualche membro del Consiglio ha espresso il dubbio che possano avere un'azione di qualche utilità. L'esperienza parlerà; vedremo se i Comitati, stimolati, incoraggiati dal Commissariato, avranno una vita attiva. Alcuni cadranno, altri potranno attecchire, secondo la buona volontà delle persone chiamate a formarli. Noi abbiamo cercato di associare questi Comitati alle Società private, che già esistevano; ma è nostro proposito di mettere in relazione diretta i Comitati con gli emigranti, e più tardi forse anche si potrà sostituire l'azione dei Comitati a quella dei rappresentanti dei vettori.

Per ultimo darò una notizia di fatto, che riguarda il servizio delle rimesse degli emigranti, mentre è assente il nostro collega Miraglia. Questo servizio fu già iniziato anche prima che entrasse in vigore il regolamento che lo di-

sciplina. Da una lettera del direttore generale del Banco di Napoli sappiamo che nel mese di dicembre una Casa bancaria, in relazione col Banco di Napoli, ha fatto pervenire in Italia più di un milione di lire di queste rimesse, che furono versate alle famiglie degli emigranti. È una piccola cifra, foriera di molto maggiore movimento di fondi.

GROSSI. Vorrei richiamare l'attenzione del Consiglio sopra un'altra questione, secondo me, importante, cioè quella di trovar modo di creare certi uffici di Stato per far concorrenza ai rappresentanti. E poichè ho la parola, ne aproffito ancora per raccomandare al Commissariato di far tesoro della esperienza di altri paesi, circa le informazioni e i consigli da darsi agli emigranti in partenza. E' così, ad esempio, che la Germania ha creato *Uffici di informazioni per gli emigranti* in Amburgo ed a Brema. Ora io non comprendo perchè noi, che abbiamo istituito Ispettorati d'emigrazione nei porti d'imbarco, non possiamo creare altresì degli Uffici d'informazione, dove si distribuiscano guide e si diano tutte le istruzioni necessarie agli emigranti prima di partire. La stessa Inghilterra, che pure ha una emigrazione ben più agguerrita che non la nostra, ha sentito il bisogno di istituire a Londra uno speciale ufficio di informazioni per gli emigranti. Perchè, ripeto, anche noi non imitiamo questi esempi, convertendo gli attuali Ispettorati di emigrazione in altrettanti *Uffici d'informazioni per gli emigranti*?

BODIO. Queste informazioni, che si cominciano ora a ricevere e pubblicare, vengono distribuite a stampa ai tremila comitati oggi esistenti, ed anche, in buon numero di esemplari, agli ispettorati. Quanto all'Inghilterra, conviene avvertire che gli uffici d'informazioni sono mantenuti dai paesi che fanno appello all'immigrazione, cioè dai governi dell'Australia, del Canada, ecc.

GROSSI. Ella però non può contestare che Amburgo e Brema posseggono speciali uffici d'informazioni, che noi potremmo utilmente imitare.

BODIO. Gli uffici di Amburgo e di Brema danno informazioni sui viaggi. In Germania le informazioni si danno per mezzo di una Società privata, la Deutsche Kolonialgesellschaft, che ha dal Governo un sussidio annuo di 30 mila marchi (37,500 franchi).

LUZZATTI. Quando ci occuperemo del modo di tutelare i nostri emigranti all'estero, vedremo di occuparci anche del modo di diffondere codeste notizie utili. Per ora la seduta è tolta.

## Seduta del 24 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

*Il Commissario generale dà ulteriori informazioni circa i provvedimenti riguardanti il vettore Huguet e sulle obiezioni da questo fatte per ottemperare alle disposizioni prese dal Commissariato in base all'ordine del giorno del Consiglio.*

*Sorge una discussione a cui, oltre il vice-presidente on. Luzzatti e il Commissario generale, prendono parte il cav. Pelucchi, l'on. Pantano, il prof. Grossi, il comm. Mortara. Dopo la quale discussione il Consiglio approva il seguente ordine del giorno proposto dall'on. Luzzatti:*

Udite le dichiarazioni del Commissario generale, nel caso che il vettore Huguet non si conformi alla deliberazione presa, il Consiglio opina che debba immediatamente revocarsi la patente, piuttosto che lasciar partire gli emigranti sul legno " Jover Serra ", nelle attuali condizioni.

*L'on. Presidente apre la discussione sulla domanda della Società Amburghese-Americana di prendere gli emigranti in Italia e mandarli ad imbarcarsi nei porti francesi di Boulogne e Cherbourg, ove fanno scalo i suoi piroscafi in viaggio da Amburgo per gli Stati Uniti.*

BODIO. La *Compagnie générale transatlantique* ebbe facoltà di prendere emigranti in Italia e portarli all'Havre, dove li imbarca per Nuova York, e ciò in relazione all'articolo 23 della legge che dice, al secondo alinea: " È vietato, salvo i casi di forza maggiore, il trasbordo d'emigranti in porti esteri, che non siano al di là dell'Oceano; ed è pure vietato d'inviare emigranti ad imbarcarsi in qualunque porto non italiano. In entrambi i casi, si può far eccezione al divieto, con permesso speciale dato dal Commissariato, nell'interesse esclusivo degli emigranti ."

La patente alla *Transatlantique* fu data dal Commissariato dopo avere intesa la Commissione che ha preparato il regolamento. In una delle sue

ultime sedute fu interpellata quella Commissione per dare il suo avviso, se potesse permettersi alla " Compagnie générale transatlantique ", di prendere emigranti in Italia e farli partire dal porto estero dell'Havre. È sembrato che questo provvedimento potesse essere giustificato dall'interesse degli emigranti stessi, considerando che esisteva già una forte corrente di emigrazione italiana per l'Havre, la quale corrente negli ultimi anni era stata di 10 a 11 mila persone, e considerando inoltre che molti biglietti, per emigranti per le diverse vie, sono *prepagati* da emigrati italiani stabiliti negli Stati Uniti, i quali invitano i loro parenti a raggiungerli in America, e mandano loro più volentieri il biglietto, che non il denaro, perchè il denaro potrebbe forse andare speso diversamente.

Vi era dunque una corrente numerosa già avviata, e vi era un interesse a cui si dovevano giusti riguardi. Si aggiungeva l'altra considerazione, che il viaggio dall'Havre riduce alla metà il tempo che l'emigrante sta in mare, ed anche alla metà circa il tempo necessario per il tragitto da un punto qualunque della valle del Po a Nuova York. Difatti il viaggio per mare può farsi in otto giorni da Havre, mentre gli emigranti che partono da Genova hanno bisogno di 13 a 15 giorni di traversata.

È parso quindi che l'autorizzazione fosse conforme allo spirito ed alla lettera della legge, la quale ammette appunto l'eccezione, quando sia fatta nell'interesse esclusivo degli emigranti.

La Società Transatlantica francese ha dichiarato di consentire a tutte le condizioni che la legge nostra ed il regolamento impongono, cioè a prestar cauzione, alla tassa di 8 lire per emigrante, ecc., ed ha pure consentito a prendersi a bordo un medico militare nostro od un commissario governativo.

Non si è mandato finora un commissario perchè ci siamo trovati ad avere scarsità di medici disponibili, tanto che alcuni viaggi dai porti italiani si dovettero fare senza medico; ma ora che questo servizio comincia a sistemarsi si manderanno commissari regi a bordo anche delle navi della *Transatlantique*.

Oggi la Società Amburghese-Americana chiede la stessa facoltà concessa alla Compagnia francese, per far partire gli emigranti italiani da Boulogne o da Cherbourg. Essa dimostra che la durata del viaggio sarebbe press'a poco la stessa, che il prezzo è il medesimo e soggiunge che essa dispone di vapori anche migliori di quelli della Transatlantica, vapori perfino di 10,000 tonnellate e velocissimi. E fonda la sua domanda sulla analogia delle circostanze che hanno persuaso il Commissariato a dare il permesso alla Società francese.

Ora è da osservare che a Boulogne vi è bensì una corrente di emigranti, ma ristretta per ora a circa 2000, mentre per l'Havre si tratta di 11,000 persone. Se la concessione si limitasse a fare imbarcare a Cherbourg o a Boulogne

gli emigranti che provengono dalla valle del Po, non ci sarebbero inconvenienti; le garanzie ci sarebbero, uguali, come per la Transatlantica; ma si può facilmente prevedere che, ove si ammetta anche la Società amburghese, altre Società estere di navigazione verranno a chiederci la stessa concessione per partire da altri porti del mare del Nord. Al Commissariato non sembra che sia da fare questa concessione, e si è creduto opportuno sottomettere la domanda della Società Amburghese all'autorevole parere del Consiglio.

**LUZZATTI.** Ricordo la deliberazione presa dalla Commissione che elaborò il regolamento.

Quando venne il rappresentante della Transatlantica e ci espose le ragioni per cui conveniva, nei termini che ha detto il Bodio, di consentire provvisoriamente a che continuassero questi viaggi, egli disse pure che si sarebbe sobbarcato a tutti gli obblighi ai quali si assoggettano le Compagnie italiane, e cioè sorveglianza nostra, vitto, cubatura d'aria, ecc.

Ora in questo punto osservo che, facendosi la eccezione di consentire ad emigranti italiani che viaggiano con la Transatlantica, di imbarcarsi all'Havre, è necessario assoggettare la Società a questa sorveglianza. Noi non ci nascondemmo le difficoltà contro cui doveva urtare questo sistema di sorveglianza, e dicemmo ai rappresentanti della Società stessa: Sopporterete questa sorveglianza straniera a bordo dei vostri vapori? Ed essi, mossi dal desiderio di non perdere questo gregge migratorio, dissero (ciò che è consacrato nei verbali) che si assoggettavano a quelle condizioni. Colgo questa occasione per domandare al Consiglio di far voto che, nei futuri viaggi della Transatlantica, si mandi un commissario governativo per verificare se si conformano alle condizioni imposte, non potendosi ammettere che alla marina nazionale ed ai vapori stranieri che salpano dai nostri lidi, noi poniamo delle condizioni, che si trascurano per gli altri che partono con emigranti nostri da porti stranieri. Si farebbe un danno all'industria che si esercita dall'Italia per agevolare quella che si esercita dall'estero.

Esaminate poi tutte le responsabilità del mio voto, che ho ponderato, sono contrario ad una nuova concessione ad altre Società; e ciò perchè la Transatlantica faceva il traffico da molti anni, e poteva parere scortese, con una legge nostra, disturbare siffatti rapporti, mentre per la nuova concessione si tratterebbe quasi di crearne di nuovi; giacchè se noi siamo indulgenti, questo è il passaporto attraverso cui la legge sull'emigrazione emigra. Per queste considerazioni do voto contrario.

**PANTANO.** Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Luzzatti, di non concedere altri permessi d'imbarcare emigranti italiani in porti stranieri.

Quella è un'arma che ci siamo riservata a tutela degli emigranti; se avvenisse il caso di un *trust*, sarebbe la nostra salvezza. Se poi andiamo ad indebolire quest'arma, non ne potremo più far uso. Nè io escludo la possibilità che a quest'arma si debba ricorrere.

Una simile concessione non può farsi che in via di eccezione. È possibile che noi diamo agevolanze per fare imbarcare gli emigranti nei porti esteri, quando la legge nel suo concetto generale vuole che si attirino, per quanto si può, gli emigranti a Genova o a Napoli? Saremmo in contraddizione con lo spirito informatore della legge, se in via normale ammettessimo il viaggio con partenza dai porti esteri.

In quanto alla Transatlantica, realmente concorsero una quantità di circostanze speciali, nell'interesse stesso degli emigranti. Del resto è una concessione provvisoria, che potremo far cessare quando in Italia tutto sarà bene avviato.

Mi unisco all'onorevole Luzzatti nel chiedere che sia fatto imbarcare il regio commissario sui vapori della Transatlantica, giacchè, altrimenti, non possiamo avere rapporti su questi viaggi, per sapere in quali condizioni si compiono. E mi unisco anche al nostro presidente nel rifiutare per ora qualunque nuova concessione.

GROSSI. In questo io sono più radicale degli onorevoli Luzzatti e Pantano, e proporrei che il Consiglio risolvesse prima la questione di massima. Io credo che noi dobbiamo opporci in via assoluta, salvo casi specialissimi di *trust*, a questa emigrazione di transito, che la Francia cerca in tutti i modi di favorire verso i suoi porti.

Lo spirito e la lettera dell'articolo 23 sono per me evidenti: qualunque deroga o infrazione al medesimo costituiscono un privilegio che noi concediamo alla bandiera estera, a tutto detrimento della nostra marina mercantile. Quindi direi che, fatta eccezione tutt' al più per i *prepaids*, e cioè per quei biglietti di chiamata che gli emigranti ricevono dai propri parenti o da altre persone residenti all'estero, debba essere vietato d'inviare emigranti a imbarcarsi in qualunque porto non italiano, così come ad operarne il trasbordo in porti esteri, che non siano al di là dell'Oceano, salvo — ben inteso — casi di forza maggiore.

Prego l'on. presidente di volere tener conto di queste mie raccomandazioni, che sono anche disposto, occorrendo, a trasformare in apposito ordine del giorno.

MORTARA. Io non vorrei che, mentre da un lato temiamo di fare gl'interessi della bandiera estera, al posto della nazionale, dall'altro lato tirassimo

tanto la corda, da fare gl'interessi della bandiera italiana a danno degli emigranti. Bisogna tener conto, non della bandiera, ma degli emigranti. La legge consente di ammettere l'imbarco in porti esteri *nell'esclusivo interesse degli emigranti*. Non abbiamo da discutere sui vantaggi da darsi alla bandiera estera o ad altra; ma solo dobbiamo studiare quale sia il miglior modo di tutelare gli emigranti, tenendo conto dei prezzi dei noli, del trattamento migliore, della brevità del viaggio, ecc. Per me la questione sta qui, nè mi preoccupo d'altro. Se ci persuadessimo che fosse nell'interesse degli emigranti di concedere lo imbarco in porti esteri, penserà poi la bandiera nazionale a vincere la concorrenza: non dobbiamo pensarci noi.

LUZZATTI. Scusi il comm. Mortara, se interrompo per fare a questo proposito una considerazione.

L'articolo che autorizza di fare un'eccezione "nell'interesse esclusivo degli emigranti", nel primo progetto di legge non c'era; l'abbiamo fatto introdurre Pantano ed io.

Nel progetto di legge, come fu pensato da prima, non si parlava della possibilità che si mandassero emigranti ad imbarcarsi in porti esteri, e quindi tutti i trasporti da Marsiglia e dall'Havre sarebbero stati eliminati.

Non sorse nemmeno l'idea che navi tedesche volessero fare la stessa cosa dai porti del nord. E quell'articolo vi fu messo per due ragioni. La prima è quella esposta dall'onorevole Pantano, che cioè volevamo trovare delle armi contro il monopolio, per il caso che questo avvenisse a danno dei nostri emigranti. È inutile che lo ripeta: se avverrà questo caso, cioè se si formerà un disegno ordito contro di noi, cercheremo di romperlo.

L'altra ragione che si metteva innanzi era questa: non si doveva privare ad un tratto l'industria francese dei trasporti di un traffico che già faceva; ma nell'animo nostro, salvo il caso in cui occorra di rompere una coalizione, noi crediamo che nessun aiuto più materno gli emigranti possano avere di quello che si esercita sui lidi della patria, d'onde salpano accompagnati dalla tutela vigilante del nostro Commissariato e dei nostri medici.

Ecco le ragioni di questo articolo. Credo che l'abbiamo già anche troppo largamente interpretato, consentendo lo *statu quo* alla Società francese, per le ragioni già dette.

MORTARA. Di fronte a queste dichiarazioni io mi arrendo. Tuttavia dico: l'emigrante ha bisogno di spendere meno che può, e di esser trattato il meglio possibile. Se, ammessa la partenza da un porto straniero, fosse possibile ottenere cautele identiche a quelle che si hanno rendendo obbligatoria la partenza da un porto italiano, ed ottenere anche che gli stessi commissari

italiani fossero incaricati della sorveglianza, io mi domando per quale motivo, dislocando solamente l'opera del Commissariato, si dovrebbe rinunciare agli altri vantaggi che deriverebbero da noli più bassi, da un migliore trattamento a bordo, da una migliore igiene, ecc.?

Io non posso adattarmi a sacrificare l'interesse degli emigranti ad intenti che non mi sembrano di carattere sostanziale, nè di utilità generale. Questo articolo si potrà applicare con moderazione, ed anche in casi eccezionali, ma vietarci di valercene credo sarebbe cosa pericolosa.

LUZZATTI. Salvo l'esame del futuro, nel presente anche l'amico Mortara finisce con l'opinare che non è questo il momento di allentare le redini per i porti stranieri.

BODIO. Io vorrei ricordare che uno dei motivi che hanno indotta la Commissione del regolamento a dar voto favorevole alla concessione alla Transatlantica, è questo, che vi era già una corrente di 10 o 12 mila emigranti; la quale, ove si volesse sopprimerla legalmente, si convertirebbe probabilmente in altrettanta emigrazione clandestina; poichè una parte della nostra emigrazione continuerebbe a prendere quella via, già nota o apprezzata, mentre poi il Commissariato non avrebbe mezzi per esercitare la sua vigilanza e tutela, nè potrebbe esigere la tassa in ragione del numero degli emigranti. In quanto al trattamento che si fa sui vapori della Transatlantica, si ha ragione di credere che sia buono, per il fatto stesso che quei vapori sono ricercati dai nostri, i quali consentono a pagare in complesso un nolo alquanto più alto. Ed è un fatto che quelli che già sono arrivati e si sono trovati bene sui vapori francesi, mandano biglietti ai loro parenti perchè li raggiungano con quella medesima Compagnia.

L'emigrazione, che si imbarca all'Havre, è una emigrazione che va specialmente nella California, e gli emigranti appartengono quasi tutti all'Italia settentrionale. È un'emigrazione scelta, in condizioni di agiatezza migliori di quella che muove dal mezzogiorno.

LUZZATTI. Mi sembra che siamo tutti d'accordo, che, allo stato attuale delle cose, non convenga estendere questa facoltà alla Compagnia Amburghese, e che il Consiglio abbia da invitare il Commissariato ad applicare alla Transatlantica le norme del regolamento. L'onorevole Pantano ha formulato a questo proposito un ordine del giorno del seguente tenore:

« Il Consiglio opina che, le condizioni speciali che hanno consigliato la concessione alla Transatlantica non militando in favore della domanda della Società Amburghese-Americana, non sia il caso di accogliere la domanda di

quest'ultima, riserbandosi di provvedere all'imbarco degli emigranti in porti esteri, quando lo richiedesse l'interesse evidente e complessivo della emigrazione; e raccomanda al Commissariato di fare imbarcare sui vapori della Transatlantica il medico commissario viaggiante, sui cui ragguagli si vedrà se convenga continuare o meno nella speciale agevolezza concessa a quella Compagnia. »

GROSSI. Insisto nella mia proposta, e cioè che anche per la " Transatlantica " si limiti la concessione ai soli biglietti *prepagati*. E tale limitazione potrebbe entrare in vigore appena spirato l'anno della concessione attuale.

LUZZATTI. Il Grossi persiste nella sua opinione e domanda che la concessione alla Transatlantica sia limitata ai soli biglietti *prepagati*.

Io non sono favorevole all'emendamento proposto, e ciò per una serie di ragioni che ho già indicate, una delle quali è quella che non convenga turbare lo stato presente delle cose.

La proposta Grossi, la quale, essendo un emendamento, dev'essere messa ai voti prima dell'ordine del giorno Pantano, ove fosse accettata, farebbe cadere in parte l'ordine del giorno Pantano. Domando a Pantano se si associa alla proposta Grossi.

PANTANO. Io non mi associo a questa proposta, per ragioni molto ovvie, che furono ripetutamente indicate, alle quali aggiungo quest'altra, che mi si affaccia ora alla mente. Non possiamo obbligare la Società a pagarci le 8 lire, quando poi la mettessimo nella condizione di avere solo pochi viaggiatori, col biglietto *prepagato*.

BODIO. Io farei una osservazione circa la motivazione dell'ordine del giorno, la quale mi sembra troppo recisa e sommaria. Di fatti nell'ordine del giorno si dice che le condizioni che militano a favore della Transatlantica, non militano egualmente per la Società Amburghese. Ma la durata del viaggio sappiamo essere press'a poco la stessa, partendo dall'uno o dall'altro dei due porti francesi sulla Manica; la spesa è pure la medesima; il trattamento sappiamo che è buono sui vapori delle due Società la velocità sarebbe forse maggiore coi nuovi piroscafi della Società tedesca; le condizioni adunque sarebbero all'incirca le stesse. Il motivo, secondo me di maggior valore è questo, che, mentre si aveva già da prima una corrente verso l'Havre di 11 mila emigranti, verso Boulogne e verso Cherbourg si avevano appena 1500 emigranti italiani in un anno.

Per quanto riguarda la Transatlantica, si tratta di regolare un fatto che

già esiste, mentre, per la Società tedesca, si tratterebbe quasi di promuovere un avviamento nuovo.

PANTANO. Appunto perchè convinto del valore di tutte queste ragioni, io credo che, in un ordine del giorno, o bisogna dirle tutte, una per una, o bisogna condensarle in una frase complessiva, lasciando al Commissariato di servirsi di tutte quelle ragioni che crederà di menzionare nella risposta da darsi alla Società Amburghese.

LUZZATTI. Se credete, si potrebbe dire: "Udita la discussione, non crede di estendere, ecc. "

GROSSI. Se l'on. presidente me lo consente, farò un'ultima osservazione. Evidentemente, per quanto concerne il rilascio della patente di vettore alle Compagnie straniere, noi ci siamo ispirati al concetto informatore, se non alla lettera della legge dell'Impero germanico sull'emigrazione del 9 giugno 1897: concetto essenzialmente di protezione della bandiera nazionale contro la concorrenza estera. Ora io mi domando se non deve essere anche questo lo spirito vivificatore della nuova legge; e se, invece di cercare di attivare noi un'emigrazione di transito dall'Europa centrale verso il porto di Genova, dobbiamo proprio incrociare le braccia, non solo, ma persino autorizzare talune Compagnie forestiere a promuovere la nostra emigrazione verso i loro porti: *sic vos non vobis!* Insisto perciò nella mia radicale proposta.

LUZZATTI. La proposta Grossi, che è un emendamento all'ordine del giorno Pantano, è quella che abbiamo più volte indicata: cioè, spirato l'anno della patente provvisoria, non consentire più questi viaggi alla Società francese che fa capolinea all'Havre, se non per i biglietti prepagati.

La proposta Grossi, messa ai voti, non è approvata.

LUZZATTI. Metto ora ai voti l'ordine del giorno Pantano, così modificato:  
 " Il Consiglio, udita la discussione, non crede che si debba estendere alla Società Amburghese-Americana la speciale agevolezza concessa (ed io aggiungerei *provvisoriamente*) alla Transatlantica, e raccomanda al Commissariato di non indugiare più oltre a fare imbarcare sui vapori della Società stessa il medico viaggiante, sui cui rapporti si vedrà se convenga continuare, o meno, nella speciale agevolezza concessa a quella Compagnia. "

L'ordine del giorno Pantano è approvato.

*Il Consiglio procede all'esame di una istanza della Società « La Veloce », concernente le condizioni imposte dal Ministro degli affari esteri pel trasporto di emigranti con viaggio gratuito al Brasile.*

Bodio. Il Commissariato desidera avere il parere del Consiglio dell'emigrazione sopra una domanda fatta da alcuni vettori che ottennero speciale licenza di trasportare emigranti gratuiti al Brasile, ossia emigranti italiani, pei quali il passaggio è pagato dal Governo dello Stato di San Paolo, sia per convenzioni speciali, stipulate fra esso Governo ed alcune imprese di navigazione agenti in Europa, sia in seguito a certe leggi che promettevano di pagare il trasporto di lavoratori agricoli a un tanto a testa, a qualunque Compagnia l'avesse effettuato, fino ad un certo numero di individui.

Siccome la legge, nel prevedere il trasporto di emigranti gratuiti, vuole che questo traffico sia sottoposto a speciali guarentigie, così il Commissariato ha prescritte le seguenti condizioni:

- a) notificare al Commissariato, negli ultimi giorni di ogni mese, il numero di emigranti che il vettore intenderebbe trasportare nel mese successivo, con indicazione dei piroscafi, dei giorni di partenza e del numero di emigranti che verranno imbarcati su ciascun piroscafo.
- b) rinnovare, colla notificazione medesima, tutte le indicazioni prescritte dall'articolo 54 del regolamento sull'emigrazione;
- c) prestare presso la Cassa depositi e prestiti la cauzione speciale di mille lire di rendita italiana al portatore (consolidato 5 per cento);
- d) riportare a proprie spese in Italia quelli tra gli emigranti trasportati da un vettore, che per qualsiasi motivo non fossero accettati nel paese di destinazione;
- e) riportare gratuitamente in Italia (sempre relativamente agli emigranti trasportati da esso vettore) le vedove e gli orfani, divenuti tali entro due anni dall'arrivo al paese di destinazione, semprechè essi siano di nazionalità italiana e il rimpatrio sia ordinato da un regio ufficiale diplomatico o consolare;
- f) riportare gratuitamente in Italia quelli fra i detti emigranti, i quali, entro un anno dall'arrivo nel paese di destinazione, divenissero, per qualsiasi motivo, inabili al lavoro, semprechè essi siano di nazionalità italiana e il rimpatrio sia ordinato come è detto alla lettera precedente.

Ricordiamo che il Governo del Brasile aveva sospesa l'emigrazione gratuita quando c'erano stati casi di peste a Napoli; ma poi ha revocato quel divieto, e le Società allora ripigliarono a fare quel trasporto che avevano interrotto per l'ordine di sospensione venuto dal Brasile. Soltanto la " Veloce " ha dichiarato di non voler più trasportare emigranti gratuiti, se non si re-

vocavano o non si rendevano meno gravi le condizioni imposte. Tuttavia, dopo qualche indugio, è tornata a farli partire, confidando che il Commissariato avrebbe temperato quelle condizioni. La Società si preoccupa della possibilità che sia grande il numero degli individui da rimpatriare come divenuti inabili al lavoro; essa teme che possa essere facile, per chi desidera ritornare in patria, trovare un medico compiacente che rilasci una dichiarazione di inabilità, e si possa anche facilmente ottenere l'assenso del console per il rimpatrio a spese della Compagnia di navigazione.

Il Commissariato ha risposto che, qualora siffatti inconvenienti si verificassero, si provvederebbe, ma che intanto non si intendeva modificare le condizioni prescritte, e ciò anche per il motivo che non è da incoraggiare il trasporto gratuito nel Brasile, dove sappiamo che la situazione dei coloni italiani è divenuta assai misera.

Luzzatti. Io direi di non cedere in nulla.

Grossi. Io non solo condivido l'opinione del Commissariato, di tener fermo, ma trovo che le condizioni imposte sono forse troppo lievi. La legge non contempla che per incidenza il caso dell'emigrazione *favorita*, e non si occupa affatto del vero e proprio *contratto di emigrazione o di colonizzazione*, che dir si voglia. Sarebbe bene che il nostro Commissariato, nelle guarentigie da richiedersi, tenesse anche calcolo delle speciali condizioni sanitarie dei paesi d'immigrazione, e principalmente del Brasile nella stagione estiva, che viceversa per noi è l'invernale: i casi pietosi, quanto dolorosi, dei marinai della "Lombardia", nella baia di Rio de Janeiro, informino! E poiché ci sono, farò ancora un'altra osservazione o proposta. Non sembra al Consiglio che, trattandosi specialmente di emigrazione *favorita* od *arruolata*, sarebbe utile introdurre il principio dell'assicurazione — per parte dei vettori — del prezzo di trasporto degli emigranti e del loro bagaglio affinché, oltre alla cauzione, vi fosse una determinata somma sulla quale poter contare per una indennità da darsi alle vittime od ai loro eredi, nel caso che il bastimento naufragasse o che andassero perduti gli arnesi o attrezzi componenti il bagaglio degli emigranti? Mi conforta nella mia opinione l'esempio delle legislazioni di altri paesi, come il Belgio, la Svizzera, l'Olanda e la Germania, presso i quali detta assicurazione è *obbligatoria*. Concludendo, io faccio voti che in una eventuale riforma della vigente legge sull'emigrazione, sia resa *obbligatoria* e *gratuita* l'assicurazione del prezzo di trasporto degli emigranti *favoriti*, e della vita di quelli *arruolati* per paesi notoriamente malsani o insalubri.

Quanto alle condizioni messe dal Commissariato, non solo approvo di

mantenerle, ma vorrei si tenesse conto di ciò che son venuto dicendo rispetto al contratto di colonizzazione, ossia agli obblighi verso gli emigranti dopo lo sbarco, e rispetto all'assicurazione obbligatoria delle persone e del loro bagaglio nel caso di emigranti favoriti o che vanno in luoghi insalubri.

LUZZATTI. Il Grossi ha accennato a quanto è stato fatto dall'Olanda e dalla Germania per l'assicurazione degli emigranti. Noi desideriamo di conoscere queste disposizioni e ne proponiamo lo studio per un'altra sessione del Consiglio. Per ora direi di mantenere ferme le disposizioni date dal Commissariato, e di continuare a rimetterci al suo prudente arbitrio. Chi approva questa proposta alzi la mano.

È approvata.

Così il Consiglio ha esaurito il suo ordine del giorno. Prima di scioglierci, io credo di essere interprete dell'animo dei colleghi, proponendo che il Consiglio abbia da avere un suo regolamento. Tanto il Consiglio, quanto il Comitato, debbono avere un regolamento, che determini quali affari debbano essere portati all'uno ed all'altro e gioverà preparare questo regolamento.

Metto a partito questa proposta.

È approvata.

*Il Commissario generale informa che la Società spagnuola ha ottemperato intieramente alle richieste fatte dal Commissariato ed approvate dal Consiglio.*

*L'on. presidente esprime la sua compiacenza per il risultato ottenuto e per la prova avuta che l'azione rigorosa del Commissariato e del Consiglio può riuscire ad una tutela efficace dei nostri emigranti.*

## Sessione 2<sup>a</sup>

Sedute dei giorni 12 marzo, 11 e 12 aprile  
e 19 giugno 1902

Seduta del 12 marzo 1902.

Sono presenti i signori: ASTORRI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, BIANCHERI e ROSSI, il commendatore MIRAGLIA, direttore generale del Banco di Napoli, il cav. CAZZULINI e il cav. PELUCCHI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. Assistono a questa seduta il comm. Biancheri, testè nominato Commissario, ed il comm. Miraglia, direttore generale del Banco di Napoli, il quale desidera fare al Consiglio alcune osservazioni sul servizio delle rimesse degli emigranti. Noi saremo sempre lieti quando egli, che per disposizione del Regolamento fa parte del Consiglio, ci vorrà fornire informazioni e suggerimenti.

L'ordine del giorno porta oggi l'esame di una domanda della " Società Meridionale " per avere la patente di vettore di emigranti in qualità di noleggiatore. Poichè, a tenore della legge, una simile domanda non potrebbe essere respinta senza il parere del Consiglio dell'emigrazione, prego il relatore cav. Pelucchi, che ha esaminato i documenti, di voler riferire.

*Il cav. Pelucchi riferisce, a nome del Commissariato, su questa domanda, ed espone le ragioni per cui si propone al Consiglio di non dare la patente nel presente caso, non essendo osservate le condizioni poste dalla legge per i noleggiatori.*

*Dopo una breve discussione, a cui prendono parte il prof. Grossi e l'on. Pantano, è approvata all'unanimità la proposta del Commissariato, di non consentire la patente alla Società Meridionale, ed è parimenti approvata la motivazione del decreto che il Commissariato propone di sottoporre a S. E. il Ministro degli affari esteri.*

GROSSI. A proposito delle patenti di vettori desidero fare qualche osservazione di massima, per vedere se non sia il caso — in un eventuale ritocco della legge o del suo regolamento — di porre qualche freno o limitazione alla concessione della patente di vettore ai noleggiatori stranieri, nonchè a quelli nazionali che trasportano emigranti sotto bandiera estera.

LUZZATTI. Faccio osservare che il noleggiatore deve essersi sottoposto a tutte le norme della legge e del regolamento; egli deve avere data cauzione, e ci saranno all'uopo delle azioni di responsabilità amministrative e penali. Onde io pregherei il Commissariato di essere esatto nel misurarle, perchè se, per incoraggiare la concorrenza, fu introdotta nella legge questa figura del noleggiatore, noi non dobbiamo favorirla con impunità di qualsiasi specie.

BORO. È importante di ristudiare la questione dei noleggiatori. Sappiamo che sotto questa forma del noleggiatore continuano ad agire come prima gli antichi agenti di emigrazione, i quali non fanno altro che fornire gli emigranti agli armatori, dietro una convenuta commissione. Essi hanno coll'armatore due contratti, uno fittizio, che presentano al Commissariato per avere la patente di vettore, ed uno reale, che rimane segreto e regola i loro rapporti col rispettivo armatore.

La legge ha detto che possono essere vettori di emigranti i noleggiatori, i quali abbiano preso a nolo l'intero bastimento. Noi dovremmo adunque assicurarci che il contratto sia fatto per l'intera nave. I noleggiatori avevano preteso da principio di essere autorizzati a noleggiare un determinato numero di posti a bordo per gli emigranti, e neppure tutto lo spazio destinato agli emigranti, ma lo spirito e la lettera della legge esigono che si faccia il noleggio dell'intero bastimento per tutti i trasporti, così di viaggiatori, come di merci.

*A richiesta del presidente, sono fornite dal Commissariato al Consiglio informazioni sopra il recente caso di un ammutinamento a bordo di una nave, che trasportava emigranti italiani.*

LUZZATTI. Poichè abbiamo la fortuna di avere fra noi il comm. Miraglia, gli do la parola perchè egli ci informi sullo stato attuale del lavoro preparatorio per le rimesse degli emigranti, e perchè, se ha qualche consiglio da darci o qualche idea da esporre, lo faccia, con l'usata sua competenza.

MIRAGLIA. Sono lieto di poter esporre al Consiglio dell'emigrazione quel tanto che il Banco di Napoli ha potuto fare finora. Io ho considerato la

legge del 5 febbraio per le rimesse degli emigranti come parte integrante della legge generale sulla emigrazione. Il compito è grave, ma non per ciò mi è stato meno grato accettarlo.

La legge sopra le rimesse degli emigranti fu pubblicata il 1° febbraio 1901, ma, per una serie di circostanze, il regolamento non si è potuto avere che un anno dopo. Colpa di nessuno e colpa di tutti. Il Ministero usò la necessaria sollecitudine, ma i vari corpi consulenti che hanno dovuto metter boc a nel regolamento hanno condotto al risultato che questo regolamento non si è potuto avere che dopo un anno. E debbo aggiungere che in America, dove sapevano che c'era la legge, e dove nessuno s'immaginava che, dopo un anno, ancora non fossero dettate le norme per la sua applicazione, questo stato di cose non fu senza conseguenze.

Premesso questo, ricordo al Consiglio, e specialmente ai componenti la Commissione che preparò il regolamento, che detta Commissione stimò di introdurre nel progetto di regolamento compilato dal Banco la disposizione per la nomina di Ispettori che in America curassero l'esatta applicazione della legge stessa; ma questa disposizione non trovò favore nè nella Commissione permanente di vigilanza sugli Istituti di emissione, nè al Consiglio di Stato, onde fu cancellata.

Durante la discussione mi limitai finanche a chiedere che, se nel regolamento non si volesse includere l'obbligo di questi Ispettori, vi si includesse almeno la facoltà di averli. Nemmeno questo fu ottenuto. Io debbo dichiarare che dalla esperienza fatta, e dirò come fu fatta, veggio sempre più la necessità di avere questi Ispettori direttamente sul posto per sorvegliare questo servizio importante. Ma su ciò, probabilmente, avrò occasione di ritornare a parlare al Consiglio e di chiedere il suo voto perchè si aggiunga al regolamento, che io credo dovrà, forse nel corso di questo stesso anno, subire qualche variazione in conseguenza di esperienze fatte, una disposizione che autorizzi la nomina di ispettori.

Durante questo lungo periodo di gestazione del regolamento, il Banco, efficacemente coadiuvato dal Ministero degli esteri, ha raccolto le notizie necessarie sulle Case bancarie alle quali avrebbe potuto affidare il servizio delle rimesse.

Il regolamento ci obbliga a preferire le Case bancarie italiane, che lodevolmente esercitano questa funzione. Raccolti gli elementi necessari, si stimò opportuno di entrare in rapporti con qualcuna di queste Case, non per applicare il regolamento che non esisteva, ma per fare quello che molti banchieri fanno. E facendo questo, aumentammo quella esperienza alla quale ho accennato.

Quindi a New-York, a San Francisco, a San Paolo, furono scelte Case bancarie italiane. La trasmissione dei risparmi si fa ancora colle norme ordinarie: si fa con tratte. Noi facciamo la distribuzione delle rimesse a coloro che ci sono indicati dalla Casa, per mezzo di vaglia, di denaro effettivo, in tutti quei modi che sono soliti. Il Banco è garantito; ma che poi queste Case esercitino questo mestiere con quella prudenza, con quella discrezione che dovranno esercitare nell'applicazione della legge, questo non è certo, sebbene nulla ci risulti in contrario; ad ogni modo questo sistema ci ha condotti al risultato che noi abbiamo già ricevuto 3,554,423 lire, corrispondenti a 14,517 rimesse. La maggior parte del denaro, 2,850 mila lire, è venuto da New-York; 90 mila lire sono venute da San Francisco, 600 mila da San Paolo. Il servizio ha proceduto senza inconvenienti, salvo naturalmente quei piccoli disguidi, che sono la conseguenza necessaria di un servizio non ancora impiantato definitivamente.

Appena pubblicato il regolamento, si è dato mano all'applicazione di esso e della legge, ma questa applicazione non può cominciare ad avere parzialmente effetto che dal 1° luglio prossimo.

Non nascondo che, appena si è cominciato, si è manifestata una viva opposizione da parte di quelle Case che adesso fanno questo lavoro, e questa opposizione era da attendersi. Giornali italiani, con poco patriottismo, non potendo discutere della legge, nè potendo negare la sua influenza benefica, attaccano il Banco in modo aspro.

Anche il regolamento si è mostrato in alcuni punti deficiente. Ad esempio, la legge dice che metà della tassa postale deve essere pagata sul vaglia. I vaglia sono da una a 100 lire, e poi a somma fissa di 200, 300 e via; e questa è una necessità. Ora il Banco ha fatto rilevare al Ministro delle poste che la trasmissione di somme frazionate, per le quali occorrono due vaglia, darebbe luogo ad una doppia tassa che supererebbe di molto la metà della tassa da pagare sullo intero: ad esempio, quando un emigrante vuol mandare 250 lire, ha bisogno di due vaglia, uno da 200 e l'altro da 50 lire. Se fate pagare la tassa sopra 200 e sopra 50, finirà che il vantaggio che la legge accorda si elude, e su questo punto ancora non ci siamo potuti intendere.

Un'altra questione è questa: l'emigrato è abituato a ricevere all'ufficio postale la intera somma indicata sul vaglia; invece, secondo la legge, l'emigrato riceverebbe la somma diminuita della tassa del vaglia. Siamo anche su questo punto in discussione col Ministro delle poste e col Ministro del tesoro per porre a carico del Banco la tassa, che alla sua volta la percepirebbe con i diritti che si prelevano al momento dell'emissione dei vaglia.

Queste ed altre difficoltà si sono presentate; se a risolverle conveniente-

mente nell'interesse del servizio gioverà richiedere l'avviso e il voto autorevole di questo Consiglio, verrò innanzi a voi con proposte precise.

Un servizio che è parso opportuno stabilire è questo.

