



P.P. 1-23.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1911.

N. 7.

SOMMARIO.

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione  
(1°-13 dicembre 1908).



ROMA

COOPERATIVA TIPOGRAFICA MANUZIO  
Via di Porta Salaria, 23-n

1911



# INDICE

## Rendiconto sommario delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione

### Adunanza del 1° dicembre 1908.

Parole di saluto dell'on. Ministro Tittoni . . . . .	pag. 5
Discussione circa la costituzione del Comitato permanente di emigrazione e la nomina del rappresentante del Consiglio dell'emigrazione nel Consiglio superiore della Marina Mercantile . . . . .	6
Discussione circa la domanda della "Cunard Line" per ottenere la patente di vettore pel trasporto di emigranti . . . . .	7
Ordine del giorno dell'on. Nitti sulla concessione di patente a Compagnie straniere che partono da porti esteri . . . . .	9
Discussione circa le modificazioni proposte al titolo IV del regolamento	9
Interrogazione dell'on. Materi sulla progettata colonizzazione nel Texas	10

### Adunanza antimeridiana dell'11 dicembre 1908.

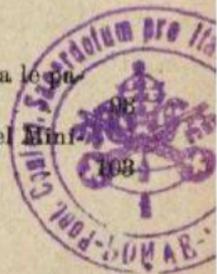
Prosegue la discussione circa le modificazioni proposte al titolo IV del regolamento . . . . .	11
ALLEGATO — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione sul progetto di modificazioni al titolo IV del Regolamento sull'emigrazione, approvato con R. Decreto 10 luglio 1901, n. 375 . . . . .	28

### Adunanza pomeridiana dell'11 dicembre 1908.

Prosegue la discussione circa le modificazioni proposte al titolo IV del regolamento . . . . .	79
Discussione circa la domanda di patente della "Ligure Brasiliana" . . . . .	91

### Adunanza del 18 dicembre 1908.

Discussione intorno alla proposta del Ministero della Marina circa le patenti di vettore . . . . .	93
Ordine del giorno dell'on. Merlani relativamente alla proposta del Ministero della Marina . . . . .	103



Discussione intorno alla proposta per l'istituzione di speciali medaglie ai benemeriti dell'emigrazione italiana . . . . . PAG. 103

Prosegue la discussione circa le modificazioni proposte al titolo IV del regolamento . . . . . 105

ALLEGATO — Proposta del Ministero della Marina sulle patenti di vettore. Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione. . . . . 107

— Elenco dei piroscafi in servizio di emigrazione distinti per bandiera. . . . . 113

— Età, tonnelloaggio e velocità dei piroscafi iscritti in patente negli anni 1902, 1907 e 1908 . . . . . 123

— Movimento dell'emigrazione dai porti del Regno, dal 1902 al 1908, confrontato col numero dei viaggi e la capacità dei piroscafi adibiti sulle linee dai vettori . . . . . 124

— Movimento dell'emigrazione dai porti del Regno e dall'Havre dal 1902 al 1908. . . . . 126

## Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione

---

Adunanza del 1° dicembre 1908.

La seduta è aperta alle ore 10.45. Sono presenti i signori consiglieri: Bodio, *presidente*; Materi, *vice-presidente*; prof. Luigi Rossi, *commissario generale dell'emigrazione*; onorevoli Turati, Merlani, Nitti, il prof. Montemartini e i commendatore Bruno, Miraglia, Mortara, De' Negri, Gargnani. Assistono i commissari Malnate, Rossi E. e l'ispettore Giuffrida, con funzioni di segretario.

### ORDINE DEL GIORNO:

- 1° Costituzione del Comitato;
- 2° Nomina del delegato del Consiglio dell'emigrazione nel Consiglio superiore della marina mercantile;
- 3° Domanda di patente della "Cunard Line";
- 4° Proposta di riforma al titolo IV del Regolamento;
- 5° Proposta del Ministero della marina circa la patente ai vettori;
- 6° Domanda di patente della "Ligure Brasiliana";
- 7° Proposta circa l'istituzione di speciali medaglie ai benemeriti dell'emigrazione italiana.

In principio di seduta interviene S. E. il Ministro degli affari esteri on. Tittoni.

Dichiara che ha tenuto ad aprire personalmente le sedute del Consiglio dell'emigrazione, per dimostrare quanto ne apprezzi l'opera alta ed importante.

Informa che, d'accordo col Presidente del Consiglio dei ministri e col Presidente della Camera dei deputati sarà, alla riapertura del Parlamento, posto all'ordine del giorno il disegno di legge per le modificazioni alla legge sull'emigrazione. Siccome però riguardo a tale progetto, si sono proposte alcune modificazioni, crede che il Consiglio possa esaminarle riferendone al più presto possibile.

Desidera che la discussione e la deliberazione del Consiglio intervenga specialmente nel punto che riguarda la questione del concorso del Commissariato dell'emigrazione nelle spese per l'assistenza dell'emigrazione in Europa. Si tratta di una questione importante e che è stata anche oggetto di discussioni alla Camera dei deputati. Ricorda che la Commissione di vigilanza ha espresso parecchie volte il parere che il Fondo dell'emigrazione, costituito dai contributi pagati per l'emigrazione transoceanica, non debba provvedere alla tutela dell'emigrazione in Europa e che, solo a titolo di transazione, ha consentito nei limitati stanziamenti finora stabiliti per tale scopo. Egli ritiene che si debba provvedere pure all'assistenza di tale emigrazione e che pertanto sia necessario studiare il problema se anche gli emigranti diretti a paesi europei debbano contribuire alla formazione del Fondo. A tal fine si propone il ripristinamento della tassa sui passaporti; ma in misura assai modesta e tale da non recare danno. Se si seguisse altra via si andrebbe incontro ad inconvenienti che, specialmente per considerazioni politiche, si debbono assolutamente evitare. La tassa deve mirare ad uno scopo nobile di tutela, e non deve rappresentare l'effettivo rimborso delle spese che l'amministrazione pubblica dovrebbe fare per proprio ufficio. Comunque attende con fiducia le deliberazioni del Consiglio.

Quindi il Ministro si ritira e la presidenza viene assunta dal presidente senatore Bodio.

BODIO, *presidente*, mette in discussione i due primi argomenti posti all'ordine del giorno, cioè la costituzione del Comitato e la nomina del delegato del Consiglio dell'emigrazione nel Consiglio superiore della marina mercantile.

BRUNO. Richiamando il disegno di legge che si trova avanti la Camera dei deputati, e nel quale è previsto che il rappresentante del Ministero della marina debba di diritto far parte del Comitato, propone che di ciò si tenga conto nella costituzione del nuovo Comitato.

BODIO, *presidente*. Non crede che si possa anticipare l'applicazione di un disegno di legge che dev'essere ancora discusso. Secondo le disposizioni in vigore il Comitato è composto di tre membri; mentre secondo le nuove proposte esso dovrebbe essere composto di cinque membri, compreso il Direttore generale della marina mercantile.

MATERI. Si associa alla riflessione fatta dal presidente.

BRUNO insiste nella sua proposta.

BODIO, *presidente*, osserva che l'attuale costituzione del Comitato non impedisce di aggregarvi persone ad esso estranee, ma competenti nelle materie che debbono essere trattate. Cita vari precedenti. Nulla vieta pertanto che, ove sia necessario, anche il Direttore generale della marina mercantile possa essere chiamato a prendere parte alle sedute del Comitato anche prima che egli ne faccia parte di diritto, in conformità della legge proposta.

MONTEMARTINI. Crede che la costituzione del Comitato debba essere fatta secondo le disposizioni vigenti. Ritieni pertanto non accettabile la proposta del comm. Bruno.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Crede opportuno che il Consiglio si attenga alle disposizioni in vigore. Sarà provveduto diversamente quando le nuove disposizioni stabiliscano i funzionari che debbano far parte del Comitato quali membri di diritto.

MIRAGLIA. Si associa ai precedenti oratori e propone che restino in carica i membri del precedente Comitato (on. Bodio, comm. Mortara e prof. Montemartini) fino all'approvazione della nuova legge che si annunzia prossima.

NITTI. Si associa alla proposta del comm. Miraglia, con raccomandazione però che al Comitato vengano, in casi di necessità, aggregate persone competenti, come si è fatto per il passato.

MONTEMARTINI. Avendo tutto il suo tempo impegnato, chiede che lo si dispensi dall'ufficio di membro del Comitato.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Approva la proposta Miraglia e prega il prof. Montemartini di non insistere.

*Il Consiglio approva la proposta Miraglia, confermando in carica come membri del Comitato i signori: senatore Bodio, comm. Mortara e prof. Montemartini. Si conferma inoltre l'on. Materi nel mandato di rappresentare il Consiglio dell'emigrazione nel Consiglio Superiore della marina mercantile.*

Si passa all'esame della domanda della "Cunard Line", per ottenere la patente di vettore di emigranti.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Riferisce sulla domanda presentata dalla "Cunard Line.", Comunica che l'incaricato della Compagnia chiede ora di ritirare la domanda stessa per modificazioni sull'itinerario che dovrebbe essere seguito dai piroscafi. Senza soffermarsi ora sulla questione del ritiro della domanda, ritiene che, indipendentemente dal cam-

biamiento di itinerario, vi possa essere una questione di massima da risolvere a proposito di questa domanda.

DE' NEGRI. Crede che la domanda possa essere ritirata; e se il ritiro avviene solo per evitare la eventuale deliberazione che il Consiglio possa prendere in proposito, è inutile discutere e decidere.

NITTI. La questione di massima da risolvere è questa: può una Compagnia qualunque straniera, partendo da porti stranieri, imbarcare emigranti italiani? Non crede che la domanda di ritiro della "Cunard Line", possa sospendere la decisione di tale questione di massima. Ritiene pertanto che il Consiglio debba confermare il parere già espresso in proposito.

BODIO, *presidente*. Crede che si possa discutere il quesito nei suoi termini generali, e cioè se possano essere ammessi i vettori ad iniziare le operazioni di trasporto degli emigranti da un porto straniero, per fare poi scalo in un porto italiano, ed imbarcarvi emigranti nazionali. Ricorda il voto contrario emesso dal Consiglio due anni addietro in proposito.

MORTARA. Domanda se il Commissariato si è sempre attenuto alla deliberazione del Consiglio ora richiamata. Non crede che si debba ora ritornare sulla questione già risolta.

BODIO, *presidente*. La questione si ripropone oggi per la circostanza che una nuova domanda fu presentata da una Società straniera.

MATERI. Cita il caso della patente accordata per i due piroscafi *Francesca* e *Sofia* che partono da Trieste. Crede che, se si vuole negare la patente alla "Cunard Line", si debbano escludere contemporaneamente dalla patente anche i detti due.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Risponde al consigliere Mortara che, quanto esso chiede, risulta dalla relazione distribuita. I due piroscafi non hanno fatto più viaggi, l'uno dall'ottobre 1907 e l'altro dal marzo 1908. Se saranno ripresentati, il Commissariato non consentirà che facciano capo di linea in porti esteri.

GIUFFRIDA, *segretario*. Aggiunge che la Compagnia Austro-Americana aveva esercitato la linea con quattro vapori, dei quali figurava noleggiatore il Fornari. Nel 1906 furono esclusi il *Gerty* e il *Giulia* e furono lasciati in servizio il *Francesca* e il *Sofia* che dal noleggiatore passarono alla Società.

MATERI. Insiste sulla proposta già fatta.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Risponde che all'ordine del giorno vi è solo la domanda della "Cunard Line". Crede che il Consiglio possa

su di essa prendere una decisione di massima, ed assicura che in tal caso il Commissariato l'attuerà in ogni e qualunque circostanza.

**NETTI.** Espone le ragioni per cui, riaffermando lo stato di diritto, il Consiglio non possa autorizzare lo stato di fatto. Propone pertanto che si voti un ordine del giorno, nel quale il Consiglio, confermando il voto precedente, inviti il Commissariato ad applicarlo anche a coloro che, per una posizione di fatto precedente, non si trovino in accordo con esso, ritirando, ove occorra, le patenti.