Lor signori sanno che gli emigranti, quando giungono nell'America del Nord, debbono provare di avere a propria disposizione una somma. Questa somma la portano in moneta italiana o acquistano dollari a Napoli; nel primo caso, giunti sul posto, fanno il cambio della nostra moneta da banchieri autorizzati dal Governo dello Stato di New York. Ci è sembrato utile che il Banco rendesse lui questo servizio. All'emigrante che parte, il Banco dà una tratta sul proprio banchiere, in dollari; facciamo noi il cambio della moneta, certo a migliori condizioni.

Ho sperato di potere avere dalla Capitaneria di porto un locale dove impiantare un piccolo ufficio per questo servizio, ma la Capitaneria non ha potuto accordarcelo. Allora ho fatto preparare un progetto per impiantare vicino alla Capitaneria questo piccolo locale, dove i nostri emigranti troveranno il Banco che fa il cambio della loro moneta a condizioni onestissime.

Però, siccome l'esecuzione di quel progetto avrebbe richiesto più mesi, e non volevo perdere questo tempo, così in questi giorni ho dovuto preparare un ufficietto apposito, dove questo cambio si comincerà a fare da domani. Mi sono messo d'accordo coll'Ispettore dell'emigrazione, e si affiggevano nelle locande degli avvisi per avvertire che chi vuole fare il cambio della moneta, troverà al Banco l'ufficio *ad hoc*. Adopereremo anche tutti gli altri modi di pubblicità che ci saranno consentiti, e speriamo che anche da questo lato si possa fare, e far molto.

Questa iniziativa mi richiama ad una preghiera che debbo rivolgere al Consiglio. Ho inteso che a Napoli ed a Genova si dovrebbero fabbricare due grandi edifici per il ricovero degli emigranti. In quello di Napoli non si potrebbero destinare 2 o 3 stanze per l'impianto di quest'ufficio? Se voi mi date questa assicurazione, io eviterò una spesa; ma quello che più monta, noi offriremo agli emigranti, nei locali nei quali necessariamente debbono permanere, il modo come provvedere a questo bisogno.

L'inizio dell'applicazione della legge ha avuto anche un altro risultato: alcune delle Banche che facevano questo servizio, e che naturalmente non sono soddisfatte dell'intervento del Banco, hanno ribassato i loro diritti ed hanno perfino mandato alcuni loro commessi in America per studiare in che modo il servizio avrebbe potuto essere migliorato. E se questa gente migliorerà il servizio, farà pagar meno e darà garanzia, l'azione della legge e del Banco sarà stata utile anche sotto questo punto di vista.

LUZZATTI. Ringraziamo il comm. Miraglia di averci date queste informazioni, sulle quali mi riservo di fare alcune osservazioni, ed intanto do la parola all'on. Pantano.

PANTANO. Io deploro che il regolamento per le rimesse degli emigranti sia stato mutilato proprio nelle parti che ritenevamo essenziali e credo che su queste, al più presto, bisognerà ritornare. E ciò per varie ragioni. Per ora il Banco di Napoli, che non ha un rappresentante speciale che controlli l'opera locale, è costretto ad affidarsi a qualche Casa particolare, e non può allargare la base delle sue operazioni, appunto per i rischi che corre, per l'impossibilità di avere sul posto chi controlli questo servizio. E così ci troviamo in questa situazione: che quella cifra che abbiamo inteso, e che può sembrar di qualche entità, è molto scarsa. Sono due o tre milioni di rimesse di fronte ad un movimento di centinaia di milioni. Per arrivare ad assorbire la maggior parte dei risparmi dei nostri emigranti, occorre che il Banco abbia una rete di diramazione sicura, a cui possano affluire facilmente i piccoli rigagnoli del risparmio. Noto un secondo inconveniente: quando si vedrà la delegazione del Banco data ad uno o due rappresentanti, se ve ne fossero altri egualmente meritevoli, avverrà che questi, colpiti nella loro suscettibilità e nella loro vitalità, saranno tanto più formidabili avversari nostri, quanta più rispettabilità avranno sul luogo. Il Direttore del Banco dice bene, che, se anche per l'azione del Banco si ottenesse solo un ribasso nei cambi finora praticati, sarà tanto di guadagnato, e ciò è giusto come concetto generale; ma come sicurezza delle rimesse, che è lo scopo nostro principale, e per cui vogliamo che il servizio delle rimesse sia fatto dal Banco, non avremmo fatto quello che la legge voleva. Di conseguenza, io conforto il Direttore del Banco a concretare al più presto le modificazioni che crede necessarie al regolamento, e per mio conto ritengo che Consiglio, Commissariato e Comitato gli daranno appoggio sincero ed efficace. E pertanto in questo frattempo procuri che, nella misura del possibile e con le dovute precauzioni, si aumenti il numero dei rappresentanti, facendo però conoscere che la speculazione privata non ha nulla a che vedere in questo grande servizio pubblico.

In secondo luogo, io lodo l'iniziativa del Banco per il cambio di moneta in Italia, e mi associo all'idea che nell'asilo da costruirsi ci sia anche la sede del Banco per questa operazione, e per altre che potranno venire in seguito, e domando se non convenga fin da ora attuare quello che era nel regolamento, cioè che gli emigranti abbiano delle istruzioni sommarie intorno alle rimesse. Gli emigranti dovrebbero sapere che il Banco di Napoli fa questo e questo; le istruzioni dovrebbero distribuirsi a migliaia di copie, in modo che

l'emigrante, arrivando, sappia come questo istituto funzioni, conosca sin da ora per le varie località la Banca od i corrispondenti di fiducia. Il Commissariato potrebbe fare un sunto di quelle istruzioni che ha pubblicate nel *Bollettino*. Nel *Bollettino* queste istruzioni sono troppo ampie; ci vuole qualche cosa di più popolare, una specie di piccolo *vade mecum* da essere portato a conoscenza di tutti. In tal modo queste istruzioni, distribuite a 50,000 persone, potranno forse essere conosciute da un mezzo milione.

Per il resto aspettiamo le altre proposte che ci farà l'amico Miraglia.

LUZZATTI. Io ho molto affetto a questa istituzione delle rimesse degli emigranti affidate al Banco di Napoli. L'ho immaginata quando ero al Ministero del tesoro, e ho escluso altri progetti. Poi ne sono stato relatore, con l'aiuto e la collaborazione dell'amico Pantano. Con lui ho difeso il concetto degli ispettori, tanto più che entrambi eravamo persuasi che lo stesso metodo seguivano gli interessati, i quali si propongono di muoverci concorrenza con la speculazione. Difatti il Miraglia dice che mandarono a vedere come si può fare la concorrenza a noi, mentre noi non potremo mandare nessuno. Questo l'effetto ottenuto dalla repulsa della Commissione di vigilanza sugli Istituti di emissione; poichè il Consiglio di Stato non ha fatto che seguire il voto di quella Commissione, ed ha approvato il regolamento per non mandare le cose troppo in lungo. La Commissione di vigilanza fu mossa dall'idea di far fare un'economia al Banco; ma triste economia! perchè il Banco, più affari farà, più sarà in grado di sostenere non solo la spesa degli ispettori, ma anche le altre. Se si limita a fare pochi affari, non ricaverà neppure le spese, e non darà nulla al fondo dell'emigrazione.

Queste sono economie nocevoli, e spero che il Consiglio darà il suo voto favorevole a che si ripristini nel regolamento la parte che ne fu tolta. Io sono d'accordo con l'amico Pantano che è molto esigua la somma degli affari fatta in questo primo inizio delle operazioni del Banco; e che sia una somma esigua, ne conviene lo stesso uomo esperto che ci ha parlato. Una Banca privata, la Banca commerciale italiana, per rimesse, che non saranno state tutte di emigranti, ma che venivano dall'America, in sei mesi ha riscosso, a quanto mi fu detto, 60 milioni. Altre banche private a Genova e a Napoli hanno fatto affari cospicui. Non tutto il denaro è degli emigranti; però si può accertare che una parte notevole è il frutto del loro lavoro. Circa le insinuazioni diffuse in America contro il Banco di Napoli, non dobbiamo maravigliarcene, quando vediamo che il desiderio che le operazioni del Banco non procedano bene, non è solo di banchieri americani, ma, purtroppo, anche di italiani. Il Banco di Napoli deve sostenere una lotta contro pregiudizi invecchiati e concorrenze ingorde.

Veniamo ad alcuni punti essenziali. Io credo che non sia rettamente interpretato l'articolo riguardante i vaglia postali; basta risalire alle intenzioni del legislatore. Ora, in questo caso, le intenzioni del legislatore — posso dirlo perchè in gran parte fui l'autore della legge, come ministro, e ne fui relatore per la Commissione parlamentare — sono state diverse. Non bisogna lasciarci guidare da quei sentimenti di piccola fiscalità, che non si risolvono in beneficio per l'erario. L'angustia di vedute, anzichè impinguare l'erario, può inaridire le fonti degli affari. Io credo che il nostro Miraglia dovrebbe mandare al Consiglio una memoria, in cui riassume le cose dette oggi; noi ce ne occuperemo al più presto. Invocheremo l'aiuto del Ministro degli esteri e dello stesso Ministro delle poste; cercheremo che si parli di questo argomento nel consiglio dei Ministri. Rispetto alla propaganda, io, nella relazione alla Camera, ho raccomandato che i preti in chiesa (e su questo punto l'animo laico di Pantano mi ha assoluto) dicessero come stavano le cose; che si affiggesse sui bastimenti avvisi ben chiari; e che i commissari a bordo, volti in veri predicatori del bene, nelle lunghe ore di viaggio, riunissero gli emigranti e dicessero loro: Se avete del danaro, datelo da custodire al Banco. Non trascuriamo questi mezzi, perchè le insidie dei cambisti avidi sono multiformi e, come dice Dante, " trasmutabili per mille guise ". E l'opera del bene deve essere multiforme. La propaganda deve essere fatta colla Chiesa, colla scuola, con l'affiggere o far circolare manifesti, col prescrivere al commissario di bordo che li legga e li faccia intendere agli emigranti. Quando avremo i ricoveri, anche li metteremo un predicatore del bene; andremo noi a fare qualcuna di queste conferenze per istruire gli emigranti, e se il Miraglia qualche volta nel cambio delle monete farà subire qualche piccola perdita al Banco, non sarà gran danno, perchè bisogna sentire la gloria di perdere qualcosa per poter avviare questa istituzione negli esordi e guadagnare più tardi.

Grossi. Se l'on. Direttore del Banco di Napoli me lo permette, vorrei raccomandargli di studiare il sistema che il Portogallo ha adottato al Brasile, circa i risparmi e le rimesse della sua numerosa e fiorente colonia. Citerò, fra altre, l'*Agencia Finacial de Portugal*, di Rio de Janiero, un'agenzia che riveste carattere ufficiale; ciò che per gli emigranti ha il suo valore, visto che anche al Brasile si sono verificate le fughe dei cosiddetti " banchieri ".

Vorrei pure fare un'altra raccomandazione all'on. Miraglia: quella, cioè, di studiare il modo — d'accordo col Governo dello Stato di San Paolo — di impiantare in quella grande *hospedaria*, o ricovero degli emigranti, un apposito ufficio pel cambio della moneta italiana; eliminando per tal modo il pericolo delle truffe a cui sono quotidianamente esposti i nostri emi-

granti di fresco arrivati, da parte, pur troppo, specialmente di connazionali. Così agendo, il Banco di Napoli farà opera filantropica e patriottica, nel mentre si preparerà con poca spesa, anzi con qualche utile, la migliore e la più proficua *réclame* presso i numerosi coloni italiani, disseminati nelle lontane *fazendas*.

BODIO. Desidero rassicurare il collega Miraglia che, nel costruire il ricovero per gli emigranti a Napoli, non si mancherà di riservare un locale adatto, affinché il Banco possa fare il cambio della moneta per l'importante servizio che gli è affidato.

Riguardo alle istruzioni da darsi per questo servizio, il Commissariato ha pubblicato nel primo fascicolo del *Bollettino* delle istruzioni generali per tutti gli emigranti ed istruzioni speciali per coloro che si dirigono agli Stati Uniti. Si cercherà di soddisfare anche il desiderio espresso dall'onorevole Pantano, cioè di fare una specie di catechismo per l'emigrante. Queste istruzioni popolari saranno distribuite a bordo, e come diceva il nostro presidente, saranno lette e spiegate a bordo dal Commissario governativo.

LUZZATTI. Ricordatevi che sono stati i circoli, più che le penne che hanno fatto le religioni. Convieni far udire anche la viva voce. Date al Commissario a bordo l'incarico di parlare direttamente cogli emigranti, poichè in Italia si pubblica molto ma pochi leggono.

MIRAGLIA. Ha perfettamente ragione l'onorevole Pantano, quando dice che non ci si deve limitare ad uno o due corrispondenti. Per evitare che le prime nomine potessero essere interpretate come un monopolio, io ebbi cura di dichiarare che non si intendeva dar monopolio ad alcuno. L'incarico fu affidato a quelle Case che davano sufficienti garanzie di sicurezza. È mestieri procedere gradatamente. Da un lato, non tutte le ditte, anche le buone, sono in grado di fornire cauzione; dall'altro, le Banche che accettano la legge, si sottopongono a controlli e trovano un limite ai loro lucri. È nella massa degli affari che troveranno un compenso; quindi non si può andare ad un soverchio sminuzzamento. Tutta una serie di abitudini non si muta ad un tratto, sia pure in meglio, specialmente quando, oltre le abitudini, è necessario combattere interessi. Bisogna procedere innanzi con pazienza e prudenza. Per la propaganda non mancherò di chiedere il concorso anche dell'autorità ecclesiastica, come l'on. Luzzatti suggerisce; debbo anzi dire che già sono su questa via.

Per quanto si riferisce al Brasile, ho preso nota dell'indicazione data dal prof. Grossi, circa l'agenzia portoghese; debbo pure far noto che il nostro

ministro Cariatì, in un recente rapporto, insiste per la creazione di una agenzia speciale in quello Stato ed ora si sta esaminando come, all'occorrenza, potrebbe essere organizzata, e che spesa importerebbe per noi. Io credo che se un'agenzia dovremo impiantare, questa dovrà essere nel Brasile.

Debbo accennare ad un'altra iniziativa. Se i nostri emigranti hanno 100 lire, che non mandano subito, le depositano da Tizio e da Caio. Ora noi vorremmo che ciò si facesse presso i nostri corrispondenti; ed ecco come speriamo di ciò ottenere. L'emigrante si presenta al corrispondente del Banco, deposita la somma e riceve un vaglia, che è garantito dal Banco. Questo vaglia non produce interesse. Possiamo trovare una forma, per cui questo vaglia sia fruttifero e diventi quasi un libretto della Cassa di risparmio? Abbiamo stabilito quanto segue: il vaglia, che consegnerà il corrispondente del Banco, porterebbe, in caso di domanda dell'interessato, la indicazione che la somma è versata alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli. Dal giorno in cui arriva l'avviso, la somma è fruttifera. Se in America l'emigrante vuole ritirare parte della somma, presenta il vaglia; il corrispondente ritira il vaglia e ne emette un altro per una somma minore. Se l'emigrante vuol versare la somma alla Cassa di risparmio ed avere il libretto, noi consentiamo questo libretto. Siamo in un periodo di esperimento, e non escludo che possano farsi altri tentativi. Non so che estensione potranno avere questi vaglia, ma, ad ogni modo, è bene provare.

GROSSI. Il minimo di questi vaglia qual'è?

MIRAGLIA. Qualunque cifra: 10, 20, 30 lire.

GROSSI. Domandavo questo, perchè al Brasile si osserva il fatto curioso che la carta nostra fa premio sull'oro, per la ragione semplicissima che, non essendovi ancora servizio di *vaglia postali* fra il nostro e quel paese, gli emigranti che vogliono spedire in patria piccole somme, sono costretti a servirsi di *lettere raccomandate*, in cui includono biglietti da 5, 10, 25, o 50 lire, al massimo.

LUZZATTI. Non solo, ma c'è una parte della nostra carta di Stato che è là.

MIRAGLIA. Invece di biglietti italiani da 10, 25, 50 lire, potranno conservare un vaglia che possono esigere sul corrispondente.

GROSSI. E poichè ci sono, dirò ancora che, a mio parere, il Banco di Napoli farebbe bene a prendere in esame la questione di aprire al Brasile, e più

specialmente nello Stato di San Paolo, una o più agenzie proprie, che funzionassero anche da vere e sicure Casse di risparmio. A tale scopo converrebbe diffonderne la notizia in mezzo agli emigranti, facendone loro comprendere la sicurezza ed i vantaggi, per rapporto specialmente alle forti oscillazioni a cui va soggetto il cambio in quei paesi. Sarà questo un primo passo o avviamento alla creazione di *Banche coloniali*, che, oltre al modesto servizio delle rimesse degli emigranti, dovrebbero servire a tutto il movimento commerciale e finanziario tra l'Italia e le sue libere colonie d'America.

ROSSI. Il servizio delle rimesse dall'Italia è tanto vantaggioso per gli emigranti, quanto le rimesse dagli Stati Uniti per l'Italia. Come è noto, negli Stati Uniti, il banchiere privilegiato in Ellis Island ha diritto di imporre una commissione dell'uno e mezzo per cento sul cambio della moneta al disopra del tasso della pubblica piazza. Qualche volta, a cagione del premio dell'oro sulla carta, questo tasso sulla carta era molto oscillante e rappresentava una somma rilevante. Siamo riusciti a stabilire un servizio di informazioni e riscontro per diminuire le commissioni e determinare settimanalmente una media del cambio.

Ora il banchiere paga una forte somma per il privilegio che ha ottenuto. Il cambio della moneta, dobbiamo dirlo con dispiacere, era a carico solo degli Italiani, perchè le altre nazionalità, fanno il cambio della loro moneta in dollari nel porto di partenza, oppure c'è un commissario a bordo della nave che cambia la moneta senza perdita. Così gli emigranti arrivano in America con dollari, e allora il banchiere privilegiato non ha nulla da fare. Il banchiere privilegiato fa le sue operazioni ora, quasi esclusivamente, col cambio della moneta italiana. Adesso che si inaugura questo servizio delle rimesse, gli emigranti, invece di arrivare coi denari, arriveranno con delle tratte. Alle eventuali opposizioni che, per ragioni interessate, potessero sorgere contro il sistema inaugurato dal Banco, dovremmo opporci cercando di far comprendere al capo del Commissariato federale americano che il Banco ha voluto fare in modo che gli emigranti, partendo col denaro in tratte, non si esponessero alla perdita del denaro, non possano essere truffati e non possano giuocarselo a bordo. Noi abbiamo casi di emigranti che, partiti con 300 lire, giunsero con 15 e furono respinti.

LUZZATTI. Poichè il cav. Egisto Rossi, come ci fu annunciato, deve recarsi quanto prima a New York per organizzarvi il servizio di tutela degli emigranti colla cooperazione di private Società di patronato, egli potrebbe occuparsi anche di facilitare l'avviamento del servizio delle rimesse, qualora il direttore generale del Banco di Napoli credesse opportuno di dargli speciali

istruzioni. Non si potrebbero prendere accordi coi vettori affinché gli emigranti potessero avere a bordo il cambio? Pensi il Commissariato anche a questo. Lor signori avranno grandi responsabilità, ma anche gloria in questa vita e nella futura, se potranno riuscire a questo intento; e con siffatto augurio, tolgo la seduta.

MIRAGLIA. Se il Commissariato non ha obiezioni da fare, il Banco si varrebbe in America dell'opera del cav. Rossi, non solo per lo studio cui l'on. Luzzatti opportunamente ha accennato, ma per ogni altro oggetto che all'ordinamento di questo servizio si riferisca.

BODIO. Posso dire che l'ufficio nostro è lieto di compiacere al desiderio ora espresso dall'egregio collega Miraglia.

### Seduta dell'11 aprile 1902

Sono presenti i signori: ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i Commissari BOSCO, BIANCHERI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il cav. PELUCCI.

#### Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. All'ordine del giorno ci sono due questioni molto gravi. Una riguarda i rappresentanti, sorgendo il dubbio che, per la loro molteplicità, eccitino artificialmente l'emigrazione in tutti i più piccoli comuni del regno. L'altra è l'adempimento di un impegno preso, su cui è urgente deliberare, e cioè la tutela degli emigranti all'estero, e le istituzioni necessarie a raggiungere i fini che ci siamo proposti. In relazione a quest'ultima questione cominciamo ad aver notizia degli studi avviati dal Commissariato, fra i quali i risultati della missione nel Brasile del cav. Adolfo Rossi, che ci sono stati comunicati in forma, per ora, riservata. Prima di iniziare questo secondo tema ci conviene discutere le modificazioni da portare al regolamento circa il numero divenuto già eccessivo, e pur sempre crescente, dei rappresentanti dei vettori.

La legge fu intenzionalmente elaborata in modo che la facoltà di modificare il regolamento, anche con disposizioni di ordine legislativo, di cui la legge delega al regolamento stesso la facoltà, persista continuamente, e ciò perchè si supponeva appunto che, a seconda della esperienza, si dovesse modificare il regolamento, piuttosto che tornare alla Camera per frequenti modificazioni di legge. Se il Consiglio dell'emigrazione darà il suo parere favorevole alla proposta che ci viene presentata, noi consiglieremo il Ministro a domandare al Consiglio di Stato il suo voto per queste modificazioni al regolamento.

Do la parola al relatore, perchè informi il Consiglio sulle ragioni che persuasero il Commissariato a proporre queste modificazioni.

BIANCHERI, *relatore*. Prima di tutto, il Commissariato ha esaminato la questione, se una modificazione al regolamento possa farsi nel senso desiderato, e si è convinto che l'articolo 16 lascia piena facoltà al regolamento di

limitare o no il numero dei rappresentanti di vettori. Infatti, l'articolo 16 dice: " il vettore di emigranti può con lettera diretta al Commissariato, che sentirà il parere del prefetto competente, nominare rappresentanti propri, assumendo la responsabilità civile di ogni loro operato „ Dunque è accordata la facoltà di nominare rappresentanti, ma non è detto nè in qual numero, nè in quali luoghi.

Il regolamento poi, all'articolo 61, dice che il vettore non può nominare più di un rappresentante per ogni Comune. I vettori fino ad oggi sono 17. Dato che si valessero di questa facoltà di nominare un rappresentante per ogni Comune, si avrebbe un numero di rappresentanti talmente grande, che non ci sarebbe più nessun Ufficio o Commissariato che potesse tener dietro all'opera di questa gente. Per fortuna non avvenne così, poichè i vettori si sono limitati a nominare rappresentanti in quei Comuni, dove più intense si sono manifestate le correnti della emigrazione. Tuttavia siamo arrivati ad avere circa diecimila rappresentanti, numero che va crescendo di giorno in giorno, arrivando giornalmente nuove proposte di rappresentanti da parte dei vettori. Abbiamo poi visto che in diverse provincie il numero dei rappresentanti è addirittura esorbitante: così abbiamo in provincia di Avellino 777 rappresentanti di vettori; in provincia di Campobasso 871; in provincia di Caserta 862. Confrontando queste cifre con quelle della popolazione, ne risulta, in provincia di Campobasso, un rappresentante per 612 abitanti; in provincia di Benevento un rappresentante per 725 abitanti; in provincia di Avellino, un rappresentante per 801 abitanti. Lo stesso per le altre provincie. È lecito arguire che non ultima causa dello sviluppo della emigrazione, specie nel Mezzogiorno, sia il numero straordinario di questi rappresentanti, i quali, per guadagnare, eccitano l'emigrazione.

Da qui la necessità di trovar modo di limitarne il numero col regolamento. A ciò si provvederebbe con lo stabilire che ogni vettore non possa avere più di un rappresentante per ciascun mandamento. Qualche commissario crede che sarebbe meglio fissarne uno per ogni circondario, ma io penso che questa limitazione sia troppo spinta e che sia meglio attenerci al criterio del mandamento. Perciò il Commissariato avrebbe studiato questa formula: " Il vettore non può nominare un suo rappresentante nel Comune, ove è la sede principale dei propri affari, o nei Comuni ove ha le sedi succursali. Egli non può nominare più di un rappresentante per ogni mandamento giudiziario e per ogni città, che comprenda vari mandamenti, ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia „ Poi, per evitare ciò che giustamente osservava l'on. Pantano, che cioè, fatta la legge si trovasse l'inganno, nel senso che i vettori nominassero ciascuno un proprio rappresentante per ogni mandamento, assegnan-

dogli però una diversa sede in Comuni diversi, con la rappresentanza in comune di vari vettori, e così riescissero nell'intento di avere un rappresentante in quasi tutti i Comuni, fu messa questa disposizione: che il rappresentante dovrà avere la propria sede nel capoluogo del mandamento. Poi, secondo il suggerimento dato dall'on. presidente, cioè di lasciare al Commissariato la facoltà di apportare ulteriori modificazioni, sia in generale per tutti i vettori e per tutte le provincie, sia in casi speciali per qualche parte del Regno, dove il pericolo fosse più grave, avremmo pensato di stabilire essere in facoltà del Commissariato di determinare il numero dei rappresentanti che ciascun vettore può nominare in una o più provincie determinate. Di guisa che nel caso, da me accennato, delle provincie di Caserta, Campobasso, Avellino, Cosenza, e così via, potrebbe il Commissariato con un decreto fissare il numero dei rappresentanti che ciascun vettore può avere. Queste sarebbero le disposizioni dell'articolo 61, che dovrebbero sostituire quelle dell'articolo attuale.

Un'altra modificazione, che forse potrà avere qualche effetto sul numero dei rappresentanti, è quella che proponiamo all'articolo 57. Si sa che la larghezza delle provvigioni accordate dai vettori ai loro rappresentanti costituisce il maggiore incentivo ad esercitare quest'ufficio: indi la ressa che si fa attorno ai vettori per ottenere tale incarico. Ora, se il regolamento stabilisse un massimo delle provvigioni, per esempio in otto lire, è probabile che il numero dei rappresentanti diminuirebbe. Proporremmo che l'art. 57 sul regolamento fosse modificato in questo senso.

Passo a discorrere delle condizioni di incompatibilità. L'articolo 60 del regolamento stabilisce coteste incompatibilità e dice: "È vietato di esercitare l'ufficio di rappresentante ai minorenni, nonchè ai funzionari dello Stato, ai segretari comunali o a chi ne faccia le veci, ai medici condotti, ai maestri comunali ed ai ministri del culto".

Ora si sono presentati diversi casi: si è visto che, escludendo, ad esempio, uno perchè condannato, costui faceva proporre il figlio o il fratello; si è visto che, escluso uno per una ragione qualunque di moralità, costui presentava un suo impiegato. Ad evitare inconvenienti simili, proponiamo: 1° di aggiungere nell'articolo 59, dopo le parole *circostanze e condizioni locali*, queste altre *e di famiglia*; 2° di aggiungere alle cause d'incompatibilità indicate nell'articolo 60 anche l'essere impiegato di un rappresentante, o il far parte di un'agenzia d'affari, nella quale sia interessata una persona esclusa dall'ufficio di rappresentante.

GROSSI. Ho sentito con piacere l'esposizione fatta dal comm. Biancheri, ma mi permetto di dissentire da lui in qualche punto. Poichè si tratta di fare

una modificazione al regolamento è meglio, secondo me, farla radicale, tagliando le unghie a questi rappresentanti. Credo che, anche ove non si permetta ai vettori di nominare più di un rappresentante per ogni circondario, ve ne sarà sempre un numero soverchio. Sono d'accordo circa la disposizione che dà facoltà al Commissariato di limitare i rappresentanti secondo le diverse regioni. Vi sono provincie in cui l'emigrazione permanente è molto numerosa, mentre ve ne sono altre in cui è o può apparire eccesiva e perfino morbosa. Quindi approvo pienamente la facoltà, lasciata al Commissariato, di limitare in determinate regioni il numero dei rappresentanti.

Dirò anche il mio parere intorno all'ultima disposizione. Se bene ho interpretato lo spirito della legge, mi sembra che si sia voluto abolire la figura giuridica del sub-agente, appunto per togliergli quella autonomia e quell'incentivo ad eccitare l'emigrazione, che veniva a lui dalle provvigioni. Ora mi fa specie di sentire ancora parlare di provvigioni, quando penso che si è detto ai rappresentanti: badate, noi non vi diamo nessuna veste giuridica, perchè siete semplicemente degli impiegati dei vettori. Invece, col consentir loro la provvigione, si ritorna all'antico sub-agente, con diversa denominazione, ma con minori garanzie.

BIANCHERI. Faccio osservare al prof. Grossi, che non basta che i vettori designino i loro rappresentanti. Questi devono essere riconosciuti dal Commissariato, che rilascia l'autorizzazione ad agire, dopo aver verificato se concorrono nella persona le condizioni di capacità e moralità volute dalla legge (art. 16) e dal regolamento (articoli 58 e 59) e se non vi siano incompatibilità legali.

MORTARA. Io mi permetto di sostenere un'idea anche più radicale di quella del prof. Grossi. Dirò il mio pensiero. A me pare che, organizzando questi agenti, sia per comuni, sia per mandamenti, facciamo una specie di organizzazione per l'esportazione degli uomini. È lo stesso regolamento, che organizza questo congegno per ogni località, più o meno estesa, del territorio della penisola, ammettendo che ogni Società possa avere il suo rappresentante, e quindi una quantità di agenti, che non hanno altro ufficio che quello di catechizzare la povera gente perchè parta. A me pare che in questo modo si accrescano i mezzi per favorire l'emigrazione, e io sarei disposto ad estendere la proposta del prof. Grossi in questo senso, che il Commissariato, sentito il Consiglio della emigrazione, sia libero di accettare o di revocare quanti rappresentanti voglia, così da non avere alcun vincolo. Capisco che in questo modo mancherebbe un'organizzazione; ma appunto

l'organizzazione porta la conseguenza di accrescere soverchiamente il numero delle persone che si occupano della emigrazione. Io domando al Commissariato se avrebbe difficoltà ad accettare un mandato più libero. Per quale motivo esso sente il bisogno di autorizzare il vettore ad avere un rappresentante per ogni località? Vi sono delle provincie, in cui il movimento emigratorio è troppo forte, e quindi, a parer mio, vi sarebbe bisogno di provvedimenti restrittivi. Poichè si crede utile ritoccare in questa parte il regolamento, lasciamo che il Commissariato faccia da sè, come meglio stima, per ridurre il numero dei rappresentanti in ciascuna provincia.

Circa la questione delle senserie, mi sembra che nessuno di noi sia troppo amico di questi rappresentanti; ma, una volta che si consentono, una volta che abbiamo dato ad essi una certa organizzazione, è naturale che costoro debbano avere un compenso per le loro prestazioni quand'anche l'emigrazione si rivolga direttamente al vettore.

**LUZZATTI.** Vi è un numero non lieve di emigranti, che prende il biglietto direttamente all'agenzia, senza l'intermediario del rappresentante. In tal caso il vettore risparmia la provvigione, e, risparmiando la provvigione, egli potrebbe anche abbassare il nolo.

**MORTARA.** Ammetto che l'emigrante possa andare direttamente dal vettore; ma non vorrei che il rappresentante, dopo essersi messo in comunicazione con l'emigrante, dopo averlo consigliato e dopo avergli dati gli schiarimenti richiesti, vedesse l'emigrante non servirsi più di lui, e andare a prendere il biglietto direttamente dal vettore. L'opera del rappresentante, per me, in certi casi, è necessaria e deve essere compensata. Non vorrei che, per risparmiare qualche lira, tutti finissero per andare direttamente a prendere il biglietto nei porti d'imbarco.

**BODIO.** La legge ha voluto che, in luogo delle antiche agenzie e dei loro subagenti che esercitavano un'industria autonoma di mediazione, i vettori fossero messi in relazione cogli emigranti per mezzo dei rappresentanti ed assumessero in proprio la responsabilità civile anche per questi ultimi. Il regolamento poi stabilisce che il vettore non può avere più di un rappresentante in ogni comune; il che vuol dire che i rappresentanti potrebbero essere ottomila e duecento, circa, quanti sono i comuni, moltiplicato questo numero per 17, quanti sono adesso i vettori. Quando nel Congresso geografico tenutosi a Roma nel 1890, si parlò dei subagenti, risultò che essi allora erano circa 6000. Attualmente i rappresentanti sono circa 10,000, e vanno crescendo

di giorno in giorno. Essendo già grandissimo questo numero, e vedendo che l'emigrazione è cresciuta, specialmente in alcune provincie nelle quali prima non esisteva affatto, il Commissariato ritiene utile limitare la facoltà di nomina da parte dei vettori. È fuori di dubbio che il soverchio numero degli agenti è stimolo artificiale all'emigrazione.

Il professor Grossi ha detto: sarebbe meglio procedere radicalmente, e diminuire il numero dei rappresentanti, anche al disotto di quanto propone il Commissariato, dicendo uno per circondario, invece di uno per mandamento. Io credo che non si possa attuare una riforma così radicale, senza andare incontro ad opposizioni che sarebbero forse invincibili, poichè sarebbero troppi gli interessi colpiti. Credo che meglio convenga porre il limite di un rappresentante per ogni mandamento, sapendosi che, mentre i comuni sono 8200 circa, i mandamenti sono 1500. Sarebbe già grande il risultato, se potessimo diminuire codesti rappresentanti nella proporzione da 8200 a 1500. E poi non credo che in tutti i mandamenti ogni vettore vorrà avere un proprio rappresentante, poichè anche ora vi sono mandamenti, in cui rappresentanti non ne esistono. Si noti che, teoricamente, oggi, sulla base di un rappresentante di ciascun vettore per comune, essendo 17 i vettori, si potrebbero avere, sparsi negli 8200 comuni del Regno, 139,400 rappresentanti di vettori. Ciò non si verifica in fatto, per nostra fortuna. Sulla base di uno per mandamento, il *maximum* teoricamente possibile scende a 25,500; ma se noi richiederemo che i rappresentanti dei diversi vettori abbiano tutti sede nel comune capoluogo del mandamento, è probabile che parecchi vettori si accorderanno fra loro per avere un solo rappresentante in comune, e così si ridurrà anche maggiormente il numero dei rappresentanti.

BARZILAI. Si è osservato che con queste modificazioni al regolamento si viene a dare in certo modo una sanzione a questo istituto del rappresentante; il quale sarà doloroso che esista, ma esiste, ed è anche riconosciuto dalla legge; quindi non è questo nuovo battesimo che lo renderà più pericoloso. A me pare molto pratico il tentativo di limitare il numero, e soprattutto il tentativo di rendere meno attraente questa posizione di rappresentante. Quindi la ragione addotta dal Mortara, della delusione a cui costoro possono andare incontro qualora, dopo aver trattato con essi, l'emigrante si rivolga al vettore è una eccellente ragione appunto per far capire ad essi che, tra l'altro, avranno anche questo al loro passivo, che cioè, dopo di avere cercato e lavorato per accaparrare emigranti, potranno perdere il guadagno, potendo l'emigrante comperare il biglietto direttamente dal vettore nel porto d'imbarco, aiutato, per le informazioni opportune, dal Comitato locale di patronato. Quindi, per conto mio, trovo lodevole il tentativo di limitare questo moltiplicarsi di rappresentanti e questo impulso artificioso alla emigrazione.

BIANCHERI. Desidero fornire qualche altro schiarimento. Quando si parlò di limitare la senseria al rappresentante, confesso che dubitai molto della praticità di una simile disposizione, poichè il Commissariato non avrebbe mai avuto modo di accertare se il limite sarebbe stato superato, nè se il vettore avrebbe dato al suo rappresentante anche uno stipendio mensile. Il cav. Pelucchi allora propose quest'altra formula: la retribuzione da corrispondersi dai vettori ai propri rappresentanti dovrà consistere unicamente in una senseria per ogni emigrante procurato, esclusa ogni altra forma di compenso, qualunque ne sia la denominazione, ed esclusa l'assegnazione di uno stipendio. La senseria inoltre non potrà oltrepassare la somma di lire *tot.* Quando un vettore contravvenga a queste disposizioni, il Commissariato potrà ordinare di ridurre il nolo di quel tanto che risultasse da lui dato in più della senseria.

LUZZATTI. Così intiera, questa proposta la sento formulare ora per la prima volta, nella forma attuale. Io sono favorevole a questa proposta, e ne dico brevemente le ragioni, purchè si sopprima la parola senseria, che non è appropriata in questo caso, poichè si sono voluti abolire i mediatori; e non si può ammettere che i rappresentanti dei vettori esercitino una professione autonoma, come gli antichi subagenti.

Si fissano i limiti massimi dei noli; i noli risultano da vari elementi, uno dei quali è la spesa che sostengono i vettori per raccogliere emigranti, a mezzo appunto dei loro rappresentanti. Quando noi chiamiamo al *redde rationem* i vettori e diciamo loro di fissare un nolo equo, ed essi dicono: Vogliamo 190 lire, e noi rispondiamo: no, è troppo alto; vogliamo ribassare di 20 lire; fra gli elementi che essi allegano vi è questa spesa dei rappresentanti, e se anche non la mettessero in evidenza nel calcolo, noi sappiamo che danno persino 30 lire, e che tornano coll'antico modo a stipularsi le anime degli emigranti, secondo che hanno pagato di più o di meno questi loro mandatori. Così stando le cose, che ci resta da fare per la tutela dell'emigrante? Quale altro modo abbiamo se non limitare il nolo, e quale modo migliore abbiamo di limitarlo, che quello di dire ai vettori: Se volete dare di più ai mandatori vostri, non datelo col denaro degli emigranti, ma sui vostri utili? Dico la verità, proprio non mi creerei la difficoltà del regolamento; aspetterei che mi venisse mossa da altri. Cerchiamo piuttosto di pensare a tutto ciò che può essere di tutela in questo supremo interesse. Gioverebbe anche in massima di dire: il vettore non dia più di dieci lire, per esempio, al suo rappresentante; ma non vedo per ora come si potrebbe assicurare con sanzione efficace una tale disposizione. Tuttavia un simile provvedimento, ove si potesse attuare, e l'altro che dà facoltà di andare a prendere direttamente il biglietto presso

il vettore, con una riduzione corrispondente a quella certa misura massima di compenso che sarebbe concessa per il rappresentante, sarebbero due provvedimenti organici. Si potrebbe tuttavia dubitare della loro efficacia, giacchè l'agente di emigrazione, risorto sotto la forma di rappresentante, troverà modo talora di eluderli; ma almeno avremo la coscienza tranquilla e potremo dire di avere fatto il possibile.

BARZILAI. Mi compiaccio di aver provocato dal comm. Biancheri la sua dichiarazione.

Vorrei fare un'altra osservazione sull'articolo 60. Sullo scopo di questo articolo siamo perfettamente d'accordo; ma nella formula mi pare vi sia qualche cosa che non va. Colpire fino alla settima generazione i parenti ed anche gli affini di questa gente! Capisco che si tratta di dover rispondere a casi pratici.

BIANCHERI. Lo scopo è di vietare che si faccia la sostituzione di persone nella stessa famiglia, perchè l'esperienza dimostra che si nomina rappresentante, per esempio, la moglie, quando il marito non ha la fedina penale libera e così via.

BARZILAI. La formula si potrebbe modificare, dando facoltà al Commissariato di colpire queste mascherature.

PELUCCHI. Abbiamo da fare con gente astuta, che ricorre a tutti i sotterfugi.

PANTANO. Convegno nella necessità ed urgenza di un provvedimento. Avendo approvato solo una parte delle nomine dei rappresentanti, arriveremo forse in tempo per impedire che un'altra quantità di nomine sia fatta.

Quanto alle questioni che si dibattono circa il nolo e la provvigione, risulta in modo indiscutibile, che le Compagnie proseguono a dare grosse provvigioni, che oscillano dalle 20 fino alle 40 lire; e tutto questo in danno degli emigranti. O si lesina sul trattamento a bordo, o si impone sotto forme mascherate, un nolo superiore al reale. Se noi fissiamo un *maximum* alla provvigione, nel determinare i noli e mettiamo questa cifra come uno degli elementi di giudizio dell'entità del nolo, veniamo a stringere le Compagnie in una morsa di ferro, in quanto che, se esse vogliono sorpassare la misura della provvigione, pagheranno del proprio, ossia ridurranno i loro benefici.