Propone quindi il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio dell'emigrazione, tenuti presenti gl'inconvenienti che derivano dall'imbarco di emigranti nazionali su piroscafi stranieri che partono da porti capolinea di altri Stati;

“ conferma il voto emesso nell'adunanza del 24 luglio 1906;

“ e invita l'Amministrazione a non concedere alcuna patente a quelle Compagnie che la richiedano, o a ritirarla a coloro che l'abbiano, quando inizino le partenze da porti stranieri. „

**BODIO, presidente.** Pone ai voti l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Nitti.

*Esso viene approvato all'unanimità. (1)*

Si passa quindi allo svolgimento del seguente numero dell'ordine del giorno: “ Modificazioni al titolo IV del Regolamento. „

**BRUNO.** Propone il rinvio della discussione specialmente dopo le assicurazioni date dell'on. Ministro che le modificazioni alla legge saranno discusse alla riapertura del Parlamento.

**BODIO, presidente.** Non consente nella sospensiva proposta dal consigliere Bruno. Crede che in attesa della legge si possa provvedere alle riforme più urgenti da attuarsi col regolamento. Alcune di esse, e per le quali le opinioni sono divise, potranno essere rimandate a dopo l'approvazione della legge; ma vi sono altri provvedimenti urgenti che possono essere attuati: sono, in apparenza di piccolo momento, ma in difetto di essi l'azione del Commissariato resta paralizzata o diminuita di efficacia.

**MORTARA.** Appoggia la sospensiva.

**NETTI.** Ritieni che il Consiglio possa discutere ed approvare prima della discussione della legge i punti speciali più urgenti e che non formano oggetto di speciali disposizioni nel progetto ora avanti alla Ca-

(1) Vedi verbali dell'adunanza successiva, 11 dicembre 1908.

mera. Siccome però si tratta di questioni gravi alla cui discussione non tutti sono preparati prega di rimandare di alcuni giorni la discussione.

BRUNO. Si associa alla proposta dell'on. Nitti; intanto presenta l'elenco degli articoli del regolamento che potrebbero essere discussi e sui quali crede che non possa cadere divergenza.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Propone che si prenda nota degli articoli che il consigliere comm. Bruno propone sieno discussi. Se saranno proposti altri articoli, il Commissariato provvederà a darne avviso ai consiglieri in tempo utile.

BONIO, *presidente*. Chi intende proporre aggiunte all'elenco presentato dal comm. Bruno, è pregato di darne avviso al Commissariato perchè si possa farne regolare comunicazione a tutti i consiglieri.

BRUNO. Propone che si passi ora all'esame dell'altra proposta dell'ordine del giorno e cioè: "Proposte del Ministero della marina circa la patente dei vettori."

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Trattandosi di una questione gravissima, propone che il Consiglio ne rinvii la discussione alla ripresa dei lavori.

NITTI. Propone che il Consiglio venga riconvocato per il giorno 11 del mese corrente.

*Sull'esame delle modificazioni alla legge sull'emigrazione, il Consiglio dopo breve discussione approva la proposta del commissario generale on. Rossi Luigi perchè coloro che hanno idee da esporre sulla materia le comunichino al Commissariato, il quale ne farà oggetto di speciali proposte da mettersi all'ordine del giorno delle prossime sedute del Consiglio.*

MATERI. Prega l'on. Presidente d'interrogare il Consiglio se intenda interloquire sull'argomento della progettata colonizzazione nel Texas. Ricorda di aver trattato la questione alla Camera dei deputati. Sarebbe un argomento importantissimo.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Crede prematuro che il Consiglio si occupi ora della questione. Per ora si tratta di una proposta indeterminata, e tutto dipenderà dal come essa sarà presentata e dalle garanzie che si potranno avere.

NITTI. Si associa alla proposta di rinvio. Raccomanda però che sia vietata ogni e qualunque pubblicazione diretta ad eccitare l'emigrazione verso il Texas sino a che il Consiglio non abbia manifestato, sull'arruolamento di emigranti per quelle regioni, la sua opinione, in base ai documenti che potranno essere raccolti.

BODIO, *presidente*. Con queste dichiarazioni e con gli intendimenti espressi antecedentemente circa le materie all'ordine del giorno, viene rimandato il seguito della seduta a venerdì 11 dicembre.

La seduta è tolta alle ore 12.15.

#### Adunanza antimeridiana dell' 11 dicembre 1908.

La seduta è aperta alle ore 10.15. Sono presenti: l'on. senatore Luigi Bodio, *presidente*; Materi, *vice presidente*; l'on. prof. Luigi Rossi, *commissario generale dell'emigrazione*; gli onorevoli Turati, Nitti, Merlani; i commendatori Mortara, Bruno, Gargnani e il prof. Montemartini.

Sono intervenuti i membri della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione, onorevoli Bettoni, De Amicis e Morpurgo.

Assistono alla seduta l'on. ammiraglio senatore Reynaudi, specialmente invitato, i commissari comm. Rossi E. e Malnate e l'ispettore dell'emigrazione prof. Giuffrida con funzioni di segretario.

#### ORDINE DEL GIORNO:

##### *Proposte di riforme al titolo IV del Regolamento sull'emigrazione.*

Presiede il senatore BODIO.

Si dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Sul processo verbale l'on. Luigi Rossi fa osservare che vari giornali pubblicando l'ordine del giorno dell'on. Nitti, approvato nella seduta precedente, lo hanno interpretato in modo da non chiarire perfettamente il pensiero del Consiglio. Si è ritenuto che con quell'ordine del giorno si sia espresso il parere di ritirare l'autorizzazione anche a quei piroscafi che fanno capo linea all'estero, senza però toccare i porti italiani, come è il caso dei piroscafi della *Transatlantique*. E poichè egli ritiene che tale non fosse il pensiero del Consiglio, il quale non prese in esame la previsione della *Transatlantique*, crede che tale parere debba essere meglio chiarito.

BRUNO. Crede che l'ordine del giorno sia abbastanza chiaro. Il Consiglio ritiene che non si debba concedere la patente a quei piroscafi che vengono nei porti italiani ad imbarcarvi emigranti dopo aver fatto capo linea in porti stranieri.

NITTI. Propone che all'ordine del giorno già votato dal Consiglio siano aggiunte le parole "*toccando nei porti italiani.*", Così ogni equivoco ed ogni dubbio sono tolti.

BODIO, *presidente*, pone ai voti il verbale della seduta precedente che viene approvato tenuto conto dell'aggiunta proposta dall'on. Nitti.

Si passa quindi all'esame dell'ordine del giorno.

BRUNO propone l'inversione dell'ordine del giorno perchè sulle proposte da discutersi ha preparato alcune osservazioni, che solo oggi può distribuire.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Ritiene che l'esame delle proposte debba avvenire subito. I membri del Consiglio potranno tener conto delle osservazioni del comm. Bruno nel corso della discussione.

BRUNO. Propone che si lascino sospesi quegli articoli per i quali le osservazioni da esso fatte rivestono carattere di gravità, in certi casi anche eccezionale.

REYNAUDI. Crede che si debbano discutere tutte le modificazioni proposte per la loro urgenza.

BODIO, *presidente*. Prega il comm. Bruno di non insistere per ora nella proposta sospensiva, salvo a riproporla per quei punti particolari nei quali la credesse opportuna.

MORTARA. Propone che si dia lettura delle proposte del Commissariato e delle osservazioni del Ministero della marina.

BRUNO. Consente a ritirare la sospensiva. Però prega che si dia lettura delle sue osservazioni nel corso della discussione.

GIEFFRIDA, *segretario*. Legge l'art. 95-bis.

“ Art. 95-bis. Prima di essere ammessi al trasporto di emigranti i piroscafi dovranno essere dichiarati idonei con la *visita speciale*, di cui all'articolo 138.

“ Per essere ammessi a questa visita i piroscafi dovranno:

“ a) avere un tonnello lordo sotto il ponte di stazza non inferiore a 4000 tonnellate;

“ b) essere iscritti nella 1<sup>a</sup> classe del Registro italiano o di altra istituzione i cui attestati siano riconosciuti di egual valore dal Ministero della marina. Possono essere ammesse istituzioni di paesi esteri, i quali non escludono il trattamento di reciprocità per l'Italia. La Commissione di visita dovrà accertare sommariamente se la classificazione assegnata al piroscavo dal Registro corrisponda alle norme del relativo regolamento. In tal caso la Commissione inviterà ad assistere alla verificaione un rappresentante del Registro italiano.

“ In caso di dubbio o di contestazione circa la classificazione del piroscavo il Ministero della marina sottoporrà il piroscavo stesso al giudizio

di una Commissione speciale composta da un capitano di vascello, presidente, un capitano di corvetta, un ufficiale del genio navale, un ufficiale macchinista, e un capitano di porto o un ufficiale di porto di 1<sup>a</sup> classe;

“ c ) essere stati varati da non oltre 3 anni;

“ d ) avere la propulsione a doppia elica distinta;

“ e ) essere costruiti con doppio fondo almeno per due terzi della lunghezza della nave;

“ f ) avere paratie stagne trasversali secondo le prescrizioni del Registro italiano „.

Da lettura anche delle varianti proposte dal Consiglio Superiore della marina mercantile alle lettere *a* e *b*, che sono le seguenti.

*a*) aggiungere il seguente inciso: *con facoltà al Governo di autorizzare l'ammissione di quei piroscafi di tonnellaggio minore che siano destinati a navigazioni speciali;*

*b*) testo sostitutivo “ essere iscritti nella 1<sup>a</sup> classe del Registro italiano. La Commissione di visita *avrà sempre facoltà di accertare* sommariamente se la classificazione assegnata al piroscavo dal Registro corrisponda alle norme del relativo regolamento. In tal caso alla Commissione *sarà aggiunto* un rappresentante del Registro italiano. „

Da infine lettura delle seguenti osservazioni del consigliere Bruno:

“ Nel primo comma dell'art. 95-*bis*, alle parole *visita speciale*, sostituire le altre *ispezione speciale (visita d'idoneità)* e ciò per essere in armonia con l'art. 138 del vigente regolamento sull'emigrazione.

“ Per il 2<sup>o</sup> comma, come risulta dagli *Atti del Consiglio superiore della marina mercantile* (vol. II, pag. 399), quel Consesso, nella seduta del 31 agosto 1906 (adunanza plenaria), propose che la stazza minima dei piroscafi, adibiti ai servizi di emigrazione, fosse di 4000 tonnellate lorde, senza limitarla però a quella *sotto il ponte* e ciò ad evitare degli equivoci.

“ Fu quindi per errore, mantenuta nel testo votato dal Consiglio Superiore, la dizione *sotto il ponte di stazza* (1), che avrebbe dovuto essere eliminata. Si propone, perciò, che la dizione stessa venga ora soppressa e che la stazza lorda totale venga elevata a 5000 tonnellate; considerato l'aumento sempre continuo nella portata delle costruzioni navali, e ciò a

(1) Mantenendo ora la disposizione delle 4000 tonnellate *sotto il ponte di stazza*, non potrebbero venire ammessi al trasporto di emigranti piroscafi dei tipi *Re Vittorio, Argentina, Europa, Indiana, ecc.*

prescindere, poi, dalla considerazione che, in tal guisa, verrebbe a stabilirsi pure un'equa proporzione fra il tonnello proposto precedentemente dal Commissariato, *sotto il ponte di stazza*, in tonnellate 3000, ed il tonnello lordo totale dei futuri piroscafi da emigranti.

“ In ordine al 3° comma, circa la condizione imposta ai piroscafi, di essere cioè iscritti nella 1ª classe del Registro italiano, si propone che, in conformità di quanto è detto nella legge 23 luglio 1896, n. 318, sui provvedimenti a favore della marina mercantile, venga aggiunto il periodo: “ o di altri registri nazionali, le visite e perizie dei quali saranno “ riconosciute dal Ministero della marina, come equivalenti alle visite e “ perizie ufficiali. „

“ Ciò per non pregiudicare la possibilità del sorgere di nuove *Istituzioni di Registro nazionali* e, d'altra parte, per non sancire la necessità di ricorrere ad una nuova disposizione regolamentare, nel caso che nuove istituzioni del genere sorgano.

“ Si propone, poi, che sia eliminato tutto il rimanente del comma *b*.

“ La necessità dell'eliminazione è evidente. Per effetto dell'art. 78 del Codice per la marina mercantile, in correlazione con il decreto ministeriale del 29 aprile 1880, le visite e perizie del Registro italiano sono, come si disse, considerate come equivalenti alle visite ufficiali, cioè, a quelle che sono effettuate da ispettori e da periti, nominati dalle autorità marittime nello Stato e dai regi consoli all'estero.

“ Il Registro italiano, però, agisce sotto la vigilanza e il sindacato del Ministero della marina, ed è esplicitamente detto nel regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile che “ l'Amministrazione “ marittima avrà, in ogni tempo e caso, facoltà di sindacare le visite e “ perizie fatte dai periti delle Istituzioni di Registro marittimo e di non “ accettarne i risultati „ (art. 521).

“ Ora non sembra che all'Autorità marittima possa sostituirsi la Commissione, incaricata dell'ispezione speciale, la quale ha per compito di accertare l'idoneità del piroscalo al *trasporto degli emigranti*, e non già l'idoneità complessiva della nave ad intraprendere la navigazione; ciò che rientra nelle attribuzioni delle autorità marittime nello Stato e delle autorità consolari all'estero.

“ Aggiungasi a ciò che la visita o la perizia del Registro ha per iscopo, come si è accennato, di accertare che il piroscalo che imprende la navigazione sia in buono stato di navigabilità e sia munito degli attrezzi, corredi ed istrumenti, che saranno determinati dal regolamento.

“ Trattasi, quindi, di funzioni di carattere assolutamente tecnico, il disimpegno delle quali è affidato o ai periti ed agli ispettori delle Capitanerie od alle Istituzioni del Registro e non si comprende, perciò, come potrebbe, a queste persone tecniche, sostituirsi la Commissione speciale di emigrazione, la quale ha qualche membro tecnico, ma non ha, nè può avere la competenza, per determinare se il piroscavo corrisponde alle prescrizioni ed ai requisiti del regolamento marittimo od alle norme del Registro italiano, che, giova notarlo, sono sanzionate dal Ministero della marina.

“ In altre parole, la proposta tenderebbe a far sì che la Commissione, incaricata dell'accertamento dell'idoneità della nave al trasporto degli emigranti, vale a dire ad accertare quanto riguarda la velocità, la sistemazione dei ponti, l'altezza dei medesimi, l'area libera in coperta, il numero e la disposizione dei boccaporti, delle trombe a vento e degli estrattori, l'ubicazione e la solidità delle cuccette, la larghezza dei corridoi, le infermerie, le latrine, ed infine, quanto è in genere previsto dall'art. 140 del vigente regolamento, che si riferisce all'adattamento interno della nave, dovrebbe giudicare della buona costruzione dello scafo e dell'apparato motore; ciò che esorbita dalle sue attribuzioni.

“ La proposta porterebbe quindi ad un discredito dell'attività e della azione dell'unico Istituto di Registro nazionale, le visite del quale hanno efficacia internazionale e sono pacificamente accettate, in tema di noleggi e di assicurazioni; e ciò perchè, a prescindere dalla bontà dell'istituzione, si ha fiducia all'estero nell'esercizio dell'azione di sindacato, riservata dal Codice per la marina mercantile, all'Autorità marittima, la quale sola è competente ad *accertare l'idoneità della nave alla navigazione*. Non pare che questa facoltà, derivante da legge, possa venire eliminata mediante disposizione regolamentare. Si propone, quindi, che venga eliminata anche la proposta analoga fatta dal Consiglio superiore della marina mercantile; affinchè rimangano integre le attribuzioni e le conseguenti responsabilità delle autorità marittime.

“ D'altra parte, poi, oggi, nelle condizioni attuali del naviglio, mentre al trasporto di emigranti non potranno essere addetti che piroscavi di recente costruzione, col continuo progresso nell'arte delle costruzioni navali, non si comprende la necessità di regole, di cui non si riconobbe la necessità, quando gli emigranti erano trasportati da navi di età relativamente inoltrata, di portata inferiore a quella media attuale e di carattere non specializzato per tali servizi.

“ Aggiungasi a ciò che in nessuna legislazione straniera sarebbe accordata tale facoltà ai funzionari destinati specialmente per il servizio di emigrazione.

“ La legge germanica del 17 giugno 1897, nell'art. 34 richiede che la nave destinata al trasporto di emigranti sia sottoposta ad una ispezione sulla sua costruzione e sul suo armamento ed approvvigionamento. „

“ Ma queste funzioni, dall'art. 41 della stessa legge, sono affidate ai commissari, nominati dal Cancelliere dell'Impero, il quale, come è noto, sovrintende pure all'amministrazione della marina mercantile, mantenendo così saldo il sistema unitario dell'amministrazione marittima, e, quindi, la possibilità di una politica marittima.

“ Inoltre in *Germania*, l'Istituto di classificazione delle navi “ *Germanischer Lloyd* „ è riconosciuto dal Governo imperiale, e le visite e perizie fatte da tale Registro sono dichiarate equivalenti alle visite ufficiali; analogamente a quanto si pratica in Italia, al riguardo del Registro italiano.

“ La legge *ungherese* delli 11 marzo 1903, nell'art. 33, stabilisce che la nave che trasporta emigranti sia ispezionata, prima della partenza, da appositi funzionari, alla presenza delle autorità del porto. „

“ Il regolamento *spagnuolo* del 30 aprile 1908, per l'esecuzione della legge 21 dicembre 1907, ritiene validi i certificati spediti dagli Istituti di classificazione di navi “ *Lloyd's Register* „ e “ *Bureau Veritas* „, nella mancanza di un Registro nazionale e finchè questo non venga istituito; ma non ammette la possibilità che questi certificati siano sottomessi ad un giudizio di verifica, da parte di altri funzionari.

“ Perfino la stessa *Francia*, che, con l'ultima legge del 17 aprile 1907, impose regole precise per la sicurezza della navigazione, riconosce incondizionatamente i certificati delle “ *Bureau Veritas* „, e del “ *Lloyd's Register* „, validi per esentare le navi mercantili da qualsiasi visita e ciò come risulta chiaramente dal decreto del ministro della marina francese, in data 5 settembre 1908.

“ In *Inghilterra*, per effetto dell'art. 443 del “ *Merchant Shipping Act* „, viene esplicitamente affidato al “ *Lloyd's Register* „, la vigilanza sulla linea di massima immersione (*free-board*) e le visite fatte dal “ *Lloyd's* „, sono considerate come uguali alle ufficiali.

“ E per non andare oltre nell'esame delle legislazioni marittime estere, sulla materia, si può concludere che sembrano pienamente giustificate le

ragioni addotte per l'eliminazione della proposta di attribuire alle Commissioni di visita un'azione di sindacato sul *Registro italiano*.

“ Quanto poi alla prevista istituzione di una Commissione speciale superiore, per il caso di dubbio o di contestazione circa la classificazione di piroscafi, deve osservarsi che essa è superflua, imperciocchè già provvede all'uopo l'art. 8 del R. Decreto 9 maggio 1895, n. 352, con cui furono modificati gli articoli da 500 a 518 del regolamento marittimo, in vista del quale “ il Ministero della marina potrà, in ogni tempo e caso, “ disporre che le visite o perizie e le ispezioni alle macchine siano fatte “ da ufficiali dello Stato Maggiore, del Genio navale e macchinisti ed “ anche da ufficiali di porto, in attività di servizio. „

BODIO, *presidente*. Apre la discussione su queste proposte.

BRUNO. Non crede occorra illustrare maggiormente quanto ha detto nella sua relazione letta al Consiglio. Ritene che con l'articolo proposto si verrebbe ad intralciare il cammino ascensionale del Registro italiano riconosciuto come ente morale dal Governo, approvato dal Ministero della marina e che rilascia certificati che hanno valore internazionale. Non ammette l'istituzione di una Commissione sindacatrice dell'operato del Registro.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Osserva che il Consiglio superiore della marina mercantile fece già delle osservazioni sulle proposte del Commissariato, delle quali si è tenuto conto. Stante l'urgenza per l'approvazione del regolamento, non crede conveniente che all'ultimo momento si proponessero ancora modificazioni, le quali non potrebbero che ritardarne l'adozione.

REYNAUDI. Ritene che la Commissione la quale dovrebbe istituirsi secondo le proposte del Commissariato non sia incompetente, perchè avrebbe nel suo seno tutti gli elementi tecnici per poter efficacemente e validamente giudicare quali sieno le vere condizioni della nave.

GIUFFRIDA, *segretario*. Osserva che l'attuale regolamento dell'emigrazione nulla stabilisce nei riguardi del Registro italiano. Nel preparare il nuovo testo di regolamento si richiese che i piroscafi pel servizio di emigrazione fossero iscritti alla 1<sup>a</sup> classe del detto Registro. Si ebbe allora a considerare che una tale disposizione veniva a dare una grande importanza ai certificati del Registro di fronte alla pubblica Amministrazione per molteplici rapporti attinenti al trasporto degli emigranti, e parve quindi opportuno conferire espressamente poteri di controllo alla Commissione di visita speciale, che, essendo composta anche di elementi

tecnici, fu ritenuta del tutto competente a rivedere la classifica fatta dal Registro italiano.

Ora mentre nel primo testo era stato proposto di rendere obbligatoria la revisione da parte della Commissione speciale, il Consiglio superiore della marina mercantile si limitava a chiedere che il controllo fosse lasciato in facoltà della Commissione stessa. Il Commissariato ha accettato tale proposta, ammettendo la facoltà della revisione, solo nei casi dubbi. Analoga disposizione è già da tempo stabilita per i servizi postali. Ritiene che la più importante questione sia quella se si debbano ammettere anche i Registri esteri.

BRUNO. Crede che non si possa ammettere l'equipollenza con i Registri esteri senza una disposizione legislativa.

BODIO, *presidente*. La legge non esiste ancora; il progetto presentato dal Ministro della marina potrà anche essere modificato. Chi potrebbe negar fiducia, per esempio, ai certificati del "Lloyd's Register", inglese, che fanno fede in tutto il mondo?

BRUNO. Avverte che bisogna esser cauti su tale argomento. Cita l'esempio della Francia, la quale, con recente decreto, riconosce i certificati del "Bureau Veritas", ma non dà alcun valore a quelli del "Registro italiano". Nel caso attuale si tratta di rafforzare una istituzione nazionale.

NIRTI. Domanda come si comportano le altre nazioni riguardo al riconoscimento del Registro. Se esse accettano il nostro, non vi è ragione di escludere la reciprocità.

GIUFFRIDA, *segretario*. Il Commissariato intende tener fede al principio della reciprocità che è già adottato nell'attuale regolamento, ed è sciolpito nella disposizione proposta, la quale ammette soltanto le istituzioni di quei paesi che non escludono il trattamento di reciprocità per l'Italia.

MONTEMARTINI. Data la complessità e l'importanza della questione, propone che i singoli comma dell'articolo si discutano separatamente.

BODIO, *presidente*. Seguendo la proposta del prof. Montemartini, mette in discussione il comma primo, che è approvato all'unanimità, sostituendosi, secondo la proposta del Ministero della marina, alle parole *visita speciale* le parole *ispezione speciale*.

BRUNO. Al comma secondo propone che sia soppresso l'inciso: "sotto il ponte di stazza", e che il tonnello minimo dei piroscafi sia portato a 5000 tonnellate, avuto riguardo ai progressi delle costruzioni navali.

REYNAUDI. Osserva che oggi nessuno costruisce più vapori pel trasporto dei passeggeri su linee transatlantiche, che abbiano meno di 5000 tonnellate.

Aggiunge che, venendo questa proposta dal Direttore generale della marina mercantile, non si può non accettarla, dovendo ritenersi che egli ne abbia ponderato tutte le conseguenze nei riguardi dell'industria dei trasporti marittimi.

BODIO, *presidente*. Domanda quale sarebbe la condizione delle navi con meno di 5000 tonnellate, già iscritte in patente di vettore, se si accettasse la proposta del comm. Bruno.

BRUNO. Risponde che la disposizione proposta riguarda le navi non ancora iscritte in patente e quindi fa salva la posizione di quelle già addette al trasporto degli emigranti.

*Dopo di che l'aline a viene approvato con la modificazione proposta dal comm. Bruno.*

Si discute quindi l'aline a b.

BRUNO. Insiste nelle osservazioni già svolte. Ammettere i certificati di istituzioni estere non sarebbe in armonia con le disposizioni legislative in vigore, nè tutelerebbe efficacemente gli interessi di una istituzione nazionale, qual'è il *Registro italiano*, e quindi si oppone all'approvazione della proposta.