Per me sono nell'ordine di idee di fissare il limite della provvigione;

nè mi spaventa la parola *senseria*. Provvigione, compenso ci deve essere, giacchè, sotto la forma di assegno fisso, non è immaginabile che possa verificarsi, perchè allora cesserebbe lo stimolo nei rappresentanti a cercare emigranti per le Compagnie; eppoi le Compagnie si dovrebbero gravare di assegni fissi per tutti i rappresentanti, anche dove non vi è lavoro, e questo amministrativamente è inattuabile. Dunque non vi è che la forma della provvigione; noi non possiamo astrarre dal fatto che i vettori debbano avere dei rappresentanti; indi la necessità di disciplinarli più che sia possibile. E li disciplineremo in quanto alla entità della provvigione, per i rapporti che essa può avere di fronte ai noli da stabilire, e allo stimolo ad arruolare l'emigrante, perchè minore è la provvigione, minore è lo stimolo. Sono quindi d'accordo nella formula indicata dal cav. Pelucchi, cioè della sanzione ultima contenuta nella sua proposta, che è quella che veramente le dà efficacia. Si dice che non arriveremo a scoprire le frodi! Io credo invece che si potranno sorprendere, e che una volta colpite non si ripeteranno facilmente.

Amesso questo, che per me non è dubbio, salvo modificazioni di forma, passo all'altra questione che mi tiene pensoso. Mandamento o circondario? Nel propendere per il circondario, mi ricordo le affannose sedute per la preparazione del regolamento, in cui questa ed altre questioni ci si affacciarono come altrettanti punti interrogativi di difficile soluzione. Adottando però il circondario, bisogna evitare di mettere l'emigrante nella condizione di andare a cercare il rappresentante in luoghi molto lontani, ciò che si risolverebbe per lui nella perdita di giornate di lavoro. Perchè ciò non accada, basterebbe che l'emigrante si valesse dei Comitati; ma allora non ci sarebbe più bisogno di rappresentanti. Andremmo verso l'ideale vagheggiato del collega Mortara, cioè alla soppressione del rappresentante ed alla sostituzione di esso coll'azione del Comitato.

Questo sarà per l'avvenire, quando avremo un'educazione più evoluta dei nostri municipi e delle classi dirigenti locali. Intanto si potrebbe adottare la circoscrizione del circondario, in questo senso, che si potrebbe dar la facoltà al vettore di nominare il suo rappresentante in qualsiasi luogo del circondario, perchè il circondario è molto più largo del mandamento e il suo capoluogo può trovarsi in un punto dove l'emigrazione non c'è.

Quindi io propenderei ad adottare il circondario, con facoltà di scelta della sede; la quale formula sarebbe più restrittiva e più elastica nello stesso tempo e in armonia anche coi bisogni dei rappresentanti. E sopprimerei senz'altro l'articolo che dà facoltà al Commissariato di determinare al bisogno un numero *tot* di rappresentanti per un dato vettore e per una data provincia, perchè dopo la limitazione al circondario non avrebbe più ragion d'essere.

BODIO. Io temo che la responsabilità che si vorrebbe dare al Commissariato sarebbe troppo grave. Ritengo che giovi meglio porre dei limiti, mediante disposizioni esplicite del Regolamento. Il Commissariato, diversamente, sarebbe assalito da domande e reclami da ogni parte ed esposto a tutte le pressioni e non potrebbe sottrarsi all'accusa di procedere di arbitrio.

Ridurre il numero dei rappresentanti ad uno per circondario, sarebbe una riforma troppo radicale. Non credo che ciò possa farsi per ora; sarebbe come chiedere di fare la riduzione nel rapporto da 8200 a 200, mentre, secondo la proposta del Commissariato, sulla base del numero dei mandamenti, la riduzione si farebbe probabilmente nel rapporto da 8200 a 1500, supposto che si avesse un solo vettore. Questi essendo ora 17, a rigore quelle due cifre potrebbero essere diciassette volte maggiori. Ma non possiamo prevedere quanti vettori tralasceranno di nominare un proprio rappresentante in ciascuna circoscrizione consentita, nè quanti vettori vorranno concertarsi fra loro per avere un rappresentante in comune in un certo numero di circoscrizioni.

GROSSI. Credo che una delle ragioni, per cui l'opinione pubblica si trovò ben preparata ad una riforma della legge del 1888, sia stata appunto quella del numero eccessivo di sub-agenti di emigrazione. Se allora si trovavano troppi 6000 sub-agenti, perchè non dobbiamo trovare eccessivi adesso 10,000 rappresentanti?

PANTANO. Poichè si è parlato di far rimborsare le 10 lire di provvigione a quegli emigranti che ricorressero ai Comitati perchè non si potrebbe fare un'altra cosa? È un'idea che lancio così, all'improvviso, con preghiera di esaminarla. E sarebbe questa, di autorizzare il Comitato a percepire, non l'intera provvigione, ma una parte di essa, costituendo con questa parte un fondo di pubblica utilità a beneficio degli emigranti stessi. Si potrebbero in questo modo fare agire i Comitati come organismi vivi, capaci, più tardi, di sostituire i rappresentanti.

GROSSI. Essendo poco più di 8000 i Comuni, e 5 i membri di ogni Comitato, si creerebbero in questo modo 40,000 sub-agenti.

LUZZATTI. Procediamo con ordine. Vi è una quantità di punti, sui quali siamo d'accordo; il dissidio si riduce a questo: se la riduzione si abbia da fare (per ciascun vettore) ad un rappresentante per circondario o ad uno per mandamento. E poi c'è da esaminare se quel compenso che va a diminuire il

prezzo del biglietto, ove l'emigrante si rivolga per avere il biglietto, sia direttamente alla sede del vettore, sia al Comitato mandamentale o comunale, possa darsi per metà al Comitato costituendo così un fondo per la spesa degli uffici locali. Il Ministro degli affari esteri ci ha fatto osservare che, ove si dessero 50 lire per ciascun Comitato, ci vorrebbero 200,000 lire per sussidiarli. Noi abbiamo riflettuto a questo, ed abbiamo detto: concorrano i comuni. Questa proposta, di far partecipare i Comitati alla provvigione, darebbe il modo di fornire loro dei mezzi modesti per l'opera a cui debbono attendere, non solo ma, attuandola, ci incammineremmo sopra la strada della salute, perchè, quando avremo educato la gente ad andare dal vettore per mezzo del Comitato, avremo eliminato in parte la turba dei rappresentanti. Noi dobbiamo cercare i mezzi più adatti per escluderli e, così facendo, rimaniamo nel nostro ufficio.

Dobbiamo adunque prendere una deliberazione circa la riduzione del numero dei rappresentanti. Abbiamo la proposta del Commissariato, di limitarli a uno per mandamento e per ciascun vettore. Il Bodio dice che, ove si facesse improvvisamente una riduzione radicale a uno per circondario, si passerebbe da un regime di anarchia ad un regime di sobrietà soverchia, e teme che la reazione sarebbe troppo forte. Il Commissariato ha la responsabilità della esecuzione, ed è giusto che faccia questa obiezione. Ma il Consiglio non si deve preoccupare delle odiosità che potranno derivargli; noi dobbiamo fare in modo che la legge sia attuata. Soltanto dobbiamo decidere se ci convenga meglio fissare il limite dei rappresentanti ad uno per circondario o ad uno per mandamento; occorre guardare la questione obiettivamente, senza arrestarci per tema di disturbare interessi personali. Io vorrei che si sopprimessero tutti i rappresentanti, ma, d'altra parte pur avendo questo convincimento, io dico che nel momento attuale, fino a che i Comitati non abbiano preso maggior vigore, non possiamo contare su di essi, perchè esercitino normalmente l'ufficio di mettere l'emigrante in relazione col vettore, che è lontano. Questa è la ragion d'essere dei rappresentanti, e siccome ci dobbiamo mettere dalla parte dell'interesse dell'emigrante, dobbiamo tener conto di questa ragione. E, da questo punto di vista, al riguardo di certe provincie d'Italia, un solo rappresentante per circondario è forse poco.

Bosco. Anch'io crederei più utile prendere a base della nuova circoscrizione il mandamento, anzichè il circondario, e sono di questo parere anche perchè temo che, volendo restringer troppo il numero di quei rappresentanti che agiscono secondo la legge, si moltiplichi il numero degli agenti clandestini. Attualmente, in alcune provincie vi è un forte movimento emigratorio, che favorirà appunto le operazioni degli agenti clandestini.

BIANCHERI. Vorrei dare un chiarimento al prof. Grossi. Esporrò alcune cifre.

La provincia di Avellino ha tre circondari. La sola Navigazione Generale, che in ragione di uno per circondario dovrebbe avervi tre rappresentanti, ne ha attualmente 76. Ma c'è di più. Campobasso ha tre circondari e la Navigazione Generale vi ha 115 rappresentanti. In Terra di Lavoro, dove sono 5 circondari, la stessa società ha 62 rappresentanti. E vi è poi un altro calcolo che mi pare possa dare qualche lume sulla materia. Si è fatto il conto della popolazione che adesso avrebbe sotto di sé un rappresentante, secondo il loro numero attuale, e di quella che avrebbe, ove si adottasse la limitazione per mandamento. Prendo ad esempio la provincia di Avellino, che ha oggi un rappresentante per 800 abitanti; limitandoli ad uno per mandamento, si avrebbe un rappresentante per 12,981 abitanti; nella provincia di Campobasso da un rappresentante per 612 abitanti si passerebbe ad uno per ogni 13,092. E così in proporzione; a Cosenza se ne avrebbe uno per ogni 11,930 abitanti.

GROSSI. Ma non è detto che questo rappresentante debba rimaner fermo nel capoluogo del mandamento.

BIANCHERI. Va bene, girerà; però io non so se, limitandoli troppo, non faremo anche il danno dell'emigrante.

BARZILAI. Io credo che la proposta dell'on. Pantano rappresenti una idealità in contrasto con la realtà delle cose. In certi casi bisogna andare per gradi, e non con provvedimenti radicali, perchè, altrimenti, potremmo credere di aver risolto il problema, mentre invece lo vedremo ripresentarsi sotto forma più acuta, come ben diceva il prof. Bosco. Perchè non stabiliamo che, in un determinato periodo di tempo, i rappresentanti si debbano ridurre entro certi limiti, e fissando fino da ora il criterio del mandamento, stabilire, ad esempio, che, entro il termine di un anno, si addiverrà a questa riduzione?

Troviamo un termine medio tra la proposta Pantano e quella del Commissariato. Se si sopprimessero i rappresentanti, sarebbe un vantaggio, ma, purtroppo, non possiamo ottenerlo adesso. Questo agente è un organo parassitario, ma è il solo che oggi veramente agisca, e fino a che non avremo gli organi normali, bisogna che ci sia. E poi, lo ripeto, sarebbe troppo fare in una volta sola questa soppressione.

MORTARA. La mia proposta mi pareva opportuna, ossia, di regola, un rappresentante per circondario, dando facoltà al Commissariato di fare quelle eccezioni che credesse del caso.

Nella legge non vi è alcun vincolo; vorrei sapere perchè vogliamo mettere dei vincoli, dai quali poi sarà difficile, se non impossibile, liberarci. Le condizioni di fatto sono tali, che il concetto dell'on. Pantano andrebbe bene per certe provincie, mentre sarebbe disadatto per altre. Un criterio fisso, normale, per tutte le provincie, non può aversi. Niente di meglio, adunque, che lasciare al Commissariato la facoltà di fissare, caso per caso, il numero che crede opportuno.

LUZZATTI. Il collega Mortara mantiene la sua proposta. La metto ai voti per la prima, poichè, essendo la più ampia, ha la precedenza. Essa consiste nel non fissare alcun limite, e mettere tutto sotto il prudente arbitrio del Commissariato.

Il Commissariato ha dichiarato che non è favorevole a questa proposta. La metto ai voti.

Non è approvata.

LUZZATTI. Ora ci sono altre due proposte, cioè quelle di ridurre i rappresentanti ad uno per circondario ovvero ad uno per mandamento.

PANTANO. Io dissi fin da principio che ero travagliato da un grave dubbio. Pur troppo, sono questioni così complesse, che la via dritta non si può vedere; ma bisogna adottare una di queste due soluzioni: se si accetta il mandamento come base di transizione ad un regime più radicale, anche per le ragioni dette dall'on. Barzilai, allora bisogna dare facoltà al Commissariato di limitare il numero dei rappresentanti anche al disotto di quello dei mandamenti che compongono il circondario.

Se si va all'idea del circondario, bisognerà concedere un numero di rappresentanti che sia di due o tre, estensibile fino a cinque in alcuni casi, quando il Commissariato lo credesse necessario.

La mia proposta adunque sarebbe duplice: o porre come limite massimo il numero dei mandamenti, con facoltà al Commissariato di restringere il numero dei rappresentanti nei mandamenti dello stesso circondario, ovvero prendere per base il circondario, con facoltà al Commissariato di allargare il numero dei rappresentanti a più di uno per circondario, fino a tre o a quattro, per esempio.

GROSSI. Io mantengo la mia proposta, nel senso di arrivare fino a due o tre per circondario. Però vorrei che si votasse anche l'altra, che dà facoltà ai Comitati mandamentali di fruire di metà della provvigione.

PANTANO. Dare, delle dieci lire, cinque lire al Comitato e cinque all'emigrante riesce di stimolo all'emigrante fino ad un certo punto; quindi vi sarebbe da pensare se non convenisse magari di sacrificare questo beneficio che potrebbe avere l'emigrante, e darlo invece al vettore. E vi dirò perchè. Non vi pare che convenga di animare il vettore a servirsi dei Comitati? Il vettore che pagherà sempre dieci lire, quantunque soltanto cinque vadano al Comitato, non avrà mai interesse a servirsi di questo. All'incontro, se il vettore trova l'utilità di pagare solo cinque lire, avrà interesse che gli emigranti si rivolgano al Comitato.

CAZZULINI. Il vettore avrà sempre vantaggio a rivolgersi al Comitato, perchè si dice che paga dieci lire al rappresentante ma in realtà ne paga di più. Quando sarà sicuro che ne pagherà solo dieci, cercherà di favorire i Comitati.

GROSSI. Non vorrei che, sollecitati dalle varie Compagnie, i Comitati perdessero poi di vista lo scopo per il quale sono istituiti e speculassero sugli emigranti, specialmente quando si consideri che la loro opera si concentrerà facilmente in poche mani.

LUZZATTI. Concludiamo. Per quanto riguarda la riduzione dei rappresentanti, ci troviamo ora di fronte ad una proposta unica di limitare i rappresentanti ad uno per mandamento, salvo i provvedimenti che in casi particolari fossero da prendere per questa o per quella provincia.

Mi sembra che ci troviamo sostanzialmente d'accordo anche sul secondo punto, che cioè la metà del risparmio che si farebbe sul prezzo del nolo, quando il biglietto si prenda direttamente allo scalo di imbarco, debba andare a beneficio del Comitato locale, che avrebbe sostituita l'opera sua a quella del rappresentante del vettore.

Chi approva questo concetto, salvo a dare al Commissariato la facoltà di meglio precisare la forma, voglia alzar la mano.

Il Consiglio approva.

LUZZATTI. Rimane da discutere l'altro tema all'ordine del giorno, cioè quello della tutela degli emigranti italiani all'estero. Questo argomento interessa vivamente l'opinione pubblica e da quanto si è letto nelle relazioni dei giornali e nei diari del cav. Adolfo Rossi, distribuitici in questi giorni, vi è pericolo nell'indugio.

Questo argomento dell'emigrazione sarà presto portato anche alla Camera; bisogna che siamo preparati a discuterlo a fondo.

Discorreremo domani della protezione degli emigranti nei paesi di arrivo, segnatamente in alcuni Stati d'America. Per ora il Commissario generale potrebbe far conoscere al Consiglio quali provvedimenti furono presi per sospendere l'emigrazione gratuita al Brasile.

BONIO. Or sono pochi mesi, vedendosi che l'emigrazione gratuita per il Brasile andava crescendo, mentre le informazioni che venivano da quel paese, soprattutto dallo Stato di San Paolo, erano tutt'altro che incoraggianti, il Commissariato pensò che fosse venuto il momento di mettere un freno all'emigrazione gratuita. Si invitarono le Compagnie a notificare di mese in mese quanti emigranti gratuiti avrebbero voluto trasportare nel mese successivo, e ciò allo scopo di graduare l'emigrazione gratuita, ritardarla e scaglionarla in un tempo più lungo. L'emigrazione gratuita, come si sa, è sottoposta dalla nostra legge a discipline speciali: occorre un'apposita licenza per fare il trasporto degli emigranti gratuiti. Ora il conferimento di questa licenza fu subordinato dal Commissariato alle seguenti condizioni: 1° dare una cauzione supplementare di 10,000 lire; 2° riportare in Italia, a spese del vettore, quelli che fossero rifiutati dall'ufficio di emigrazione di San Paolo, come pure quelli che dentro un anno fossero divenuti inabili al lavoro, e le vedove e gli ortani che fossero divenuti tali nel termine di un biennio dall'arrivo del loro marito o padre, compreso già fra gli emigranti gratuiti.

Le notizie che si hanno dallo Stato di San Paolo sono tristi; abbiamo lettere scritte di là dal cav. Adolfo Rossi, che il Commissariato ha inviato a studiare le cose sopra luogo.

LUZZATTI. C'è un altro oggetto da trattare nella seduta d'oggi, relativo alla patente di vettore nuovamente chiesta dalla Società Meridionale. Do la parola al prof. Bosco, relatore su questa questione.

*Il prof. Bosco riferisce sulle ragioni per cui il Commissariato non ritiene che sia da concedere la patente di vettore alla Società Meridionale, pur avendo questa presentato il contratto di noleggio in una forma diversa da quella su cui in altra seduta il Consiglio ebbe a pronunciarsi.*

BONIO. Credo opportuno ricordare che il Consiglio di Stato, nel suo parere dato sul regolamento fatto per l'esecuzione della legge sull'emigrazione, in adunanza generale del 5 giugno 1901, si espresse testualmente così: « La patente non rappresenta tanto un diritto del vettore, che si trovi nelle condizioni prescritte dalla legge, quanto una concessione del Governo, il quale, con decreto motivato, può sempre negarla, limitarla o revocarla ».

Il Commissariato, per le ragioni svolte nella relazione odierna, propone di non concedere la patente.

*Dopo una discussione alla quale prendono parte, oltre al presidente e al commissario generale, i signori Grossi, Pantano, Mortara, Astorri, Pelucchi, De' Negri, Biancheri e Bosco, si delibera di chiedere il parere del Consiglio di Stato sul seguente quesito:*

“ Se, quando le circostanze di fatto abbiano indotto il Commissariato nel convincimento che sarebbe inopportuna la concessione della patente ad una persona o ad una Società, possa il rifiuto essere motivato in termini generali „.

LIZZARTI. Raccomando di chiedere al più presto il parere del Consiglio di Stato. Metto ai voti la proposta fatta dal Commissariato di sospendere la concessione della patente in attesa del parere stesso.

È approvata.

#### Appendice.

**Parere del Consiglio di Stato, in data 11 maggio 1902,  
circa la domanda per patente di vettore della Società Meridionale.**

Letta la relazione 24 aprile 1902, del Ministero degli affari esteri, Commissariato dell'emigrazione, relativa alla domanda per patente di vettore della Società “ La Meridionale „;

Esaminati gli allegati, ed udito il relatore:

Premesso:

Che, prescindendo dalle circostanze del fatto, che ha dato occasione al quesito proposto con la suindicata relazione, si chiede, in sostanza, se quando la speciale condizione delle cose abbia indotto il Commissariato nella convinzione, che sia inopportuno concedere la patente di vettore ad una persona o ad una Società, possa essere il rifiuto motivato in termini generali;

Considerando:

Che già col parere di questo Consiglio, in adunanza generale, relativo al regolamento per la esecuzione della legge sull'emigrazione e col parere di questa Sezione dell'8 ottobre 1902, si è ritenuto, che i requisiti indicati nella legge siano sempre necessari, ma non sempre sufficienti per ottenere la patente di vettore; che, in altri termini, anche quando quei requisiti con-

corrono, il Governo abbia sempre la facoltà di concederla o rifiutarla, tenuto conto di tutte le circostanze, in ispecie relative alla fiducia, che il richiedente possa meritare;

Che evidentemente, quando si tratta di una Società, non si può prescindere dalle qualità dei soci, da cui principalmente deve dipendere la fiducia, che la Società ispira;

Che, se il legislatore, come cautela contro la possibilità di arbitrii, ha creduto imporre l'obbligo di motivare il decreto di rifiuto, è impossibile non tener conto dell'indole delicata della cosa di cui si tratta, la quale impedisce, in taluni casi, di specificare dettagliatamente i motivi per cui la patente si nega, consistenti talvolta in fatti, che, per quanto veri, non sarebbe agevole provare e non è lecito quindi in un decreto affermare;

La Sezione è di parere:

Che i motivi di apprezzamento, i quali inducono a rifiutare la patente di vettore, possano, nel relativo decreto, essere generici.

## Seduta del 12 aprile 1902

Sono presenti i signori: ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, BIANCHERI e ROSSI, il cavaliere CAZZULINI e il cav. PELUCCI.

· Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. Il Consiglio deve oggi occuparsi della questione della tutela degli emigranti italiani all'estero, che è una delle principali funzioni affidate dalla legge al Commissariato.

Il Comitato ha fatto un esame preliminare di questo tema, tenendo conto dei rapporti che sono pervenuti in questi giorni dal Brasile, ed è venuto nell'idea che urge provvedere. Non bastano le istituzioni in favore degli emigranti sorte in Italia; non bastano i ricoveri che si stanno preparando nei porti d'imbarco; non basta la scorta dei medici commissari durante il viaggio. È necessario che i nostri connazionali, approdando in America, trovino provvidenze e tutele, e se sarà possibile, degli accordi internazionali, dei veri trattati di lavoro. Sappiamo in quali condizioni sono costretti a vivere quei nostri fratelli in certi luoghi del Brasile, dove non riescono a farsi pagare le loro mercedi arretrate di vari anni e dove, come risulta dalle relazioni ora giunte del cav. Adolfo Rossi, hanno quale principale risorsa quel po' di granturco e fagioli che possono raccogliere dal piccolo appezzamento di terra lasciato loro in mezzo alle grandi piantagioni di caffè. È urgente provvedere, anche perchè si avvicina la discussione parlamentare, discussione in cui si riveleranno diverse tendenze; cioè la ipercritica, la quale dirà: con questa legge sull'emigrazione abbiamo fatto una grande impalcatura, ma senza risultati effettivi; idea falsa, questa, ma che pur esiste, ed è l'idea di coloro che non leggono i nostri Bollettini, che non esaminano nulla; la seconda è la tendenza degli interessati, giacchè noi abbiamo dovuto offendere molti interessi. La terza tendenza è rappresentata da coloro, che votarono la legge principalmente per la tutela degli emigranti all'estero; e questi, bisogna dirlo, in fondo non hanno torto. È quindi utile che il Consiglio discuta dei mezzi e dei metodi per esercitare questa tutela, e che il Ministro prenda risoluzioni meditate.

Se con quei paesi dell'America ai quali si dirige la nostra emigrazione, si potessero fare contratti di lavoro, questo sarebbe il modo più efficace di tutela; lo ha scritto anche il Grossi, e Pantano e Barzilai hanno dato il loro suffragio a questa idea. È da credere che anche le autorità brasiliane non vi saranno contrarie.

Che cosa esportiamo noi nel Brasile? Uomini e merci; uomini per una cifra altissima, e merci per una cifra relativamente esigua, mentre il Brasile esporta caffè e vuole far crescere la sua esportazione. Non manca la materia a futuri accordi.

Si dovrebbe anche studiare accuratamente sul posto quanti sono i piccoli proprietari italiani colà stabiliti e cercare di ottenere che essi avessero, con istituzioni finanziarie opportunamente indirizzate, il capitale circolante necessario.

GROSSI. Farò qualche osservazione, specialmente riguardo al Brasile, dove ho viaggiato più di una volta. Se me lo permette il Consiglio, riassumerò le idee che mi sono formate sulla questione della tutela degli emigrati, indicando quali sono, secondo me, le funzioni, tanto dello Stato, quanto della iniziativa privata, nei paesi di grande emigrazione. Io credo anzitutto che qualche cosa si possa fare qui in patria. Alludo alle Società di patronato degli emigranti, che dovrebbero sorgere numerose anche da noi, all'infuori di ogni partito politico o confessione religiosa. In secondo luogo, bisogna far diventare proprietari questi coloni, specialmente nello Stato di San Paolo, che è il paese classico del salariato. Si dovrebbe in questo seguire l'esempio della Germania, fondando Società di colonizzazione per l'acquisto di grandi estensioni di terreno, da rivendere poi, con equi profitti, agli emigranti. A ciò essenzialmente è dovuta la prosperità delle colonie tedesche, meno numerose delle nostre, ma che hanno accaparrato il commercio e sono padrone del sud del Brasile. La Germania ha delle linee di navigazione molto più numerose e regolari delle nostre. Da noi, invece, non si pensa affatto al Brasile, col quale abbiamo un sistema di navigazione intermittente.

Un'altra questione è quella delle stazioni navali, specialmente nell'America Meridionale, dove i nostri interessi sono maggiori, e dove invece sono minori la sicurezza personale e il rispetto della giustizia. Ciò sarebbe la manifestazione tangibile della presenza della patria in quei lontani paesi; rafforzerebbe la coscienza della nostra dignità, e darebbe ai nostri connazionali ed ai nostri consoli quel prestigio, la cui deficienza costituisce una delle cause della nostra debolezza. Io non vado tanto oltre da pretendere che si faccia per ogni Italiano quello che fa l'Inghilterra per ogni suo cittadino; ma da questo al nulla, troppo ci corre.

Io vorrei pure che nei porti d'imbarco si creassero degli uffici d'informazioni per gli emigranti, come è stato fatto a Brema e ad Amburgo. Si dovrebbero inoltre compilare buone guide per gli emigranti; si dovrebbe anche compilare un manuale popolare per l'igiene nei paesi caldi, ecc. Questa sarebbe, per sommi capi, la funzione che spetterebbe al Commissariato, per gli emigranti in partenza.

Per quanto concerne il viaggio degli emigranti, il nostro Governo dovrebbe farsi iniziatore di una Conferenza internazionale, per stabilire norme comuni di tutela e d'igiene a bordo dei piroscafi che ne effettuano il trasporto.

E passo alla questione degli Italiani nel Brasile, seguendo la relazione del cav. Adolfo Rossi. Questi, parlando dell'*hospedaria* di San Paolo, comincia col mettere il dito sulla piaga, quando constata l'esistenza di sensali per la scelta e l'invio dei coloni nelle *fazendas*, senza fare distinzione alcuna fra buoni e cattivi *fazendeiros*. Si comprende che il Governo brasiliano presenti dei progetti di legge per la tutela degli immigranti e dei coloni, che poi non sono discussi, per tema di disgustare la classe dei *fazendeiros*.

LIZZATTI. Ha notizia di un progetto di legge approvato già dal Senato dello Stato di San Paolo e che dovrebbe avere l'approvazione della Camera, secondo il quale si darebbe il privilegio ai crediti degli emigranti e si concederebbero anche altre cose?

GROSSI. È il progetto presentato dal dott. Candido Motta alla Camera dei deputati dello Stato di San Paolo; poi c'è il progetto che aveva presentato il dott. Rodrigues Alves sulla colonizzazione ed immigrazione, ma che non fu discusso. Una delle prime questioni, secondo me, da risolvere è questa, che nelle *hospedarias* ci siano degl'ispettori governativi, i quali sostituiscano i sensali nella scelta dei coloni che debbono andare nelle *fazendas*; che questi ispettori siano al corrente circa le condizioni morali e materiali dei *fazendeiros*, consiglino l'emigrante prima che parta per l'interno; facciano il cambio della moneta, ecc. Questo per l'emigrante condotto nelle *hospedarias*. Poi c'è la questione delle *fazendas*. Gran parte di queste fattorie sono oberate da debiti e l'interesse del danaro è laggiù molto forte, arrivando persino al 18 per cento. Il Rossi dice che l'80 per cento dei *fazendeiros* non possono pagare. Se in molte *fazendas* i coloni non vengono pagati, anche nelle *fazendas* in cui la condizione dei coloni è tollerabile, ciò si ottiene a prezzo di gravi sacrifici morali. Mi ricordo di aver letto in un volume pubblicato dal Ministero degli esteri nel 1893, col titolo "Emigrazione e colonie", che i nostri emigranti si lagnavano della mancanza assoluta di

scuole, e così pure della mancanza di ogni conforto religioso, perchè non ci sono chiese, ed i pochi preti che vi sono si fanno pagare molto caro. Questi i sacrifici morali. Oltre a ciò, vi sono le angherie, i maltrattamenti a cui i nostri sono sottoposti, di cui narrano le relazioni ufficiali ed ufficiose.

Ma non basta: vi sono *fazendeiros* che negano addirittura i loro debiti verso i coloni, ed altri che, pur non negandoli, li saldano con delle multe ingiuste, talvolta per futili motivi. C'è poi anche un altro inconveniente, che il Rossi ha accennato. Il colono, specialmente nelle *fazendas* lontane dai centri di popolazione, è obbligato a provvedersi degli oggetti di consumo nelle botteghe (*vendas*) che il padrone ha stabilito nell'interno della *fazenda* stessa: ne consegue che il *fazendeiro* è arbitro di assegnare alle merci il prezzo che vuole poichè il colono non può comprarle altrove. I Tedeschi, che, in molte colonie, erano vittime di questo sistema, se ne emanciparono, costituendo delle Cooperative.

Vi sono pure le malattie, che decimano specialmente i bambini, perchè nei climi tropicali i disturbi gastro-enterici sono quelli che fanno maggiore strage; onde sarebbe bene che le famiglie che hanno molti bambini riflettessero prima di recarsi in quei luoghi. Di più, in pochissime *fazendas* c'è un medico, e là dove c'è, si fa pagare carissimo; di modo che nel Brasile, se un colono ammalato, deve consumare tutti i suoi risparmi per pagare il medico e le medicine, che sono pure molte care. Un medico, per andare a visitare un ammalato in una *fazenda*, è capace di chiedere da 40 a 60 *milreis* per lega, secondo la distanza che deve percorrere. Quindi gravissima è la questione del servizio sanitario, nei luoghi distanti dai centri di popolazione.

Parla poi il Rossi dei sequestri di persone. In certe *fazendas* si entra con facilità, ma è difficile uscirne, perchè il *fazendeiro* è come un feudatario del medio evo: ha al suo servizio dei bravi (*capangos*), e quando un colono vuol andar via, non si lascia partire; che se questi riesce a fuggire, il *fazendeiro* se ne vendica tenendone in ostaggio la famiglia.

Oltre a ciò, l'emigrante non ha sempre modo di farsi rendere giustizia. Vero è che, se scarseggiano i medici, abbondano gli avvocati e gli azzecca-garbugli; ma il colono difficilmente può dirigersi ad un avvocato che, per l'onorario di una sola comparsa, gli prenderebbe il risparmio di un anno. Quindi la questione di una giustizia più spiccia, meno parziale e meno costosa s'impone.

Sotto questi vari punti di vista, ha fatto bene il Commissariato a sospendere qualunque emigrazione gratuita o favorita per San Paolo. Però gli interessi italiani in quello Stato sono ormai tali, che, se anche arrivassimo a proibire qualsiasi emigrazione, questa misura draconiana non raggiungerebbe il suo effetto.

Occorre quindi la ricerca di altri rimedi, meno energici, ma più efficaci.

La crisi del caffè andrà ancora aggravandosi, perchè, se certe *fazendas* rimarranno deserte, nuove piantagioni sorgeranno a sostituirle. Ma oltre che ad un eccesso di produzione della preziosa rubiacea, la crisi da cui è oggidi travagliato lo Stato di San Paolo è dovuta al sistema unilaterale di coltura, con la conseguenza di dovere importare di fuori tutti i generi di prima necessità, compreso il grano. Il primo rimedio, quindi, è quello di abbandonare il sistema di monocoltura, per sostituirvi una policoltura, che in quelle terre fertili potrà essere remuneratrice quanto il caffè, dato il basso prezzo attuale di questo prodotto. Inoltre è da notare che il rinvio del prezzo del caffè è dovuto, non solo ad un eccesso di produzione, ma altresì ad una speculazione dei Nord-Americani, i quali consumano più della metà della produzione del Brasile, rendendosi così padroni del mercato.

La questione, per quanto riguarda i nostri coloni, si può risolvere soltanto facendo sì che il colono da salariato diventi proprietario. Così si risolverà indirettamente anche la questione della deficienza periodica della mano d'opera, che si verifica specialmente all'epoca del raccolto, dando luogo a scioperi e a coalizioni di lavoratori. Occorrerebbe che quei *fazendeiros*, i quali hanno le loro proprietà oberate da debiti, le dividessero in lotti, da vendere poi a coloni, a lunga od a breve scadenza, oppure le cedessero a questi sotto forma di enfiteusi, mediante il pagamento di un canone annuo. I proprietari ne avrebbero un doppio vantaggio: si sgraverebbero di una parte dei loro debiti, e avrebbero a loro disposizione una riserva di mano d'opera per l'epoca del raccolto.

Questa è, secondo me, l'orientazione, a cui dovrebbe tendere la grande proprietà nel Brasile, per risolvere la crisi agricola ond'è travagliata. Ciò non riguarda noi, ma dobbiamo agurarci che i pubblici poteri locali incoraggino questa soluzione.

Per definire la questione che c'interessa più da vicino, io non vedo che un modo solo: la stipulazione di una convenzione diplomatica tra l'Italia ed il Brasile, che, risolvendo con criteri pratici e senza vani sentimentalismi le questioni che sorgono rispettivamente dall'emigrazione e dall'immigrazione, come le questioni di stato civile, di leva militare, di naturalizzazione, ecc., provveda anche:

a) che venga concesso un maggior numero di lotti agli immigranti, e che, oltre ad essere situati in terreni fertili e salubri, essi siano ben demarcati nei loro confini, possibilmente diboscati, in prossimità di strade ferrate, fiumi navigabili o centri di popolazione e di consumo;

b) che in ognuno dei nuclei coloniali vi sia un medico od un farma-

cista, e possibilmente anche un sacerdote ed un maestro, a spese del Governo locale o di quello dell'Unione federale;

*c)* che in ogni nucleo coloniale siano stabiliti dei magazzini cooperativi;

*d)* che sia abolita la legge di locazione d'opera, tuttora esistente al Brasile:

*e)* che sia assicurato il diritto al passaggio di ritorno pel colono e la sua famiglia, in caso di morte del capo-famiglia, di inabilità al lavoro, ecc., qualunque sia il tempo trascorso;

*f)* che il tempo utile pei reclami del colono non sia limitato allo spazio di sei mesi;

*g)* che sia meglio sistemata la questione dell'abbandono o del ritardato pagamento del lotto da parte dell'emigrante;

*h)* che nelle colonie private il colono possa ricorrere in giudizio contro il padrone, istituendo a tale scopo il gratuito patrocinio.

Mi resterebbe ancora da parlare dell'Argentina e degli Stati Uniti; ma ivi le condizioni sono diverse, e dovrei dilungarmi troppo.

Per l'Argentina, però, si dovrebbe istituire, pure nell'asilo degli immigranti, un ufficio di informazioni e collocamento; e credo che anche con quel Governo non sarà difficile intendersi, perchè ad esso soprattutto deve stare a cuore di sfollare la capitale dai numerosi spostati che non vogliono internarsi ed adibirsi a lavori agricoli, e sono spesso causa di scioperi pericolosi per l'ordine pubblico.

**BONIO.** Desidero dare alcune notizie su quanto ha fatto finora, o almeno iniziato, il Commissariato per la tutela dell'emigrazione all'estero.

Agli Stati Uniti il Commissariato ha pensato di far capo ad Associazioni già esistenti, a due specialmente: una è quella di San Raffaele, composta di persone ecclesiastiche, che si interessano dell'assistenza morale ed anche di beneficenza per quelli che arrivano ammalati e per le donne che vanno in traccia dei loro mariti e per i figli che vogliono raggiungere i loro genitori. Questa Società di San Raffaele somiglia a quelle di egual nome istituite per i Tedeschi, per gli Austriaci, per gli Irlandesi, ecc. All'associazione italiana di San Raffaele il Commissariato ha mandato la somma di 10,000 lire, per questo primo anno, perchè abbia mezzo di agire, mentre era quasi caduta nell'inazione, per difetto di mezzi.

Ciò si è fatto per la San Raffaele in seguito al viaggio di monsignor Scablari, il quale ha fatto sperare in un'opera attiva di quel sodalizio, qualora avesse potuto avere un contributo del Governo. L'erogazione del contributo dato sul fondo dell'emigrazione dovrà essere fatta per scopi di soccorso materiale, non per servizio religioso, a cui devono supplire le private oblazioni.

Altrettanto si è fatto per un'altra Associazione, composta quest'ultima quasi esclusivamente di benefici signori americani. C'è una Società americana, la quale per spirito di filantropia, si è proposta di aiutare gli emigranti italiani. Di essa e delle persone preposte alla sua direzione abbiamo avuto informazioni eccellenti, e tu anzi per insistenti premure fatte dal nostro console generale, comm. Branchi, che si è creduto opportuno di inviare anche a quella Società una somma di 10,000 lire per il corrente esercizio, con riserva di dare di più nell'esercizio venturo, se si avranno risultati soddisfacenti nel periodo di esperimento.

Ora fra pochi giorni andrà negli Stati Uniti il commissario cav. Egisto Rossi, con l'incarico appunto di organizzare il servizio della protezione degli emigranti in New York e coordinarlo con altre Associazioni simili che possono sorgere, sia a Boston, sia in altri Stati dell'Unione.

Egli ha istruzione di far capo non solo alle due Società suddette, ma anche a qualche altra Società laica italiana, e ciò perchè non paia che vogliamo far capo esclusivamente ad una Società americana. La cosa non sarebbe facilmente intesa nel nostro paese, dove non si sa quali ostacoli si oppongono all'azione di un patronato privato che fosse composto di soli elementi italiani, per mettersi in rapporto coi padroni di officine, ecc., americani.

Il fatto che sono americane le persone che si occupano del collocamento, accresce la fiducia presso gli intraprenditori americani, che apprezzano il disinteresse di quella associazione; ma non è men vero che, se si potesse dare alla associazione laica un carattere misto, delle due nazionalità americana ed italiana, la cosa farebbe migliore impressione in Italia, e servirebbe anche ad appagare certe giuste suscettibilità della colonia italiana in New York.

Ad ogni modo, le difficoltà saranno esaminate sul luogo dal nostro Egisto Rossi, che è già stato cinque anni a New York con l'incarico precisamente di assistere gli emigranti al loro arrivo, e conosce là uomini e cose. È noto che egli dovette interrompere il suo ufficio di assistenza degli emigranti in Ellis Island, perchè il Governo degli Stati Uniti voleva avere soltanto rappresentanti di Società private, e non voleva più ammettere un rappresentante di un Governo estero. L'opera di assistenza si riprenderebbe ora con mezzi più estesi e col contributo anche del fondo dell'emigrazione, ma per opera soltanto di Società private presso l'ufficio americano d'immigrazione.

Quanto al Brasile, il Consiglio sa che il Ministro degli affari esteri ha avviato pratiche diplomatiche col Governo brasiliano, al fine di ottenere che gli Italiani abbiano una migliore assistenza al loro arrivo e non sieno ingannati dai *fazendeiros*.