REYNAUDI. Osserva che, senza menomare in alcun modo la considerazione dovuta al *Registro italiano*, non si può, per la garanzia dovuta ad un interesse pubblico così importante, quale è il trasporto degli emigranti, dare valore assoluto e definitivo ai certificati di questa istituzione che, in fondo, è privata.

Crede poi che nei rispetti nazionali, quando si ammette il *Registro* di quelle sole nazioni che consentono la reciprocità con l'Italia, si salvaguardano completamente e nel miglior modo possibile i nostri interessi.

Non bisogna dimenticare che un eccessivo protezionismo provoca delle rappresaglie e finisce per essere nocivo a quegli interessi che vogliamo sostenere.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Dato il carattere del Regolamento sull'emigrazione, redatto in seguito a permanente delegazione del potere legislativo, non crede che si possa dubitare della legittimità della disposizione proposta.

BODIO, *presidente*. Osserva che il "Lloyd", il "Veritas", e gli altri autorevoli Registri accertano le condizioni di stabilità della nave e di

sicurezza della navigazione e che i loro attestati godono nel mondo largo credito. Ora noi abbiamo stabilito delle particolari norme per l'adattamento delle navi al trasporto degli emigranti, e l'applicazione di queste norme, come è giusto, è demandata alle Commissioni speciali di visita.

Per quanto riguarda la stabilità della nave e la sicurezza della navigazione, noi ci rimettiamo ai Registri; e, per le navi estere, domandare una nuova verifica da parte del "Registro italiano", dopo che le loro condizioni siano state verificate da Registri esteri autorevoli, importerebbe una perdita inutile di tempo e di denaro, e potrebbe essere considerato come un artificio per disturbare le Compagnie estere.

Il comm. Bruno è animato da zelo grande per la marina mercantile italiana; ma egli non deve credere che sia minore nei suoi colleghi il desiderio di aiutare la marina nazionale. Noi però dobbiamo preoccuparci anche del lato giuridico delle questioni e dobbiamo aver riguardo all'insieme degli interessi commerciali italiani nei rapporti coll'estero.

BRUNO. Pur apprezzando le ragioni esposte dagli altri consiglieri, egli insiste nelle sue considerazioni. Non ammette la necessità e l'opportunità che i certificati siano controllati dalle Commissioni di visita ufficiali.

Quanto al "Registro italiano", poi si tratta di una istituzione nazionale, che il Ministero della marina si propone di richiamare a nuova e prospera vita, mentre con la disposizione proposta essa finirebbe per essere discreditata.

REYNAUDI. Crede che la disposizione proposta, invece di togliere credito, accrescerebbe importanza al "Registro italiano". Infatti si renderebbe necessario per i piroscafi addetti al trasporto degli emigranti un certificato di classificazione finora non richiesto.

BRUNO. Il Ministero della marina si propone di richiamare a nuova vita il "Registro italiano", con mezzi ben più efficaci e soprattutto con una più diretta partecipazione dello Stato alla sua amministrazione. Egli confida che col prossimo maggio l'istituzione sia completamente riformata.

Aggiunge che appena a Genova si è conosciuta questa disposizione, che ora si vuole includere nel regolamento, è sorta una viva agitazione e il direttore del "Registro", ha anche telegrafato al Ministro della marina pregandolo di scongiurare il danno che verrebbe all'istituzione.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Osserva che, dato il dissenso, non certamente componibile, manifestatosi nella discussione, e trattandosi di una disposizione aggiunta che non ha connessione con altre norme regolamentari, può senz'altro sopprimersi il comma in discussione.

BRUNO. Aderisce alla proposta, ringraziando.

*La proposta è approvata.*

BODIO, *presidente*. Mette quindi in discussione i comma seguenti, che sono approvati nel testo proposto dal Commissariato.

*Viene quindi approvato, nel suo complesso, l'art. 95-bis.*

GIUFFRIDA, *segretario*. Legge il testo dell'art. 95-ter, che suona così:

“ Art. 95-ter. — Perderanno il diritto di esercitare il trasporto degli emigranti quei piroscafi la cui data di costruzione rimonta a più di venti anni dal giorno del varo. „

*L'articolo viene approvato senza discussione all'unanimità.*

Dopo breve discussione si approva l'art. 101 nel testo seguente:

“ Ad ogni locale posto sotto il ponte di coperta ed in cui siano alloggiati *gli emigranti* si dovrà poter accedere a mezzo di scale d'inclinazione non inferiore a 35 gradi rispetto alla verticale.

“ Nel computare il numero delle scale dovrà essere tenuto conto del numero delle persone alloggiate nei locali a cui esse diano accesso e per ogni cento persone o frazione di cento vi dev'essere una scala. „

GIUFFRIDA, *segretario*. Legge l'art. 102, che suona così:

“ Sui piroscafi che, fuori del Mediterraneo, debbono oltrepassare il 36° parallelo di latitudine nord o sud, dovrà essere impiantato un sistema di riscaldamento completo ed efficace per tutti i locali di alloggio degli emigranti, per le infermerie e per l'ambulatorio.

“ Sui piroscafi adibiti ad altre linee il sistema di riscaldamento sarà obbligatorio per i soli locali delle infermerie e dell'ambulatorio.

“ L'uso degli apparecchi di riscaldamento dei vari locali sarà regolato a giudizio del commissario governativo. „

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Osserva che il termine di sei mesi potrebbe sembrare troppo breve per l'impianto del riscaldamento; propone dunque che sia elevato ad un anno.

*L'articolo viene approvato con questo emendamento.*

GIUFFRIDA, *segretario*. Legge il testo dell'art. 156-bis, così concepito:

“ Quando il vettore abbia assunto a suo carico il trasporto marittimo di emigranti da un porto nazionale a quello in cui essi dovranno prendere imbarco sul piroscavo destinato al viaggio transoceanico, dovranno essere impiegati piroscavi dichiarati idonei al trasporto di passeggeri in viaggi di breve navigazione, giusta i regolamenti marittimi; purchè agli emigranti stessi siano inoltre garantite le condizioni seguenti:

“ a) vitto quale è prescritto per gli emigranti in viaggi transoceanici;

“ b) spazio nei corridoi secondo le prescrizioni del precedente articolo 99;

“ c) trasporto gratuito del bagaglio nella misura stabilita all'articolo 88;

“ d) trasbordo gratuito delle persone e del bagaglio sul piroscafo transoceanico;

“ e) materassa e coperta, quando l'emigrante debba pernottare a bordo;

“ f) sorveglianza, per parte di una persona dell'equipaggio, incaricata dal capitano, affinchè siano, in modo speciale, tutelati i bambini e le donne.

“ Inoltre, sul biglietto d'imbarco di cui all'art. 74 deve essere fatta annotazione dell'obbligo, assunto dal vettore, del trasporto marittimo degli emigranti fino al porto di partenza del piroscafo transoceanico e deve indicarsi:

“ 1° se e quale supplemento di nolo sia percepito per questo trasporto;

“ 2° il nome e la stazza del piroscafo di cabotaggio e la data di partenza di esso.

“ Il vettore deve curare che questo viaggio marittimo si compia nel minor tempo possibile; e pertanto sono proibiti i trasbordi e le interruzioni, salvo autorizzazioni speciali degli ispettori dell'emigrazione, i quali metteranno a carico dei vettori tutte le eventuali spese di sbarco ed imbarco, vitto e alloggio.

“ Il vettore, giusta la prima parte dell'art. 16 della legge, ed il capitano del piroscafo sono responsabili pel mantenimento delle suddette condizioni, indipendentemente dalle responsabilità in cui il capitano stesso potesse incorrere per infrazione delle leggi e dei regolamenti marittimi.

“ Le stesse norme sono obbligatorie per i vettori ed altri armatori allorchè si tratti di emigranti che rimpatriano da regioni transoceaniche e che debbano essere trasbordati, nel porto nazionale di arrivo, su altri piroscafi per essere inviati, a spese del vettore od armatore, a qualsiasi altro porto del Regno.

“ Prima che i suindicati piroscafi siano ammessi al servizio contemplato nel presente articolo, la loro idoneità dovrà essere constatata, su domanda degli armatori, mediante una speciale visita e misurazione ese-

guita da un funzionario di porto. Se il piroscafo non ha cuccette, la misurazione sarà anche intesa ad accertare il numero delle materasse che potranno essere distese nei locali destinati agli emigranti. Una copia del relativo verbale sarà consegnato al capitano del piroscafo ed un'altra all'ispettore dell'emigrazione. »

Il Consiglio superiore della marina mercantile propone che si faccia obbligo d'installare le cuccette per gli emigranti quando essi debbano pernottare a bordo, mentre invece il testo primitivo proposto dal Commissariato riteneva sufficiente il materasso e le coperte. Date le condizioni di questo materiale, sembra ora più opportuno non richiedere subito troppo, per non essere costretti a tolleranze e a deroghe.

Il Ministero della marina aderisce a questa proposta.

*L'articolo è approvato.*

BRUNO. Raccomanda che sia operata una rigorosa selezione fra i vapori che esercitano questo traffico.

Si passa quindi a discutere l'art. 170.

GIUFFRIDA, *segretario*, ne legge il testo che suona così:

“ I vettori di emigranti, i quali trasportino da un porto estero transoceanico passeggeri di 3<sup>a</sup> classe di nazionalità italiana, diretti in Italia, dovranno attenersi a tutte le disposizioni contenute nel presente regolamento circa la velocità, le condizioni nautiche, l'assetto ed il corredo della nave, come pure dovranno attenersi alle disposizioni in vigore circa il trattamento degli emigranti per quanto riguarda il vitto, l'igiene, l'assistenza sanitaria, lo spazio nei dormitori e l'area libera in coperta. Salvo che intervenga autorizzazione del Commissariato i vettori di emigranti non potranno eccedere i prezzi dei noli stabiliti pel quadrimestre in corso.

“ Qualora si tratti di viaggi di ritorno di piroscafi partiti dal Regno con emigranti, il medico governativo continuerà ad avere fino all'arrivo nel porto italiano di sbarco la direzione del servizio d'igiene e di cura per quanto concerne i passeggeri di 3<sup>a</sup> classe, salva facoltà ai non italiani di ricorrere alla cura del medico imbarcato dal vettore. Qualora questi non abbia imbarcato un medico proprio, il medico governativo assumerà pure il servizio sanitario degli altri passeggeri e dell'equipaggio. Il medico stesso, o in sua mancanza il commissario governativo, continuerà ad esercitare l'ufficio di sorveglianza a riguardo dei passeggeri nazionali di 3<sup>a</sup> classe.

“ Queste disposizioni si applicano anche in caso di trasbordo dei passeggeri italiani di 3<sup>a</sup> classe in un porto straniero del Mediterraneo.

“ Prima che i piroscafi, sì italiani che stranieri, intraprendano il viaggio di ritorno, il medico militare curerà che siano operate le lavature e le disinfezioni necessarie, affinchè l'igiene di bordo, risponda alle condizioni imposte per le partenze dai porti del Regno in tutto e specialmente per quanto riguarda le cuccette, le materasse e le coperte.

“ Il vettore, sì nazionale che straniero, il quale rilasci per mezzo dei propri agenti in paesi posti al di là dell'Oceano, biglietti di viaggio ad emigranti italiani che vogliono far ritorno in patria, dovrà attenersi alle disposizioni dell'art. 74 del presente regolamento, per quanto riguarda le indicazioni da apporre sul biglietto.

“ Nei biglietti di viaggio dovrà pure essere precisato se il passeggero sarà trasportato al porto italiano di destinazione direttamente, oppure mediante trasbordo, in un porto intermedio straniero o italiano, sopra un altro piroscafo, questo dovrà avere i requisiti previsti dal precedente art. 156-*bis*, e su di esso, con i passeggeri, dovrà pure trasbordare, per la loro tutela, il medico governativo o il commissario che lo sostituisce.

“ Se la partenza venga poi prorogata, il vettore sarà tenuto, qualunque sia la causa del ritardo, a provvedere le spese di vitto e di alloggio dell'emigrato giunto al porto d'imbarco, dal giorno della partenza indicata nel biglietto fino al giorno in cui la partenza avvenga, uniformandosi alle norme che saranno in proposito stabilite dal regio ufficiale consolare del luogo.

“ Il capitano nazionale o straniero di nave non iscritta in patente di vettore che impenda viaggi da porti transoceanici imbarcando più di 150 passeggeri italiani di 3<sup>a</sup> classe, o di classe equiparata alla 3<sup>a</sup>, diretti nel Regno deve uniformarsi alle prescrizioni della prima parte del presente articolo e deve imbarcare un medico di nazionalità italiana per il servizio d'igiene e sanitario.