E tre cose soprattutto occorrerebbe di poter tradurre in una convenzione diplomatica: primo, che nell'*hospedaria* sia ammesso un funzionario addetto al Consolato italiano, per vedere come stanno gli emigranti e dar loro utili

consigli. In secondo luogo, si dovrebbe stabilire un modulo speciale di contratto di lavoro per l'emigrante preso nelle *fazende*, contratto da stipularsi in iscritto, in guisa da poter servire come documento davanti al magistrato. In terzo luogo, si chiederebbe che venisse adottato un provvedimento legislativo, per assicurare al colono il pagamento della mercede, con privilegio sul prodotto del suolo della *fazenda*.

Rimane ancora da provvedere al ricupero delle mercedi arretrate. Non si sa a quanto ammontino questi arretrati, che taluni fanno salire ad una diecina di milioni. Si dice che il 60 per cento dei *fazendeiros* siano in debito verso i lavoratori; si aggiunge che dei *fazendeiros* almeno la metà siano oberati da debiti ipotecari, sui quali pagano dal 15 al 18 per cento. Così ha scritto anche il cav. Adolfo Rossi, il quale, nelle sue lettere, non rifugge nemmeno dal rendersi monotono, col martellare continuamente sullo stesso tema, direi sullo stesso motivo; le numerose testimonianze da lui raccolte, che ripetono quasi tutte le medesime lagnanze, accrescono il valore probante delle sue conclusioni.

Dovendo pagare interessi così enormi sul debito ipotecario, sopra una parte grande del valore delle terre, poco rimane di netto al proprietario, il quale resta in debito della mercede agli operai; e se questi chiedono gli arretrati, sono cacciati via in malo modo dai preposti alle *fazende*; e quando vanno a cercare difesa presso i magistrati, non li trovano disposti ad aiutarli. Intanto, nelle stesse *fazende* da cui sono usciti, i coloni sono ben presto rimpiazzati dai nuovi venuti, i quali sono costretti ad accettare una mercede ancor minore di quella che avevano i primi.

Si tratterebbe adunque di ottenere che il Governo di San Paolo ammettesse nell'*hospedaria* un nostro rappresentante addetto al Consolato, che si stabilisse una formola scritta di contratto, e finalmente che per il pagamento delle mercedi si accordasse in via legislativa un privilegio sopra il prodotto del fondo.

Quanto agli arretrati, si sono fatte molte proposte, ma sono alquanto vaghe. Si tratterebbe di fare una specie di *homestead*, da prendersi sulle proprietà demaniali, oppure di facilitare ai proprietari stessi di liberarsi dei loro debiti con l'abbandonare una parte della loro terra, che potrebbe essere ceduta in enfiteusi. Ma finora si sono trovati molti ostacoli da parte dei governatori di San Paulo ed anche del Governo del Brasile, sicchè finora convenzioni concrete non si sono potute stipulare (1).

---

(1) Vedasi in appendice al rendiconto della presente seduta uno schema di convenzione preparato dal Commissariato perchè potesse prendersi a base di negoziati coi Governi del Brasile.

Il Commissariato si propone anche di diffondere utili informazioni. Già le informazioni si danno nei Comuni di origine per mezzo dei Comitati mandamentali e comunali e dagli ispettori di emigrazione nei porti di Genova, di Napoli e di Palermo.

Ma noi abbiamo già pubblicato nel bollettino delle *Istruzioni generali per gli emigranti*, e queste medesime istruzioni, tirate a parte, sono distribuite non solo ai Comitati locali, ma ai medici militari che accompagnano gli emigranti a bordo dei vapori nelle traversate dell'Oceano. In questo modo anche gli emigranti che non sanno leggere, sono edotti dei loro diritti e dei loro doveri nei nuovi paesi a cui si dirigono.

E a proposito delle informazioni che si danno agli emigranti, credo opportuno di rilevare un'ebbiezione che si fa sovente nei giornali contro il Commissariato. Ci dicono: voi diramate molte circolari per ammonire di non andare nel tal paese o nel tal'altro, dove non vi sono lavori da eseguire, o dove esiste già esuberanza di mano d'opera, o dove le mercedi sono infime e si andrebbe incontro alla miseria ed alle più amare delusioni: ma non dite dove devono andare di preferenza per trovare lavoro.

Ora il Commissariato non può dire in modo positivo dove conviene che si dirigano gli emigranti. Altro è avvertirli di non andare nel tal posto, perchè, secondo informazioni degne di fede, non troverebbero da occuparsi; altro è consigliarli a partire per un determinato luogo. Il Commissariato si assumerebbe una responsabilità, che, onestamente, deve declinare.

Noi non abbiamo la direzione del movimento emigratorio; non siamo noi che prendiamo cento persone, se tante ne occorrono, per condurle sui lavori. Noi non possiamo che far circolari e distribuirle ai prefetti, ai sindaci, ai quattromila Comitati; e se dicessimo a tutte codeste autorità che si domandano cento persone nel tal paese, c'è da aspettarsi come la cosa più probabile che ve ne accorranò diecimila. Aggiungasi che, nel più dei casi, se per un'opera di costruzione si domandano cento lavoratori, questi cento saranno in breve ora raccolti fra i molti che già si trovano disoccupati nei paesi vicini, senza che vi sia bisogno di farli venire dall'Italia direttamente.

Noi dunque dobbiamo astenerci dal dire: andate là, che troverete lavoro. Ma si può farci rimprovero, per questo, che noi trascuriamo di aiutare gli emigranti a trovare le vie migliori? Un tale rimprovero sarebbe ingiusto, giacchè, col pubblicare nel nostro Bollettino i rapporti consolari e le altre informazioni che ci forniscono i commissari in missione ed altri autorevoli corrispondenti, i quali parlano delle mercedi nelle svariate industrie ed occupazioni, dei prezzi dei viveri, degli oggetti di vestiario, degli alloggi, ecc.: come pure delle condizioni sanitarie, della viabilità, della proprietà, della legislazione sul lavoro; col far conoscere tutto ciò ai Comitati locali, posti

in contatto immediato cogli emigranti, noi offriamo a questi ultimi informazioni utili, di carattere positivo, sebbene per via indiretta. Tocca ai Comitati locali a dare informazioni e suggerimenti alle singole persone che chiedono consiglio. Essi sono a contatto immediato cogli emigranti e possono indirizzarli ai vari luoghi dove si cercano i lavoranti. C'è una differenza tra le funzioni di codeste Società o Comitati e il Commissariato governativo, analoga a quella che corre tra gli *Uffici governativi del lavoro* e le *Camere del lavoro*. I primi studiano la questione generale del lavoro nei suoi rapporti col capitale, col movimento delle mercedi e dei prezzi, cogli scioperi, ecc.: i secondi curano il collocamento degli individui nelle diverse località e nei singoli opifici.

Aggiungo che in modo simile agiscono gli uffici governativi di tutela degli emigranti, in altri paesi, come è il caso degli uffici di Stato in Germania, i quali parimente si guardano bene dal consigliare una determinata via di emigrazione, ma solo fanno conoscere le condizioni generali dei paesi di colonizzazione. In Germania il Governo è aiutato da potenti associazioni private per la diffusione delle notizie utili, che non si potrebbero senza inconvenienti comunicare direttamente da esso. E noi pure ci avvaliamo anche di società private, rimettendo certe informazioni particolari a società che curano il collocamento dei singoli individui, quali sono l'Opera fondata da monsignor Bonomelli per l'assistenza degli operai italiani emigrati nell'Europa e nel Levante, le Società di patronato stabilite in Udine per il Friuli ed alcune altre benemerite associazioni.

MORTARA. Siccome sono io che ho pregato di mettere all'ordine del giorno questo argomento della tutela degli emigranti all'estero mi sento in obbligo di dirne qualche cosa.

La materia è tanto vasta, che occorre considerarla con un criterio direttivo.

Prima di tutto, noi dobbiamo vedere se il Consiglio dell'emigrazione possa fissare un concetto generale, per seguirlo nel suo svolgimento ulteriore. Noi abbiamo avuto questa impressione, che la legge, limitando l'opera nostra soprattutto alla tutela nei viaggi, non rispondesse al nostro stesso sentimento. E la prima impressione si è confermata. Infatti, considerando le condizioni che vengono fatte a questi emigranti nell'interno dei nuovi paesi ove si recano, io trovo che, per quanto noi tuteliamo i loro viaggi, questi infelici passano da una condizione misera ad una miserrima. Ora, se la nostra tutela dovesse avere per effetto di cambiare la miseria italiana in miseria brasiliana, io domando se la nostra coscienza potrebbe essere soddisfatta.

Siccome il fenomeno più saliente dell'emigrazione è quello del movimento degli agricoltori, io credo che il Consiglio dell'emigrazione debba tener conto soprattutto delle condizioni di questi agricoltori. Non vorrei che il nostro Consiglio diventasse un ufficio di collocamento di avvocati o di sarti, che non trovano da lavorare nel nostro paese; mentre mi pare che compirebbe una funzione rispondente ai bisogni del tempo, qualora si proponesse la tutela ed il collocamento delle popolazioni agricole; tanto è vero che finora abbiamo parlato del Brasile e dell'agricoltura.

Dunque noi dobbiamo occuparci di vedere in qual modo possa il Commissariato esercitare la sua azione di tutela, non semplicemente sul viaggio degli emigrati, ma nei luoghi di destinazione e sulla attività futura di questi emigranti.

Ora io, per la modesta parte che ho avuto nello studio di queste questioni economiche, non vedo nel fenomeno dell'emigrazione italiana che una triste conseguenza delle condizioni della nostra proprietà. Di recente un Francese, che ha viaggiato nella Basilicata, fa di essa una descrizione peggiore del Brasile e dice: gli Italiani vanno a cercare fuori terre da coltivare, mentre dovrebbero redimere le loro. Io non voglio con questo sollevare la questione troppo grave delle terre irredente. I proprietari nostri non hanno abbastanza vivo il sentimento del dovere, che solo potrebbe risolvere la questione della lotta fra capitale e lavoro. Il codice civile riconosce al proprietario dei diritti, senza imporgli dei doveri.

Ma lasciando tale questione, che è troppo grave, io dico che qui sta la causa di una emigrazione tanto forte come è la nostra dall'Italia. Qual'è la popolazione che emigra? La popolazione agricola; tre quarti dei nostri emigranti sono agricoltori. Dagli stessi Bollettini del Commissariato risulta che la maggior parte degli emigranti sono contadini. Ora se la questione sociale in Italia ha carattere agricolo, se l'emigrazione ha lo stesso carattere, se qualche cosa si deve fare per tutelare l'emigrazione, è nel campo dell'agricoltura. Da un'inchiesta fatta pochi mesi sono sulle leghe e sugli scioperi agricoli, risulta che nei paesi dove c'è l'emigrazione più forte, si è avuto, senza leghe, l'effetto di elevare i salari. Dunque questa emigrazione, dal lato agricolo, è utile, perchè, senza turbamenti, ha prodotto l'effetto che, mentre alcuni sono andati fuori a lavorare in migliori condizioni, anche quelli che sono rimasti in paese hanno avuto lavoro a condizioni migliori.

Adunque, se questi emigranti sono principalmente lavoratori agricoli, guardiamo se è possibile esercitare una tutela preventiva a loro favore, perchè quella che oggi si fa, è una tutela a *posteriori*; guardiamo se, invece di limitarci ad assisterli quando stanno male, non sia possibile dividere questa

azione di tutela, spiegando cioè un'azione preventiva ed un'azione di riparazione, quando la prevenzione è mancata o fu inefficace.

Un'azione preventiva. Se noi siamo sicuri che un'emigrazione è utile, e se questa ha carattere principalmente agricolo, vediamo se si possano ad essa preparare dei luoghi dove gli emigranti possano andare con l'affidamento del Commissariato. Se il Brasile non può ricevere utilmente nel momento attuale l'emigrazione italiana agricola, vediamo se non vi siano altri paesi, in cui potrebbe essere avviata. Invece di limitarci a cercare il campo dell'emigrazione nel Brasile e negli Stati Uniti, guardiamo anche ad altri luoghi. Io sarei lieto il giorno in cui il Commissariato dicesse: ho assodato che in questo dato paese si può avviare l'emigrazione, non solo, ma con l'aiuto del Ministero degli esteri ho potuto stabilire a favore degli emigranti queste e queste condizioni.

I Governi si persuadono meglio a caso vergine, che non a caso pregiudicato; e se non si ottengono le condizioni richieste, potremo dire agli emigranti italiani di non andare in quel paese, dove non si è potuto ottenere nulla per essi, e potremo dichiarare che quel paese non è degno dell'emigrazione italiana, perchè non la vuole tutelare. Soltanto così potremo avere sicurezza di risultati.

Viene allora la questione dei mezzi. Io posso ottenere da uno Stato che si diano agli emigranti terre in lotti, sia a titolo di proprietà, sia a titolo di enfiteusi; ma ci vogliono i mezzi. Il Commissariato potrebbe dire: io tutto questo lo farei, se avessi i mezzi; ma i fondi che ho, non possono bastare ad acquistare delle terre. Intanto, per quanto le terre costino poco in un paese, basterebbe l'indicazione del Commissariato di rivolgere l'emigrazione nostra a un determinato paese per farle crescere di prezzo; poi ci vogliono gli strumenti agricoli; inoltre il primo anno i coltivatori muoiono di fame, se non hanno anticipazioni. Se non si può garantire agli emigranti la sussistenza per il primo anno, io mi sentirei complice del male che ne verrebbe. Ritengo però che, qualora si agitasse nel nostro paese la questione, i mezzi forse si troverebbero.

Ora l'azione del Commissariato di cercare altri sbocchi all'emigrazione la trovo giustificata dalla pubblicazione di queste note di Adolfo Rossi, le quali dimostrano che noi ci rendiamo complici di gravissimi mali, se permettiamo che questo stato di cose continui. La tutela nostra sarebbe molto più efficace se, invece di limitarci a dare sussidi a delle Società di patronato (ho premesso che parlo principalmente dell'agricoltura), noi cercassimo di formare un'associazione nazionale per raccogliere dei capitali destinati a creare dei piccoli proprietari nei paesi che il Commissariato ritenesse di poter indicare. Mi pare che quest'idea, nel nostro paese, dovrebbe avere qualche se-

guito. Sul Governo non credo si debba fare assegnamento, per quanto, anche per l'ordine pubblico, sarebbe utile sfollare alcune città o provincie.

Se il Consiglio aderisse a questa idea (di creare nuovi sbocchi all'emigrazione nei paesi più favorevoli ed acquistare delle terre e concretare qualche accordo preventivo per tutelare questa emigrazione), si dovrebbero cercare i mezzi per attuarla.

Ed ora, dopo la parte che direi preventiva, la parte di riparazione. Questa parte per me è secondaria, perchè è transitoria. Io domando un programma di tutela preventiva dell'emigrazione; poi, come complemento, mi contento di disposizioni speciali, che completino ciò che il Governo non ha potuto fare prima.

Per il Brasile io trovo annunciata una legge, che è forse quella di cui si è parlato pochi momenti fa, la quale, all'articolo 13, stabilisce che in ogni municipio si costituisca una Commissione composta del sindaco e di stranieri a tutela dell'emigrazione. Ed io ho ricevuto nella mia ingenuità così buona impressione da questa notizia, che dico: se il Governo del Brasile vi dà esso stesso con questa legge la dimostrazione delle necessità a cui bisogna provvedere, noi non dobbiamo fare altro che completare questa opera e dire: mandate innanzi questa legge.

Se invece questa legge rimarrà lettera morta, allora sarà bene che noi prendiamo tutte le misure di riparazione, sia per la esazione dei crediti, sia per cercare di ottenere delle terre in proprietà, in guisa che l'emigrazione nostra al Brasile trovi quelle condizioni che io desidero possa ottenere, per l'opera preventiva del Consiglio dell'emigrazione, in altre regioni.

Sulla questione del Brasile, dato che siamo d'accordo o per valerci della legge che si sta facendo, o per avviare delle pratiche con quel Governo a mezzo del Ministero degli affari esteri, mi pare che non dobbiamo scendere ora a particolari. Ma domando se, di fronte a queste condizioni in cui vengono a trovarsi i nostri emigranti, non gioverebbe meglio da parte del Governo italiano, il dire che, fino a quando non si ottengano garanzie serie, noi non possiamo lasciare che vengano introdotti nel Brasile altri emigranti.

Il Consiglio dovrebbe deliberare che, fino a quando non sieno accordate quelle condizioni di riparazione del passato e di garanzia per l'avvenire, che debbono formare la base delle trattative col Governo brasiliano, noi sconsigliamo l'emigrazione al Brasile.

Diversamente, noi esprimeremo dei voti, ma non faremo l'unico atto serio che può valere a mettere sull'avviso le popolazioni nostre ed il Governo del Brasile. Io capisco che la proposta è grave, ma la faccio, perchè così mi detta la coscienza.

Se, nonostante ciò, gli emigranti vorranno andare al Brasile, ci vadano sotto la loro esclusiva responsabilità.

BARZILAI. Si è trattato molto ampiamente il tema della protezione all'estero dei nostri emigranti, ed io non potrei che seguire le traccie degli oratori precedenti.

Certo è questo un problema difficile, poichè primo requisito è quello di essere forti e di avere molto credito all'estero; e ciò non dipende dal Consiglio; in secondo luogo occorre avere, come è stato accennato, rappresentanti abili, e ciò potrebbe dipendere, almeno in parte, dal Ministero degli affari esteri. Io, se non al Brasile, in Europa, dove ho viaggiato, ho trovato che i nostri consolati non rispondono sempre alle necessità della tutela degli Italiani.

Venendo al Brasile, mi accosterei all'idea del Mortara, soprattutto perchè v'è da dubitare che si speculi sulla venuta di nuovi emigranti per non pagare quelli che hanno già prestato l'opera loro. Lo svilupparsi della emigrazione verrebbe ad essere strumento di oppressione per coloro che sono arrivati prima. Se noi ci prestassimo in qualsiasi modo a favorire questa situazione, assumeremmo una responsabilità grave.

Che cosa si può fare? Innanzi tutto, dare la massima pubblicità alla relazione del cav. Rossi, perchè questa gente, che o dagli agenti della Società di navigazione o da altri viene illusa, abbia notizia esatta dell'avvenire che l'attende laggiù. Questa pubblicità può giovare più di qualunque proibizione ufficiale a distogliere dall'emigrare nel Brasile. Ma se fosse necessario, non mi ritirerei dinanzi ad una dichiarazione del Consiglio dell'emigrazione, che sconsigli gli Italiani dall'andare nel Brasile. Non si tratterebbe di una proibizione ufficiale bensì di un semplice consiglio, tale però che potrebbe mettere sull'avviso il Governo brasiliano, il quale tiene a che questa corrente continui e s'ingrossi, e tale da destare anche nei *fazendeiros* il timore di vedere sparire questi lavoratori che essi sfruttano, e quindi da rendere possibili quelle trattative a cui ha accennato il Commissario generale.

Io credo che il Consiglio di fronte a quanto venne esposto non possa restare indifferente e debba, per ora almeno nella forma di un voto, dire ai nostri connazionali, i quali sono per intraprendere un sì lungo viaggio, quale è la realtà della situazione.

BODIO. Sarà cura del Commissariato di render note al pubblico le notizie raccolte dal cav. Adolfo Rossi sullo Stato di San Paolo.

Quanto alle proposte del comm. Mortara, dirò che esse entrano nell'ordine d'idee del Commissariato; ma bisogna distinguere fra i provvedimenti che egli chiama organici, cioè fare noi un programma dell'emigrazione degli Italiani all'estero, ed i provvedimenti di carattere più urgente, che non si potrebbero differire, poichè, in un paese come il nostro, in cui la media retri-

buzione del contadino, in molte provincie, è forse di una lira al giorno quando lavora, non si possono trattenere coloro che, avendo adempiuto agli obblighi di leva, hanno il diritto di uscire dai confini della patria, in cui si trovano a disagio.

Noi dobbiamo ricordare quali sono i caratteri dell'emigrazione italiana. Il fatto fondamentale è che noi abbiamo troppa popolazione in Italia, date le condizioni del nostro suolo. Il nostro paese ha 112 abitanti per chilometro quadrato, mentre è in gran parte montuoso ed ha un quinto delle terre infestato dalla malaria. In Francia, paese tanto meglio coltivato del nostro, e coi monti rivestiti di boschi, la densità media della popolazione è di soli 72 abitanti per chilometro quadrato.

Ma si dice: vi sono tanti terreni incolti in Italia: perchè non si provvede a metterli in cultura, prima di mandare i nostri coloni all'estero? È da rispondere che i lavori di bonificazione richiedono ingenti capitali, i quali danno un frutto limitatissimo. In generalé le opere di bonificazione si dividono in due fasi, bonificazione idraulica prima (spianamento di terreni, prosciugamento, condotta delle acque in eccesso, ecc.) e bonificazione agrario, sui terreni preparati a ricevere i lavori culturali. Le prime operazioni devono farsi, per solito, a fondo perduto, e difficilmente potrebbero intraprendersi se non a spese dello Stato o con largo concorso pecuniario dello Stato; solamente queste seconde opere di miglioramento potranno dare un profitto modico, quale si raccoglie dall'industria agraria, quando le prime siano eseguite. Senza provvedimenti legislativi che importino spese a carico dello Stato, e senza modificazioni alla legge vigente sull'espropriazione per pubblica utilità, non si può sperare di vedere intraprese opere di bonificazione di grande importanza. La nostra emigrazione, come è ora, si compone quasi esclusivamente di contadini e braccianti e di operai, sprovvisti di capitale; non gioverebbe trattenere in casa la mano d'opera, neanche se fosse lecito farlo, mentre fa difetto l'altro fattore, egualmente indispensabile, di ogni miglioramento agrario.

Lo stesso dicasi del problema di occupare un maggior numero di lavoratori nelle culture intensive dei terreni. È questione sempre di provvedere i capitali, che non abbondano nel nostro paese. I capitali sono timidi, la fiducia non è grande; in molte parti d'Italia l'interesse del denaro sale anzi a misure inverosimili, che non si spiegano neppure per la scarsità del capitale, ma dipendono principalmente dalla mancanza di fiducia nella soddisfazione puntuale degli impegni da parte di chi toglie denaro a prestito. Oltre a ciò, a fecondare l'opera combinata del capitale e lavoro, si richiedono altri fattori morali, che in Italia non sono molto comuni, e cioè spirito di associazione, istruzione tecnica, ecc. In questo stato di cose, la sovrabbondanza di braccia domanda provvedimenti d'urgenza. Chi non può guadagnare una

mercede, deve potersi recare all'estero in cerca di miglior sorte; vale a dire che l'emigrazione è per ora una necessità. È anzitutto un diritto di chi si determina a partire; è un sollievo per coloro che rimangono, perchè diminuisce il numero dei disoccupati, e rassicura per la tranquillità pubblica, la quale, in caso diverso, sarebbe più spesso minacciata e turbata. È doloroso, certamente, veder partire in colonne numerose lavoratori giovani, sani e robusti, che lasciano a casa i parenti in età avanzata; ma è anche vero che questi operai che escono, non abbiamo mezzo di occuparli nel momento presente, e che, d'altra parte, codesti emigranti, mentre all'estero provvedono da sé a mantenersi, mandano a casa ogni anno somme relativamente considerevoli, o ritornano essi medesimi dopo qualche tempo con qualche risparmio, che contribuisce a migliorare la proprietà nel natio villaggio.

Per ora si ha una emigrazione numerosissima negli Stati Uniti. L'Unione americana è in un periodo di espansione economica che non ha forse precedenti nella storia di quel fortunato paese; è una prosperità senza esempio. Non solamente le officine, le miniere, le aziende agricole domandano lavoratori, in gran numero, ma si sono intraprese opere estesissime di risanamento, di fognature, di trams a vapore ed elettrici in molte città, per cui si cercano manuali, sterratori, ecc.; ma questa stessa facilità che hanno incontrato i nostri, in questi ultimi mesi, di collocarsi quasi in numero illimitato è minacciata di un arresto. Sappiamo che un progetto di legge fu già votato alla Camera dei deputati di Washington, secondo il quale si opporranno nuovi ostacoli all'ammissione degli emigranti, sia coll'incrudire i divieti contro i contratti di lavoro, sia soprattutto coll'esigere che i nuovi arrivati sappiano leggere e scrivere. La quale ultima condizione, se venisse approvata anche dal Senato, farebbe respingere più della metà dei nostri immigranti, giacchè, essendo in maggioranza gli emigranti diretti a New York provenienti dalle provincie meridionali, la proporzione media degli analfabeti sul totale è di più del 50 per cento. Convieni avvisare ai rimedi contro questo disastro; cioè conviene provvedere senza indugio all'istruzione elementare degli adulti.

Quanto al Brasile, abbiamo ragionato lungamente delle cause per cui si dovette interdire l'emigrazione gratuita o sussidiata; e riguardo all'Argentina, il paese che fu il più ospitale finora all'emigrazione italiana, essa trovasi al presente in uno stato tale di depressione economica, per cui è molto elevato il numero di quelli che ritornano in Italia dai paesi del Plata.

Grossi. Sono anch'io del parere che sia necessario di cercare nuovi sbocchi per la nostra emigrazione, poichè quelli vecchi possono chiudersi da un momento all'altro.

Mi permetto però di osservare che la questione di trovare nuovi orizzonti non è facile; prima di tutto perchè i paesi in cui la nostra emigrazione agricola potrebbe dirigersi con profitto, non sono più a nostra intiera disposizione; e poi, perchè nei paesi in cui i terreni coltivabili non sono ancora occupati, c'è una grave questione di geografia medica da risolvere: quella dell'acclimatazione, che può rendere difficile od anche pericolosa una impresa di siffatto genere.

Quanto ai mezzi, non è questione di Governo, nè di Commissariato, ma di iniziativa privata; deve essere opera di Società di colonizzazione, ed io mi auguro che ne sorgano presto in Italia. Ricorderò un progetto recente per la costituzione di un Banco ipotecario italo-argentino, patrocinato dall'avvocato Godio; e chissà che in processo di tempo non si possa creare anche un Banco ipotecario italo-brasiliano.

Passo all'altra questione, pur essa importante, del Brasile e della proibizione dell'emigrazione in quel paese, a cui accennò il collega Mortara.

Giova anzitutto riflettere che noi ci troviamo in presenza di due fatti: uno già compiuto, costituito da oltre un milione e mezzo di nostri connazionali colà stabiliti; e l'altro che si effettuerà presto o tardi, per effetto di quella legge generale di attrazione e d'imitazione, alla quale ubbidiscono anche le aggregazioni umane.

Però, se non è in nostro potere di arrestare o modificare profondamente la corrente emigratoria, che continuerà a dirigersi verso quell'immenso paese, possiamo almeno incanalarla, arginandola; e, ad ogni modo, abbiamo il dovere di consigliarla, proteggerla e utilizzarla. Sì, *utilizzarla*, non per conquistare laggiù una vana influenza politica, di cui non sapremmo, del resto, cosa fare; ma bensì per rialzarvi il nostro prestigio morale, caduto in basso, e, soprattutto, per conquistare su quel ricco mercato una posizione commerciale e finanziaria migliore dell'attuale, e più proporzionata ai sacrifici che costa alla madre patria l'esodo di tanti suoi figli.

Ma è tempo di ammainare le vele, e conchiudere: la relazione di Adolfo Rossi si riferisce esclusivamente allo Stato di San Paolo. Il Commissariato ha proibito l'emigrazione gratuita verso quel paese, e sta bene; ma mettere all'indice tutto il Brasile, come paese di grande immigrazione, sarebbe inopportuno.

LUZZATTI. Mi pare che da tutte le parti si desideri di concretare. Aspettiamo il ritorno di Adolfo Rossi, che è in viaggio, di ritorno dal Brasile; aspettiamo che il Commissariato ci faccia proposte concrete, tenendo conto delle opinioni espresse; e allora ci potremo riunire per discutere nuovamente

questa materia, che non deve essere soltanto delibata, ma approfondita in ogni sua parte.

Intanto l'onorevole Pantano propone un ordine del giorno, che ci riunirebbe tutti in quelle parziali conclusioni che possono essere prese fino da ora come quelle che rappresentano la media delle opinioni qui affermate.

PANTANO. Nell'intendimento di riassumere la discussione generale, salvo poi, quando si verrà alla discussione dei particolari, a prendere speciali determinazioni, io proporrei il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio,

“ ispirandosi ai fini della legge sull'emigrazione;

“ plaudento al pensiero civile dell'on. Luzzatti per la stipulazione di speciali trattati di lavoro internazionali;

“ considerando che importa soprattutto all'Italia, per le vaste correnti della sua emigrazione, di vederlo sollecitamente attuato;

“ raccomanda all'on. ministro degli affari esteri che voglia caldeggiarne l'attuazione, cominciando dai paesi ove, come nel Brasile, una più efficace tutela dei nostri connazionali s'impone con carattere d'urgenza;

“ Il Consiglio reputa del pari di grande interesse nazionale una sollecita riforma nell'organamento e nella scelta delle rappresentanze italiane all'estero, nei paesi ove si dirige, di preferenza, la nostra emigrazione, per far sì che l'azione loro, attualmente insufficiente o inefficace, si svolga in piena armonia con gli interessi nazionali;

“ Il Consiglio invita in pari tempo il Commissariato a sollecitare l'attuazione di quei provvedimenti della legge e del regolamento sull'emigrazione, che sono intesi ad illuminare con apposite guide e pubblicazioni popolari i nostri emigranti sulle condizioni dei paesi a cui si dirigono, istituendo all'occorrenza anche uffici d'informazione nei porti d'imbarco;

“ e in attesa degli accordi che il Governo italiano potrà e dovrà prendere coi Governi esteri, onde la madre patria possa esercitare un'equa e sollecita tutela verso i suoi figli lontani, raccomanda al Commissariato, pur rispettando le legittime suscettibilità degli Stati esteri, di adottare, sia per mezzo degli ispettori viaggianti, sia con l'opera dei Consolati, o con quella dei patronati e dei locali sodalizi, tutte quelle misure che sono urgentemente reclamate dalla tutela della nostra emigrazione.

“ Il Consiglio si riserva di discutere in altra apposita adunanza i provvedimenti particolari intesi a svolgere la tutela degli emigranti all'estero. „

LUZZATTI. Pongo ai voti quest'ordine del giorno. Chi lo approva voglia alzare la mano.

È approvato.

### Appendice.

**Proposte di deliberazioni preparate dal Commissariato per essere discusse dal Consiglio dell'emigrazione circa i modi di provvedere alla tutela degli emigranti nel Brasile.**

Il Commissariato dell'emigrazione, considerate le difficili condizioni nelle quali si trovano gli emigranti italiani addetti all'agricoltura nello Stato di San Paolo (Brasile) e tenute presenti le proposte fatte dal regio ministro in Rio de Janeiro coi rapporti del 23 settembre e del 12 ottobre 1901, propone le norme seguenti, colle quali potrebbe, a suo avviso, organizzarsi il servizio d'immigrazione e di colonizzazione in quello Stato, per quanto concerne una migliore tutela della mano d'opera italiana.

Come è noto, l'emigrante, appena arrivato a Santos, è avviato per ferrovia a San Paolo, ove trova ricovero nell' " Albergo degli emigranti ". Incomincia la speculazione. I *fazendeiros*, buoni o cattivi che siano, hanno in San Paolo speciali incaricati (quando non operano personalmente) per accaparrare il numero dei lavoratori che loro occorrono. Pagano, perciò, senserie che si aggirano intorno a 20 *milreis* (circa 25 lire) per ogni colono. Il sensale è per sua natura poco scrupoloso; magnifica la ricchezza, la bontà, l'onestà del suo mandante e trova facilmente fra i nuovi arrivati chi accetta le sue proposte. Così partono le famiglie per l'interno, ignorando tutto: distanze, trattamento, guadagno.

A questi gravi inconvenienti urge di trovare rimedi, che potrebbero essere i seguenti:

1° Siano esclusi dall'avvicinare gli emigranti i mediatori di qualunque specie, l'azione dei quali dovrebbe essere proibita, tanto nell'albergo, che fuori;

2° Si stabilisca nell'albergo un ufficio di mediazione gratuita, con impiegati che parlino l'italiano, stipendiati sopra un fondo che verrebbe formato mediante il pagamento di una tassa a cui sarebbero tenuti i *fazendeiros* per ogni colono assoldato;

3° A tale ufficio debbano ricorrere i *fazendeiros*, quando intendano assoldare lavoratori al loro arrivo;

4° Sia tenuto nell'albergo un registro dei *fazendeiros* ai quali furono

assegnati dei lavoratori, con indicazione dei nomi di questi ultimi e della loro residenza, con un cenno dei patti stipulati e coll'annotazione dei reclami che contro ciascun *fazendeiro* fossero presentati;

5° Si esiga che questi patti risultino da un'obbligazione bilaterale, autenticata dal capo dell'ufficio di mediazione, di cui un esemplare debba rimanere presso il lavoratore, uno presso il *fazendeiro* ed il terzo presso l'ufficio di mediazione;

6° Ogni *fazendeiro* sia obbligato a prestare una cauzione in danaro (e non altrimenti) presso il Ministero di agricoltura in San Paolo, a garanzia dei salari, che sarebbero dovuti alla totalità dei coloni da lui assoldati, per un periodo di due mesi dei salari stessi o del profitto approssimativo che i coloni potrebbero realizzare nello stesso tempo, quando non siano a salario giornaliero. La restituzione della cauzione non potrebbe essere consentita che dalla Commissione arbitrale, di cui al seguente n. 9;

7° Il viaggio dei coloni da San Paolo alla piantagione ed il trasporto dei loro bagagli sia gratuito, con divieto ai *fazendeiros* di esigerne, poi, il pagamento, in tutto od in parte, in denaro, o mediante ritenute sui salari o prestazioni di lavoro;

8° Il contratto di lavoro dovrebbe contenere, fra altre, le condizioni seguenti:

a) salario pagabile *mensilmente in moneta corrente*, escluso il pagamento in *buoni* o in derrate o in altra maniera; e qualora si tratti di retribuzione fissata in ragione del numero di piante di caffè prese a coltivare dal colono, il salario dovrebbe essere pagabile in danaro per dodicesimi, alla fine di ogni mese;

b) consegna gratuita per parte del *fazendeiro* di un libretto di lavoro al colono capo della famiglia, nel quale verranno notate dal *fazendeiro* le partite del dare e dell'avere, avvertendo che, quando si riscontrassero differenze tra le cifre inscritte nei registri del *fazendeiro* e quelle inscritte nel libretto del colono, avranno valore queste ultime e non le prime;

c) proibizione al *fazendeiro* od ai suoi agenti d'imporre multe o ritenute di salario al colono, sotto qualsivoglia titolo e per qualunque motivo;

d) libertà al colono di provvedersi di viveri dove crede meglio; e quando la provvista dovesse farsi in magazzini della *fazenda*, obbligo al *fazendeiro* di stabilire una tariffa per generi di buona qualità, non superiore a quella dei mercati più vicini;

e) se il *fazendeiro* lasci trascorrere 15 giorni senza pagare al colono quanto gli è dovuto per salario, il colono avrà diritto di licenziarsi dalla *fazenda* e di ricorrere alla Commissione arbitrale, di cui al seguente n. 9,

per essere soddisfatto del suo credito sulla cauzione prestata dal *fazendeiro*, salva ogni azione pel rifacimento di danni presso la competente autorità giudiziaria;

f) compromesso da ambe le parti di sottomettersi, in caso di controversia, all'arbitrato della Commissione di cui al seguente n. 9;

9° Venga costituita in San Paolo una Commissione arbitrale, incaricata di decidere inappellabilmente le questioni tra *fazendeiro* e colono italiano (i quali abbiano stipulato un contratto, giusta il precedente n. 6), quando la controversia abbia per oggetto una somma che non superi l'ammontare di due mesi di salario o l'ammontare di altro corrispettivo dovuto al colono per lo stesso periodo di tempo;

10° La Commissione sia composta del Giudice degli orfani (*Juiz de Orphãos e Au-entes*), di un delegato del Ministero di agricoltura dello Stato di San Paolo e di un delegato del regio Consolato d'Italia, le funzioni dei quali saranno gratuite;

11° La Commissione arbitrale sia autorizzata a fissare le proprie norme di procedura, affinchè questa sia rapida e vada soggetta alle sole formalità che piacerà alla Commissione di adottare, caso per caso;

12° Pronunziato il lodo, questo dovrebbe essere immediatamente esecutivo e valere come titolo al colono per ricevere subito, sulla cauzione prestata dal *fazendeiro*, la somma che gli fosse aggiudicata dalla Commissione;

13° Sia data facoltà al regio Governo di stabilire, a spese del fondo per l'emigrazione, presso il regio Consolato in San Paolo, un ufficio di protettorato per l'emigrazione italiana, composto di un direttore e di uno o due segretari, ufficialmente riconosciuti dal Governo dello Stato di San Paolo, autorizzati principalmente a quanto segue, ed ammessi a godere delle seguenti concessioni:

a) soccorrere di consiglio e di utili direzioni gli emigranti al loro arrivo in Santos, anche per quanto concerne i loro bagagli;

b) intervenire nei contratti di lavoro, di cui al precedente n. 3, con facoltà di consigliare e ben dirigere i coloni;

c) fruire permanentemente del viaggio gratuito in prima classe su tutte le ferrovie e su tutti i piroscafi costieri e fluviali dello Stato di San Paolo;

d) avere libero accesso in tutti gli stabilimenti agricoli dello Stato, con diritto d'interrogare operai, lavoratori e coloni italiani in essi impiegati, redigere verbali, vidimarli e presentarli, pel debito corso, alla Commissione arbitrale;

e) raccogliere e presentare alle competenti autorità dello Stato le ragioni che i coloni o le loro famiglie dovessero far valere per ottenere,

in materia di rimpatrio e di sussidi, quanto è loro garantito dalle leggi locali;

f) essere riconosciuti quali agenti del regio Console d'Italia in San Paolo per tutti gli affari che dovessero essere trattati presso le Autorità dello Stato in materia di emigrazione;

g) appoggiare e difendere presso la Commissione arbitrale i reclami dei coloni che all'ufficio sembrassero giustificati.

Questi, in succinto, sarebbero i punti sui quali occorrerebbe, a parere del Commissariato, stabilire un accordo col Governo federale e col Governo di San Paolo.

## Seduta del 19 giugno 1902

Sono presenti i signori: ASTORRI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione l'onorevole MORANDI, i commissari BIANCHERI e BOSCO, il cav. PELUCCI e il cav. CAZZULINI.

## Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. Ho pregato i miei colleghi della Commissione parlamentare per il fondo dell'emigrazione, di intervenire a questa ed anche alle adunanze successive, che terrà il Consiglio dell'emigrazione e ringrazio coloro che hanno accolto il mio invito. Il senatore Odescalchi si scusa, con una cortese lettera, di non poter prender parte alla seduta d'oggi.

L'ordine del giorno reca: modificazioni al regolamento per l'emigrazione.

Ricordo che, in una delle ultime adunanze, il Consiglio espresse il desiderio di introdurre alcune modificazioni al regolamento per ciò che si attiene ai rappresentanti dei vettori. Si erano anche formulate alcune proposte, ma, riesaminando le cose, il Commissariato ha creduto di dover ritornare sopra alcuni punti e sottoporli all'esame del Comitato permanente. Il Comitato, pur consentendo in massima in queste modificazioni, non ha ritenuto che fosse nelle sue facoltà di consigliare il Ministro a mandare al Consiglio di Stato queste modificazioni al regolamento, prima che fossero esaminate ancora una volta dal Consiglio dell'emigrazione.

Do la parola al comm. Biancheri, incaricato di riferire sulle nuove proposte di modificazioni.

BIANCHERI. Procederò seguendo l'ordine degli articoli del regolamento, che si propone di modificare, poichè alcune delle modificazioni riguardano articoli che non erano stati considerati prima d'ora dal Consiglio. La prima è quella che si porta all'articolo 27 del regolamento, dove si parla dei Comitati mandamentali e comunali. Si aggiungerebbe un capoverso a questo articolo nei seguenti termini:

“ Non potrà essere istituito più di un Comitato in un comune, anche se questo comprenda più mandamenti. In questo caso il Presidente del Tribu-

nale designerà il pretore che deve presiedere il Comitato. Nei comuni capiluoghi di provincia o di circondario, il sindaco potrà delegare un consigliere comunale, che lo rappresenti nel Comitato „.

La legge prevede l'istituzione di Comitati comunali e mandamentali; sarebbe cosa strana che in un comune, il quale comprende più mandamenti, ci fossero diversi Comitati. Perciò si vorrebbe stabilire che, quando un comune comprende più mandamenti, non vi possa essere che un Comitato solo, che sarà comunale. In tal caso il Presidente del Tribunale designerà il pretore che deve presiedere il Comitato. È questa una necessità, poichè altrimenti non si saprebbe quale tra i vari pretori dovesse essere il presidente. Quando poi si tratti di una città popolosa, dove il sindaco difficilmente potrebbe trovare il tempo di prender parte alle riunioni del Comitato, si stabilisce che il sindaco possa farsi rappresentare da un consigliere comunale. Per evitare le difficoltà che si incontrerebbero nel distinguere i comuni secondo la loro importanza, non essendo sufficiente il criterio della popolazione, il Commissariato ritiene opportuno che la facoltà di farsi rappresentare da un consigliere sia data ai sindaci dei comuni capiluoghi di provincia o di circondario.

LUZZATTI. Vi sono osservazioni su questa proposta di aggiunta all'articolo 27 del regolamento, aggiunta che poi deve essere mandata al Consiglio di Stato per il parere?

Nessuno chiedendo di parlare, si riterrà approvata questa modificazione. È approvata.

BIANCHERI. L'articolo 48 del regolamento parla dei procuratori, che possono essere nominati dai vettori nelle città, che sono porti d'imbarco. Questi procuratori sono rappresentanti, che hanno facoltà più estese di quelli che operano nei singoli comuni di origine del movimento dell'emigrazione, poichè i procuratori raccolgono gli emigranti, che vengono mandati al porto d'imbarco dai vari comuni. Ora la legge non disponeva nulla riguardo ai requisiti di capacità e moralità di questi procuratori, e neppure il regolamento aveva disposizioni in proposito, tanto che in un caso, sul principio dell'attuazione della legge e del regolamento, si dovette consultare il Consiglio di Stato per sapere se a questi procuratori erano applicabili le stesse norme stabilite per i rappresentanti. Il Consiglio di Stato rispose di sì; ora è parso opportuno che, in occasione di una riforma del regolamento, si aggiungesse un capoverso a questo articolo per precisare appunto che quei requisiti, che si esigono per i rappresentanti, sono anche richiesti per i procuratori. Perciò si propone di aggiungere all'articolo 48 il seguente capoverso:

“ Ai procuratori sono applicabili le disposizioni contenute nel seguente articolo 58, quanto ai documenti da presentarsi al Commissariato (oltre l'atto di procura), e nell'ultimo capoverso dell'articolo 59, quanto ai casi nei quali può essere negata o revocata la loro nomina „.

È naturale che, se si richiedono dei requisiti per i rappresentanti, debbano richiedersi, almeno uguali, per i procuratori, che sono pur essi rappresentanti, ma con facoltà più larghe.

GROSSI. Ma questi procuratori sono espressamente voluti dalla legge?

BIANCHERI. No, sono creati dal regolamento.

GROSSI. Allora io sarei molto più radicale, perchè credo che in questa istituzione dei procuratori vi sia una porta aperta per la violazione della legge. Io sarei del parere di abolirli senz'altro. Che necessità abbiamo di concedere ai vettori anche la nomina di procuratori, che andrebbero a stimolare l'emigrazione in tutte le parti d'Italia?

BIANCHERI. I procuratori sono autorizzati ad agire come tali solamente nei porti d'imbarco.

Si è riconosciuta l'opportunità che nel porto di imbarco vi sia un incaricato dal vettore di raccogliere gli emigranti, il quale possa trattare con le autorità comunali e governative locali e col Commissariato per l'imbarco di questi emigranti. Ciò è tanto vero, che abbiamo una domanda recente del Municipio di Messina perchè siano autorizzati i vettori a nominare un procuratore in quella città per dirigere gli emigranti che ivi si raccolgono dalle provincie orientali della Sicilia e dalle Calabrie, al fine di agevolare ad essi l'imbarco in Napoli con maggiori garanzie a favore degli emigranti.

GROSSI. Nei tre porti d'imbarco stabiliti dalla legge, le Compagnie evidentemente hanno sedi proprie; negli altri porti dovrebbe bastare un rappresentante: non so vedere il bisogno di creare quest'altra figura del procuratore.

Trattandosi di riformare il regolamento, sarei del parere di sopprimere questi procuratori.

LUZZATTI. Desidero sapere con precisione qual'è la differenza fra procuratori e rappresentanti ordinari.

PELUCCHI. Il procuratore è, per così dire, la persona stessa del vettore. Le Società di navigazione, in genere, hanno sedi a Genova, Napoli e Palermo.

Il vettore invece, che sia semplicemente un individuo, armatore o noleggiatore, dovrebbe trasportarsi da una città all'altra, a meno che non abbia una persona che lo rappresenti, non solo per firmare i biglietti d'imbarco, ma altresì presso le autorità locali, corrisponda coi rappresentanti dell'interno, raccolga tutti gli emigranti della zona, sia responsabile verso le autorità del porto di imbarco e verso le autorità prefettizie della zona stessa di quanto fa nell'interesse del vettore che lo ha nominato. Bisogna metter tutti sullo stesso piede di uguaglianza, e questa uguaglianza non sarebbe stata possibile, se la Navigazione Generale, ad esempio, avesse potuto agire personalmente in tre città, nei tre porti, mentre un altro vettore, che abbia pochi bastimenti, avesse dovuto viaggiare continuamente da una città all'altra; questo vettore sarebbe costretto a ridurre il suo traffico, poichè il suo rappresentante non avrebbe avuto facoltà di dare ordini ad altri rappresentanti limitandosi a ricevere gli emigranti e mandarli a bordo.

GROSSI. Ma nei rapporti con la legge basta il rappresentante; circa i rapporti con le Compagnie, è questione che riguarda queste ultime. Non vedo, ripeto, la necessità di creare una nuova figura.

PELUCCHI. Reputo necessario ammettere questi procuratori. I rappresentanti nei comuni interni della Sicilia, quando il vettore è a Genova, come potrebbero fare per l'imbarco a Napoli o a Palermo?

GROSSI. Ma il vettore avrà già un rappresentante in ognuno di quei tre porti.

BODIO. Sì, ma il rappresentante può agire solo in quel dato comune; nella città di Napoli o di Palermo, e basta. Il procuratore è un rappresentante con facoltà alquanto più estese, e d'altronde, dove è ammesso ad agire un procuratore, non vi è un altro rappresentante speciale per il territorio di quel comune.

LUZZATTI. Comprendo il timore del prof. Grossi; egli teme che si moltiplichino troppo queste figure di rappresentanti di vettori nel mentre tutti vorremmo, se fosse possibile, concentrare la responsabilità nel vettore.

PELUCCHI. Per il Commissariato la nomina di un procuratore diventa una garanzia di più.

LUZZATTI. Aumentano forse le garanzie; ma vediamo di non moltiplicarle troppo, e di non creare nuove forme parassitarie attorno all'emigrazione. Ad ogni modo, questi procuratori deve approvarli il Commissariato?

BODIO. Sì, e aggiungo che il procuratore non può essere istituito che nei porti d'imbarco.

Per la domanda fatta dal Municipio e dalla Camera di commercio di Messina, la facoltà chiesta dai vettori di avere ivi un procuratore si potrebbe concedere, quantunque Messina non sia testa di linea pei viaggi transoceanici, facendo ai vettori l'obbligo espresso di assumere, a cominciare da Messina, quelle responsabilità che hanno ora dal momento in cui imbarcano gli emigranti nel porto di Napoli.

LUZZATTI. Non essendovi altre osservazioni si intenderà approvata la modificazione all'articolo 48.

È approvata.

LUZZATTI. Passiamo alle modificazioni che si propongono all'articolo 57.

BIANCHERI. In una delle ultime sedute il Consiglio aveva deliberato, relativamente alle provvigioni dei rappresentanti, che fosse posto un massimo di 8 lire per ogni emigrante procurato, e che, qualora il vettore sorpassasse le 8 lire, fosse in facoltà del Commissariato di imporgli una riduzione del nolo di quel tanto, di cui avesse sorpassato questo limite.

Sì era anche pensato di autorizzare l'emigrante a rivolgersi direttamente al vettore, anche per mezzo dei Comitati, e si disse che, qualora ciò avesse fatto, avrebbe avuto diritto ad una riduzione sul prezzo del biglietto corrispondente a questo massimo di provvigione, e che di questa riduzione una parte restasse all'emigrante, ed un'altra parte andasse al Comitato, che aveva fatto da intermediario fra lui ed il vettore.

Il Commissariato è ritornato su questa questione, e l'ha fatto varie considerazioni, che l'hanno indotto a mutare la forma dell'articolo, pur mantenendone la sostanza.

Prima di tutto, si è pensato che non poteva essere fondato il diritto di stabilire che il vettore non potesse remunerare i suoi rappresentanti sotto altra forma, che non fosse quella della provvigione, e si è ritenuto che, qualunque sia la forma di retribuzione data dal vettore, questa non possa superare otto lire per emigrante.

Si è pensato inoltre che il dare ai Comitati mandamentali una provvigione per i biglietti da essi procurati direttamente all'emigrante li poteva convertire in altrettanti agenti di emigrazione, perchè non bisogna dimenticare che i Comitati mandamentali sono composti di persone, che difficilmente possono occuparsi personalmente di operazioni di emigrazione: sindaco, pretore, medico, parroco; tutta l'opera del Comitato, praticamente, andrà a

finire in mano al segretario comunale. Si teme che, se si dà al Comitato un tanto per ogni biglietto, ciò possa divenire uno stimolo per promuovere l'emigrazione. Però su questo punto non tutti i componenti il Commissariato si trovano d'accordo. Il cav. Pelucchi è di un'idea diversa, e così pure il cav. Cazzolini. Per cui domandiamo al Consiglio di discutere questo punto. L'articolo, come l'abbiamo compilato, sarebbe questo:

“ Qualunque sia la forma di retribuzione accordata dal vettore ai propri rappresentanti, il Commissariato, nell'approvare i noli e il Ministro degli affari esteri nello stabilirli, giusta quanto dispone l'art. 14 della legge, riterrà che tale retribuzione non debba superare la somma di otto lire per ogni posto intero di emigrante.

“ Quando risulti che questo limite sia stato oltrepassato, il Commissariato potrà ordinare al vettore di ridurre il nolo di quel tanto, che risultasse aver egli dato in più della retribuzione di otto lire, e, in caso di rifiuto, procederà giusta l'articolo 14 della legge „.

Si vorrebbe fare di questa limitazione di provvigione un mezzo per tenere i noli entro determinati confini.

LUZZATTI. Do la parola al cav. Pelucchi, che rappresenta in questa questione la minoranza, perchè esponga il suo modo di vedere.

PELUCCHI. A dire il vero, quando si discusse la questione dal Commissariato, il collega Cazzolini andava anche più avanti di me. Io ragionavo così: il Consiglio ultimamente accennò ad un espediente, cui si potrebbe ricorrere, sia per stimolare l'azione dei Comitati, sia anche per far diminuire man mano il numero dei rappresentanti. Ossia si pensò di dare ai Comitati una parte della somma, che risparmiava l'emigrante, quando questi non andava a prendere il biglietto dal rappresentante del vettore, ma lo prendeva dirigendosi al Comitato mandamentale. Facciamo un caso pratico. L'emigrante non va dal rappresentante; va dal Comitato e dice: procuratemi un biglietto di imbarco sul piroscafo tale. L'emigrante per ciò deve pagare subito mezzo nolo, un quarto di nolo, tutto il nolo secondo le facoltà che si vorranno dare al Comitato; sarà questa una modalità da studiarci, ma non è, poi, facile determinare come avverrebbe il pagamento delle somme così incassate dal Comitato al vettore. A ciò si potrà pensare e si troverà il mezzo idoneo, ma, per ora, il punto principale è questo. Il Comitato, non ricevendo senseria, come potrebbe pagare del proprio le spese di posta e di cancelleria? Noi sappiamo che i Comitati sono finora quasi inattivi, perchè non hanno fondi. Debbono riunirsi al Municipio; non hanno carta, nè penne; non hanno gene-

ralmente un segretario che lavori, perchè tutti hanno da fare; il sindaco per i suoi amministrati, il medico per i suoi malati, il pretore per le sue cause, il parroco per i suoi fedeli. Bisogna che vi sia una persona sempre presente; altrimenti a chi si rivolgeranno gli emigranti? La situazione dunque è difficile, e non si potrà pretendere che funzionino i Comitati se non si danno loro i mezzi per avere un impiegato. Quanto si dovrebbe dare? Un paio di lire per ogni emigrante che si presenti volontariamente al Comitato ed al quale il Comitato procuri il biglietto d'imbarco. Si obbiettava che ci sarebbero volute tante contabilità, quanti sono i Comitati. La difficoltà non dovrebbe essere di impossibile soluzione; i vettori dovrebbero presentare ogni tre mesi al Commissariato un elenco dei biglietti dati per mezzo dei Comitati, ed il Commissariato farebbe la ripartizione delle somme tra i Comitati medesimi.

CAZZULINI. Si partiva tutti dal principio che bisognava studiare il modo di togliere, per quanto fosse possibile, influenza ai rappresentanti divenuti troppo numerosi. Tra i mezzi che si affacciarono alla mente, vi fu quello di stabilire nel regolamento che gli emigranti, che si rivolgessero al vettore per mezzo dei Comitati, e pei quali il vettore risparmiava la senseria dovuta al suo rappresentante (senserìa per solito assai maggiore delle otto lire a cui si vorrebbe ora limitare), avessero diritto ad una riduzione di otto lire sul prezzo del nolo. Il vettore non avrebbe perduto nulla, se la senseria fosse andata a diminuzione del prezzo del biglietto dell'emigrante. Questo sarebbe stato il mezzo di spingere l'emigrante a valersi dell'opera dei Comitati, poichè vi avrebbe trovato il suo tornaconto. Se ora, per contro, non si fa più obbligo al vettore di abbuonare queste otto lire all'emigrante che passa per il Comitato, l'emigrante non avrà più interesse alcuno ad andare a cercare i componenti il Comitato. Non mi pare poi che vi sia ragione che una parte delle otto lire, anche solo due lire, debbano andare a beneficio del Comitato; prima di tutto, perchè non mi sembra una bella cosa, e poi: o si tratta di comuni, dai quali l'emigrazione è piccola, e queste due lire non basteranno per pagare il più modesto impiegato; poichè dove siano tre o quattro emigranti al mese, saranno sei od otto lire che avrà il Comitato, e con queste non si paga un impiegato; ovvero sarà una provincia dove l'emigrazione è molto sviluppata ed allora si avrà l'inconveniente opposto, poichè le due lire per ogni emigrante potranno fare 600 o 700 lire al mese, che sarebbe una retribuzione eccessiva per l'opera prestata dal Comitato; non senza pericolo che gli stessi comitati divengano centri attivi di propaganda.

MORTARA: Così, come è posta la questione ora, io chiederei che si discutessero separatamente gli articoli 57 e 75, (1) poichè vedo che, parlando dell'articolo 57, non si fa che parlare dell'articolo 75. A me parrebbe opportuno che prima si discutesse se si vuole o no mantenere l'articolo 75, e poi si portasse la discussione sull'altro.

La disposizione dell'articolo 57 è chiara; il suo scopo è di far sì che i vettori non paghino troppo i rappresentanti per spingerli al reclutamento degli emigranti. Esso stabilisce che il limite della retribuzione sia di otto lire, e determina inoltre che, nel caso in cui questo limite fosse superato, si diminuirà di altrettanto il nolo. Si potrà discutere se abbiamo il diritto di limitare il compenso stabilito per private convenzioni fra il vettore e il suo rappresentante; ma, data la disposizione, capisco che avrà per effetto di far sì che il vettore, il quale sa che più di otto lire non può dare, sotto pena di perdere una parte del nolo, farà minor pressione sui suoi rappresentanti per raccogliere gli emigranti.

In questo senso io capisco il disposto dell'articolo. Mettendolo in relazione con l'articolo 75, io avrei inteso che, quando il rappresentante è eliminato, le otto lire che il regolamento attribuisce all'opera del rappresentante, come valore dell'opera sua, vadano a vantaggio dell'emigrante. Quindi, se noi manteniamo l'articolo 57 con cui si attribuisce al rappresentante una retribuzione non superiore alle otto lire, ne viene di conseguenza che, quando l'opera del rappresentante sia eliminata e l'emigrante si rivolga direttamente al Comitato, debba allora l'emigrante risentire un beneficio nella misura di otto lire, sottraendo questa somma dal prezzo del nolo.

Perciò discutiamo prima se si vuol mantenere o no l'articolo 75, come è formulato; quando poi delibereremo sull'altro articolo, vedremo se sia logico, anche quando il rappresentante non c'entra, di mantenere intero il prezzo del nolo. A me pare che così si verrebbe ad indebolire l'azione del Comitato, mentre io sono di parere che questo si debba rafforzare il più possibile. Mi sembra che, se si valuta ad otto lire l'intervento del rappresentante, l'articolo 75 rimarrebbe monco, in quanto che manterrebbe le otto lire, mentre l'intervento del rappresentante non ci sarebbe; onde mancherebbe la coerenza fra i due articoli.

Io non sarei alieno dall'accettare l'articolo 57, così come è formulato. Se il Commissariato ha posto come limite otto lire, è perchè ha creduto che

(1) La modificazione all'art. 75 del regolamento consiste nell'aggiungere il seguente capoverso: " L'emigrante può sempre rivolgersi, per ottenere il biglietto d'imbarco su un determinato piroscafo, al Comitato comunale o mandamentale, il quale lo porrà in relazione diretta col vettore.

L'emigrante non deve alcun compenso al Comitato per l'opera prestatagli .

dovesse bastare questa retribuzione per non favorire troppo l'azione dei rappresentanti; ma quando saremo all'articolo 75, dal momento che il Comitato si sostituisce all'azione del rappresentante, si dovrà stabilire che l'emigrante abbia lui il vantaggio di queste otto lire.

MORANDI. Ci sono le spese postali!

MORTARA. Saranno mezza lira, una lira; basterebbe il rimborso puro e semplice; non vi deve essere alcun vantaggio per il Comitato.

MORANDI. Io dicevo appunto questo in favore della sua tesi.

GROSSI. Io non avrei difficoltà ad accettare l'articolo 57; ma, così come è formulato, credo che rimarrà un pio desiderio. Non ho fiducia nel suo valore pratico. Vi sono tante scappatoie, ed i rappresentanti sono così abili, che io mi riprometto ben poco da questa nuova disposizione. Invece, sull'articolo 75 a me pare che, anche nell'ultima adunanza — a proposito di una proposta fatta dall'onorevole Pantano, alla quale mi ero associato — si fosse detto — parlando di una provvigione di 10 lire — che 5 sarebbero andate a profitto dell'emigrante, e 5 ai Comitati che avessero fatto questa operazione. Ora l'ho già detto e torno a ripeterlo: ho pochissima fiducia nell'azione pratica di questi Comitati, destinati, più che altro, a rappresentare una parte puramente decorativa; succederà, che il sindaco sarà in campagna, il pretore in pretura, un altro non avrà tempo di intervenire, di guisa che finirà per fare tutto il segretario comunale; il quale, a sua volta, non troverà tempo, se non vi avrà alcun tornaconto. Se si vuole che il Comitato funzioni seriamente, è necessario che esso ritragga qualche profitto; e cioè che una parte della provvigione vada ad un fondo speciale, che sarà il fondo dei Comitati mandamentali o comunali, per tutte le spese occorrenti.

Io credo poi che, se si vuole diminuire il numero dei rappresentanti dei vettori, bisogna far loro una specie di concorrenza di Stato: ad esempio, devolvere agli uffici postali la vendita dei biglietti d'imbarco, con una tenue commissione. In conclusione, siccome per molte ragioni il Comitato non potrà funzionare, ritengo che, volendo creare una concorrenza effettiva ai rappresentanti, bisognerà rivolgersi altrove.

MORTARA. Non avevo spiegato abbastanza il mio pensiero. Io dicevo: supponiamo di fissare la misura della commissione per i rappresentanti in otto lire; sarà questione di vedere come debbano essere divise. Domanderei al Commissariato di tener conto nell'articolo 75, che, dato che il Comitato si so-

stituisca al rappresentante, rimangono disponibili, a favore dell'emigrante, 8 lire; perchè sarebbe strano che il nolo rimanesse aggravato di 8 lire quando la persona del rappresentante non vi è più. Questo mi pare chiaro. Diamo pure una piccola somma di 1 o 2 lire, a beneficio del Comitato per rimborso delle spese postali; ma il rimanente vada a beneficio dell'emigrante, il quale, rivolgendosi al Comitato, avrà il vantaggio di risparmiare qualche cosa. Quando l'emigrante saprà che, rivolgendosi al Comitato, risparmia, vi ricorrerà più volentieri.

PELUCCHI. Bisogna tener presente che la disposizione che si propone di introdurre nel regolamento non dice al vettore: siete obbligato a dare 8 lire al vostro rappresentante; essa dice soltanto che il Commissariato riterrà la cifra di 8 lire come cifra massima della retribuzione, che il vettore può dare al proprio rappresentante, di modo che noi non abbiamo 8 lire disponibili, ma bensì una somma che può arrivare fino ad 8 lire. Il vettore può obiettare: io non do al rappresentante che 5 lire, o anche solo 3 lire; perchè volete obbligarmi a dare 8 lire all'emigrante? Con questa disposizione voi venite a ledere i miei interessi. Il vettore non è obbligato a dare 8 lire; dà quello che crede. Il Commissariato, dal canto suo, forte del regolamento, può dire: io reputo la somma di 8 lire sufficiente e ve ne terrò conto nel fissare i noli. Il prof. Grossi pensa che questo articolo è di valore platonico. Io non lo credo. Attualmente sappiamo che si danno senserie altissime, 20, 25, 30 lire; talvolta anche assai più. Si avvicina il tempo, in cui bisognerà fissare i noli per il terzo quadrimestre: se avessimo questo articolo, su cui basarci, certamente al vettore non si consentirebbero i noli nella misura attuale, perchè gli si direbbe che, a termini del regolamento, il Commissariato può fondarsi sulla presunzione legale che non sia retribuita l'opera dei rappresentanti con una somma superiore ad 8 lire, per prendere le proprie deliberazioni circa la fissazione del limite massimo del prezzo dei noli.

GROSSI. Questo si può fare certamente; ma quando si dirà al vettore di dare il biglietto per 8 lire di meno, egli potrà dire che non può, perchè non dà che 5 lire, o 4 lire di provvigione al proprio rappresentante. Quanto poi all'imporre tassativamente al vettore di dare il biglietto ad 8 lire di meno, ogni qualvolta l'emigrante si rivolga al Comitato, mi pare che sarebbe un atto di arbitrio.

BOSCO. Io credo che si debbano scindere le due quistioni, quella del dar qualche cosa al Comitato e quella del far pagare meno il biglietto nel caso in cui gli emigranti acquistino, per mezzo dei Comitati, i biglietti di imbarco.

Lo stabilire che il vettore debba rilasciare una parte, sia pure piccola, del prezzo del nolo ai Comitati, non è senza pericoli. Ci punge il dubbio che si venga a fare dei Comitati altrettanti agenti di emigrazione, i quali sarebbero interessati a far partire molti emigranti.

Inoltre in qual modo potrebbe stabilirsi un rapporto giuridico fra l'emigrante ed il Comitato e fra questo e il vettore? Fra il vettore ed il rappresentante e l'emigrante, questo rapporto giuridico è posto dalla legge stessa, che rende responsabile il vettore di quanto fa il rappresentante. E per ciò il vettore dà una cauzione con la quale risponde anche del fatto dei suoi rappresentanti. I Comitati invece non danno nessuna cauzione e si compongono di persone, che non hanno responsabilità propria. Come si potrebbe riparare ad abusi che si commettersero verso gli emigranti? Come determinare i rapporti fra i Comitati ed i vettori e mantenere la responsabilità di questi ultimi?

○ In quanto all'articolo 75, a noi era parso opportuno formularlo in modo da toglier l'idea che il Comitato fosse un venditore di biglietti, bensì un semplice intermediario tra emigrante e vettore, rimanendo ferme tutte le responsabilità del vettore verso l'emigrante. L'emigrante compra il biglietto dal vettore: il Comitato non fa che agevolare questa operazione, ma senza nulla togliere alle responsabilità giuridiche del vettore che rimangono ferme. Infine noi sappiamo che questi Comitati sono ancora degli organismi deboli, che non funzionano come sarebbe necessario che funzionassero; possiamo in questo stato di cose attribuir loro l'incarico di vendere i biglietti d'imbarco, in concorrenza coi rappresentanti? I Comitati è da sperare che si rafforzino e divengano organismi vivi, ma debbono rimanere sotto la forma di Istituti di patronato, che indirizzino e consiglino gli emigranti: difficilmente si potrà esigere da loro un lavoro continuativo, come quello del distribuire e vendere biglietti, con impiegati sempre a disposizione di coloro che vogliono acquistare quei biglietti, con responsabilità giuridiche e amministrative, con tutto il sistema di contabilità che bisognerebbe istituire e sorvegliare.

PANTANO. La proposta, a cui accennava il Grossi, era stata già fatta da me; ma confesso che le ultime parole dell'amico Bosco mi lasciano titubante sebbene non tema che i Comitati diventino degli agenti di speculazione; l'utile che può derivare ed essi non è individuale, ma collettivo. Inoltre mi preoccupa il fatto che i vettori hanno i loro rappresentanti là dove vi sono i Comitati; quindi cause di attrito fra vettori e Comitati e fra rappresentanti e Comitati. Il rappresentante potrà dire al vettore: Se voi volete esser servito da me, non dovetè dare biglietti al Comitato, altrimenti io mi rivolgerò a far

gli affari di un'altra Compagnia. Questo attrito fra rappresentanti e Comitati è inevitabile, salvo che il vettore non voglia servirsi esclusivamente del Comitato. Ma questo è un caso ipotetico; in pratica, quando il vettore abbia il suo rappresentante locale, questo sarà sempre in lite col Comitato, al quale rimprovererà di *rubargli* la senseria. Ma vi ha di più: abbiamo noi il diritto, effettivamente, di chiedere queste 8 lire? Ecco la questione.

La legge presuppone che il Commissariato debba tener calcolo di un massimo plausibile di provvigione al rappresentante del vettore, come di uno degli elementi costitutivi della spesa che il vettore incontra pel trasporto degli emigranti. E ciò potrà servire per la determinazione del nolo. Ma il dire al vettore: voi pagherete, voi siete obbligato a pagare 8 lire o 5 o 6 che siano, al Comitato che v'invia l'emigrante senza il tramite del rappresentante, non mi par giusto; egli potrà rispondere: con qual diritto mi venite ad imporre ciò? Quindi confesso che non mi sento di insistere sulla mia primitiva proposta.

D'altra parte, però, mi preoccupo dell'azione dei Comitati, i quali sono privi di mezzi. Non penso che occorra retribuire un impiegato permanente; ma questi Comitati hanno pur bisogno di mezzi, e noi dobbiamo trovare per essi un qualche compenso per l'opera loro, nella misura del possibile; altrimenti non funzioneranno.

Per questa ragione io voterò l'articolo 75 così come è redatto; gli argomenti contrari alla mia tesi primitiva pesano più di quelli in favore.

GROSSI. D'altra parte, però, io dico: se voi avete il diritto di presupporre un massimo di 8 lire, per la commissione da darsi dal vettore ai rappresentanti, non capisco perchè non lo abbiate quando si tratta di ricompensare l'opera dei Comitati, o piuttosto di far rilasciare a loro beneficio (non a profitto delle persone ma del Comitato come ente collettivo) una parte di quelle otto lire, nel caso in cui il Comitato sostituisse l'opera del rappresentante del vettore.

LUZZATTI. Non essendovi altre osservazioni, pongo ai voti la modificazione all'articolo 57 come è stata redatta. Chi l'approva alzi la mano.

È approvata.

MORTARA. A me sembra che, mentre prima temevamo il crescere dei rappresentanti, adesso si tema quasi d'indebolirne l'azione.

Mi pare che quando nell'articolo 75 si dicesse che l'emigrante, il quale non si valga del rappresentante e compri il biglietto a mezzo del Comitato,

deve corrispondere a questo un diritto di amministrazione di una lira, questa piccola indennità non sarebbe tale da indurre il Comitato ad andare in cerca di emigranti. Una lira sarebbe un compenso, per così dire, di amministrazione, più le spese postali.

LUZZATTI. La proposta Mortara è chiara. Chi vuole approvare questa proposta, alzi la mano.

GROSSI. Se mi permette, solleverei una pregiudiziale. Visto che siamo tutti d'accordo, proporrei di sopprimere l'articolo; perchè, così com'è, creiamo un diritto *sui generis*, oppure cadiamo nel generico e nel platonico.

MORTARA. La parte platonica non la so vedere. Se il vettore vende il biglietto all'emigrante senza obbligo di dar nulla al rappresentante, noi non tocchiamo alla condizione giuridica ed economica del rappresentante stesso, nè a quella del vettore. Anzichè dargli del denaro, che egli non spende, otteniamo che lo guadagni l'emigrante, fatta deduzione delle spese postali, più una lira che va al Comitato.

PELUCCI. Io pregherei il Consiglio di esaminare se sia proprio necessario fare intervenire i Comitati nella vendita dei biglietti.

L'articolo fu formulato così, in seguito al parere emesso dal Consiglio; ma il Consiglio può tornare sulle sue deliberazioni. Chiarisco il mio pensiero con un esempio. Si sa che gli Stati Uniti hanno una legge di immigrazione severissima e respingono quegli emigranti che non si trovano in regola con quella legge. Uno dei nostri Comitati dà il biglietto ad emigranti, i quali arrivati a Napoli, per esempio, sono respinti dal medico, che ivi li esamina per incarico del Governo americano. Il Comitato di che risponde? Il rappresentante del vettore è responsabile, ed il vettore risponde per lui con la cauzione, ma l'azione del Comitato sotto qual sanzione cade? Fino a qual punto il Commissariato può incorrere in responsabilità per avere autorizzato i Comitati a vendere i biglietti, senza sapere la sorte degli emigranti di fronte alle Commissioni di visita ed al medico americano? O si dovrà mettere nell'articolo, che il medico che fa parte del Comitato deve visitare gratuitamente gli emigranti, prima che partano, per sapere se siano in condizioni di essere respinti?

BIANCHERI. L'articolo 75 fu compilato in modo da soddisfare a quanto dice il cav. Pelucchi. Non abbiamo voluto fare del Comitato un venditore di biglietti, ma un intermediario fra emigrante e vettore. Il Comitato non

vende biglietti; mette in relazione diretta emigrante e vettore. L'articolo 75 rimarrà forse di poco effetto, ma si è voluto evitare di stabilire la responsabilità dei Comitati. D'altra parte, l'articolo, così com'è, non nuoce. Si tratta di esperienza; si vedrà se i Comitati possano adempiere la nuova funzione che si richiede da loro: in seguito si potrà dar loro maggiori poteri.

MORANDI. A me sembra che sarebbe meglio dire chiaro che il Comitato non assume responsabilità per il caso che l'emigrante venga respinto dal medico americano.

PELUCCHI. Ma come si farà quando arrivano delle famiglie al porto di imbarco e sono respinte?

PANTANO. Questo è il caso grave, specie di fronte alle disposizioni della legge americana, che si dice sia per diventare anche più severa.

LUZZATTI. Domando al comm. Mortara se mantiene la sua proposta anche dopo le osservazioni del cav. Pelucchi.

MORTARA. Senza mancare di deferenza al cav. Pelucchi, la manterrei.

Si possono produrre, si dice, degli inconvenienti, ma si deve vedere se sono maggiori gli inconvenienti o i vantaggi. Il vantaggio che si avrebbe nel far sì che gli emigranti si valessero dei Comitati, è chiaro. Si obietta che qualcuno può essere rimandato indietro: ora, si potrà raccomandare ai Comitati di tenere gli occhi aperti per vedere se quelli che si dirigono agli Stati Uniti hanno i requisiti voluti dalla legge americana; ad ogni modo, essi non rispondono di nulla. Faccio poi riflettere che, rispetto agli emigranti, i quali vanno da sé, senza intermediari, a prendere imbarco a Genova e a Napoli, nessuno pensa a garantire che saranno accettati; nessuno prende l'obbligo di riportarli gratuitamente in patria.

LUZZATTI. Veniamo ai voti. Vi sono due proposte, poichè mi pare che il prof. Grossi ritiri la sua pregiudiziale.

GROSSI. Visto che questo articolo rimane nella forma com'è redatto, a titolo di esperimento, lo voterò, quantunque, ripeto, non abbia molta fiducia circa la sua pratica utilità.

LUZZATTI. Rimangono pertanto due proposte: la proposta Mortara e la proposta del Commissariato.

Quella Mortara, essendo un emendamento, ha la precedenza. Essa consiste nel dare all'emigrante, che si vale dell'opera del Comitato, il diritto ad uno sconto sul prezzo del nolo. La formula precisa sarà da stabilirsi nel caso che sia approvato il concetto.

Pongo ai voti la proposta Mortara. Chi l'approva, alzi la mano.

Non è approvata.

LUZZATTI. Metto ai voti l'articolo 75, come è proposto dal Commissariato. Chi l'approva alzi la mano.

È approvato.

BIANCHERI. Passiamo all'art. 58, il quale articolo, nella sua forma attuale, prescrive che il vettore deve presentare al Commissariato, per ogni rappresentante proposto, i seguenti documenti: certificato di cittadinanza; certificato di buona condotta; attestato di capacità; certificato penale. — Alla lettera *b*), che parla del certificato di buona condotta, si propone di sostituire all'attuale dizione: " un certificato di data recente, rilasciato dal Sindaco di dimora abituale del rappresentante, da cui risulti la buona condotta di lui „ la seguente: " un certificato di buona condotta, di data recente, rilasciato dal Sindaco competente. „

Così pure alla lettera *d*) si propone di dire soltanto " il certificato penale di data recente „, sopprimendo le parole " da cui risulti che il rappresentante non subì condanne per contravvenzioni in materia di emigrazione, nè per reati contro la fede pubblica, ovvero contro i buoni costumi, o contro le persone o le proprietà. „

LUZZATTI. Dunque si domanda di lasciare al Commissariato facoltà di apprezzare e giudicare a seconda dei casi.

BIANCHERI. Sì. Abbiamo inoltre creduto opportuno di sopprimere gli ultimi due capoversi dello stesso articolo 58, poichè si è stabilito che non vi debba essere più di un rappresentante per ogni mandamento. Questa è materia, che è ordinata dall'articolo 61.

LUZZATTI. Non essendovi opposizioni, s'intende approvata la proposta modificazione all'articolo 58. Passiamo all'articolo 59.

BIANCHERI. La modificazione, che si propone all'articolo 59, è la seguente: all'ultimo capoverso, che dice: " Le ragioni per negare o revocare

l'assenso possono essere fondate tanto sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti con l'emigrazione, quanto sulla di lui capacità e moralità, nonchè su circostanze e condizioni locali „ si aggiunge “ e di famiglia „.

E ciò perchè si è voluto evitare che la rappresentanza andasse a persone di famiglia del rappresentante già escluso, appunto per non costituire una famiglia intiera di rappresentanti di vettori. Abbiamo adottato questa formula, tenendo conto delle osservazioni fatte dall'onorevole Barzilai in una delle passate sedute.

BODIO. Si è osservato che qualche volta in una medesima famiglia vi sono due o tre rappresentanti, di vettori diversi, che si negoziano fra loro gli emigranti.

LUZZATTI. Pongo ai voti la modificazione, testè letta, all'articolo 59. Chi l'approva, alzi la mano.

È approvata.

BIANCHERI. L'articolo 60 riguarda le incompatibilità per l'ufficio di rappresentante. L'attuale articolo dispone che sono esclusi i minorenni, i funzionari dello Stato, i segretari comunali o chi ne fa le veci, i medici condotti, i maestri comunali e i ministri del culto. Noi abbiamo aggiunto due altre categorie di incompatibilità. Si escludono gli impiegati o dipendenti da un rappresentante, e ciò per la stessa ragione per la quale sono esclusi i membri conviventi di una stessa famiglia. Parimente non si consente di essere rappresentante a chiunque faccia parte di un'agenzia di affari, nella quale siene interessate, sotto qualsiasi denominazione, persone escluse dall'ufficio di rappresentante per ragioni di moralità.

BODIO. Questa terza categoria si è dovuta aggiungere perchè un rappresentante, che era stato escluso, faceva ammettere in questa qualità un suo commesso. L'antico rappresentante escluso continuava ad agire per interposta persona.

MORTARA. Invece di impiegati o funzionari dello Stato, credo converrebbe dire stipendiati dallo Stato.

BIANCHERI. Se diciamo *stipendiati*, gli impiegati che non hanno stipendio sono esclusi.

In pratica si presentano varie difficoltà, e non è possibile stabilire una

regola fissa. Ad esempio, per gl'impiegati del Ministero delle poste abbiamo dovuto ricorrere al Ministero stesso per sapere se tutti gl'impiegati postali, di qualsiasi categoria, fossero da considerarsi funzionari dello Stato.

LUZZATTI. Le questioni particolari saranno risolte dal Commissariato. Pongo ai voti ora l'articolo 60, modificato. Chi l'approva, alzi la mano.

È approvato.

BIANCHERI. L'articolo 61 limita il numero dei rappresentanti ed è così formulato:

« Il vettore non può nominare un suo rappresentante nel Comune ove egli ha la sede principale dei propri affari o nei Comuni ove ha una sede succursale.

« Egli non può nominare più di un rappresentante per ogni mandamento giudiziario e per ogni città che comprenda vari mandamenti; ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia ».

Questa parte fu già approvata dal Consiglio in altra seduta.

« Il numero dei rappresentanti che i vettori possono istituire in ogni provincia o in una determinata provincia potrà essere con regio decreto, sentito il Consiglio dell'emigrazione, limitato ad uno per circondario ». Qui vi è un'aggiunta, ed è: « sentito il Consiglio dell'emigrazione ».

« Il rappresentante dovrà avere la propria sede nel capoluogo del mandamento, o, secondo i casi, del circondario ».

E questo in relazione alla limitazione.

BOBIO. Credo opportuno rammentare che, coll'attuale regolamento che vieta ai vettori di nominare più di un rappresentante in ogni comune, noi abbiamo, per tutti i vettori, quasi 10 mila rappresentanti. La legge tedesca del 1897 prescrive agli agenti di emigrazione di presentare una cauzione supplementare di 1500 marchi per ogni subagente, e conferisce inoltre all'amministrazione la facoltà esplicita di limitare il numero dei subagenti in ciascuna regione. Nel fatto, con queste disposizioni, sono circa 3000 subagenti in tutto il territorio dell'impero germanico. Nella Svizzera, in virtù della legge vigente del 1888, l'agente di emigrazione, oltre al prestare la cauzione di 40 mila franchi, deve prestare una cauzione supplementare di 3 mila franchi per ogni subagente, e in questo modo il numero dei subagenti è di fatto circa 300. Essendo la popolazione del Regno d'Italia più del decuplo di quella della Svizzera, si trova che, nella proporzione della Svizzera, noi dovremmo avere 3 mila rappresentanti, in luogo di circa 10 mila, quanti ne abbiamo effettivamente

Per le ragioni che furono svolte nel corso di questa discussione converrebbe poter restringere il numero dei rappresentanti di vettori nel nostro paese. Mentre l'attuale regolamento ha posto per limite massimo un rappresentante per ogni comune, col nuovo testo che si propone si porterebbe questo limite ad uno per mandamento.