“ Il medico a bordo avrà cura della vigilanza ai termini del precedente art. 122 e sarà soggetto alla disciplina degli articoli 124 (ultima parte) e 127 del presente regolamento.

“ Prima che il piroscafo sia ammesso in pratica nel porto del Regno in cui deve sbarcare i passeggeri, il medico dovrà far pervenire all'Ispettorato dell'emigrazione o al locale ufficiale di pubblica sicurezza, secondo che trattasi di porto indicato nell'art. 9 della legge o di altro porto, un rapporto sull'andamento del servizio durante il viaggio e sui fatti avvenuti.

“ L'Ispettore dell'emigrazione o l'ufficiale di P. S. dovrà recarsi subito a bordo, prima che il piroscafo sia stato ammesso a sbarcare i pas-

seggeri di 3<sup>a</sup> classe, e procederà alla visita prescritta dal successivo art. 186.

“Lo stesso funzionario invierà poi al Commissariato il rapporto ricevuto dal medico con i rilievi e le proposte che reputerà del caso, uniformandosi alle istruzioni del Commissariato.

“Agli eventuali trasbordi nei porti intermedi e allo sbarco dei detti passeggeri di 3<sup>a</sup> classe e dei bagagli nei porti di arrivo deve essere provveduto a cura e a spese del vettore o del capitano, se si tratti di nave non iscritta su patente di vettore.”

GIUFFRIDA, *segretario*. Osserva che posteriormente alla redazione del progetto di regolamento è stato emanato il R. Decreto n. 411 del 28 giugno 1908. Occorre quindi che agli ultimi commi dell'articolo sia sostituito il testo di quel decreto, con qualche piccolo ritocco. Propone il testo seguente:

“Il capitano nazionale o straniero di piroscafo, che imprenda viaggi da porti americani, qualora imbarchi più di 50 passeggeri italiani di 3<sup>a</sup> classe, o di classe equivalente, diretti ad un porto del Regno, e non abbia a bordo commissario regio, deve munirsi di speciale licenza della R. Autorità consolare italiana.

“La licenza non potrà essere accordata:

“a) se il piroscafo fu precedentemente escluso o radiato dai servizi dell'emigrazione;

“b) se il piroscafo non è diretto ad uno dei porti indicati nell'articolo 9 della legge sull'emigrazione;

“c) se il piroscafo non ha i requisiti di velocità, qualità nautiche, assetto e corredo conformi alle disposizioni contenute nel Regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, approvato con regio decreto 10 luglio 1901, n. 375, e modificato col decreto 11 dicembre 1902, n. 540;

“d) se ai passeggeri di 3<sup>a</sup> classe non si dà un trattamento di vitto ed alloggio non inferiore a quello richiesto per gli emigranti in partenza dal Regno;

“e) se il piroscafo non imbarca un medico italiano, autorizzato dal console perchè nella traversata abbia la cura igienica e l'assistenza sanitaria dei passeggeri.

“L'autorità consolare subordinerà la licenza, ove lo creda, ad una preventiva ispezione del piroscafo che farà eseguire da perito di sua fiducia a spese del capitano.

“ La licenza dovrà indicare tutte le condizioni che vennero imposte al capitano.

“ Il console pel rilascio della licenza potrà richiedere che il piroscalo sia sottoposto in Italia alla visita speciale di cui all'art. 138 del regolamento. „

Occorre poi tener conto che il testo dell'articolo così modificato sarebbe eccessivamente lungo e propone quindi che esso sia diviso in due articoli.

REYNAUDI. Osserva che l'aumento nei rimpatri di emigranti dalle Americhe ed i cattivi trattamenti subiti a bordo di navi escluse dal trasporto degli emigranti a norma dell'art. 13 della legge, rendono necessarie le disposizioni proposte, le quali apporteranno notevoli benefici.

NISSI. Dubita che sia opportuna e conforme alla legge la determinazione di un limite per i noli da praticare nei viaggi di ritorno.

Crede che sia illusorio proporsi di spezzare le coalizioni fra Compagnie marittime, specialmente poi quando siano formate all'estero. Riconosce però l'opportunità di stabilire delle disposizioni igienico-sanitarie per il trasporto degli emigranti che rimpatriano con la sanzione di non ammettere a sbarcare i passeggeri o multando fortemente le navi le quali non abbiano adempiuto alle disposizioni stesse.

GIUFFRIDA, *segretario*. Premette che la disposizione proposta è stata consigliata al Commissariato dall'opportunità di evitare un rincaro di noli eccessivo, che non appare giustificato dalle condizioni del mercato pel rimpatrio degli emigranti dalle Americhe.

Tale rialzo nuoce agl'interessi nazionali. Esso infatti tende in certi limiti ad ostacolare quell'emigrazione di stagione che, mentre non priva l'agricoltura nazionale di braccia, consente ai nostri lavoratori d'impiegarsi utilmente nei mesi di disoccupazione.

Inoltre, segnatamente dal Sud-America, si ha necessità di rimpatriare a spese dello Stato un certo numero di lavoratori e non per tutti è possibile di usufruire delle disposizioni dell'art. 25 della legge; onde per questo riguardo ogni rincaro di prezzi porta una maggiore spesa di pubblico danaro. Vi sono poi dei lavoratori che, senza essere miserabili, si trovano in condizione molto disagiata e nella necessità di rimpatriare con la propria famiglia; questi troverebbero un grave ostacolo al loro rimpatrio nel rialzo di noli.

Tali ragioni giustificano largamente il contenuto della disposizione di questo articolo, che naturalmente il Commissariato si proporrebbe di

applicare con prudenza, tenendo conto nella determinazione dei noli per il ritorno delle condizioni del mercato.

Circa le obiezioni di carattere giuridico, sollevate dall'on. prof. Nitti, e che sono certamente importanti, egli osserva che già l'art. 180 del vigente regolamento e le modificazioni successivamente apportatevi disciplinano il contenuto necessario del contratto del trasporto per gli emigranti che ritornano; e la legittimità di questa disposizione è stata riconosciuta dalla Corte di cassazione. Potrebbe quindi ritenersi che la disposizione proposta avrebbe la stessa base legale di tutte quelle altre già stabilite che, limitando la libertà del vettore per la stipulazione del contratto d'imbarco degli emigranti che ritornano, impongono loro obblighi legali.

Comunque, il regolamento che ora si discute dovrà essere esaminato dal Consiglio di Stato e l'autorevole consenso dirà se la disposizione sia conforme a legge.

Bonio, *presidente*. Crede ragionevole la proposta fatta, e per conto suo sarebbe disposto ad approvare gli articoli nella forma in cui sono stati proposti, con l'intesa che il punto di vista legale sarà più tardi esaminato e risolto dal Consiglio di Stato.

*Messo ai voti l'articolo è approvato.*

Si passa quindi ad esaminare l'art. 172, che dopo breve discussione viene approvato nel testo seguente:

“ Il Commissariato dell'emigrazione, di concerto col Ministero della marina, potrà autorizzare al trasporto degli emigranti per i viaggi da proseguire oltre l'Atlantico in navigazione fluviale navi con un tonnellaggio lordo inferiore a 5000 tonnellate. Queste navi saranno sottoposte alle disposizioni del presente regolamento in quanto applicabili, salvo le deroghe che il Commissariato, di concerto col Ministero della marina, stimasse conveniente di consentire, tenuto conto delle circostanze speciali. „

La seduta è tolta alle ore 12.30.

*Allegato al verbale della seduta antimeridiana dell'11 dicembre 1908*

## **Modificazioni proposte al Titolo IV del Regolamento dell'emigrazione, approvato con R. Decreto 10 luglio 1901, n. 375.**

*Relazione all'On. Consiglio dell'emigrazione*

ALL'ON. CONSIGLIO DELL'EMIGRAZIONE,

*Nella tornata del 15 giugno 1906 l'onorevole Consiglio dell'emigrazione affidava al suo Comitato l'esame preliminare del progetto di modificazioni al titolo quarto del regolamento. In seguito a questa deliberazione, l'onorevole Comitato lo approvava in massima, con qualche modificazione.*

*Il progetto e la presente relazione erano pronti fin dal 1907; ed erano stati curati, come sarà detto più appresso, sotto la direzione dell'on. Ammiraglio Reynaudi, allora Commissario generale. Ora il sottoscritto li fa integralmente propri, ed ha l'onore di presentarli al Consiglio, pregandolo di voler esaminare le proposte modificazioni con quella sollecitudine che le esigenze del servizio richiedono.*

Roma, 26 novembre 1908.

Il Commissario generale

**L. Rossi.**

**RELAZIONE**  
**sulle modificazioni proposte al Titolo IV**  
**del regolamento sull'emigrazione**

**Necessità di riformare il titolo IV del regolamento.**

Il regolamento dell'emigrazione nel titolo IV (art. 94 a 173) determina i requisiti di navigabilità, velocità, corredo di attrezzi, assetto interno e adattamento dei piroscafi destinati al trasporto di emigranti; stabilisce le modalità per l'esecuzione delle visite dei piroscafi; e regola il servizio sanitario, la distribuzione dei viveri e la vigilanza a bordo.

Però il regolamento sull'emigrazione, in questo titolo, accolse buona parte delle disposizioni contenute nei regolamenti marittimi approvati con regi decreti 26 maggio 1897, n. 178 e 19 ottobre 1908, n. 454, i quali a loro volta contenevano norme ricavate in parte dal regolamento per l'esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile, approvato con regio decreto 20 novembre 1879.

Abbiamo quindi non poche disposizioni la cui origine risale a tempi nei quali le condizioni della tecnica navale erano ben diverse dalle presenti, e che pertanto non rispondono più del tutto alle progredite caratteristiche del naviglio, alle cresciute esigenze dell'igiene navale ed anche ai maggiori bisogni degli emigranti.

Si aggiunga che dal 1901 ad oggi le condizioni del naviglio destinato al trasporto degli emigranti sono notevolmente migliorate, come risulta dai seguenti dati che indicano la velocità ed il tonnellaggio delle navi che, all'attuazione della legge, erano in servizio di emigrazione, e di quelle iscritte sulle patenti dei vettori rilasciate pel 1908:

TONNELLAGGIO LORDO	Numero delle navi		VELOCITÀ	Numero delle navi	
	1901	1908		1901	1908
Sotto 3000 . . . . .	16	—	Da 10 a 11 miglia .	18	1
Da 3000 a 5000. . . .	44	28	Da 11 a 12 " .	20	9
Da 5000 a 8000. . . .	10	35	Da 12 a 13 " .	10	23
Da 8000 a 15000 . . .	2	20	Da 13 a 14 " .	13	19
Oltre 15000 . . . . .	"	4	Da 14 a 20 " .	11	33
			Oltre 20 " .	"	2
	72	87		72	87

Questo notevole progresso ha reso più evidente l'insufficienza di alcune delle disposizioni regolamentari; mentre d'altra parte dalle relazioni dei regi Commissari, che in forza della legge del 1901 sono stati imbarcati su ogni nave, si è ricavata una compiuta esperienza dei bisogni degli emigranti durante la navigazione, esperienza di cui prima in parte si difettava.

Appare quindi evidente l'opportunità ed anzi la necessità della riforma del titolo IV del regolamento, che del resto era stata intravista fin da quando si compilava il testo del regolamento attualmente in vigore.

Il Consiglio di Stato, col parere emesso nell'adunanza generale del 5 giugno 1901, così si esprimeva al riguardo del Regolamento comunicatogli per esame:

“Esso è un tentativo, anzi è concepito come qualcosa di provvisorio, dalla stessa legge, che all'articolo 31 prevede a disegno l'eventualità e, si potrebbe dire, quasi la certezza che il regolamento debba prima o poi essere modificato„. Ed aggiungeva: “Questa considerazione potrebbe dispensare il Consiglio da qualsiasi esame e fare rimettere la discussione a miglior tempo, quando l'esperienza e la pratica avessero posto a nostra disposizione elementi e dati certi e provati„.

#### Urgenza della riforma.

Se sulla necessità della riforma del titolo IV del regolamento non vi è divergenza di pareri, lo stesso non si può dire pel carattere di urgenza che essa riveste. Si è obiettato infatti da taluni che non apparirebbe opportuno modificare ora il titolo IV del regolamento, quando è allo studio la riforma della legge sull'emigrazione.

Ma l'obiezione non sembra abbia consistenza. Le modificazioni alla legge — quali sono studiate — non contrastano in alcun modo con il progetto di riforma del titolo IV del regolamento; mentre poi le disposizioni contenute nel progetto trovano sicura base nella legge vigente. Soltanto per alcuni articoli relativi ai medici militari (art. 114 *b* a 114 *p*) può sorgere qualche dubbio sulla possibilità che abbiano sanzione senza che prima sia modificata la legge. Ma se, come si spera, la riforma della legge verrà approvata in tempo prossimo, questi dubbi perderanno ogni ragione d'essere, poichè verosimilmente il progetto di regolamento in esame non potrà essere approvato, nella più favorevole delle ipotesi, che fra alcuni mesi. In caso diverso, queste disposizioni riguardanti i medici e qualche altra simigliante potranno essere stralciate. E comunque se

in seguito alle decisioni del potere legislativo occorresse ritoccare in qualche parte il regolamento, ciò sarebbe sempre agevole.

Nel resto le disposizioni contenute in questo titolo — per l'indole loro — sono state sempre determinate per mezzo di regolamento (anche prima della legge sull'emigrazione); e ciò perchè si tratta di minute norme esecutive e, in gran parte, d'indole tecnica, che non possono stabilirsi per legge. Ed è anzi da ricordare che, quando si discusse la legge del 1901, autorevoli parlamentari osservarono che alcune delle norme in essa contenute avrebbero trovato sede più opportuna nel regolamento.

Nè d'altra parte è possibile ritardare oltre l'applicazione del nuovo regolamento. Le ragioni su accennate, dimostrandone la necessità, ne mettono in luce anche l'urgenza. È poi da considerare che, dato il carattere radicale delle modificazioni studiate, si è venuta creando una situazione di cose che non è scevra d'inconvenienti per quanto riguarda l'assetto interno delle navi ed i lavori di riadattamento a cui esse dovrebbero essere sottoposte, in seguito ad inconvenienti accertati in navigazione.

Infatti, talvolta, constatandosi deficienze a bordo che richiederebbero lavori importanti, non appare ragionevole pretendere che questi siano eseguiti secondo le norme del regolamento vigente, le quali sono destinate in tempo vicino ad essere mutate; nè d'altra parte si può provvedere secondo le disposizioni del progetto di regolamento, poichè esse, mancando della necessaria sanzione, non hanno carattere definitivo.

Lo stesso avviene per le nuove costruzioni, le quali trovano serio impedimento in questa incertezza regolamentare. Ad esse mal si adattano le disposizioni antiquate del vecchio regolamento, mentre non possono applicarsi le nuove disposizioni ancora non sancite.

Nè infine è da trascurare che la riforma del regolamento darà modo di render più spedito ed armonico il servizio amministrativo, specialmente per quanto riguarda le visite.

In conclusione quindi nulla consiglia di ritardare una riforma matura e reclamata da urgenti necessità di servizio.

Appare pertanto per ogni verso necessario che non sia arrestato il lavoro preparatorio della riforma e che l'on. Consiglio porti il suo valevole contributo allo studio di questo importante argomento.

### Preparazione del progetto di riforma del titolo IV.

Il progetto di modificazione al titolo IV, quale è oggi presentato, è frutto di lunghi ed assidui studi.

Il Ministro degli Affari Esteri, di concerto con quello della Marina, con decreto del 22 aprile 1904 nominò una Commissione incaricata di preparare lo schema di progetto, la quale era presieduta dal Commissario Generale dell'emigrazione on. BODIO, e composta dei signori:

Comm. L. FIORITO, direttore generale della marina mercantile.

Cav. EDOARDO BARBAVARA, capitano di vascello.

Comm. ERNESTO VITALI, direttore del genio navale.

Cav. GIUSEPPE ROTA, ingegnere capo di 1<sup>a</sup> classe nel genio navale.

Cav. TEODORICO ROSATI, medico capo di 2<sup>a</sup> classe nella regia marina.

Cav. CESARE CAZZULINI, capitano di porto, incaricato delle funzioni di commissario dell'emigrazione.

Cav. CAMILLO CASINI, ufficiale di porto di 1<sup>a</sup> classe, segretario.

In seguito alla Commissione fu aggregato il comm. AUGUSTO WITTING, capitano del porto di Napoli.

La Commissione, dopo aver tenuto tredici adunanze, ed essersi recata nel porto di Napoli a visitare piroscafi di diverso tipo, presentò nel gennaio 1905 un progetto di riforma di tutto il titolo IV del regolamento.

Il Commissariato credette opportuno dare comunicazione ai vettori di questo progetto, ritenendo utile dar modo agli interessati di esporre in tempo opportuno le loro osservazioni.

Infatti diversi vettori e la Federazione nazionale degli armatori presentarono osservazioni di vario ordine, specialmente sulle proposte relative all'assetto interno ed agli adattamenti dei piroscafi.

Questi rilievi furono sottoposti alla Commissione che aveva preparato il progetto e che in seguito ad alcune modificazioni nella sua composizione, risultò così costituita:

C. Amm. L. REYNAUDI, Commissario generale della emigrazione, *presidente*.

Comm. L. FIORITO, direttore generale della marina mercantile.

Cav. uff. ALFREDO LETTIERI, colonnello del genio navale.

Cav. Dott. ANTONIO MONTANO, tenente colonnello medico nella regia marina.

Comm. AUGUSTO WITTING, capitano del porto di Napoli.

Cav. uff. ANTONIO OLIVIERI, capitano del porto di Genova.

Cav. uff. CESARE CAZZULINI, capitano del porto di Livorno.

Cav. uff. N. MALNATE, Commissario dell'emigrazione.

Prof. VINCENZO GIUFFRIDA, segretario.

La Commissione, presi in esame i rilievi dei vettori, ritenne opportuno modificare in diverse parti le precedenti proposte.

Quasi tutte le deliberazioni furono prese all'unanimità, e solo per quanto riguarda l'organizzazione amministrativa dei servizi e specialmente il servizio delle visite, il presidente dichiarò di riservare le deliberazioni del Commissariato. Questa riserva era consigliata dalla divergenza di vedute in ordine a questo punto, divergenza di cui appresso si chiarirà la portata.

Intanto qui gioverà ricordare un'altra parte del titolo IV del regolamento, che è stata oggetto di studio speciale, e cioè il servizio dei RR. Commissari viaggianti.

Come è noto la legge sull'emigrazione (art. 11) stabilisce che, a bordo di ogni piroscafo in servizio di emigrazione, sia imbarcato un medico della regia marina con le funzioni di commissario, al quale è affidato il compito di dirigere il servizio igienico e sanitario, di vigilare sull'osservanza della legge e del regolamento, e di assistere e consigliare gli emigranti durante la traversata.

Per l'attuazione di questo servizio, il Ministero mise a disposizione del Commissariato 48 ufficiali, fra capitani e tenenti, che si rinnovano a turno annuale, e che prestano servizio quasi continuato. Il Commissariato rimborsa il Ministero della marina degli stipendi e delle indennità d'arma dovuti a questi ufficiali, ed a sua volta è rimborsato dai vettori, pel tempo in cui detti ufficiali disimpegnano le loro funzioni a bordo.

Il Ministero della marina mantiene il numero dei medici in costante integrazione, sostituendo quelli che si ammalano o che sono in congedo onde il *Fondo per l'emigrazione*, per questo servizio, è gravato soltanto dagli stipendi corrisposti nei giorni in cui gli ufficiali stanno a terra. E siccome i periodi di sbarco sono di ordinario assai brevi, la spesa sostenuta per questa ragione è limitata, e arriva in media a circa L. 20,000 per esercizio finanziario.

Però, fin dai primi mesi dell'attuazione della legge, si dovette constatare che il numero di questi ufficiali destinati in servizio di emigrazione che non era sufficiente per far fronte ai bisogni del servizio in tutto l'anno. Non si può, infatti, con 48 medici militari di marina, imbarcare un regio commissario su ogni piroscafo in partenza, nei primi e negli ultimi mesi dell'anno, quando cioè l'emigrazione è più attiva.

Per qualche tempo il Ministero della marina supplì ai bisogni straordinari destinando ufficiali di porto o tenenti di vascello. Ma, nel prin-

cipio del 1905, il detto Ministero ebbe a dichiarare che per le cresciute esigenze dei servizi da esso dipendenti, non avrebbe più potuto destinare in servizio di emigrazione altri funzionari all'infuori dei 48 medici. Ed anzi ebbe a proporre che fosse meglio regolata questa materia, staccandosi dal ruolo del corpo sanitario di marina il corpo dei medici dell'emigrazione.

Il Commissariato fece allora presenti le ragioni che, nell'interesse del servizio, consigliavano di non variare le basi fondamentali dell'art. 11 della legge. Ed il Ministro della Marina, cedendo alle vive insistenze, finì col consentire che all'ufficio di commissario a bordo dei piroscafi da emigranti continuassero ad essere destinati ufficiali medici, a condizione però che fossero meglio disciplinati i rapporti fra le due Amministrazioni, e fossero eliminate quelle cause che potevano perturbare il buon andamento dei servizi militari ed ostacolare lo svolgimento della carriera dei medici della regia marina.

Affine di preparare le proposte regolamentari di cui si tratta, fu nominata una Commissione, presieduta dal commissario generale dell'emigrazione, ammiraglio *Reynaudi*, e composta dei signori:

Comm. PELUCCHI, capo sezione al Ministero degli affari esteri;

Cav. MARCHETTINI, capo sezione al Ministero del tesoro;

Cav. dott. ANTONIO MONTANO, tenente colonnello medico della regia marina;

Cav. MANFREDI COSTANZO, capitano di porto;

Prof. VINCENZO GIUFFRIDA, segretario.

La Commissione preparò un nuovo testo all'art. 11 della legge e varie disposizioni regolamentari, che furono in massima accettate dal Ministero degli affari esteri e da quello della marina.

#### Esame del progetto da parte del Consiglio Superiore della Marina mercantile.

Con queste aggiunte, il progetto era pronto e completo, quando il Ministro della Marina credette di sottoporlo all'esame del Consiglio Superiore della Marina mercantile, il quale propose diverse varianti ed aggiunte. Alcune di esse sono accettate dal Commissariato, altre non sembrano accettabili. Queste ultime sono riprodotte nel testo del Regolamento che si sottopone all'esame dell'on. Consiglio di emigrazione (3<sup>a</sup> colonna), e dei motivi per cui l'ufficio crede di non accettarle si darà conto esaminando i diversi articoli, come pure nella stessa sede si darà notizia

dei principali rilievi presentati dai vettori e che non si è creduto di accogliere. Infine vi è qualche emendamento proposto dal detto Consiglio, che involge l'esame di questioni tecniche (1) non ancora compiutamente definite. Ma anche di ciò sarà detto esaminando i vari articoli.

Qui però giova accennare al punto principale di dissenso fra Commissariato e Consiglio Superiore della Marina mercantile, che riguarda l'organizzazione del servizio di vigilanza sul trasporto marittimo degli emigranti.

Attualmente i piroscafi in servizio di emigrazione sono sottoposti a due visite, una di carattere straordinario (la visita *speciale*), l'altra periodica, per ogni viaggio (la visita *preliminare*).

Le visite hanno scopi diversi, e sono eseguite da Commissioni differenti.

La visita *speciale* deve accertare che il piroscafo possenga tutti i requisiti richiesti dal regolamento ed è eseguita da una Commissione composta del capitano di porto, presidente, di un medico di porto, d'un ingegnere del Genio navale, dell'ispettore dell'emigrazione e di un ufficiale di porto, il quale ha le funzioni di segretario.

La visita *preliminare*, la quale si rinnova ad ogni partenza, è intesa ad accertare che il piroscafo si conservi nelle condizioni accertate dalla visita speciale, ed è eseguita da una Commissione composta di un ufficiale di porto, presidente, di un medico di porto e dall'ispettore dell'emigrazione. In caso di contestazione decide il capitano di porto, eccetto che si tratti di controversie relative al servizio sanitario che sono decise dal prefetto, sentito il medico provinciale.

Si tratta come si vede di Commissioni miste, chiamate alla vigilanza sui mezzi di trasporti. Ora su di esse, pel modo della loro composizione e del loro funzionamento, il Commissariato non può esercitare una costante direttiva, mentre d'altra parte, per disposizione di legge, e per la ragione stessa fondamentale della sua istituzione, esso ha la responsabilità del servizio, dovendo provvedere alla tutela degli emigranti.