MORTARA. Io proporrei che si sopprimesse: « sentito il Consiglio dell'emigrazione ».

BODIO. È inutile illudersi; noi abbiamo quasi dieci mila rappresentanti. Il giorno in cui si addiverrà alla limitazione, avremo al Commissariato una tale ressa di raccomandazioni da fare spavento, poichè tocchiamo gli interessi di una quantità di gente, che guadagna. Perciò gioverà poterci confortare della voce autorevole del Consiglio. Non si potrebbe fare al Commissariato un dono più funesto di quello di rimettersi al suo arbitrio. Il Commissariato rifiuta questo dono.

LUZZATTI. Allora pongo ai voti l'articolo così come è stato formulato dal Commissariato. Chi l'approva, alzi la mano.

È approvato.

BIANCHERI. Nell'articolo 71 si propone di aggiungere il seguente capoverso: « È vietato ai noleggiatori d'intestare manifesti, biglietti, circolari ed ogni loro corrispondenza o pubblicazione, altrimenti che col nome, sotto il quale hanno ottenuto la patente di vettore, esclusa ogni indicazione relativa alla Compagnia od all'armatore, da cui hanno preso a nolo i vapori ».

Mi pare così evidente la necessità di questa aggiunta, da non aver bisogno di altre parole. Molti manifesti portavano il nome di qualche Compagnia di navigazione e non quello del vettore, che per noi deve essere il solo responsabile. \*

LUZZATTI. Pongo ai voti questa aggiunta all'articolo 71. Chi l'approva alzi la mano.

È approvata.

LUZZATTI. L'aggiunta all'articolo 75 l'abbiamo approvata; passiamo alla modificazione dell'articolo 77.

BOSCO. Si tratta di una modificazione all'articolo del regolamento, che riguarda i biglietti di chiamata, cioè pagati all'estero da qualche emigrato che chiama a sè alcuno della sua famiglia.

Non è che una riproduzione sotto altra forma dell'odierno articolo 77 del regolamento, che si è mostrato poco efficace in pratica nelle garanzie stabilite per i possessori di biglietti *prepagati* (*prepaid*s).

L'articolo 77 dà certe facoltà all'emigrante possessore di questi biglietti, comperati all'estero e mandati in Italia, ma non fissa con sufficiente precisione la decorrenza dei termini per il preavviso, che egli deve dare al vettore per affermare il proprio diritto di imbarcarsi sul primo piroscafo in partenza del vettore stesso. Inoltre nell'articolo, qual'è attualmente, non è indicato il modo, con cui i biglietti devono essere redatti. Per gli ordinari biglietti di passaggio comperati in Italia, le formule sono opportunamente stabilite nel regolamento. Non così avviene per i biglietti di chiamata. Ora, nel nuovo articolo 77, sono espresse le indicazioni che devono contenere anche questi biglietti; cioè anch'essi devono portare un numero progressivo, il nome del vettore, il prezzo del passaggio marittimo, separatamente dal prezzo dei viaggi ferroviari o da altre spese, il viaggio cui il biglietto dà diritto, la firma dell'agente venditore e via dicendo. Sono altrettante garanzie per l'emigrante, che si deve valere del biglietto. Inoltre è meglio fissata, nel nuovo articolo, la decorrenza del preavviso, la quale comincia dal giorno in cui l'emigrante ha fatto richiesta di ottenere il biglietto di imbarco, presentandosi al rappresentante del vettore.

Coll'articolo così modificato è da sperare che gli inconvenienti, che ora si lamentano di frequente, non abbiano da ripetersi. Bisogna considerare che vi è interesse da parte dei vettori a far sì che i possessori di biglietti *prepagati* ritardino la partenza, il biglietto essendo stato già pagato, e ad imbarcarli a comodo su questo o su qual vapore per completare il carico, quando non bastino i viaggiatori che hanno comperato il biglietto in Italia.

PANTANO. Nell'articolo 77 vi era una disposizione, per la quale il vettore era obbligato a dare due lire per ogni giorno di ritardo nell'imbarco, sempre che il motivo non fosse imputabile all'emigrante. Desidererei sapere se queste disposizioni sarebbero conservate. L'emigrante, che si ammala nel porto e non può prendere imbarco nel primo piroscafo in partenza si deve considerare come avente diritto a questa indennità? La malattia, non essendo imputabile a lui, sarà compresa o no fra i casi che danno diritto alla indennità?

Bosco. Nell'articolo vi è una disposizione generale in questo senso.

Bonio. Vi sono ora dei vettori che, dopo aver venduti, anche da molto tempo, biglietti *prepagati*, si trovano a non avere più posti disponibili sui loro vapori per soddisfare agli impegni assunti, ovvero anche non fanno più partire vapori per quella determinata destinazione. Così, per esempio, un

armatore che prima faceva la linea italo-argentina, ed aveva rilasciato per essa biglietti prepagati, cambia la sua linea e non si trova più in grado di imbarcare quelli per cui ha già riscosso in America il prezzo del viaggio. Bisogna imporre a questi vettori l'obbligo di fare partire gli emigranti se non sui loro piroscafi, sopra altri. Nel caso che il nolo per il nuovo vapore fosse minore di quello stabilito per il vapore che avrebbe dovuto trasportare gli emigranti, occorre stabilire che si rimborsi la differenza, salva sempre ogni azione per eventuali danni.

LUZZATTI. In massima vedo che tutti aderiscono a questa proposta.

Chi approva l'articolo 77 modificato, salvo a dare una forma definitiva, voglia alzare la mano.

È approvato.

LUZZATTI. Passiamo all'articolo 170, che è l'ultimo al quale si propongono modificazioni.

Bosco. All'articolo 170 si propone di fare un'aggiunta, la quale ha per fine di ovviare ad alcuni inconvenienti che si notarono nei viaggi di ritorno. Accade talora che i vettori annuncino un determinato giorno di partenza da un porto estero, e poi ritardino la partenza stessa di tre o quattro giorni. Ciò porta danno agli emigranti, e si hanno frequenti reclami. Ora si stabilisce che il vettore, il quale rilasci per paesi posti al di là dell'Oceano biglietti di viaggio ad emigranti italiani che vogliono far ritorno in patria, debba precisare in essi biglietti il nome del piroscalo e il giorno della partenza. Nel caso in cui la partenza sia prorogata, il vettore sarà tenuto a provvedere le spese di vitto e d'alloggio dell'emigrato giunto al porto d'imbarco, dal giorno della partenza indicato nel biglietto fino a quello in cui la partenza avvenga. In altre parole, si estendono per i porti esteri e per gli emigranti di ritorno gli obblighi che i vettori già hanno per le partenze dai porti italiani.

LUZZATTI. Pongo ai voti questa aggiunta all'articolo 170. Chi l'approva, voglia alzare la mano.

È approvata.

LUZZATTI. Abbiamo così terminato l'esame delle proposte di modificazioni al Regolamento.

Ora io pregherei il Commissariato di richiamare su di esse l'attenzione del Ministro, affinché egli se ne renda conto e, se le approva, sia pronto a resistere agli interessi che si muoveranno contro ed a mantenerle ferme nella loro applicazione.

Chiedo inoltre al Commissariato di seguire con attenzione il corso dei

noli, i quali tendono ora al ribasso. Anche ammesso che il nolo degli emigranti abbia condizioni speciali, esso non può sottrarsi alla legge generale della domanda e dell'offerta.

GROSSI. Non posso che confermare quanto ha detto il nostro illustre Presidente. Rammento che l'improvviso rialzo dei noli, avvenuto senza alcuna ragione apparente negli ultimi anni, si attribui fra l'altro al rincaro del carbone, causato dalla guerra del Transvaal; ma ora è venuta a mancare questa ragione, o pretesto che fosse, ed un ribasso di noli dovrebbe essere reale.

LUZZATTI. Raccomando al Commissariato di regolare in tempo questa questione dei noli. Non si deve fare come quelli che, avendo molti fastidi, il più grosso lo lasciano per l'ultimo, invece di prenderlo prima di tutti gli altri. Io insisto, perchè credo che sui noli si siano già fatte delle grandi fortune per il trasporto di emigranti, e forse non vi è stato sufficiente rigore, non per mala voglia, ma perchè ancora non siamo riusciti a sviscerare bene l'argomento.

GROSSI. Io vorrei ancora domandare uno schiarimento: queste modificazioni al regolamento sono tutte quelle che il Commissariato ha creduto necessario di introdurre?

BODIO. No, la materia è sempre allo studio. Abbiamo raccolta già una larga esperienza e ci proponiamo di presentare in seguito altre proposte per modificazioni ad altri articoli del Regolamento.

LUZZATTI. Domando se qualcuno di lor signori abbia desideri da esporre o domande da fare, e quando il Consiglio intenda di riunirsi nuovamente.

GROSSI. Una questione è rimasta sospesa; chiedo al presidente se abbia intenzione di esaurirla ora, oppure di rimetterne l'esame alle prossime riunioni, quella della tutela sull'emigrazione all'estero, particolarmente nel Brasile. Dopo la recente votazione della nuova legge sull'emigrazione negli Stati Uniti, ed in presenza della crisi di lavoro nell'Argentina, è questione che deve essere seriamente studiata e discussa.

LUZZATTI. Di un'altra adunanza del Consiglio avremo bisogno per alcune proposte, e quindi io direi di riunirci un'altra volta fra breve. Intanto pregherei il Commissario generale e il commendatore Bonerba di seguirmi. Il Governo ha fatto studiare la situazione politica della popolazione di Molinella nella provincia di Ravenna, e le conclusioni di questi studi sono im-

portanti; è diminuito il lavoro nelle risaie, lasciando molte persone disoccupate, e quindi maggiormente proclive alla emigrazione. È sorta in quel paese l'idea di formare una Società cooperativa per cercare delle località favorevoli nell'Argentina e portarvi un certo numero di coloni. Il nostro Governo è intervenuto; si sono fatte pratiche col Governo argentino, il quale sarebbe disposto ad aiutare quei nostri connazionali nella ricerca di una sede conveniente. La Società formatasi a Molinella vorrebbe mandare un ingegnere ed un contadino, designati da lei, nell'Argentina per gli studi preliminari. Questi delegati tornerebbero poi in Italia con delle proposte concrete in base agli studi fatti. La Società concede un modesto contributo per le spese di viaggio dei suoi delegati. Vedrà il Consiglio se convenga dare parere favorevole a che si faccia questa spesa di alcune migliaia di lire. Io dichiaro per parte mia di essere favorevole. Può essere questo l'inizio di imprese feconde e di indirizzi più sicuri e consapevoli dati alla nostra emigrazione che in troppo gran parte ora si dirige a caso e senza un programma.

GROSSI. Gli studi preliminari tecnici sono come una pregiudiziale, che si deve necessariamente risolvere per qualunque operazione di emigrazione o colonizzazione, che si voglia tentare con probabilità di successo. La questione dell'impianto di una colonia presuppone delle ricerche e degli studi ed anzi aggiungo che, nel caso presente, gioverebbe anche l'invio di un medico per conoscere tutte le condizioni di igiene e di acclimatazione necessarie perchè la colonia progettata possa prosperare. Una stazione commerciale può impiantarsi anche in un luogo poco propizio alla grande acclimatazione; ma io non comprendo l'impianto di una colonia agricola, se prima non sia risolta favorevolmente la questione dell'acclimatazione dei coloni; il che non può essere detto che da un medico.

LUZZATTI. Non avrei difficoltà a che si aggiungesse anche un medico all'ingegnere ed al contadino che la Società di Molinella vorrebbe inviare in missione.

GROSSI. Il Governo argentino, in fatto di colonizzazione, cerca anzitutto, e naturalmente, di fare il proprio interesse; ma l'interesse del Governo argentino non collima sempre coll'interesse nostro. Ricordo, per esempio, che il Governo argentino aveva fatto una concessione ad un nostro connazionale, l'avv. Tarnassi, nel Chubut; ed ora apprendo che dei coloni gallesi colà stabiliti da molto tempo, hanno fatto domanda al Governo inglese per essere trasportati al Canada. Così il Governo argentino aveva caldeggiato dei progetti di colonizzazione della Patagonia, in luoghi remoti ed in paesi soggetti ad inondazioni, ed ora è tornato in ballo il progetto per la colonizzazione del Chaco.

Secondo me, i territori più convenienti per una colonizzazione agricola su vasta scala sarebbero in Argentina quelli del Rio Negro e del Rio Colorado, esplorati per conto del Governo argentino da un ingegnere italiano, il Cipolletti. Ma è venuto un decreto del Ministro d'agricoltura argentino a complicare la questione, colla concessione di quei terreni al primo occupante: decreto di cui si è giustamente allarmata la stampa locale, e che, se non fosse ritirato, frustrerebbe, chi sa per quanto tempo, ogni tentativo di colonizzazione di quelle vaste regioni. Ad ogni modo, ripeto, si vada cauti prima di prendere impegni definitivi; e, soprattutto, si chiami anche un medico a far parte di quella Commissione d'inchiesta.

PANTANO. Questa questione mi ha richiamato una lacuna che vi è nell'articolo 39 del regolamento. Se noi vogliamo contribuire alle spese e vogliamo dare al medico un biglietto di 1<sup>a</sup> classe, ce ne siamo preclusa la via, poichè l'articolo 39 dice questo: che il Ministro degli affari esteri può domandare il biglietto gratuito di andata e ritorno in 1<sup>a</sup> classe, vitto compreso, « a favore di missionari », solamente dei missionari. Ugual richiesta può fare, su proposta del Commissario generale, in favore di un membro del Consiglio dell'emigrazione o del Commissariato, di un funzionario da questo dipendente, di un delegato del Tesoro o di uno del Banco di Napoli, a scopo d'ispezioni, d'informazioni nell'interesse della emigrazione, ecc.

Bisognerebbe modificare questo articolo aggiungendo alle parole: di un funzionario dipendente dal Commissariato, « di un inviato in missione ». Se vogliamo mandare un medico, quando avesse viaggio e vitto gratuiti, si sarebbe concorso per quattro quinti alla spesa senza assottigliare le riserve del Commissariato.

BODIO. Si potrà mettere una disposizione di questo genere fra le proposte attuali di riforma del regolamento e darvi corso senza ritardo. Basterà nell'articolo 39, dove si dice che il Commissariato può fare richiesta di un biglietto gratuito « per un membro del Consiglio dell'emigrazione o del Commissariato, o di un funzionario da questo dipendente », aggiungere le parole: « o di uno speciale delegato ». Ciò varrebbe ad agevolare l'invio di persone incaricate temporaneamente di una missione. E questa aggiunta potrebbe farsi senza aggravare gli oneri che hanno presentemente le società di navigazione, poichè rimarrebbe sempre fermo l'ultimo comma dello stesso articolo 39, che dice: « In ogni caso la richiesta sarà limitata per ciascun vettore a due biglietti di andata e due di ritorno all'anno ».

Nel fatto poi è da avvertire che il Commissariato fece un uso ristrettissimo di questa facoltà, per modo che l'onere derivato da questo capo ai vettori è minimo.

MORTARA. Due parole sole. Mi compiaccio di vedere che le conclusioni dell'ultima seduta sul modo con cui il Consiglio voleva difendere l'emigrazione, sono state tenute in conto, tanto che oggi si è venuta a fare questa proposta, che risponde a quel concetto. Si tratta di agricoltori, ed il Commissariato deve studiare verso quali paesi sia meglio dirigerli. È un esperimento che si fa, e ciò entra perfettamente nelle mie idee.

Colgo l'occasione per fare una raccomandazione. Ho visto che si studiano dei progetti di ricoveri per gli emigranti nei porti di Genova e di Napoli. Io mi permetto di sottoporre al Commissariato una considerazione. La spesa per tali costruzioni dovrebbe essere di parecchie centinaia di mila lire. Ora io dico che i denari raccolti per mezzo della tassa sugli emigranti sarebbe meglio si spendessero nel cercare di collocare utilmente gli emigranti nei paesi esteri, anziché nell'edificare due grandi alberghi per uno o due giorni di dimora di coloro che stanno per imbarcarsi.

Del resto la legge dice bensì che tali ricoveri siano da costruire, ma non precisa il tempo, ed io credo che non ci sia grande urgenza. Più che di edificare il ricovero per gli emigranti alla vigilia della partenza, io mi curo degli altri bisogni dell'emigrante. Perciò mi permetto di pregare il Commissariato di non impegnarsi in spese per ricoveri, senza sentire prima il Consiglio dell'emigrazione.

È una semplice raccomandazione che faccio, non essendo questo tema dei ricoveri all'ordine del giorno per la seduta odierna.

LUZZATTI. Non possiamo impegnarci per ora in una risoluzione di questa questione; la quale è gravissima, poichè ci sono già degli impegni presi innanzi alla Camera, con dichiarazioni esplicite del Ministro degli esteri. Tuttavia l'argomento ritornerà certamente al Consiglio ed avremo agio di dare il nostro parere.

GROSSI. Vorrei pregare il Presidente di mettere all'ordine del giorno, per una prossima seduta del Consiglio, anche la questione delle Cooperative agricole, non solo in rapporto all'emigrazione, ma in relazione alla questione delle Opere pie, in quanto queste possano venire in aiuto della colonizzazione agricola, all'interno ed all'estero.

LUZZATTI. Essendo esaurito l'ordine del giorno, la Presidenza avviserà quando creda opportuno di convocare il Consiglio per una nuova sessione.

### Sessione 3<sup>a</sup>

Sedute dei giorni 25 e 26 novembre 1902

Seduta del 25 novembre 1902.

Sono presenti i signori: ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA.

Scusa la propria assenza l'on. PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BIANCHERI e BOSCO, il cav. PELUCCHI ed il cav. CAZZULINI.

Intervengono alla riunione, per invito del presidente, l'on. deputato LUIGI MORANDI, membro della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione; il comm. SABBADINI, segretario generale della Navigazione Generale Italiana; il signor OTTAVIO ZINO, armatore di Genova; il cav. FEDERIGO VACCARO, presidente della Federazione degli armatori italiani; l'on. ANTONIO MAFFI, ex-deputato, rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. Esporrò brevemente i motivi per i quali fu indetta la presente riunione del Consiglio.

Fino dall'estate scorsa cominciarono le proteste dei vettori di emigranti contro la fissazione dei noli fatta per l'ultimo quadrimestre di quest'anno. Il presidente del Consiglio dei Ministri ed il Ministro degli affari esteri, ai quali una rappresentanza di armatori si rivolse per reclamare contro i prezzi per i noli fissati con decreto ministeriale, e per invocare l'abolizione o una modificazione dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, promisero di sottoporre la grave questione al Consiglio dell'emigrazione. A tale scopo siamo qui convocati, e siccome, prima di prendere una deliberazione, bisognerà ascoltare e vagliare con ogni imparzialità gli argomenti delle due parti in causa, così ho creduto opportuno di invitare a questa adunanza il

comm. Vaccaro, presidente della Federazione degli armatori italiani e il comm. Sabbadini, segretario generale della Navigazione Generale Italiana, ai quali si è accompagnato l'armatore signor Ottavio Zino. Questi signori ci diranno le ragioni sulle quali credettero di poter fondare le loro proteste e che, secondo essi, militano a favore di un aumento dei noli fissati dal decreto ministeriale. Ho invitato pure l'on. Maffi, quale rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso, il quale esporrà i motivi che indussero la Lega medesima a dichiararsi favorevole, nell'interesse degli emigranti, alle riduzioni dei noli proposte dal Commissariato e adottate dal Ministro per il terzo quadrimestre dell'anno in corso, ed anche a raccomandare ulteriori diminuzioni.

Assistendo a questa discussione in contraddittorio, il Consiglio dell'emigrazione potrà formarsi un concetto preciso dell'attuale situazione e proporre al Ministro, a ragion veduta, i provvedimenti opportuni.

È da notarsi che in gran parte la stampa italiana, quella della capitale in specie, fatte poche eccezioni, fin dall'inizio della controversia, ha dato il suo appoggio piuttosto ai vettori che agli emigranti. Ciò non deve influire sulle deliberazioni che sarà per prendere il Consiglio, potendo accadere (e se ne ebbe qualche esempio anche recente) che una parte della stampa non rispecchi fedelmente nè l'opinione pubblica, nè l'opinione del legislatore, nè il bene inteso interesse generale.

Do quindi la parola agli interessati, che invito ad esporre le loro ragioni in base a queste il Consiglio si prepara a deliberare, con la maggiore imparzialità.

VACCARO. Ringrazio il Consiglio pel cortese invito. Preveggo che non potrò interloquire che sulla questione d'indole generale, essendo io poco al corrente delle questioni di dettaglio, sulle quali potrà fornire maggiori schiarimenti il collega Zino, rappresentante dell'Associazione marittima italiana.

Io non sono vettore, ed ascrivo ciò a mia fortuna, perchè, armatore d'un vapore e d'un veliero, mi è riservata la mia libertà d'azione e posso esercitare la mia industria senza vincoli e senza pastoie.

La legge sull'emigrazione fu da noi salutata, al suo nascere, come quella che avrebbe dato all'emigrante una valida tutela, e lo avrebbe messo in condizioni di essere protetto ed accompagnato a quei lidi lontani, dove egli si reca in cerca di sorte migliore; ma nessuno degli armatori supponeva che con l'applicazione di questa legge, e soprattutto dell'articolo 14, si potesse trovar modo di vincolare quella libertà di commercio, di restringere quella sfera di azione, delle quali l'industria marina ha assoluto bisogno, non solo per prosperare, ma per vivere.

L'articolo 14, nella sua letterale espressione, non fornirebbe all'autorità tutoria che il mezzo di richiamare nel giusto e doveroso limite quelli fra i vettori che l'avessero oltrepassato. Se tale fosse, come dev'essere, lo scopo dell'articolo 14 (quantunque molto si potrebbe dire al riguardo), gli armatori lo avrebbero accettato. È assai difficile, per non dire impossibile, fissare i noli per gli emigranti per le varie destinazioni per un periodo anticipato di quattro mesi. A me stesso, che ho sempre vissuto la vita del mare, che sono al corrente di tutte le vicissitudini del commercio marittimo, riesce difficile combinare noleggi marittimi a così lunga distanza di tempo, e, quand'anche raggiungessi l'intento, non sarei mai sicuro di aver tutelato il mio interesse.

Una parvenza di minacce di ostilità, uno sciopero di operai o di minatori, la chiusura di qualche porto, sono fattori che possono contribuire a portare una variazione tale sul mercato dei noli, da rendere vana od impossibile qualunque previsione.

Vi sono poi altri fattori positivi, dei quali già subiamo le conseguenze, e che riusciranno di maggior aggravio alla marina mercantile. Così, per esempio, gli aumenti di salari al personale di bordo ed agli scaricatori e lavoratori dei porti, quali risultati di scioperi avvenuti e, purtroppo, ancora minacciosi sull'orizzonte commerciale marittimo; la legge sugli infortuni del lavoro, legge provvida e da noi invocata, ma che peserà su questa industria in modo eccessivo, perchè porterà dei provvedimenti non adeguati allo scopo, e soprattutto non corrispondenti alle condizioni tecniche dell'industria stessa.

L'industria marinara ha bisogno della massima libertà d'azione per poter esercitare il mandato che il mondo commerciale le affida. Ma ciò non basta: ha pur d'uopo della massima protezione, ed a questo riguardo constato dolorosamente come gli armatori italiani, fidando in una legge dello Stato che elargiva i premi di navigazione, abbiano lanciato in mare potenti navi, che oggi sono passive, perchè vennero menomati quei provvedimenti protettori che essi avevano il diritto di ritenere intangibili.

Mentre la marina italiana attraversa questa crisi, le nazioni rivali largheggiano alle loro navi ogni maniera di protezione economica, e le mettono in condizione di poter navigare con noli molto bassi.

La nostra marina mercantile, ove non intervengano pronti ed energici provvedimenti, cesserà purtroppo di esistere, minata, com'è, nella sua vita dalle marine rivali, e soprattutto dalla marina francese, le quali vengono ai nostri porti, portano via il commercio di casa nostra; e noi, impotenti a combattere, dovremo subire fino in fondo la sconfitta economica.

Potete immaginare l'Italia senza marina? Quando darete alla marina nazionale il diritto di chiamare l'Italia matrigna, essa troverà altre bandiere che copriranno le sue navi, dando loro aiuto e protezione. Siccome ad essa

è dato per campo di azione il mare, voi comprenderete come potrà sempre trovare un lembo di altre regioni in cui vivere e prosperare.

ZINO. Alle idee svolte dall'egregio collega Vaccaro, con profonda conoscenza dei bisogni e delle aspirazioni della nostra marina mercantile, farò seguire alcune considerazioni, che più particolarmente si riferiscono alla emigrazione.

E dirò, pur facendo voti (anche a nome dell'Associazione marittima di Genova, che ho l'onore di rappresentare) che l'articolo 14 della legge sull'emigrazione venga abrogato, che i noli, così come furono stabiliti dall'onorevole Commissariato dell'emigrazione prima e da S. E. il Ministro degli affari esteri poi, per il quadrimestre in corso, non solo non permettono alle Compagnie di navigazione, nè agli armatori, di ricavare dall'esercizio della loro industria quel lucro che avrebbero il diritto di attendersi, ma, nella maggior parte dei casi, sono cagione di perdite effettive.

Per quanto riguarda me personalmente, devo dichiarare che il vapore "Attività", partito nello scorso aprile per Nuova York con circa 750 emigranti, che rappresentavano il suo completo carico, e quindi nelle migliori condizioni possibili, non lasciava alcun profitto, anzi, se non erro, una piccola perdita.

Secondo il nostro modo di vedere, nello stabilire i prezzi si dovrebbe usare il sistema della scala mobile, la quale accordasse la facoltà di praticare un prezzo maggiore, quando, ad esempio, un vapore partisse con un minimo, poniamo, di 250 passeggeri, ed un prezzo minore, quando i passeggeri fossero più di 500 ed anche 1000, poichè è evidente che le spese generali di un vapore, quali il carbone, le spese di porto, i diritti, le paghe e il vitto dell'equipaggio, ecc., sono le stesse, tanto nell'un caso che nell'altro, eccezione fatta pel vitto dei passeggeri, il quale solo è in proporzione del numero di questi.

Nè bisogna perdere di vista che ben altre sono le condizioni che regolano oggi il trasporto degli emigranti, in confronto di quelle che erano in vigore negli anni scorsi, quando i prezzi erano molto più bassi. Pur tenendo nella debita considerazione gli oneri derivanti dalla tassa di 8 lire per ogni emigrante, dalle competenze spettanti, sotto diverse forme, al medico militare, ed altri che credo inutile enumerare, giova in principal modo considerare che la legge del 1888 assegnava ad ogni emigrante un metro quadrato di spazio nel primo corridoio, purchè l'altezza fra ponte e ponte non fosse inferiore a metri 2.25; mentre quella attualmente in vigore prescrive che ad ogni emigrante siano assegnati metri cubi 2.75, e con questa irrazionale restrizione, che, nel calcolare la cubatura delle stive,

non si è tenuto conto dell'altezza da ponte a ponte, quando questa superi i metri 2. 50. Se a ciò si aggiunga la perdita di spazio derivante dalle più ampie infermerie, che da due furono portate a quattro, le latrine sotto il ponte col relativo corridoio di accesso, ecc., io non temo di affermare che la capacità di un piroscalo fu ridotta di più del trenta per cento (1).

Confido pertanto che di tutto ciò sarà tenuto il debito conto nello stabilire da ora in poi i noli, e conchiudo facendo istanza che nel Consiglio dell'emigrazione, del quale fanno parte i rappresentanti di cinque Ministeri, delle Società cooperative e di mutuo soccorso, possano pure avere una rappresentanza la "Federazione degli armatori", e "l'Associazione marittima italiana".

SABBADINI. La descrizione fatta dal comm. Vaccaro delle tristi condizioni in cui si svolge attualmente l'industria dei trasporti marittimi, mi dispensa dall'aggiungere altre considerazioni a quelle da lui enunciate per dimostrare quanto sia necessario di non gravare maggiormente un'industria che deve annoverarsi fra le più gloriose ed importanti del nostro paese.

Mi limiterò ad accennare a talune circostanze di fatto, che in questi ultimi tempi hanno grandemente contribuito a rendere più difficile lo svolgimento dei traffici marittimi: voglio dire gli scioperi, colle loro dannose conseguenze; la crisi economica dell'Argentina, che ha immobilizzato la corrente di affari coll'Italia, l'irrisoria misura a cui furono ridotti i premi

(1) Questa affermazione si confuta colle seguenti osservazioni:

1° Il delegato dell'Associazione marittima di Genova confronta le disposizioni del nuovo regolamento sull'emigrazione, del 1901, con quelle del regolamento marittimo del 1879 (richiamate nella legge del 1888) come se quest'ultimo fosse stato ancora in vigore nel 1901. Sta invece di fatto che il regolamento del 1879 era stato surrogato da quello del 20 maggio 1897, il quale, *quattro anni prima che uscisse la legge sull'emigrazione*, regolava già la capacità in cuccette, in ragione dello *spazio cubico* e non più in ragione dell'*area*.

2° Le verificazioni fatte danno modo di asserire che la differenza non eccede, confrontando i termini delle due leggi, il 5 per cento, quota ben lontana dal 30 per cento. Aggiungasi che in molti casi gli armatori hanno dovuto montare meno cuccette di quello che consentano le norme italiane, e ciò per effetto della legislazione americana. Tutto ciò senza contare che solo in caso di nave piena si verrebbe a risentire il danno della diminuzione, caso che, ad esempio nei viaggi per l'America del Sud non si verifica quasi mai.

3° Non è esatto neppure che per le infermerie occorra maggiore spazio di prima, giacché l'innovazione si limita al fatto che *lo stesso spazio* dev'essere separato in quattro ambienti, anziché in due.

4° Le latrine sussidiarie sotto coperta sono prescritte nel numero di *due*, il che importa una diminuzione di spazio insignificante.

(Nota del Commissariato).

di navigazione con la nuova legge modificatrice di quella del 23 luglio 1896, proprio nel momento in cui altre potenti nazioni decretavano leggi altamente protettive (e a questo riguardo basterà che io ricordi come una Compagnia francese ha messo ultimamente sulla linea di Nuova York un piroscafo di nuova costruzione, pel quale riceve dal proprio Governo un premio di navigazione, per ogni viaggio, di oltre fr. 60,000); la sempre crescente concorrenza esercitata dalle bandiere estere, le quali vanno disputandosi con supremo ardimento il dominio dei traffici, fortemente aiutate e sostenute dai rispettivi Governi, ed infine, per tacere di altre, il minacciato divieto, da parte degli Stati Uniti, dell'immigrazione degli analfabeti, i quali raggiungono purtroppo il 48 per cento delle nostre popolazioni meridionali e l'11 per cento di quelle del settentrione.

A queste gravi iatture si aggiunse ora la legge sull'emigrazione, del 31 gennaio 1901; la quale, ispirata al nobile concetto di tutelare gli emigranti, non ha corrisposto alle giuste aspettative del legislatore, poichè in pratica si è dimostrata vessatoria per gli armatori, a tutto profitto degli agenti di emigrazione, agli abusi dei quali avrebbe dovuto invece precipuamente ovviare, sottraendo gli emigranti alla loro dannosa influenza.

Quali siano gl'inconvenienti principali derivanti dalla legge in esame, e quali i provvedimenti da adottarsi per una giusta ed equa modificazione di essa, risulta da un memoriale compilato a cura della Federazione degli armatori italiani, sedente in Genova, a suo tempo presentato alle Autorità competenti. Per ora mi soffermerò soltanto sull'esame dell'articolo 14 della citata legge, come quello che ha dato luogo alle principali discussioni, osservando che, a parer mio, detto articolo dovrebbe essere abolito o convenientemente riformato; ed intanto, in via provvisoria, interpretato ed applicato secondo gl'intendimenti che hanno guidato il legislatore nel formularlo.

Difatti, non trattasi qui di una disposizione di ordinaria amministrazione, ma bensì di un'arma che il legislatore ha voluto fornire al potere esecutivo per servirsene in circostanze eccezionali, cioè in caso di coalizioni fra gli armatori, intese a far aumentare con artificio i noli.

Questo articolo, a parer mio, è una sanzione contro gli abusi, la quale non dovrebbe mai essere invocata per danneggiare gli armatori nel loro diritto di stabilire i noli a seconda delle condizioni del mercato e della concorrenza, di cui sono diretta funzione.

E qui gioverà ch'io accenni brevemente agli elementi di fatto ed alle circostanze molteplici che concorrono nella determinazione del costo del trasporto, e quindi del prezzo di esso, che non può farsi con criteri assoluti.

Io non so se l'on. Commissariato abbia sentito il parere di tutte le rappresentanze e di tutti gli uffici indicati dall'articolo 14 in esame, ovvero se,

avendoli interpellati, abbia tenuto conto delle considerazioni da essi svolte nella determinazione del prezzo di trasporto.

So però che, ad esempio, le risposte date dalle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane non erano concordi, poichè la Camera di commercio di Genova si è pronunciata in senso favorevole agli armatori, mentre quelle di Napoli e Palermo si sono pronunciate in senso diverso, e ciò per ragioni speciali che passo ad indicare.

La Camera di commercio di Palermo, se ben m'appongo, ha subordinato il suo avviso, favorevole agli armatori, al fatto che questi stabiliscano delle partenze dirette da quel porto; quella di Napoli si sarebbe invece pronunciata a favore degli emigranti, pel fatto che quell'ambiente si disinteressa completamente di quanto riguarda l'industria marittima, preferendo dedicarsi allo sfruttamento diretto del traffico degli emigranti prima dell'imbarco.

Ora a me sembra che, fra i vari pareri discordi, l'on. Commissariato avrebbe dovuto tenere in maggior conto l'opinione della Camera del nostro maggior centro commerciale, come quella che, per condizioni di fatto, di luogo e di circostanze, è più di ogni altra in grado di esprimere un giudizio corrispondente alla realtà delle cose.

Così pure ignoro se l'on. Commissariato abbia opportunamente sentite le autorità consolari all'estero, e specialmente quelle dei porti, donde si svolge un traffico simile. Alludo specialmente ai porti del Nord Europa, ed in particolare al porto di Amburgo, dal quale mi consta, senza fallo, che si praticano per Nuova York prezzi superiori a quelli praticati dai porti italiani, mentre il percorso marittimo è minore, ed inferiore è anche il costo del principale elemento di consumo pei piroscafi, cioè il combustibile.

Presento, a conforto di quanto ho esposto, una tabella dimostrativa dei prezzi e delle distanze dai porti del Nord Europa in confronto di quelli del Mediterraneo.

E neppure tali notizie e pareri potrebbero bastare per giudicare equamente intorno alla misura del prezzo di trasporto, poichè altri elementi di capitale importanza devono intervenire a stabilirla.

A tacere di molti altri, citerò i principali.

Fra questi, essenziale è il fatto della variabilità del numero dei passeggeri da trasportare, in confronto dell'onere costante che l'armatore incontra per spese di carbone, assicurazione paghe e panatiche, ancoraggio, diritti vari, ammortamento, ecc. Altri fattori: le spese portuali, oltre ogni misura gravissime nei porti americani; il maggior costo delle costruzioni moderne ed il loro più dispendioso esercizio, causa l'aumentata velocità; infine tutte e svariate concorrenze, specie nei viaggi di ritorno, da parte di vapori che

sfuggono a qualsiasi sanzione di legge, e che, pur di assicurarsi comunque un nolo d'uscita, accettano passeggeri a qualsiasi condizione.

Altri oneri non indifferenti derivanti dalla nuova legge, e tutti gravanti sul prezzo di trasporto, a carico degli armatori, sono:

- a) la tassa di lire 8 imposta per ogni emigrante in partenza dall'Italia;
- b) le spese di stipendio, competenze, mantenimento ed alloggio ai regi commissari, che in un solo anno, fra Navigazione Generale Italiana e Veloce, ascessero ad oltre lire 350,000 (1);
- c) il diminuito numero di cuccette per ogni piroscafo in confronto di quanto permetteva l'antica legge, e che può valutarsi al 10 per cento circa;
- d) il maggior vuoto sottratto alle stive dal bagaglio in dipendenza del maggior quantitativo in franchigia di nolo consentito agli emigranti (5/10 di metro cubo, anzichè 3/10);
- e) il mantenimento degli emigranti nel giorno anteriore a quello della partenza, ecc.

Agli oneri predetti altri se ne debbono aggiungere, che, per quanto abbiano carattere eventuale, non mancano di verificarsi frequentemente, gravando anch'essi, più o meno, sul costo del trasporto.

Eccoli:

- 1° le reiezioni di emigranti alla visita nei porti di partenza;
- 2° le reiezioni nei porti di destinazione e il conseguente rimpatrio;
- 3° le sentenze arbitrali, che nella maggior parte dei casi, ancorchè ingiuste, ricadono a carico dei vettori;
- 4° le responsabilità inerenti al trasporto del bagaglio (al quale riguardo ricorderò che recentemente un piroscafo della Navigazione Generale Italiana a Nuova Orleans ebbe minacciato il divieto di partenza se il comandante non avesse pagato una forte somma a titolo d'indennizzo a due emigranti, dei quali non si rinvenne il bagaglio, e che chiedevano complessivamente oltre 8000 lire, asserendo contenere i colli smarriti effetti di valore ed oggetti preziosi);
- 5° le responsabilità civili a cui i vettori sono esposti per infortuni a bordo, investimenti, naufragi, ecc.;

(1) Questo calcolo è grandemente esagerato, come si dimostra nell'appendice al verbale della seduta del 26 novembre 1902, sotto il titolo: "Calcolo della spesa effettiva derivata a tutti i 17 vettori, italiani ed esteri complessivamente, per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario sui piroscafi che trasportano emigranti .."

6° le spese per quarantene, soste nei porti in caso di avarie ed altre eventuali.

Da tutte le considerazioni che ho esposte, risulta quanto sia difficile determinare con esattezza ed equità i limiti entro i quali i noli possono giudicarsi più o meno remunerativi, giudizio che solo i singoli armatori, tenendo conto delle condizioni intrinseche del rispettivo materiale e della differente organizzazione dei servizi, sono in grado di emettere con cognizione di causa, essendo essi soli competenti a valutare tutti i fattori che concorrono, come ho già detto, alla determinazione del costo vero del trasporto. Essi soltanto possono tener conto di altre considerazioni di ordine speciale, ma di non minor valore, quali, ad esempio, la necessità di proporzionare i proventi delle stagioni di calma con quelli delle epoche di maggior traffico, per stabilire un giusto equilibrio, che escluda ogni sacrificio eccessivo di vitali interessi.

I sostenitori della tesi opposta hanno confortato le loro argomentazioni, citando il fatto che gli armatori corrispondono spesso larghe provvigioni ai rappresentanti.

Ma essi hanno dimenticato che queste provvigioni sono un'arma di concorrenza, imposta da una dolorosa condizione di cose, sulla quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Commissariato, affinchè nell'opera importante a cui si è accinto, della tutela degli emigranti, provveda a disciplinare questa materia, in guisa da non pregiudicare gl'interessi degli armatori di fronte a quelli dei rappresentanti; i quali in qualche comune si sono riuniti in *trusts*, passandosi gli emigranti in modo da convergerli sui piroscafi di quell'armatore che corrisponde ad essi una più larga provvigione.

Ho già accennato alla forte spesa pei commissari regi, che va a carico dei vettori, ed a questo riguardo giova notare come l'istituzione di tali commissari siasi dimostrata in pratica non sempre rispondente allo scopo, e come l'opera loro talvolta, per eccesso di zelo o per soverchia rigidità nello svolgimento delle loro attribuzioni, sia tornata pregiudizievole.

Sovente, difatti, gli armatori hanno dovuto subire le esigenze dei commissari; talvolta anche in opposizione alla legge, come il divieto d'imbarco alle donne gravide; ordini arbitrari per acquisto di medicinali ed istrumenti chirurgici, disposizioni di sbarco, con relative spese a carico degli armatori, laddove antiche consuetudini disponevano diversamente. Alludo per questo oggetto ad un caso recentemente occorso a Montevideo.