Perciò l'ufficio, mentre ha i poteri necessari sia per concedere le patenti come per promuoverne il rifiuto e la limitazione, e mentre determina i noli, non ha in realtà mezzo di esercitare quella continua e diretta vigilanza sui trasporti da cui le funzioni sopra indicate non possono essere scisse.

Così ad esempio se su alcuni piroscafi i forni sono inadatti, il Commissariato non può esigerne il cambiamento, ma viceversa può ridurre i

(1) Anche queste proposte sono riprodotte sulla terza colonna del testo del Regolamento.

i noli a causa della scadente qualità del pane. Se gli adattamenti di un piroscafo non rispondono, non se ne può esigere la trasformazione, mentre invece si può eliminare il piroscafo; e così via.

Evidentemente l'ordinamento attuale non risponde pienamente alle esigenze del servizio che ha bisogno di essere unito per procedere con la necessaria sveltezza ed efficacia; e ciò, per un certo rispetto, anche nell'interesse dei vettori.

Questa necessità dell'unificazione non è negata dal Consiglio superiore di marina mercantile, il quale però opina che tutto quanto attiene alla vigilanza sui trasporti debba essere concentrato nel Ministero della marina e nelle Capitanerie. E questo pensiero fondamentale — che chiarisce la portata delle modificazioni e varianti proposte dal detto Consiglio — è stato perspicuamente affermato in varie discussioni (1). In sostanza — al fine di concentrare quelli che sono stati chiamati servizi marittimi — si vorrebbe togliere al Commissariato la tutela dell'emigrante per quanto attiene al viaggio per mare.

Non è qui il caso di discutere questo principio, nè di esaminare se sia buon criterio amministrativo quello di raggruppare i servizi, non secondo l'indole e la finalità loro, ma secondo una caratteristica, che può ben dirsi esteriore, come quella del mezzo ambiente in cui si svolgono. Ci limiteremo ad osservare che se siffatto principio prevalesse, si dovrebbero togliere al Commissariato, e forse a più forte ragione, le funzioni di tutela e di protezione degli emigranti prima della loro partenza dal Regno e dopo il loro arrivo all'estero, affidandole a quegli organi dello Stato che provvedono alla sicurezza di ogni classe di cittadini nel Regno e alla loro difesa all'estero. E tolte al nostro ufficio queste funzioni attive e fattive, non si vede quale sfera di azione resterebbe ad esso affidata, poichè anche il servizio d'informazioni sul lavoro all'estero potrebbe essere disimpegnato dall'Ufficio del lavoro, la cui attività ha e deve avere tanti contatti con quella oggi spiegata dal Commissariato.

In sostanza — ad esser logici — la tesi propugnata condurrebbe a fare un passo indietro nella nostra legislazione, ritornando alla condizione in cui si era prima del 1901.

Se invece si ammette il principio della concentrazione dei servizi dell'emigrazione, voluto assolutamente dalla legge del 1901, non si può

(1) La Sezione II del Consiglio superiore della marina esaminando le proposte di riforma alla legge sull'emigrazione concretava così il suo pensiero: "l'emigrante *in terra* al Commissariato, sia egli in Italia che all'estero, l'emigrante *in mare* all'Amministrazione della marina mercantile ..." (Relazione al Consiglio superiore della marina mercantile sul disegno di riforma di alcuni articoli della legge sull'emigrazione, redatta dal cav. Bruno, pag. 44).

contestare che le Commissioni debbano ricevere le direttive di massima dal Commissariato, allo stesso modo come le ricevono i Prefetti per quanto riguarda la sorveglianza dei rappresentanti di vettori, i Consoli per quanto attiene all'assistenza degli emigranti e così via.

Ma tale discussione — ripetiamo — qui sarebbe fuori di posto, trattandosi di proposte che mirano a riformare il sistema della legge. In sede di modificazioni al regolamento è necessario attenersi rigorosamente ai principi segnati dalla legge in vigore; e questa, non pare dubbio, ha voluto che tutto il servizio di vigilanza sui trasporti degli emigranti fosse affidato al Commissariato, come tutti gli altri servizi concernenti la tutela dei lavoratori che espatriano.

Ciò è detto esplicitamente dall'articolo 7 della legge che volle concentrare nell'Ufficio " tutto ciò che si riferisce ai servizi dell'emigrazione „, ed è confermato da tutta l'economia della legge (1). Che se poi esaminiamo i lavori preparatori della legge, troviamo che questo principio del concentramento dei servizi dell'emigrazione — al fine di ottenere una tutela degli emigranti, continua, esercitata con unità d'intenti e con armonia di mezzi, e per ciò stesso efficace — domina tutti gli studi preliminari e tutte le discussioni.

Senza riportare l'espressione del pensiero di tutti i parlamentari che si occuparono della preparazione della legge del 1901, ci limitiamo a riferire le parole pronunziate alla Camera dei deputati, nella tornata del 27 novembre 1900, dall'on. Visconti Venosta, ministro degli affari esteri, proponente della legge stessa, parole che hanno quasi il valore di un'interpretazione autentica.

“ Certo — diceva l'on. Visconti — se vi sono servizi dell'emigrazione è necessario che vi siano i funzionari incaricati di eseguirli e sorvegliarli. La questione dunque si pone in questi termini: è preferibile che questi servizi rimangano come ora, divisi in tanti Ministeri che li trattano con criteri diversi, con criteri spesso contraddittori, oppure è preferibile che siano concentrati in un ufficio solo, che li tratti con un indirizzo unico e con un unico criterio che non sia quello della sicurezza pubblica oggi e dei vantaggi della marina domani, ma che sia il criterio costante della difesa degli emigranti (*bene! bravo*). Io

---

(1) Infatti per legge è il Commissariato che può dichiarare una classe di vapori equivalente alla terza classe attuale (art. 6), che concede le patenti (art. 13), che approva i noli sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile (art. 14), che autorizza in determinate circostanze armatori sprovvisti di patente a trasportare emigranti (art. 18) e così via.

Il disegno di modificazione alla legge che si trova avanti alla Camera non tocca questi punti.

«credo che porre la questione in questi termini equivalga a risolvere la vera».

E lo stesso pensiero l'onorevole Ministro esprimeva al Senato nella tornata del 25 gennaio 1901.

In conclusione quindi si ritiene che le proposte dell'onorevole Consiglio Superiore della marina mercantile in quanto mirano a togliere dalla dipendenza del Commissariato il servizio delle visite dei piroscafi — che è il fulcro della sorveglianza sui trasporti — non rispondano alla lettera ed allo spirito della vigente legge sulla emigrazione.

Le proposte del Commissariato invece cercano di contemperare le esigenze del servizio dell'emigrazione con quelle degli altri servizi, tenendo nel dovuto conto le funzioni assegnate dalla legge alle autorità marittime.

Esse inoltre mirano a migliorare per altre vie il servizio delle visite, portando nelle Commissioni un più forte e continuo contributo di competenza tecnico-navale.

Passiamo ora a dar conto delle modificazioni proposte ai singoli articoli del regolamento:

### Tonnellaggio, data di costruzione ed altre caratteristiche dei piroscafi.

#### Art. 95 *bis* e 95 *ter*.

Le disposizioni attuali prescrivono pei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti il minimo di velocità effettiva; ma nulla dispongono per le altre caratteristiche nautiche dei piroscafi. Ora l'esperienza ha dimostrato che alcuni piroscafi, pure avendo il minimo di velocità e gli adattamenti prescritti dal regolamento, sono da considerarsi come scadenti trasporti da emigranti, a causa dell'antica data di costruzione o dello scarso tonnello. Nè riesce sempre agevole eliminare queste navi dal servizio.

È parso perciò necessario stabilire le caratteristiche nautiche più essenziali che debbono possedere i piroscafi addetti al trasporto degli emigranti. Così si soddisfa anche il voto ripetutamente espresso da codesto on. Consiglio, che una materia tanto delicata come l'ammissione delle navi e la loro esclusione sia regolata con criteri ben definiti costanti ed uniformi per tutti, lasciando all'Amministrazione di valersi della fa-

coltà di rifiutare o limitare la patente in casi del tutto eccezionali e per circostanze per cui non è possibile determinare preventivamente criteri obbiettivi.

Già col progetto di riforma alla legge si prescrive che i piroscafi debbano avere propulsione a doppia elica distinta. Nè occorre dimostrare la necessità di una tale prescrizione, essendo noto che i vapori ad una sola elica, nel caso di rottura dell'asse o di perdita delle pale, caso che può verificarsi nelle traversate oceaniche, restano in balia degli elementi, con grave pericolo pei passeggeri.

Del resto nelle presenti condizioni della tecnica navale, si può dire che non si costruiscano più navi per trasporto di passeggeri in viaggi oceanici, con propulsione ad una sola elica.

Oltre a questa caratteristica essenziale, altre ne sono prescritte dall'articolo preso in esame, circa il limite minimo del tonnello e quello massimo di età.

La Commissione che preparò il progetto aveva proposto che si richiedesse una stazza lorda non inferiore a 3000 tonnellate e una età non inferiore ai 25 anni.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone che la stazza sia elevata a 4000 tonnellate e l'età ridotta a 20 anni, e il Commissariato accoglie volentieri queste proposte.

Oltre a stabilire il limite massimo di età, raggiunto il quale, i piroscafi vengono eliminati dal servizio, si determina che non possono iscriversi in patente *ex novo* piroscafi che abbiano età superiore ai tre anni. Come è ovvio, i vapori costruiti pel servizio dei passeggeri sulle linee italiane vi vengono adibiti appena pronti. I piroscafi che sono destinati alle nostre linee dopo parecchi anni del varo sono di ordinario o quei *cargoboats* nazionali — che giustamente l'on. Consiglio ebbe a raccomandare non fossero adibiti al servizio di emigrazione — oppure vapori costruiti per linee che hanno esigenze diverse dalle nostre.

Inoltre si è stabilito che i piroscafi debbano avere un doppio fondo per almeno due terzi della lunghezza della nave e paratie stagne, in modo che, allagandosi un compartimento, essi non abbiano ad affondare.

Infine, perchè i piroscafi pel modo di costruzione e per le altre loro caratteristiche diano i necessari affidamenti di buone qualità nautiche e di solida costruzione, si è stabilito che siano iscritti nella 1ª classe del *Registro italiano*.

Tale proposta è stata oggetto di rilievi da parte dei vettori esteri, le cui navi sono di ordinario iscritte in altri *Registri*. Ma si deve osservare che nulla vieta alle navi di bandiera straniera di farsi iscrivere

nel nostro *Registro*, e che non potrebbe ammettersi come equivalente l'iscrizione in *Registri* stranieri, che, per quanto stimabili, non sono riconosciuti dalla nostra legge. Nè è da trascurare che le disposizioni del nostro *Registro* relative alle paratie stagne sono giudicate dai nostri tecnici assai efficaci.

Però è sembrato opportuno dare alla Commissione di visita la facoltà di verificare sommariamente se la classificazione assegnata dal *Registro italiano* risponda ai relativi regolamenti, chiamando in caso di dubbio a giudicare una speciale commissione tecnica.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone che tale verifica sia resa facoltativa, e che, ove la Commissione di visita creda di eseguirla, alla Commissione stessa sia aggregato un rappresentante del *Registro italiano*. Ma, dato il carattere che si dà alla classificazione, sembra necessario che essa sia verificata in ogni caso dalla competente autorità; come pure, trattandosi di un controllo sul *Registro*, se pare giusto che vi assista il rappresentante della istituzione, non sembra egualmente opportuno che esso faccia parte con voto deliberativo della Commissione ufficiale a cui è delegato il controllo stesso.

In un altro punto ancora il Commissariato non concorda pienamente con l'on. Consiglio Superiore di marina mercantile. Questo aveva proposto che si potessero ammettere navi di tonnellaggio inferiore a 4000 per le navigazioni speciali, come quelle che si compiono in porti fluviali. E il principio si accoglie; ma è necessario estenderlo ed integrarlo e si propone quindi la disposizione dell'art. 172.

#### Art. 96.

Questo articolo disciplina gli accertamenti della velocità alle prove e in navigazione.