Concludendo, visto che, dall'epoca in cui è entrata in vigore la nuova legge fino ad oggi, nessun inconveniente si è verificato, nè alcun abuso da parte degli armatori si è avuto deplorare, io ritengo che l'Autorità dovrebbe

precipuamente svolgere l'opera sua a favore degli emigranti, come ha fatto finora, per sottrarli in Italia all'ingordigia di speculatori e per indirizzarli e proteggerli nei paesi ove si dirigono, mentre, per quanto riguarda il loro trasporto, non ritengo giustificate le preoccupazioni dell'onorevole Commissariato. Esprimo perciò i seguenti voti:

*a)* che, in attesa che vengano ripresi in esame la legge e il regolamento, per introdurvi quelle modificazioni sostanziali che siano riconosciute necessarie, venga intanto applicato l'articolo 14 con quella correttezza e larghezza di vedute, che sole possono assicurare il migliore svolgimento dei trasporti a vantaggio anche degli emigranti;

*b)* che gli armatori siano interpellati in tutte le questioni tecniche inerenti all'applicazione della legge, come quelli che sono meglio in grado di dare utili suggerimenti, per la pratica conoscenza che hanno delle cose attinenti a questo genere di traffico;

*c)* che venga egualmente disciplinata la questione delle provvigioni, in guisa da non pregiudicare gli interessi dei vettori di fronte a quelli dei rappresentanti;

*d)* che siano aboliti i commissari viaggianti, o sia per la meno diminuito l'onere relativo a carico degli armatori.

LUCZATTI. Non ci occupiamo per ora del mantenimento o dell'abolizione dell'articolo 14, che involgerebbe una gravissima questione. Occorre una conveniente divisione di lavoro, trattandosi di problemi che devono essere studiati con cura. Ad ogni giorno la sua fatica. Esamineremo più tardi anche le altre questioni di interpretazione che si riferiscono all'articolo 14, sebbene io abbia sempre ritenuto e ritenga che l'articolo stesso si debba applicare tal quale è scritto.

Per ora prego di tenerci all'argomento del modo seguito nell'applicazione di questo articolo 14 della legge.

SABBADINI. Io ho sempre ritenuto che l'applicazione dell'articolo 14 si dovesse limitare ai casi di coalizione fra le Compagnie; nè so capire come il detto articolo si possa applicare nel modo come è stato applicato dal Commissariato, cioè con una fissazione periodica di prezzi massimi fuori di quelle circostanze eccezionali. Si tratta di affari commerciali veri e propri, che dovrebbero essere regolati, come qualunque altro affare di commercio, soltanto dalla domanda e dall'offerta. Io quindi chiedo che si veda se sia stata applicata bene la legge, o se, invece, il legislatore, nello stabilire questo articolo, abbia inteso che il Commissariato potesse servirsene solo nel caso di coalizioni.

LUZZATTI. Faccio al comm. Sabbadini una domanda per chiarir meglio la questione. Supponga che non ci fosse il Commissariato, e che si dovessero fissare i noli: io comprendo che vi possano essere delle ragioni che determinano i noli in un dato momento, ma non comprendo che i noli possano essere fissati dall'armatore, secondo che la nave abbia pagate, o no, le spese di ammortizzazione. È in balia di chi possiede la nave di fissare il nolo, che il consumatore deve subire, oppure questo nolo deve sottostare a certe leggi?

SABBADINI. Io dicevo essere questa una questione economica, che dipende dalla domanda e dall'offerta. Se si offre una merce, che rappresenta un valore superiore a quello della merce offerta da un altro, se si offre un vapore, che ha maggiore velocità, e quindi maggior consumo di carbone, è naturale che questo vapore debba valere di più ed i noli essere più alti. Quando ebbi l'onore di essere ricevuto da S. E. il presidente del Consiglio, si accennò ai criteri dai quali erano stati guidati il Commissariato e il Consiglio superiore di marina nello stabilire i noli e nell'affermare che un nolo è alto o basso. Io dubito che, anche in base al regolamento sull'emigrazione, non siano state osservate le norme stabilite per la determinazione dei noli, giacchè, se si fossero sentite le Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo e i consoli all'estero, si sarebbero rilevati fatti importanti, ad esempio quello che la Società Amburghese e il Lloyd germanico fanno dei noli di oltre 200 lire per passaggi in 3<sup>a</sup> classe da Amburgo e da Brema agli Stati Uniti per un percorso che è la metà di quello da Napoli a Nuova York. Ove avesse tenuto conto di questi fatti, il Commissariato avrebbe potuto modificare le sue conclusioni.

BODIO. Furono interrogate le Camere di commercio e i consoli, secondo quanto richiedono la legge e il regolamento; e furono tenuti presenti anche i noli praticati dalle Società tedesche. Nella relazione pubblicata nel *Bollettino dell'emigrazione* sono riassunti i rapporti e i pareri di quelle Autorità, sono indicati i prezzi dei noli nei porti esteri. Solamente è da dire che il Commissariato ne trasse conclusioni diverse da quelle che avrebbero preferito alcuni nostri vettori.

SABBADINI. Io ritenevo che i consoli non fossero stati consultati; confesso che non ho visto il Bollettino pubblicato dal Commissariato. Ad ogni modo il percorso tra Nuova York, Brema ed Amburgo essendo più breve di quello tra Nuova York e Genova, pensavo che questo elemento di fatto dovesse concorrere nella determinazione dei noli. Prego quindi di scusarmi

LUZZATTI. Naturalmente ella sviluppa il suo ragionamento in un senso un po' diverso da quello del Commissariato, e noi siamo qui giudici imparziali. Ella ha accennato a tutti gli oneri che gravano la marina mercantile; ha accennato alle condizioni odierne della marina, agli scioperi, alla crisi argentina ed alle perdite che gli armatori risentono in conseguenza di questa crisi. Ma io domando: queste perdite non sono compensate dalla corrente emigratoria verso gli Stati Uniti?

SABBADINI. No, perchè, malgrado il cessato movimento migratorio verso il Plata, la Navigazione Generale Italiana ha mantenuto in servizio i piroscafi di quella linea, l'esercizio dei quali diventò passivo. E ciò perchè gli elementi di costo della navigazione sono gli stessi, qualunque sia il numero degli emigranti trasportati; mentre, d'altra parte, essendosi la corrente d'emigrazione rivolta al Nord America, la Società ha dovuto mettere su questa linea altri piroscafi, incontrando le spese relative.

Tengo a ripetere che la linea di Nuova York, esercitata dalla Navigazione Generale, si trova in tali condizioni, che oggi, se si domandasse un posto per andare a Nuova York, si dovrebbe rispondere che tutti i posti sono già presi; il che prova che la bandiera italiana tiene fronte alla concorrenza straniera. La Navigazione Generale Italiana ha speso oltre 18 milioni su quella linea, senza avere alcuna sovvenzione dal Governo, e queste spese debbono essere ammortizzate. I vapori delle Compagnie estere, che fanno questo traffico, come, per esempio, il "Trave", del Norddeutscher Lloyd, sono in parte lo scarto delle rispettive flotte.

BODIO. Non si possono chiamare materiale di scarto i vapori del Norddeutscher Lloyd, i quali, se non sono fra i migliori che possiede quella Società, sono altrettanto buoni quanto i migliori della Navigazione Generale. Ammettendo che il capitale di quei vapori del Lloyd germanico sia stato in gran parte ammortizzato, non ne viene la conseguenza che essi facciano un cattivo servizio e che debbano classificarsi, pei noli, al disotto di quelli delle principali società italiane.

SABBADINI. Quanto agli oneri che gravano sulla marina mercantile, oltre a quelli accennati, abbiamo da tener conto dei casi di infortuni degli emigranti, pei quali l'autorità giudiziaria, da qualche tempo a questa parte, ha preso l'abitudine di far pagare tre volte quello che si pagava prima. Abbiamo di più la spesa dei commissari di bordo, spesa che, come ho già detto, da un anno a questa parte, tra Veloce e Navigazione Generale, ha portato 350 mila lire in cifra tonda. Abbiamo inoltre che la maggior parte dei com-

missari di bordo, e questo va detto a loro lode, fanno il proprio dovere; ma ve ne sono altri, i quali interpretano a proprio modo il regolamento e fanno continue vessazioni agli armatori.

Aggiungo che si dovrebbe disciplinare la materia delle provvigioni ai rappresentanti, nel senso di limitarle al minimo possibile.

ZINO. Mi sia permesso di fare una riserva sopra quest'ultima osservazione del comm. Sabbadini. Questa sua idea, se fosse accolta, limiterebbe la libertà di commercio. Ora, siccome si domanda libertà per tutti, io domanderei libertà completa anche per i rappresentanti. Se il rappresentante potesse spendere la propria attività per conto di chiunque, io sarei d'accordo con quanto ha detto il Sabbadini; ma se questo rappresentante non può lavorare che per una data Società, come potrà ricavare dal suo lavoro quanto gli basti per vivere, se non si ammette una certa larghezza nelle provvigioni?

Quindi io dico: o lasciamo che il rappresentante lavori per chiunque egli voglia e allora si potrà circoscrivere il suo beneficio; ma, se egli non deve lavorare che per un solo individuo, mentre si richiede da lui ogni specie di garanzia, come potete fissare la provvigione, per esempio, in cinque lire?

Vi sono rappresentanti, che vivono in paesi in cui l'emigrazione è scarsa e dove non verrebbero a guadagnare più di 15 lire al mese. Discipliniamo pure questo servizio, ma diamo modo a questa gente di guadagnare quanto basti loro per vivere. Se vogliamo limitare la provvigione, si dia ai rappresentanti la possibilità di lavorare per parecchi vettori ad un tempo.

BONIO. Faccio notare che sulla questione se convenga mettere dei limiti alla misura delle senserie agli antichi subagenti, che oggi si chiamano rappresentanti, il comm. Sabbadini, che parla in nome della Navigazione Generale, vede le cose in modo affatto diverso da quello dell'armatore Zino. La Navigazione Generale, anche in una memoria scritta, indirizzata il giorno 7 di questo mese al Commissariato, invocava un provvedimento che limitasse tali provvigioni. Leggo un passo di quella memoria che dice: "Abbiamo sempre ritenuto che la limitazione delle provvigioni agli agenti rappresentati, non solo una garanzia a favore degli emigranti, ma, al tempo stesso, una garanzia per gli armatori, e noi per i primi saremmo lieti se disposizioni più precise intervenissero su questo punto e se opportune ed esplicite sanzioni fossero comminate pei contravventori. ."

Adunque, se il Commissariato cercasse di porre dei limiti alla misura delle retribuzioni ai rappresentanti, non farebbe che uniformarsi ai voti espressi replicatamente dalle più importanti fra le Società italiane di navigazione. Il Commissariato non ritiene che si possa mettere con mezzi diretti

un limite di *maximum* al compenso che il vettore crede di assegnare ai suoi commessi, ma penserebbe di conseguire lo scopo per via indiretta, col tener conto dell'altezza delle commissioni che si danno, nel determinare i prezzi massimi dei noli.

Rispondo poi al cav. Zino che, se un rappresentante non guadagna abbastanza col procurare gli emigranti ad un solo vettore, e perciò quel vettore è costretto a dargli un'alta senseria, nulla vieta ai vettori di mettersi d'accordo fra loro, per avere i loro rappresentanti in comune, come appunto fanno, per esempio, la Navigazione Generale e la Veloce, realizzando in codesto modo sensibili economie.

LUZZATTI. L'emigrazione in questi ultimi anni si è allargata molto e le cifre lo dicono. Non debbono dunque essere aumentati anche i guadagni?

SABBADINI. Sì, ma sono aumentati anche i vapori che portano questi emigranti dall'Italia in America. Abbiamo delle nuove linee francesi, spagnole, germaniche, inglesi.

LUZZATTI. Partiamo dal giorno dell'attuazione della legge. Questo aumento deve aver procurato un guadagno maggiore. Questa è la domanda che faccio.

SABBADINI. Sulla linea del Plata l'emigrazione non è cresciuta.

BODIO. A prendere nel suo complesso il numero degli emigranti partiti per le Americhe, esso è negli ultimi anni raddoppiato da quello che era. La deficienza sulla linea del Plata è molto più che compensata dalla maggiore emigrazione verso gli Stati Uniti, la quale da 58,613 emigranti nel 1898 è salita a 201,216 nel 1902.

LUZZATTI. Come si può asserire che le Società di navigazione non abbiano trovato in queste nuove linee un risarcimento al danno che possono aver avuto sulla linea del Plata?

SABBADINI. Tutti i vapori possono esercitare la navigazione fra l'Italia e il Plata, mentre non tutti possono esercitare la navigazione fra l'Italia e gli Stati Uniti, perchè questa è più difficile e richiede un buon materiale, che abbia condizioni speciali di robustezza e di velocità. Infatti molti dei vapori che esercitavano la linea del Plata, davanti alla più intensa corrente di emigrazione verso gli Stati Uniti, sono rimasti inoperosi e non ne hanno approfittato.

LUZZATTI. Questo sarebbe avvenuto anche senza la legge. Ma consideriamo la Navigazione Generale, la quale è in grado di fare l'una e l'altra linea, avendo un naviglio potente. A me pare che essa debba avere guadagnato, non perduto.

SABBADINI. Ho già accennato che sulla linea di Nuova York abbiamo messo un materiale che costa 18 milioni e la svalutazione di questo naviglio è tanto forte, che, se io portassi qui i dati, il Consiglio vedrebbe che guadagni la Società ha fatti.

LUZZATTI. Se si potessero avere questi documenti, sarebbe cosa importante, perchè la luce piena su ogni fatto credo che sia la migliore delle politiche.

SABBADINI. Non avrei nessuna difficoltà a dar comunicazione degli accennati documenti, ma prima di fare una promessa formale, occorre che io senta l'amministratore delegato della Società.

Ad ogni modo, il compenso a cui si accennava non c'è, perchè sulla linea del Plata abbiamo perduto un milione e mezzo e sulla linea di Nuova York siamo lontani dall'averlo riguadagnato.

LUZZATTI. Un'altra domanda: siccome le condizioni fatte alla Navigazione Generale Italiana furono fatte anche alle Compagnie estere, crede lei che anche queste perdano?

SABBADINI. Le Compagnie estere hanno un materiale di scarto e già ammortizzato, e quelle che non hanno materiale di scarto, hanno premi di navigazione. In gran parte il materiale di queste Compagnie è di poco valore: sono vapori che hanno già fatto molti anni di navigazione.

BODIO. Ho già fatto rilevare al comm. Sabbadini che non si può parlare come di materiale di scarto dei vapori del Lloyd tedesco. I vapori di questa Società che fanno il trasporto dai porti italiani agli Stati Uniti vanno a pari coi buonissimi della Navigazione Generale.

ZINO. Per quanto sembri che il Norddeutscher Lloyd e l'Amburghese non siano sovvenzionati, pure è opinione generale che abbiano delle sovvenzioni sebbene non in via ufficiale.

SABBADINI. Ad ogni modo, quanto ai premi non vi è dubbio. Per esempio, il « Roma », di bandiera francese della Compagnia Fabre, riceve, secondo la legge francese del 7 aprile 1902, per ogni viaggio a Nuova York, 63 mila lire.

GROSSI. Sono già stato prevenuto dall'on. presidente in alcune domande di schiarimenti. Io mi era stupito che nessuno degli armatori presenti avesse accennato al problema più vitale: quello della concorrenza della bandiera estera. Perché per me questo è il vero punto del problema. Io credo che la nostra marina avrebbe dovuto e potuto essere meglio tutelata con la nuova legge.

ZINO. Si sarebbe dovuto riservare il trasporto degli emigranti alla nostra marina.

GROSSI. Oltre alla questione di fatto del rialzo dei noli, dovuto alle varie cause che ho sentito accennare qui, mi pare che ci sia un altro fatto, sul quale richiamo l'attenzione del Consiglio, ossia che la questione dei noli si complica con quella della concorrenza della bandiera estera. Io credo che a nessuna soluzione si potrà arrivare e che nessuna questione si potrà risolvere, se non si studia il problema di riservare il trasporto degli emigranti alla bandiera nazionale.

Non credo poi che il materiale delle Compagnie tedesche che fanno viaggi dai porti italiani sia così deficiente come si è affermato da qualcuno in questa discussione. Mi sembra piuttosto che la concorrenza delle Compagnie estere sia dovuta al miglior materiale. Del resto, lor signori ricordano che la Navigazione Generale Italiana esercitò per un certo periodo di tempo la linea di Nuova York, quando vigevano quei premi sulla marina mercantile ai quali ha accennato il comm. Sabbadini.

Quando si dice che il materiale che queste Compagnie fanno partire da Genova per Nuova York è di scarto, relativamente al materiale migliore adoperato per le partenze dirette dai porti di Brema e di Amburgo, non si è dimostrato che sia materiale di scarto di fronte a quello di alcune Compagnie nostre.

Ma ciò che a me preme, e su cui insisto, è che nessun premio migliore si potrebbe dare alla nostra marina, che riserbarle, se non il monopolio di fatto, almeno un monopolio larvato del trasporto degli emigranti. Se si fosse semplicemente copiata la lettera ed interpretato lo spirito dell'ultima legge tedesca del 1897, credo che il Commissariato avrebbe avuto un'arma potente per tutelare le nostre Compagnie, anche senza stabilire il monopolio di diritto.

Ora io penso che il problema grave sia questo, che, anche risolvendo oggi la questione dei noli, essa si ripresenterà domani, e si ripresenterà sempre più aggravata, finché non avremo il coraggio di troncare il male alle radici, con un'operazione che metta la nostra marina in condizioni tali da

potere effettuare con decoro il trasporto della nostra emigrazione, imponendole anche delle condizioni speciali, ma facendo sì che il trasporto dei nostri emigranti sia una specie di prolungamento di quella tutela che la madre patria deve a coloro che son costretti a lasciarla.

Io credo questa l'unica soluzione del problema, senza contare che, per me, è una questione di decoro nazionale, che, ripeto, il trasporto degli emigranti sia fatto dalla bandiera nazionale, ben inteso con certe guarentigie.

ZINO. Io debbo, a nome della marina italiana, rivolgere vivi ringraziamenti al prof. Grossi. Egli ha accennato alla vera questione.

Il Governo, il Commissariato dell'emigrazione, insomma tutti quelli che si interessano agli emigranti e vogliono tutelarli e vigilare sul loro viaggio, dovrebbero persuadersi che una sola condizione era indispensabile, vale a dire che il trasporto degli Italiani fosse riservato alla marina italiana. Allora si sarebbero potute imporre guarentigie agli armatori; allora saremmo stati in casa nostra, nè gli stranieri sarebbero venuti nel porto di Genova a portarci via la nostra vita, perchè per l'Italia la marina è la vita.

Quanto al materiale di scarto del Norddeutscher Lloyd, mi limiterò ad accennare di volo, in via d'esempio, che esso ha tenuto nel porto di Genova due vapori già invecchiati, quali il "Werra" ed il "Fulda". Il "Werra" fu poi demolito; il "Fulda", seguirà la stessa sorte.

BODIO. Siccome si è parlato più volte in questo Consiglio, anche in alcuna delle precedenti sessioni, di grandi sovvenzioni che avrebbe la marina tedesca dal suo Governo, io ho desiderato di avere notizie precise e mi sono rivolto al dottor Fischer, che ho l'onore di conoscere da molti anni; il quale fu già ispettore generale delle poste dell'Impero germanico, ed è ora da poco tempo a riposo. Egli mi ha risposto che i sussidi sono dati dal Governo alle Società tedesche soltanto per il mantenimento delle comunicazioni postali, e non per altri viaggi; per conseguenza i vapori tedeschi che fanno il trasporto degli emigranti dai porti italiani non hanno alcuna sovvenzione. Credo opportuno di leggere le sue dichiarazioni testuali, che sono di data recentissima, del 15 di questo mese. Il Fischer è amicissimo del nostro paese, ed è noto per un buon libro pubblicato sull'Italia.

\* Rispondo alla cara vostra lettera del 10 corrente, in cui mi domandate notizie sui sussidi che hanno dal Governo le Società tedesche di navigazione.

\* 1° Sussidi sono pagati dal Governo tedesco alle Società tedesche *soltanto per il mantenimento delle comunicazioni postali*.

\* Ricevono:

\* a) il Norddeutscher Lloyd, 5590 marchi all'anno, per le linee po-

stali all'Asia orientale, all'Australia ed alle colonie tedesche nella Nuova Guinea;

“ *b*) la Ostafrikanische Dampfschiffgesellschaft, 900,000 marchi all'anno, per quella delle colonie tedesche nell'Africa orientale.

“ Altri premi alla navigazione nazionale non sono pagati in Germania, nè per costruzione di navigli, nè per viaggi fatti da vapori nazionali.

“ La somma spesa in Germania per sovvenzioni ai vapori postali è minore di quella che l'Italia spende:

“ *a*) in sovvenzioni a vapori postali italiani (secondo Philippovitch nell'*Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2<sup>a</sup> edizione, vol. III, p. 105 *f*): 5,308,871 marchi per anno;

“ *b*) in premi per la costruzione di navi: 124,973 lire nel 1897;

“ *c*) in premi per viaggi fatti da legni nazionali (Fahrprämien): lire 2,044,339 nel 1897.

“ È perciò un errore, se gli armatori italiani credono di non poter sostenere la concorrenza delle Società tedesche nei porti di Genova e di Napoli, perchè quelle Società tedesche siano più fortemente sovvenzionate dal nostro Governo che le imprese italiane dal vostro.

“ 2° Nei porti di Amburgo, di Brema ed in tutti gli altri porti tedeschi arrivano e partono navi di bandiere estere in gran numero. Secondo la statistica del 1898 (Lexis nell'*Handwörterbuch*, 2<sup>a</sup> edizione, vol. VI, p. 570 *f*), sono arrivate in porti tedeschi: 5368 navi inglesi - 5078 navi danesi - 4233 navi svedesi - 1635 navi norvegesi - 2273 navi olandesi - 592 navi russe - 81 navi francesi.

“ È dunque un errore, se gli armatori italiani credono che il Governo tedesco sia riuscito praticamente ad escludere l'ingresso nei nostri porti e le operazioni di commercio alle navi estere.

“ 3° Secondo le convenzioni in vigore, l'ingresso nei nostri porti è permesso alle navi italiane, nello stesso modo come alle navi tedesche nei porti italiani. Per decreto imperiale del 24 dicembre 1881 è concesso alle navi italiane il diritto di cabotaggio in Germania. Il trattato commerciale e di navigazione in vigore fra la Germania e l'Italia ha stipulato per i navigli di ambedue le nazioni gli stessi diritti e doveri.

“ È dunque un errore, se gli armatori italiani affermano che i vapori italiani non sarebbero ammessi a trafficare nei porti tedeschi.

“ 4° L'imbarco degli emigranti è regolato dalla legge tedesca del 9 giugno 1897, che costituisce certe garanzie igieniche e morali e che sottopone alla sorveglianza del Commissariato dell'emigrazione e dei suoi ispettori le navi occupate in questo trasporto; ma non esclude da questo trasporto navi estere, che siano disposte a soddisfare alle condizioni della legge.

“ Le ragioni per le quali le Società di navigazione tedesche sono riuscite a far grandi progressi non sono nè le sovvenzioni pagate dal Governo tedesco, nè prescrizioni che impediscano la concorrenza estera.

“ I veri fattori di questi progressi consistono :

“ 1° nella forza del commercio internazionale tedesco, che da trent'anni ha preso un aumento colossale ;

“ 2° nel coraggio, nella perseveranza e nella probità, colle quali sono dirette le Società tedesche ;

“ 3° nella grandezza dei capitali che sono investiti in Germania in imprese di questo genere e che permettono la costruzione e la manutenzione di navi eccellenti, comode, eleganti e veloci ;

“ 4° nel personale, che è scelto, per capitani, ingegneri, ufficiali medici e tutti quanti, fra i migliori concorrenti.

“ L'Imperatore nostro prende molto interesse allo sviluppo della marina, non solo da guerra, ma anche commerciale; ma la sua influenza personale non basterebbe a spiegare l'aumento rapido del numero, del tonnellaggio e dell'ottimo assetto dei vapori tedeschi „.

Dopo queste informazioni precise dateci dal dottor Fischer, credo utile di rilevare un'altra inesattezza grave che fu qui enunciata da uno dei rappresentanti del commercio marittimo, e cioè questa, che nei porti tedeschi non si ammetta la concorrenza delle bandiere estere insieme colla bandiera germanica, per il trasporto degli emigranti. Ciò non è vero. Se in pratica la concorrenza non si effettua dai nostri vapori nei porti del mare del Nord, ciò non dipende dal fatto che la legge tedesca ponga un divieto a tale concorrenza, ma dal fatto che i nostri armatori non vanno a disputare i trasporti alla marina tedesca nei porti tedeschi.

SABBADINI. Per ciò che riguarda il trasporto degli emigranti, mentre mi associo a quanto disse il prof. Grossi, aggiungo che la questione fu trattata quando si discusse la legge, e mi ricordo che allora, avendo avuto occasione di discorrere con qualcuno del Ministero degli affari esteri, mi si disse che questa questione era stata molto dibattuta, ma occorre anche accordi internazionali.

Circa l'emigrazione da Amburgo e da Brema, noi abbiamo tentato di fare qualche cosa; abbiamo tentato di andare ad Amburgo, come rappresaglia. Non sono in grado di fornire altri particolari; solo ricordo che si dovette abbandonare l'impresa, perchè non si trovò un Tedesco che volesse assumere la rappresentanza di una società italiana in concorrenza colle società tedesche.

La Navigazione Generale Italiana fece premure al Ministero delle finanze per ottenere che fossero ad essa affidati tutti i trasporti dei tabacchi da effettuarsi da Nuova York per conto dello Stato, e pei quali, prima che la Navigazione Generale Italiana esercitasse la linea del Nord-America, lo Stato pagava in media un nolo di 26 scellini per ogni balla di tabacco.

Ora, in conseguenza dell'intervento della Navigazione Generale Italiana sulla predetta linea, il nolo ebbe a subire una notevole riduzione.

La Società propose al regio Governo che le venisse accordata l'esclusività di questi trasporti ad un nolo ridotto, anche a soli 20 scellini; ma il Ministero delle finanze, avvalendosi della concorrenza promossa dalle linee di navigazione tedesche che influirono a deprimere i noli, non volle assumere impegno alcuno, preferendo di correre l'alea dei prezzi minori derivanti dalla concorrenza, e venendo per tal modo a favorire la bandiera estera a detrimento della nazionale.

Gli imbarchi di questi tabacchi non sono che parzialmente riversati sui piroscafi della Navigazione Generale Italiana a noli sensibilmente ridotti, ed il nostro Governo non ha tenuto e non tiene conto che, mancando sulla linea di Nuova York il servizio (rapidissimo e frequente) della Navigazione Generale Italiana, avrebbe dovuto sottostare al pagamento di noli maggiori.

Bonio. Nessun sussidio è dato dal Governo tedesco alle Società di navigazione; gli ostacoli che vengono opposti alla concorrenza della bandiera nostra nei porti germanici dipendono dall'energia e dal patriottismo degli armatori e negozianti tedeschi, non da interdizioni legali.

Mi dispiace di avere inteso una volta di più il comm. Sabbadini asserire che le Società tedesche mettono sulla linea dall'Italia all'America dei vapori di scarto. Egli ha citato il vapore "Trave". Ora il Commissariato ha registrato in atti che quel vapore, in sedici viaggi fatti da Genova a Nuova York, ebbe una media di velocità di 16 a 23 nodi. Non si guadagna mai nella discussione ad adoperare giudizi e frasi esagerati. Ammesso che le Società tedesche mettano sulle linee che muovono dai porti del nord i loro vapori più veloci e migliori per assetto, non siamo autorizzati a dire che i vapori che esse mandano a prendere gli emigranti italiani per l'America siano un materiale di scarto. La verità è che in qualche caso il Lloyd ha ritirato e fatto demolire alcuni dei suoi vapori che facevano il viaggio da Genova a Nuova York; e ciò, non perchè quei vapori fossero stati condannati come inetti per vecchiezza o logoramento di macchine, ma piuttosto perchè, per effetto dei progressi continui che si vengono effettuando nell'architettura navale, quei vapori non erano più remunerativi per la Società; mentre davano troppo posto alla prima e alla seconda classe, in confronto dei posti di terza, e per

conseguenza consumavano molto carbone e richiedevano un servizio troppo dispendioso per passeggeri di classe, d'altra parte non rispondevano più a quelle esigenze di *confort* e di lusso che hanno ora i viaggiatori di classe; e le Società tedesche, non trovando la loro convenienza di fare le riparazioni fondamentali che sarebbero state necessarie per trasformarli, preferirono demolirli piuttosto che venderli a vile prezzo; e così facendo tengono alto il buon nome del loro naviglio.

SABBADINI. Ho detto materiale di scarto, perchè, per i capitoli delle linee tedesche, dopo dieci anni i vapori non possono più navigare.

Vorrei ora aggiungere una sola considerazione. Da Genova a Valparaiso e agli altri porti del Pacifico, c'è la linea Kosmos con bandiera germanica. Noi abbiamo tentato, ed anche altri armatori privati, di istituire una linea tra Genova e le coste del Cile e del Perù. La stessa Veloce ha tentato di mettere una linea da Genova, trasportando i prodotti italiani alla costa del Cile, alla costa del Perù, e di andare sino al Centro America. Ciò è stato però impossibile, e la ragione è semplice: le Compagnie estere partono da Amburgo e da Brema con una metà di carico fatto, vengono a Genova, prendono il soprappiù e continuano il viaggio. Noi siamo nell'impossibilità di fare questo.

Il Mediterraneo per loro è di facile approdo; e noi non possiamo far loro concorrenza.

LUZZATTI. La seduta è sciolta. Il Consiglio si riunirà domani mattina alle 10.

Seduta del 26 novembre 1902.

Sono presenti i signori: ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE'NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA.

Assistono alla riunione i commissari BIANCHERI e BOSCO, il cav. PELUCCHI ed il cav. CAZZULINI.

Intervengono alla riunione, per invito del presidente, l'on. deputato LUIGI MORANDI, membro della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione, il comm. SABBADINI, segretario generale della Navigazione Generale Italiana; il signor OTTAVIO ZINO, armatore di Genova; il cav. FEDERIGO VACCARO, presidente della Federazione degli armatori italiani; l'on. ANTONIO MAFFI, ex-deputato, rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

*Dopo una discussione intorno alla concorrenza della marina estera alla marina nazionale, a cui prendono parte l'on. presidente e il prof. Grossi, l'on. Luzzatti prega di far entrare nella sala i rappresentanti dei vettori e l'on. Maffi.*

LUZZATTI. On. Maffi, ella ha udito ieri le osservazioni che sono state fatte dai rappresentanti dei vettori e della marina mercantile di Genova. Ora ella, che abbiamo invitato come rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso, per quella imparzialità che contrassegna i nostri lavori, abbia la cortesia di esporci le ragioni su cui si appoggia quel voto di tutela degli emigranti che fu espresso dal Sodalizio, in difesa della riduzione possibile dei noli nell'interesse degli emigranti.

MAFFI. Sono un po' imbarazzato a prendere la parola, perchè i signori rappresentanti delle Compagnie di navigazione hanno portato ieri una serie di documenti e di cifre, che io non ho avuto nè modo nè tempo di riscontrare. Perciò non posso seguirli su questa via, a meno che il Consiglio non credesse opportuno di differire ogni deliberazione, per dare anche a me, rappresentante delle Società di mutuo soccorso, il modo di fare una relazione di commento ai documenti presentati ieri dai rappresentanti della marina. Io ho interpellato il mio amico e collega, l'operaio Astorri, se di queste contestazioni egli fosse sufficientemente informato e potesse informarmi; ma

egli mi ha dichiarato che documenti non ha mai ricevuti, nella sua qualità di consigliere. Quindi io dovrò limitare il mio dire, perchè, fra i documenti miei, non c'è che la deliberazione presa alla fine di agosto in un'adunanza tenuta a Genova, nella quale si emise il voto che l'articolo 14 fosse riformato. A questo deliberato la Federazione delle Società di mutuo soccorso ne ha contrapposto un altro, in cui si dice che il Consiglio dell'emigrazione tenga fermo e non ceda alla domanda di abolire o riformare quell'articolo 14.

Io temo che, per una questione di forma, sia stata compromessa la questione di sostanza. Il comm. Sabbadini, se non erro, avrebbe dichiarato ieri che non tutte le garanzie determinate dall'articolo 14 furono dal Commissariato osservate, perchè non tutti i corpi consulenti, di cui fa obbligo l'articolo 14, sarebbero stati interrogati. Ora, se così è realmente, io temo che l'ordine del giorno della Federazione delle Società di mutuo soccorso si vada ad infrangere contro questo vizio di forma. Se così è, gli armatori, per la parte formale, forse avrebbero ragione. Quindi io, prima di tutto, vorrei eliminare questo dubbio, e prego il presidente di invitare il senatore Bodio ad esporre un dato di fatto, se sia vero, cioè, che non sono state osservate tutte le garanzie determinate dall'articolo 14.

BODIO. Tutti i documenti richiesti e ricevuti furono pubblicati nel nostro Bollettino. Il regolamento vuole che siano sentite le Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane e si chiedano informazioni alle Camere di commercio italiane all'estero nei principali centri di emigrazione. Noi abbiamo raccolte le risposte delle seguenti Camere di commercio del Regno: Genova, Napoli, Palermo, Messina, Ancona, Venezia, Livorno; e abbiamo avuto le informazioni dai Consolati di Marsiglia, Bordeaux, Havre, Boulogne, Amburgo, Buenos Aires, Montevideo, Lisbona, Cadice, ecc.

LUZZATTI. Ci mancherebbe Brema.

BODIO. Brema dipende dal Consolato di Amburgo. Abbiamo anche consultate le mercuriali dei prezzi, in alcuni giornali di notoria autorità per le notizie commerciali, come il *Sole*, il *Corriere mercantile* e l'*Économiste Français*.

SABBADINI. L'equivoco è stato appurato ieri. Io supponevo che questi enti non fossero stati intesi, per il fatto che i noli di Amburgo e di Brema sono superiori a quelli del Mediterraneo per Nuova York, malgrado che la distanza sia minore, e malgrado il prezzo più basso del carbone;

ritenevo perciò che non si fossero tenuti presenti tutti i necessari documenti e non fossero stati interrogati tutti i consoli e tutte le Camere di commercio indicate per questo lavoro preparatorio. Vedo, invece, che sono stati consultati, ma io non conosco le risposte e desidererei conoscerle.

BODIO. Allora non è più questione di sapere se le informazioni siano state chieste ed ottenute dai Consolati e dalle Camere di commercio, ma si tratta degli apprezzamenti dei dati; e il Commissariato, esaminati con cura quei documenti, ne ha fatto quegli apprezzamenti che ha creduto più equi.

LUZZATTI. Le Società tedesche che hanno quei noli da Amburgo e da Brema sono il fiore della marina mercantile tedesca. Perchè i vapori meno buoni li mandano nel Mediterraneo? Da Amburgo e da Brema che servizio fanno?

SABBADINI. Servizio splendido.

LUZZATTI. Perchè quelle Società tedesche hanno accettato una diminuzione di noli, partendo dal Mediterraneo, pure non perdendo? Giacchè io non credo che abbiano la vocazione di perdere il loro denaro per trafficare nei nostri porti.

SABBADINI. Il materiale che le Compagnie hanno messo nel Mediterraneo è di scarto, mentre quello del Nord è migliore, e va da sè che, essendoci vapori che hanno un valore di 12 milioni, li tengano destinati al servizio da Amburgo e Brema, finchè possono rappresentare per le Compagnie un reddito importante e li mandino nel Mediterraneo quando rappresentano quote minime di costo. Quando un vapore rappresenta quote minime di costo, il viaggio è attivo anche con noli bassi.

BODIO. Ripeto che non si possono giudicare come vapori di scarto quelli del Norddeutscher Lloyd, che fanno concorrenza ai migliori della Navigazione Generale. Altro è dire che quei vapori tedeschi sono stati già in parte o in tutto ammortizzati, altro è chiamarli di scarto. Noi sappiamo che la Navigazione Generale si è fornita negli ultimi anni di vapori nuovi, che fanno un buon servizio; e siamo lieti di poter constatare ogni progresso realizzato nel naviglio nazionale; ma non vediamo la necessità di deprimere il valore del naviglio straniero, con espressioni che non corrispondono alla verità. I vapori del Norddeutscher Lloyd hanno sempre avuto da noi i prezzi massimi dei noli, come i migliori della Navigazione Generale, e il comm. Sabbadini non vorrà affermare che i vapori della Navigazione Ge-

nerale siano stati trattati sfavorevolmente in confronto di quelli delle Compagnie straniere.

LUZZATTI. Il comm. Sabbadini ritiene adunque che le Compagnie estere guadagnino, e solo le nazionali perdano.

SABBADINI. Sissignore. Accennavo ieri che avrei presentato un prospetto delle distanze e dei prezzi per i viaggi dai porti dell'Europa a Nuova York. Questi sono i documenti. Di fianco ad ogni viaggio dai porti del Nord sono indicati la distanza in miglia e i prezzi praticati da Genova, per modo che, dando uno sguardo a questi quadri, si vede subito come da Genova abbiamo 4000 miglia, mentre da Brema se ne hanno 3000; e come noi abbiamo un nolo di lire 185, mentre le Compagnie tedesche lo hanno di 200.

MORANDI. Occorrerebbe conoscere la velocità e il consumo del carbone sulle diverse linee.

SABBADINI. Presenterò questi documenti, se ne avrò l'autorizzazione dall'amministratore delegato della Società. Presento intanto gli altri documenti a cui ho accennato.

LUZZATTI. Prego l'onorevole Maffi di continuare nelle sue osservazioni.

MAFFI. Ringrazio l'onorevole Bodio di avere eliminato la mia preoccupazione. A me basta che si siano osservate le norme prescritte dall'articolo 14 a garanzia degli armatori. Espongo ora delle brevi considerazioni, perchè, per quanto ho già detto, mi è impossibile affrontare una discussione lunga e profonda; farei la figura del milanese in mare e naufragherei contro una massa di documenti, ai quali non potrei contrapporre altri. Gli armatori desiderano che l'articolo 14 sia riformato, perchè la determinazione dei noli danneggia i loro interessi e compromette quella libertà dell'attività nazionale, che dev'essere l'oggetto principale dei legislatori italiani nel curare la concordia di tutti gli interessi del paese. La Federazione delle Società di mutuo soccorso dice: non tenete conto di queste proteste, che sono determinate dalla voce dell'interesse; ma abbiate di mira la tutela degli emigranti, per i quali la legge fu fatta. Il comm. Vaccaro ieri diceva: temperate la tutela degli emigranti coll'interesse degli armatori. Egli ci ha fatto un quadro delle vicende tristi della marina mercantile; ha parlato di rialzo di mercedi, di riduzione di ore di lavoro, di scioperi, di crisi dei carboni, di oneri per gli infortuni, e ha detto: questi sono i punti nei quali

gli armatori denunziano l'impossibilità di stare all'articolo 14. Ma gli armatori dovranno convenire che il rialzo delle mercedi non è un fatto italiano, ma internazionale. Lo stesso dicasi della diminuzione delle ore di lavoro. Io vorrei avere qui, ma non ho avuto il tempo di farli, dei quadri di comparazione, per dimostrare qual è il trattamento che fanno le Compagnie estere. Ho letta tutta la discussione che si è fatta alla Camera italiana al riguardo; dalla quale discussione si desume che il personale di bordo addetto alla marina mercantile italiana è in condizione peggiore di quello delle marine estere. Si parla di scioperi, di crisi dei carboni, di oneri per gli infortuni; ma, o signori, tutti questi fenomeni sono soltanto a danno della marina mercantile italiana, o non sono piuttosto fenomeni internazionali? Forse ha solo l'Italia l'orgoglio di avere una legislazione per gli infortuni sul lavoro? Noi siamo gli ultimi venuti in questa legislazione, e quindi, anche da questo lato, siamo in condizioni, per quanto riguarda gli armatori, uguali a quelle degli altri paesi.

Io non seguirò il quadro che ha fatto il comm. Vaccaro della marina e non discuterò tutto quel complesso di ragioni che producono un certo effetto, massime quando sono presentate con un certo movimento oratorio; ma io non sono tagliato per questo modo di perorazione, perchè proprio non è il mio temperamento. Mi fermo piuttosto sopra un'altra dichiarazione, fatta ieri dai rappresentanti della marina mercantile. Se consultiamo gli Atti parlamentari, troveremo che questi noli determinati dal Commissariato non sono poi così vessatori e rovinosi, come si afferma, dal momento che in un tempo non lontano dall'oggi, per sostenere onoratamente la concorrenza della bandiera estera, le Compagnie italiane hanno abbassato i noli. Noi troviamo che la Navigazione Generale Italiana, per vincere la concorrenza della Francia, abbassava i noli da Costantinopoli a Marsiglia, mentre li ha tenuti alti da Costantinopoli a Genova, sacrificando il commercio italiano.

Se tutto questo è avvenuto, mi pare che non abbiano ragione di susistere le lamentele della Navigazione Generale e dei rappresentanti delle altre Compagnie. Io, per deferenza ai signori rappresentanti delle altre Compagnie, non continuerò nella citazione di giudizi che sono stati espressi alla Camera contro queste pretese, contro i *trusts*, contro i sindacati marittimi a danno degli emigranti, ma mi fermo sopra altre considerazioni fatte ieri dal comm. Sabbadini. Ricordo che quando il Commissario generale ha detto che furono consultate le principali Camere di commercio italiane, il Sabbadini ha osservato che la Camera di commercio di Napoli ha emesso un parere affatto diverso dal parere di quella di Genova; ma, nella sua lealtà, ha detto che si comprende che la Camera di commercio di Genova abbia

emesso un tale giudizio, perchè a Genova sta il capitale. A Napoli, dove il capitale scarseggia, ma c'è la materia del commercio, ossia gli emigranti, si parte da criteri molto diversi. E il Sabbadini conveniva che, al posto dei membri della Camera di commercio di Napoli, egli avrebbe fatto lo stesso.

LUZZATTI. Noi dobbiamo considerare l'una cosa e l'altra.

MAFFI. Voleva dire, il comm. Sabbadini, che a Genova si ha riguardo agli interessi genovesi, mentre a Napoli si ha riguardo agli interessi napoletani; ma il Commissariato dell'emigrazione deve essere italiano, e appunto deve contemperare i diversi interessi della marina italiana. Un'altra considerazione, e finisco, perchè mi è impossibile discutere su documenti che non ho potuto consultare. La considerazione riguarda la questione molto grave del liberismo. Una delle ragioni che, fuori di questo ambiente, fa capolino nella stampa a difesa degli interessi degli armatori, è quella del liberismo, come una delle ragioni preponderanti per lo sviluppo del commercio e della marina mercantile. Non farò, perchè sarebbe fuori di luogo, una discussione sul liberismo, ma richiamo l'attenzione del Consiglio sulla discussione avvenuta ieri a questo riguardo, che per me è risolutiva. Il prof. Grossi ieri ha osservato che, per tutelare convenientemente gli interessi degli armatori, senza nuocere a quelli degli emigranti, sarebbe stato forse opportuno studiare una forma di monopolio in questi trasporti per le Compagnie italiane, affinchè la marina nazionale, potendo in questo modo sostenere la concorrenza delle marine estere, avesse maggior forza e fortuna. Fermiamoci un momento su questa proposta. Io non sono dell'avviso del prof. Grossi, perchè, se si dovesse entrare in quest'ordine di idee, sorgerebbero una quantità di questioni che si connettono ai servizi pubblici. Perchè, per esempio, volere completa libertà a vantaggio delle Compagnie, e quindi l'esclusione degli inceppamenti portati dall'articolo 14, se la navigazione è un servizio pubblico, per il quale lo Stato provvede con sovvenzioni, e non ammettere completa libertà per i trasporti ferroviari, che sono anch'essi un servizio pubblico? Eppure ci sono una quantità di leggi che inceppano questa libertà.

Vengo alla conclusione e dico al Consiglio, come direi al Parlamento: se nella incontrollata azione delle Società, per quanto riguarda i noli, c'è una legittimità, perchè non distruggere tutti i regolamenti municipali, che vogliono, per i trasporti ferroviari, per le acque potabili, per la luce, per il pane, per una quantità di servizi pubblici o generali, la limitazione di questa libertà? Ma il più bello è questo, che, quando il Grossi invocava ieri il protezionismo, sorse il signor Vaccaro a dire: « Si, questo andrebbe bene ».

afferrando come ancora di salvezza questa forma di protezionismo; e tutto questo in nome della libertà che le Compagnie invocano per sopprimere o modificare l'articolo 14 della legge. Io concludo pregando il Consiglio dell'emigrazione, per queste ragioni molto sommarie, di tener fermo e di confortare il Governo a mantenere le disposizioni dell'articolo 14, che sono uscite da una ponderata discussione del Parlamento, nella quale discussione non è sorta una voce a reclamare ciò che reclamano oggi gli armatori; perchè il legislatore italiano, nella sua coscienza, ha vagliato tutti gli interessi che all'articolo 14 sono connessi e non ha veduto in esso, nè un pericolo, nè un'offesa alla libertà del commercio.

Ieri è stato fatto un quadro desolante delle condizioni dei poveri armatori. Io non mi farò a contrapporre a quel quadro un quadro ben delineato della posizione vaga e leggiadra dei signori, che si permettono di viaggiare il mondo sotto il nome di emigranti.

Dico solo ai signori del Consiglio: tengano presenti questi due quadri; quadro fosco, espresso dai signori armatori, e quadro leggiadro degli emigranti. Le illuminate loro deliberazioni si ispirino ad essi.

LUZZATTI. Vorrei pregare il comm. Sabbadini di un chiarimento. Tenuto fermo l'articolo 14, ella ha inteso di dimostrare che, colle tariffe attuali, i vettori perdono. Quanto tempo occorrerebbe alla Navigazione Generale Italiana per ammortizzare il costo dei suoi vapori, in modo da potere adottare con vantaggio i noli che fanno le Compagnie estere? Se ho ben compreso, la tesi da lei sostenuta è questa, che i noli nostri debbono essere più alti di quelli esteri perchè le Compagnie nazionali non perdano.

SABBADINI. Qui entriamo in un tema molto complicato, che mi riservo di sottoporre all'attenzione del Consiglio a tempo opportuno. Per ora posso rispondere che, in generale, in vent'anni la nave dev'essere ammortizzata, non potendo essa continuare a lavorare dopo i vent'anni. Si domanderà: Com'è che certe navi hanno più di vent'anni e lavorano ancora? Ciò è spiegato dal fatto delle riparazioni straordinarie, sia allo scafo, sia alla macchina ed alle caldaie. Un vapore acquista valore dalle riparazioni straordinarie che ha avuto. Ma, in tesi generale, l'ammortizzazione deve succedere in vent'anni. Però questo periodo varia per le diverse Compagnie, a seconda degli amministratori. Il nostro amministratore, ad esempio, è molto propenso alle svalutazioni rapide.

LUZZATTI. Ella disse che la sua Compagnia, coi noli attuali, non può competere col Norddeutscher Lloyd.

SABBADINI. Se il materiale è buono, gli emigranti, che conoscono certe cose meglio di noi, preferiranno il materiale buono; ed essi preferiscono la Navigazione Generale.

LUZZATTI. Se il Commissariato commisurasse i noli alla qualità e alla velocità delle navi, anche meglio di quanto abbia fatto finora, deprimendo i prezzi per le carcasse e premiando le navi buone e veloci, che cosa direbbe?

SABBADINI. Mi pare che la cosa potrebbe andare.

LUZZATTI. Vuol dirci allora la sua opinione circa l'ammortizzamento del capitale?

SABBADINI. Rispondo alla domanda riguardante l'ammortizzamento. Gli Inglesi nei primi tre anni levano il 5 per cento sul capitale impiegato, e nei successivi ammortizzano il 10 per cento. Ma gl'Inglesi hanno un sistema diverso dal nostro; essi non fanno riparazioni; prendono dal vapore tutto ciò che può dare, e poi lo vendono. Gli Italiani non fanno così; ammortizzano il 6 o il 7 per cento, sino da principio; curano molto la manutenzione e sottostanno quindi a forti spese di riparazione; il che comporta maggiori soste nei porti. Tutto ciò si traduce in una maggiore spesa di esercizio e ne va tenuto conto per la determinazione dei noli. Dopo un viaggio a Nuova York o al Plata, la nostra Compagnia riceve dallo stabilimento che ripara i vapori un conto di 20 o 25 mila lire. Gl'Inglesi procedono diversamente. Un loro vapore, giunto in porto, scarica, ricarica e riparte.

Mi permetto di rispondere una parola all'on. Maffi. Circa il personale di bordo, a cui accennava l'on. Maffi, il signor Vaccaro intendeva riferirsi non solo al personale propriamente di bordo, ma anche a quello che col personale di bordo ha attinenza. Le condizioni del porto di Genova, come sono oggi, sono molto più gravi di quello che erano due o tre anni fa. Io potrei citare delle cifre: una volta si imbarcava la merce per Buenos Aires o Nuova York al prezzo di 40 o 50 centesimi per tonnellata, che si pagava ai giornalieri che venivano a bordo. Oggi questo lavoro non si paga meno di 90 centesimi, perchè questi giornalieri hanno mercedi maggiori e orari più limitati. Di conseguenza, un vapore che imbarca e sbarca migliaia di tonnellate di merci, deve spendere delle migliaia di lire di più. Questo per quanto riguarda il personale.

Ieri si è detto che la marina italiana è inferiore alle marine estere. La marina tedesca è sovvenzionata.

BODIO. Ho già detto che quest'asserzione è priva di fondamento. Mi dispiace di vedere portar qui dei cattivi argomenti per un interesse rispettabile, qual'è quello della marina mercantile nazionale. E non sarà inutile neppure ricordare che il Norddeutscher Lloyd di Brema l'anno scorso non ha distribuito nulla di dividendo ai suoi azionisti, mentre la Navigazione Generale ha distribuito, sia pure sul capitale ridotto, l'8 per cento, e che in gran parte questi lucri sono dovuti alle sovvenzioni governative, sotto forme di premi di costruzione, di navigazione e restituzioni di dazi (1).

SABBADINI. Ufficialmente non ci sono sovvenzioni. Gli Inglesi hanno dovuto smettere la costruzione di grandi colossi, perchè si sono accorti che non rendevano più. I Tedeschi hanno il "Kaiser", che ha una velocità superiore a quella di ogni vapore inglese.

Secondo me, c'è un'altra maniera di sussidio, ed è questa. Sopra un vapore tedesco ho trovato 270 uomini di equipaggio, molti dei quali appartenenti alla marina militare. Io dubito che una parte dell'equipaggio e dello stato maggiore sia reclutato dalla regia marina, al duplice scopo di istruire il personale della marina e di provvedere al servizio. Può darsi che la sovvenzione sia data in questo modo.

BODIO. Posso assicurare il comm. Sabbadini che nessun ufficiale della marina militare tedesca presta servizio sui vapori delle Società di navigazione. Me ne sono assicurato, facendone il quesito preciso allo stesso dott. Fischer, già ispettore generale delle poste germaniche, perchè avevo inteso fare altra volta questa medesima asserzione. È questo, dunque, un altro degli argomenti da eliminare, per la tesi della protezione della marina nazionale. Gli incoraggiamenti alla marina tedesca consistono nel favore del pubblico, che prende volentieri le azioni delle Compagnie.

Si è detto altresì da qualcūno che la marina mercantile tedesca abbia sovvenzioni dalla Cassa privata dell'imperatore; ciò pure non è esatto, perchè, se l'imperatore è azionista di qualche grande Società di navigazione,

(1) Le somme erogate sul bilancio nei tre anni 1899, 1900 e 1901 in favore della marina mercantile per compensi di costruzione, per restituzioni daziarie, per premi di navigazione, in virtù delle leggi 23 luglio 1896, n. 318, e 14 maggio 1901, n. 176, sono state le seguenti:

1899 . . . . .	L.	5,631,128
1900 . . . . .	"	7,454,680
1901 . . . . .	"	9,329,722

questo fatto non costituisce una sovvenzione, poichè, secondo i bilanci pubblicati, tutti gli azionisti partecipano egualmente ai dividendi.

LUZZATTI. Il mio amico Barzilai desidera di fare una domanda, ed io gli do facoltà di parlare.

BARZILAI. Desidererei fare ai rappresentanti degli armatori una domanda, diretta a limitare il campo della discussione. Essi hanno presentato un memoriale, nel quale, se ben ricordo, si domanda in linea principale l'abolizione dell'articolo 14, e, in linea subordinata, la sua applicazione in casi eccezionali, come quello dei *trusts*; di più, seconda subordinata, una meno rigorosa applicazione, nei riguardi dei noli, dell'articolo stesso.

Ora, se ho inteso bene le ragioni esposte dal comm. Vaccaro, mi pare che nella loro sostanza significhino che la prima domanda è abbandonata, e si trincerano invece nella terza. Le ragioni da loro addotte ieri sono che, in primo luogo, non possono sostenere la concorrenza straniera. Inoltre essi hanno detto che potrebbero darsi delle circostanze per le quali i noli fissati ed accettati al principio del quadrimestre potrebbero produrre una perdita durante il quadrimestre stesso. L'articolo 14 prevede il caso, poichè dice che, anche durante il quadrimestre, i noli potranno essere modificati. Così ho sentito anche oggi parlare di noli diversi a seconda della qualità, della velocità della nave; ebbene anche questo è preveduto nell'articolo 14. Senza entrare nel merito delle ragioni da loro addotte per infondere nel Consiglio il convincimento che le condizioni fatte alla marina non sono sostenibili, indipendentemente da questo, per semplificare la questione, vorrei sapere fin dove si deve andare. Se interpreto bene il loro pensiero, essi non chiedono più l'abolizione dell'articolo 14 o una riduzione di esso, ma l'applicazione diversa, nei riguardi delle condizioni della marina mercantile.

SABBADINI. Gli armatori prima si erano pronunciati nel senso che questo articolo fosse abolito, perchè vi trovavano un inceppamento al regolare svolgimento dei loro traffici; e facevano una pregiudiziale, dicendo che il Governo deve lasciare libertà di azione agli armatori, per regolare i noli secondo la domanda e l'offerta. Quindi chiedevano che si togliesse quell'articolo. In via subordinata, se non era possibile modificare o togliere quell'articolo, si domandava che gli venisse data un'interpretazione diversa da quella data finora.

LUZZATTI. Io vorrei fare un'altra domanda. Se il Governo consentisse al rialzo dei noli, la Navigazione Generale, per esempio, e qualche altra società italiana, li rialzerebbero, per non perdere; ma altre Compagnie po-

trebbero ribassare, e non possiamo impedire che facciano così. Come vi trovereste allora di fronte alla concorrenza delle altre Società, le quali, secondo la vostra stessa dichiarazione, possono navigare a noli minori? Sareste costretti a fare come faceste altra volta. Scioglietemi questo dubbio, che ho nella mente.

SABBADINI. Io credo che neanche le Compagnie estere siano sopra un letto di rose. L'emigrante, quando deve imbarcarsi, preferisce, a parità di prezzo, il vapore italiano. Mettiamo le cose a posto. Le Compagnie estere, appunto per ciò, sono obbligate a consentire maggiori facilità di prezzo e di provvigione.

Succede precisamente questo fatto: il rappresentante, che si trova in lotta con quello di altre Compagnie, dice: io vi porto al prezzo di 200 lire, ma voglio 35 lire di provvigione. L'altro dice: no, non ve ne do più di 10 o 15, ed allora avviene una specie di transazione fra passeggero e rappresentante, il quale propone al passeggero, se lo preferisce, di cedergli una parte di provvigione; e, nella maggioranza dei casi, i passeggeri fruiscono così di un nolo più o meno ridotto.

Una delle questioni importanti, che il regolamento dovrebbe disciplinare, è appunto questa delle provvigioni. Mentre si è cercato di colpire gli armatori coll'articolo 14, e mentre la legge mirava a togliere gli emigranti dalle unghie di tutta quella gente che l'attorniava, la legge non è riuscita che a far risentire tutti i danni all'armatore. Ecco perchè dicevo ieri che non trovo giusto che, mentre si vogliono limitare i noli, non si provveda a limitare anche le provvigioni. È noto che fra questi agenti di emigrazione si sono formati dei *trusts*. Essi si sono detti fra loro: Uniamoci tutti e poi dividiamo, mandando gli emigranti alla Società che dà di più. Questi *trusts* esistono collo scopo appunto di ricavare il maggior lucro possibile. Basta andare a Napoli per vedere che questo è il caso ordinario.

GROSSI. Io desidererei sapere che cosa vi sia di mutato tra l'attuale rappresentante, con questo sistema di provvigioni, e l'antico subagente di emigrazione.

L'antico subagente poteva lavorare indistintamente per chiunque; oggi, invece, il rappresentante è nominato per una determinata Compagnia od armatore, e non può lavorare per due, se non col consenso di entrambi; ma è sempre un fornitore di emigranti contro una determinata provvigione.

LUZZATTI. La differenza non è piccola, e consiste in ciò, che, colla nuova legge, il vettore risponde dell'operato dei suoi rappresentanti. E quindi la

responsabilità del vettore comincia colle operazioni di reclutamento fatte dai rappresentanti, mentre prima le Società di navigazione o l'armatore assumevano la responsabilità soltanto dal momento in cui gli emigranti erano ricevuti a bordo del vapore in partenza.

ZINO. Io domando perchè si vuole creare un ordine di cose complicato, mentre ci sarebbe un sistema semplicissimo da seguire: il vettore raccoglie i passeggeri per mezzo dei suoi commessi. Allo stesso modo che una Casa di commercio ha i propri viaggiatori, i vettori, che sono industriali come gli altri, potrebbero avere i loro commessi viaggiatori, pagati un tanto al mese, o un tanto a passeggero, come parrà loro opportuno. Se non troverà personale adatto, lo manderà via, e ne prenderà del migliore. Tali commessi viaggiatori potrebbero andare in giro per ogni provincia, senza limitazione di territorio.

BODIO. Ella vorrebbe che ogni vettore avesse dei commessi viaggiatori, incaricati di reclutare gli emigranti in qualunque parte del Regno, mentre colla legge attuale il rappresentante deve rimanere nel suo comune e aspettare che vengano a domandargli il biglietto. Colla legge e col regolamento in vigore, il numero dei rappresentanti è già salito a circa diecimila. Il Commissariato scarta quelli, proposti dai vettori, che abbiano la fedina criminale macchiata o sul conto dei quali abbia avuto cattive informazioni dalle Autorità. In questa maniera, sopra 14 mila rappresentanti che furono successivamente proposti dai vettori, ne furono scartati (o furono ritirate le proposte dagli stessi vettori) circa 4 mila. In Germania ed in Svizzera si esige una garanzia supplementare anche dai subagenti. Di più, la legge tedesca dà facoltà al Governo di limitare il numero dei subagenti, quando giudichi essere troppo numerosi in una data provincia, e d'impedire che ne siano nominati altri.

Io vorrei che simili garanzie e restrizioni fossero prescritte anche dalla nostra legge, per l'ammissione dei rappresentanti dei vettori. In difetto di ciò, non è inutile che la legge nostra deferisca al Commissariato l'esame dei certificati dei rappresentanti proposti dai vettori, sotto l'aspetto della moralità e capacità; è un dovere penoso che ci è imposto, di fare questo esame, ma non possiamo sottrarci a questa funzione, che esige fatica e spesa e che intanto, lo ripeto, ha portato a rifiutare 4 mila su 14 mila rappresentanti che erano stati proposti.

LUZZATTI. In sostanza, l'opinione dei vettori è questa: poichè il vettore è responsabile, si lasci a lui la responsabilità di prendere chi vuole, senza che il Governo debba dare l'autorizzazione.

SABBADINI. Senza entrare nel merito della discussione, io mi permetterò di esprimere il voto, che il Consiglio dell'emigrazione si persuada della necessità di limitare e disciplinare l'azione degli agenti di emigrazione. Questo è il punto su cui mi permetto di insistere: circa al fare piuttosto in un modo che in un altro, potrà essere oggetto di studio.

LUZZATTI. Domando ai rappresentanti dei vettori qui presenti se hanno altre domande da rivolgere al Consiglio.

SABBADINI. Permetta, on. presidente. Ieri fu detto che, essendo aumentata l'emigrazione, le Società ricavano dal trasporto un maggior profitto. Ma, oltre che i vapori che si adoperano per alcune linee non sono sempre adatti per altre linee; oltre alla concorrenza straniera, che è cresciuta straordinariamente, vi è un'altra circostanza a cui si deve badare, ed è questa, che i vapori, per le prescrizioni della nuova legge, hanno una capacità minore di quella di prima, di circa il 10 per cento. Ho creduto opportuno di portare qui un allegato, dal quale risulta tutto questo, e che lascio qui perchè possa essere esaminato.

Per l'applicazione della legge, poi, si sono dovute fare delle modificazioni ai vapori per la costruzione degli ospedali, e la spesa che si è incontrata per ciò è un altro aumento delle spese.

LUZZATTI. Sono tutti documenti che è utile esaminare e che, ad ogni modo, provano come le disposizioni della legge abbiano efficacia in vantaggio dei nostri emigranti.

SABBADINI. Presento pure una dimostrazione delle spese sostenute dalle due Società, la Navigazione Generale e la Veloce, per l'imbarco dei medici militari, le quali sommano a 350,000 lire.

BODIO. Questo calcolo è certamente esagerato. Non si deve mettere in conto l'intera spesa degli stipendi e indennità dovute ai commissari e il prezzo delle cabine senza deduzioni. Si deve considerare che il commissario medico tien luogo di un altro medico, che il vettore dovrebbe pagare; inoltre, il fornire la cabina non rappresenta che raramente una spesa viva a carico della società. È un sacrificio di denaro soltanto nel caso in cui si sarebbero potute vendere tutte quante le cabine di prima classe, nessuna eccettuata; e questa circostanza si verifica rarissimamente. Facendo accuratamente il conto degli oneri che importa l'imbarco dei medici commissari, noi abbiamo trovato che sommano a 270,000 lire per tutti quanti i vapori,

italiani e stranieri, che sono partiti nell'anno scorso da Genova, da Napoli e da Palermo, portando emigranti in America. E posso comunicare al Consiglio tutti gli elementi di calcolo, perchè ne giudichi. Dispiace di vedere che si mettono innanzi simili esagerazioni, anche perchè queste fanno supporre che gli altri argomenti addotti siano esagerati, a scopo di polemica (1).

SABBADINI. Ieri il signor presidente mi ha chiesto, fra l'altro, anche la dimostrazione della sovvenzione che riceve il piroscafo " Roma ", della Compagnia Fabre, costruito nel 1901. Presento i particolari della liquidazione del premio di navigazione fatta dal Governo francese, in base all'articolo 5 della legge 7 aprile 1902.

LUZZATTI. Ringrazio a nome del Consiglio i signori rappresentanti dei vettori che intervennero a questa seduta e diedero gli schiarimenti che desideravano fornire; e ringrazio pure l'amico Maffi.

*Si ritirano l'on. Maffi ed i rappresentanti degli armatori.*

LUZZATTI. Il Consiglio deve ora deliberare intorno a questa questione. Vi sono due modi per uscirne. L'articolo 14 non dà al Consiglio dell'emigrazione il compito di dar parere sui noli. Il Commissariato discute la questione coi vettori; in caso di dissidio, vi è il Consiglio superiore di marina, che è sentito, ed a mio avviso è bene che sia così. Dunque, sulla questione relativa ai noli l'articolo 14 ha disposizioni tassative, nelle quali non entra il Consiglio dell'emigrazione.

Il Governo ha fatto appello a noi, sottoponendo al nostro esame, da un lato, i reclami dei vettori, e, dall'altro, il parere dato dalla rappresentanza delle Società di mutuo soccorso (on. Maffi) circa il modo in cui finora il Commissariato si è condotto, per ciò che riguarda la fissazione dei prezzi massimi dei noli.

Dalla discussione fatta, noi abbiamo tratto la convinzione, che gli stessi interessati riconoscono che l'articolo 14 contiene in sé tutte le condizioni per poter dare soddisfazione ai loro reclami di fatto; non a quelli teorici, dottrinali. Ad ogni modo, se si debba conservare o no l'articolo 14 (sia così come sta, sia collegato col monopolio dei noli degli emigranti, affidato alla marina mercantile italiana) è una di quelle questioni che non mi rifiuto di discutere, ma che prenderebbe più di un giorno sicuramente. Intanto il

(1) Vedasi in appendice al presente verbale la dimostrazione della spesa derivata a tutti i 17 vettori complessivamente per l'imbarco del medico militare.

Commissariato deve deliberare, perchè il 15 dicembre devono essere pubblicati i nuovi noli. Qui vi è un atto di ordine amministrativo, che esige il suo corso. Non vi sono che due vie per noi. O affermare il mantenimento dell'articolo 14, indipendentemente da ogni altra considerazione, dichiarando che prevede e contiene tutte le modalità atte a risolvere il problema nell'ordine pratico, e lasciando al Commissariato di fare l'ufficio suo; e in tal caso è una questione, dalla quale possiamo uscire con una deliberazione immediata. Ovvero, invece, potremmo, se così si credesse, tenere altra via, ed esaminare in sé l'articolo 14, come *de jure condendo*, ed allora dobbiamo fissare un giorno per quest'altra discussione.

Comunque sia, mi pare che si dovrebbe venire ad una pronta risoluzione, dichiarando che la maggioranza è di quest'avviso: che l'articolo 14 va mantenuto, che il Consiglio non ha udito nulla, nelle osservazioni fatte, che infirmi nella sua essenza l'articolo stesso; che fu riconosciuto anche dagli interessati che esso contiene le condizioni necessarie per graduare i noli rispetto al tempo e alla qualità delle navi adoperate per il trasporto degli emigranti, e che è affidata al Commissariato la soluzione del quesito pratico, che gli compete per legge.

BARZILAI. Io non vedo la possibilità di due soluzioni. Una delle alternative, che ci pone innanzi il presidente, uscirebbe dal tema, quale si è venuto delineando fino ad ora. Gli interessati mantengono, a così dire, per memoria, la proposta di una modificazione all'articolo 14, e probabilmente si contenterebbero di un'applicazione meno rigorosa di esso. Essendoci noi riuniti per deliberare se, a nostro avviso, la domanda principale del memoriale dei vettori potesse essere accolta, dobbiamo limitare il nostro compito a questa questione: se, cioè, l'applicazione fatta col decreto dell'agosto sia troppo rigorosa, e di fronte a questa questione noi siamo incompetenti; la questione riguarda il Commissariato, non il Consiglio.

Nulla vieta che noi, dopo di avere riaffermato in modo esplicito che non è il caso di modificare l'articolo 14, emettiamo un voto; ma, francamente, non mi parrebbe, data la competenza nostra, necessario. Circa poi la discussione dottrinale o *de lege condenda*, non credo sia il caso di doverla fare ora. Si deve solo trarre il succo di quanto si è detto, constatando che gli armatori sono venuti a questo, e riaffermando la nostra fiducia nel Commissariato, che lasciamo arbitro di risolvere la questione in concreto, di volta in volta, circa i prezzi dei noli per il quadrimestre.

GROSSI. Quanto a me, io riassumo la questione in questi termini: se si discuterà la questione di un'eventuale riforma della vigente legge, dichiaro

fin d'ora che proporrò l'abolizione pura e semplice dell'art. 14, circa la fissazione dei noli da parte del Commissariato; e solleverò, invece, la questione della protezione della marina mercantile italiana contro la concorrenza disastrosa che le fa la bandiera estera negli stessi nostri porti.

Che se poi il dibattito deve unicamente restringersi al quesito della più o meno retta applicazione dell'art. 14 da parte del Commissariato, non esito menomamente a dichiarare che approvo senza restrizioni il suo operato; non solo, ma sai ei pure di parere che i noli fissati dal Commissariato dovessero mantenersi tali e quali per il nuovo quadrimestre.

MORANDI. Quando fu discussa la legge, si esaminò anche la proposta di costituire del trasporto degli emigranti un servizio di Stato. Un autorevole uomo parlamentare vagheggiava quest'idea, ed era l'on. Di Rudini; ma finì anch'egli col persuadersi che, tra le due soluzioni, l'articolo 14 e il monopolio di Stato, era da preferirsi l'articolo 14.

LUZZATTI. Il prof. Grossi adunque si riserva di svolgere il suo concetto il giorno in cui dovremo esaminare, se il Governo ce ne darà l'incarico, o per iniziativa nostra, quando l'esperienza ce ne facesse persuasi, le modificazioni da introdursi nella legge per ciò che concerne i noli.

Non rimane ora che una proposta, ed è quella di conservare in tutto il suo valore l'articolo 14 (e su questo siamo tutti d'accordo) e riconoscere che esso contiene tutte le modalità atte a soddisfare i legittimi interessi della marina mercantile, concordati con la tutela degli emigranti, nostra cura precipua.

BARZILAI. A me sembrerebbe opportuno che si introducesse nella deliberazione da prendersi una parola di approvazione per quanto ha fatto il Commissariato fino ad ora, invitandolo a perseverare nella via sulla quale si è messo. E ciò perchè credo che il Consiglio debba dar forza al Commissariato.

LUZZATTI. Io approvo quello che ha fatto il Commissariato, anzi avrei voluto che facesse di più. Però, dacchè mi furono annunciati documenti che non ancora abbiamo potuto esaminare nei loro particolari e poichè si è affermato che le Compagnie nazionali perdono, mentre le estere guadagnano, io credo che il Commissariato non possa non tener conto delle circostanze di fatto, in quanto risultassero provate, nei limiti della sua coscienza.

Della mia fiducia il Commissariato non può del resto dubitare. Adunque metto ai voti l'ordine del giorno, concepito nei seguenti termini:

\* Il Consiglio, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche

nella materia dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene dà facoltà, di applicare l'articolo 14, dichiara che il medesimo articolo contiene tutti gli elementi per concordare i legittimi interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, cura precipua della legge ».

Mi pare che in quest'ordine del giorno vi sia tutto quello che occorre. Si potrebbe aggiungere la seguente avvertenza: « Che il Commissariato debba proporzionare con la maggior cura la varietà dei noli alle condizioni intrinseche del naviglio ». Molto si è già fatto in questo senso, ma non si è fatto abbastanza. E l'avvertenza avrebbe per iscopo di proteggere la marina buona, i vapori forti e buoni, a preferenza dei meno buoni e degli infimi.

Chiusa così la discussione col nostro voto, ringrazio il Consiglio.

La seduta è tolta.

#### Appendice.

Calcolo della spesa derivata a tutti i 17 vettori, italiani ed esteri complessivamente, per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario sui piroscafi che trasportano emigranti.

##### Esercizio 1901-1902 (10 mesi).

1. — Stipendi e indennità d'arma dei *medici militari*, come dal conto consuntivo . . . . . L. 116,752. 69

2. — Indennità diverse pagate, tanto ai medici militari, quanto ai *commissari viaggianti*, come dal conto consuntivo, cioè:

Diarie e competenze eventuali . . . . .	L.	132,896. 22	
Trasferte . . . . .	„	29,778. 30	
Aggio . . . . .	„	2,624. 33	
			165,298. 85

3. — Vitto ai *medici militari* e ai *commissari*:

Quando è imbarcato il medico militare, non vi è spesa maggiore, perchè questi sostituisce il primo medico civile di bordo prescritto dall'antica legge.

Resta quindi la spesa di vitto per i soli commissari, che, calcolata abbondantemente in lire 500 ciascuno, darebbe per i 70 imbarcati nell'esercizio . . . . . „ 35,000. „

Da riportare . . L. 317,051. 54

Riporto . . L. 317,051. 54

4. — Cabina ai *medici militari* e ai *commissari*:

Solo quando s'imbarca un commissario non medico, i vettori perdono l'*uso di una cabina*; ma è da notare che ne risentono danno soltanto quando avrebbero occasione di vendere la cabina, cioè quando il piroscafo parta con la prima e la seconda classe complete. Ammettendo, per l'abbondanza, che questo caso si verifichi una volta ogni dieci viaggi, la perdita dei vettori si calcola, per i 70 commissari imbarcati, in  $\frac{70 \times 1600}{10} = . . .$  11,200. „

Totale . . . L. 328,251. 54

5. — Differenza stipendi. È ancora da avvertire che lo stipendio ai *medici militari*, come al n. 1, non è completamente un aggravio nuovo per i vettori, poichè, senza l'attuale legge, dovrebbero pagare per le funzioni di medico di bordo un *medico civile*.

Ammettendo che un *medico civile* costi la metà di un militare, bisogna dedurre le paghe dei medici civili, le quali sarebbero state nell'esercizio lire  $\frac{116,752. 69}{2} =$  lire 58,376.34

e per arrotondamento. . . . . „ 58,251. 54

Residua vera spesa . . . L. 270,000. „

Se ora si tiene presente che durante l'esercizio i vettori trasportarono 214,565 *posti interi*, si deduce che l'aggravio per ogni nolo di posto intero è stato di  $\frac{270,000}{214,565} =$  lire 1.26, cioè meno dell'1 per cento sul prodotto lordo dei noli emigranti, essendo questi compresi fra 150 e 190 lire.

## INDICE

---

### RENDICONTI DELLE SEDUTE DEL CONSIGLIO DELL'EMIGRAZIONE tenute nell'anno 1902.

#### Sessione 1<sup>a</sup>

---

#### Sedute dei giorni 21, 22 e 24 febbraio 1902

---

##### Seduta antimeridiana del 21 febbraio 1902.

Discorso d'inaugurazione di S. E. l'on. Prinetti, Ministro degli affari esteri . . . . .	Pag. 3
Provvedimenti riguardanti il vettore Huguet: discussione. . . . .	„ 12

##### Seduta pomeridiana del 21 febbraio 1902.

Provvedimenti riguardanti il vettore Huguet: seguito della discus- sione . . . . .	„ 14
Ordine del giorno dell'on. Pantano sullo stesso argomento . . . . .	„ 21

##### Seduta del 22 febbraio 1902.

Comunicazione dei provvedimenti presi dal Commissariato per la partenza del piroscafo " Jover Serra „ del vettore Huguet . . . . .	„ 22
Comunicazione del Commissario generale dell'emigrazione intorno all'attuazione della legge 31 gennaio 1901, sull'emigrazione . . . . .	„ 22
Nomina dei membri del Comitato permanente del Consiglio dell'e- migrazione . . . . .	„ 26
Discussione intorno all'attuazione della legge . . . . .	„ 27

## Seduta del 24 febbraio 1902.

Provvedimenti riguardanti il vettore Huguet; ordine del giorno dell'on. Luzzatti circa la possibile revoca della patente al vettore Huguet . . . . .	Pag. 42
Domanda fatta dalla Società "Hamburg-Amerika Linie", di imbarcare emigranti italiani in porti esteri: discussione . . . . .	" 42
Ordine del giorno dell'on. Pantano intorno all'opportunità di non concedere alla Società "Hamburg-Amerika Linie", l'autorizzazione di imbarcare emigranti italiani in porti esteri . . . . .	" 49
Comunicazione del Commissario generale intorno ad un'istanza della Società "La Veloce", concernente le condizioni imposte dal Ministro degli affari esteri pel trasporto di emigranti con viaggio gratuito al Brasile . . . . .	" 50
Discussione sulla comunicazione del Commissario generale . . . . .	" 51

---

**Sessione 2<sup>a</sup>**


---

## Sedute dei giorni 12 marzo, 11 e 12 aprile e 19 giugno 1902.

---

Seduta del 12 marzo 1902.

Comunicazione del cav. Pelucchi intorno ad una domanda della "Società Meridionale", per ottenere la patente di vettore di emigranti . . . . .	Pag. 53
Comunicazione del comm. Miraglia circa l'attuazione della legge e del regolamento sulla tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero . . . . .	" 54
Discussione sul servizio delle rimesse e dei risparmi degli emigrati . . . . .	" 58

## Seduta dell'11 aprile 1902.

Comunicazione del Commissario Biancheri circa l'opportunità di ridurre il numero dei rappresentanti di vettori da uno per comune a uno per mandamento . . . . .	Pag.	65
Discussione intorno alla comunicazione del Commissario Biancheri . . . . .	"	67
Discussione intorno all'opportunità di fissare un limite alle provvigioni corrisposte dai vettori ai loro rappresentanti. . . . .	"	71
Comunicazione del Commissario generale circa i provvedimenti presi per sospendere l'emigrazione gratuita al Brasile . . . . .	"	79
Comunicazione del Commissario Bosco circa la patente di vettore di emigranti chiesta dalla " Società Meridionale " . . . . .	"	79
Appendice - Parere del Consiglio di Stato, in data 11 maggio 1902, circa la domanda per patente di vettore della " Società Meridionale " . . . . .	"	80

## Seduta del 12 aprile 1902.

Provvedimenti per la tutela degli emigranti italiani all'estero: discussione . . . . .	"	82
Ordine del giorno dell'on. Pantano sullo stesso argomento . . . . .	"	99
Appendice - Proposte di deliberazioni preparate dal Commissariato per essere discusse dal Consiglio dell'emigrazione circa i modi di provvedere alla tutela degli emigranti nel Brasile . . . . .	"	99

## Seduta del 19 giugno 1902.

Discussione intorno alle modificazioni ai seguenti articoli del regolamento sull'emigrazione:		
1) art. 27, circa i Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione . . . . .	"	104
2) art. 48, circa i procuratori dei vettori . . . . .	"	105
3) articoli 57 e 75, circa le provvigioni dei rappresentanti dei vettori . . . . .	"	108
4) art. 58, circa i requisiti richiesti per i rappresentanti dei vettori . . . . .	"	118
5) art. 59, circa il rifiuto o la revoca, da parte del Commissariato, dell'assenso alla nomina dei rappresentanti dei vettori . . . . .	"	118

6) art. 60, circa le incompatibilità per l'esercizio dell'ufficio di rappresentante . . . . .	Pag. 119
7) art. 61, circa la limitazione del numero dei rappresentanti . . . . .	» 120
8) art. 71, circa le indicazioni che devono essere contenute nei manifesti, biglietti, circolari, ecc., dei noleggiatori che hanno patente di vetture di emigranti. . . . .	» 121
9) art. 77, circa i biglietti di <i>chiamata</i> . . . . .	» 122
10) art. 170, circa i biglietti di viaggio rilasciati dai vettori di emigranti in paesi posti di là dall'Oceano . . . . .	» 123
11) art. 39, circa la facoltà del Ministro degli esteri di richiedere ai vettori biglietti di viaggio gratuiti a favore di speciali delegati del Commissariato . . . . .	» 126

---

### Sessione 3<sup>a</sup>

---

#### Sedute dei giorni 25 e 26 novembre 1902.

##### Seduta del 25 novembre 1902.

Criteria da seguire nella fissazione dei prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti: discussione . . . . .	Pag. 128
--	----------

##### Seduta del 26 novembre 1902.

Criteria da seguire nella fissazione dei prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti: seguito della discussione . . . . .	» 149
Ordine del giorno dell'on. Luzzatti circa l'applicazione dell'art. 14 della legge sull'emigrazione . . . . .	» 164
<b>Appendice.</b> Calcolo della spesa derivata a tutti i 17 vettori, italiani ed esteri complessivamente, per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario sui piroscafi che trasportano emigranti. . . . .	» 165

---