Circa le prove, si stabiliscono efficaci garanzie in modo da potere assicurare che i piroscafi, dopo l'esito felice delle prove, abbiano a mantenere la velocità prescritta. A questo fine, secondo l'avviso dei tecnici, si è elevato lo scarto fra la velocità effettiva e la velocità alle prove, da un miglio e mezzo a due miglia, e si è stabilito che le prove siano eseguite con un'immersione media del piroscavo, fra la minima e la massima prescritte dal successivo articolo 140. In questo punto il Consiglio Superiore di marina mercantile propone un'aggiunta riguardante i pesi da cui deve essere gravato il vapore. Ma essa non appare necessaria una volta che sia determinata l'immersione della nave alle prove, ed anzi

pare che potrebbe dar luogo ad equivoci, stabilendo una duplicità di criteri mal concordanti.

Mantenendosi poi il principio di escludere i piroscafi, i quali non abbiano raggiunto la velocità minima prescritta in due viaggi anche non consecutivi, si è aggiunto che, a questo effetto, debbono considerarsi non solo i viaggi di andata, ma anche quelli di ritorno, i quali vengono in certi limiti equiparati ai primi, essendo oramai divenuto rilevante il numero dei connazionali che rimpatriano in terza classe dalle Americhe.

Tale sanzione naturalmente non si applica, quando la minore velocità sia dovuta a cause di forza maggiore; ma si è creduto opportuno stabilire un criterio di massima per la valutazione delle circostanze di forza maggiore.

Attualmente, non essendo definito alcun criterio regolatore, i piroscafi più scadenti godono di questo beneficio con una grande frequenza. E ciò contrasta indubbiamente col concetto di forza maggiore.

Le circostanze di forza maggiore debbono essere valutate non in rapporto alle caratteristiche scadenti di una nave, ma in relazione alla potenza media del naviglio destinato a questo traffico, quale risulta in armonia alle prescrizioni regolamentari.

#### Riammissione di piroscafi esclusi per deficiente velocità.

##### Art. 96 bis.

Questa nuova disposizione mira ad impedire che i piroscafi esclusi per deficiente velocità dal servizio di emigrazione, vengono presentati per esservi riammessi. Si fa eccezione soltanto nel caso che siano state introdotte adatte modificazioni nell'apparato motore.

#### Dotazione di attrezzi.

##### Art. 97.

Questo articolo concerne la dotazione di attrezzi di cui debbono essere forniti i piroscafi; e ad esso si apporterebbero poche modificazioni.

Per le imbarcazioni si stabiliscono norme tendenti ad assicurare che esse possano meglio ammainarsi in caso di bisogno, e si escludono mezzi di salvataggio di non sicura efficacia. Per questo punto il Consiglio superiore di marina mercantile ha proposto importanti modificazioni, che

paiono in massima accettabili. Senza dubbio assai commendevoli sono le disposizioni relative alla manovra delle imbarcazioni e che tendono ad addestrare gli equipaggi alla manovra stessa, che fino a qualche tempo fa è stata poco curata specie sulle navi nazionali. Ma le disposizioni nel complesso — e specialmente per quanto attiene all'esclusione delle zattere — vanno ben ponderate, ed il Commissariato si riserva di definire questo argomento d'indole essenzialmente tecnica, d'accordo col Ministero della marina e tenendo conto dei regolamenti marittimi americani che si applicano alle navi che arrivano con emigranti. Si potrà studiare anche se non convenga rendere obbligatorio l'uso di un canotto di sicurezza automobile, il quale potrebbe presentare apprezzabili vantaggi come mezzo di rimorchio.

Inoltre, per prevenire i pericoli dell'incendio, invece delle pompe a mano attualmente prescritte, la cui utilità pratica in caso di bisogno apparisce dubbia, si prescrivono mezzi di estinzione a vapore, la cui efficacia e prontezza sono maggiori.

E infine, per la sicurezza della navigazione, si stabilisce che ogni piroscifo abbia un salvagente luminoso e un apparecchio per fumi intensi.

#### Art. 98.

Le disposizioni di questo articolo, che riguardano i locali in cui possono alloggiare gli emigranti, hanno dato luogo a vive controversie.

Ai termini dell'attuale regolamento, è permesso alloggiare gli emigranti solo in due corridoi, ossia sopra i due ponti immediatamente sottostanti alla coperta. È però consentito l'alloggio degli emigranti anche nei casseri e nelle tughe.

Questa disposizione, tratta da antichi regolamenti, non si adatta più ai moderni tipi di piroscafi e specialmente a quelli denominati a *controcoperta*, a *coperta di manovre*, a *ponte tenda* e a *più ordini di ponti*.

È anzitutto controverso, in molti casi, quale ponte debba considerarsi come ponte di coperta. E per le eccezioni riguardanti i casseri e le tughe, pur dovendosi ammettere che per l'attuale regolamento non possa darsi questa qualifica alle sovrastrutture che occupano quasi continuamente un ponte, non sembra giusto che, in una sezione della nave, debba ammettersi l'alloggio su tre ponti e in un'altra sezione ciò debba escludersi. Inoltre deve considerarsi che, per l'attuale articolo, mentre per un piroscifo di piccola portata è ammesso l'alloggio in un

secondo corridoio sotto il livello ordinario d'immersione, non sarebbe invece consentito per un grosso piroscifo l'alloggio in un terzo corridoio, munito di portellini e quindi fornito di luce naturale e di migliore ventilazione.

Appare quindi evidente la necessità di modificare questo articolo in modo che esso risponda alle cambiate condizioni dell'architettura navale e all'odierna varietà di tipi dei piroscafi.

Questo argomento formò oggetto di particolare studio da parte della Commissione che preparò il regolamento, la quale, dopo maturo esame, credette opportuno proporre che, mantenendo il principio di non consentire l'alloggio degli emigranti in più di due ordini di corridoi sotto il ponte principale, si ammettesse però, pei piroscafi a controcoperta, a coperta di manovra e simili, di occupare gli spazi chiusi superiori al ponte principale, ma non già al disopra della controcoperta, della coperta di manovra, del ponte tenda e simili, poichè altrimenti gli emigranti verrebbero alloggiati su quattro ponti. E siccome per molteplici considerazioni non sembra opportuno consentire tale facoltà, non si ritiene accettabile la proposta del Consiglio superiore di marina mercantile che propone sia abolita questa limitazione.

Pei piroscafi a più ordini di ponti poi, nei quali il ponte principale sia quello più elevato, viene permesso occupare le *seconde costruzioni* esistenti al disopra del ponte stesso.

In sostanza, per i piroscafi di tipo adatto, si viene a consentire l'alloggio di emigranti in tre ordini di corridoi; ma si prescrive che ciascun corridoio abbia le volute condizioni di arieggiamento e soprattutto accessi facili all'aperto, la cui necessità è ben evidente, specialmente in caso di pericolo e di panico.

Inoltre si mantengono, meglio precisandole e rendendole più efficaci, le disposizioni relative alla solida costruzione delle sovrastrutture e dei ponti. E infine si colma una lacuna disponendo che ciascun ponte abbia un adeguato numero di ombrinali di scarico, forniti di valvola se sboccano all'aperto e di tappo se in sentina.

### Cubatura di aria nei locali destinati ad alloggio di emigranti.

#### Art. 99.

Questo articolo — che riguarda la cubatura di aria per ogni emigrante — viene messo in armonia con le disposizioni dell'articolo precedente, prescrivendosi mc. 2.75 di aria anche pei locali al disopra del

ponte principale, come per quelli di primo corridoio. Pei locali di secondo corridoio, per cui è prescritta una cubatura d'aria di mc. 3, si stabilisce un aumento del 5 per cento ove si tratti di stive destinate ad alloggio di donne e bambini; e ciò per ovvie ragioni.

Attualmente la cubatura è determinata non in rapporto al numero di persone, ma in rapporto a quello dei così detti posti sanitari. Come è noto, un ragazzo da 10 a 5 anni rappresenta mezzo posto; uno da 5 ad un anno un quarto di posto; un bambino di meno di un anno posto nullo. Ed in generale le cuccette sono in rapporto ai posti sanitari. Ma, agli effetti del consumo di aria, per la respirazione, questi rapporti subiscono qualche variazione. E da ciò l'opportunità di aumentare la cubatura per quei locali che si trovano in condizioni meno favorevoli pel ricambio dell'aria, quando essi siano destinati ad alloggio di donne e bambini.

Questa disposizione non è approvata dal Consiglio superiore di marina mercantile, il quale propone invece che le donne ed i bambini non siano mai alloggiati in locali di secondo corridoio.

Certamente tale proposta appare commendevole per molti riguardi; ma non è possibile che il divieto da essa previsto abbia costante applicazione.

Anche attualmente è disposto che le donne ed i bambini siano alloggiati in primo corridoio, sempre che ciò sia possibile. Ma vi sono dei casi in cui pel numero delle donne imbarcate e per le disposizioni dei locali di bordo, l'alloggio delle donne in primo corridoio darebbe luogo a gravi inconvenienti. Appare quindi necessario prevedere il caso che debbano adibirsi i secondi corridoi e stabilire le opportune norme nell'interesse dell'igiene.

Si discute infine se non convenisse elevare la cubatura di aria per tutti gli emigranti, ma ciò avrebbe importato un aumento nel costo unitario del trasporto e quindi un aumento del nolo. Parve quindi più opportuno mirare allo scopo di migliorare l'aereazione dei locali, modificando le norme relative alla loro ventilazione, in modo da assicurare un più sicuro e frequente ricambio d'aria. Ma di ciò diremo più appresso.

#### Art. 99 *bis*.

L'articolo riguarda l'area libera in coperta destinata agli emigranti. È questa una questione del maggiore interesse sia per la comodità della traversata, come per l'igiene di bordo.

Il regolamento attuale dispone che ad ogni emigrante corrisponda uno spazio di almeno 45 centimetri quadrati di area libera. Ma i Regi Commissari constatano che sulla coperta di alcuni vapori, specialmente stranieri, vi è un affollamento eccessivo, talvolta addirittura penoso. È sembrato pertanto necessario portare un lieve aumento nell'area libera assegnata a ciascun emigrante, elevandola a 50 cm<sup>2</sup>. E sopra tutto è parso indispensabile regolare meglio l'assegnazione dell'area libera, in modo che, in navigazione, rimanga *effettivamente* a disposizione di ogni emigrante un'area di m<sup>2</sup> 0.50, su cui, in condizioni normali, si possa stare senza disagio.

A questo effetto si tolgono dal computo dell'area libera i locali non adatti, cioè quelli troppo scoperti o indifesi e i corridoi coperti. Si prescrive pure che, nel computo stesso, non si tenga conto degli spazi destinati a passeggio, di quelli riservati alla prima e seconda classe e così via. Si lascia poi alla Commissione di visita di giudicare sulla opportunità di far sistemare un certo numero di panche a cerniera per gli emigranti, poichè esse, se sono indubbiamente utili, possono in qualche piroscalo costituire un ingombro.

Infine, per evitare disgrazie, specialmente fra i bambini, si prescrive che il meccanismo del timone e le catene di esso siano ben disposte e chiuse.

Per questo articolo il Consiglio superiore di marina mercantile propone due varianti:

La prima tende a far computare come area libera i corridoi di passaggio quando eccedano la larghezza di m. 1.50, limitatamente all'eccesso su questa larghezza. Ma è da osservare che i corridoi a bordo, per l'attivo movimento che vi si svolge, si prestano male a luogo di soggiorno degli emigranti, tanto più che su essi aprono di ordinario numerose porte di locali d'intenso traffico.

La seconda variante riguarda le aree che possono computarsi per determinare lo spazio libero in coperta. Secondo la formula del Commissariato si escludono le aree "non munite di murata piena e quelle che per altre ragioni non possono essere realmente utilizzate". Il Consiglio propone la dicitura: "aree che non possono essere senza pericolo utilizzate". Ma questa formula, per la sua latitudine e per la libertà di apprezzamento che lascia nell'applicazione, pare meno approvabile.

## Boccaporti.

### Art. 100.

Per migliorare le condizioni di aereazione e di ventilazione delle stive, si propone di elevare l'area dei boccaporti e delle altre aperture analoghe di ogni locale di alloggio, dal 5 all'8 per cento della sezione orizzontale del locale stesso. Si era proposto di elevare tale area al 10 per cento; ma è sembrato opportuno limitarsi alla proporzione dell'8 per cento, che si ritiene sufficiente, tanto più che, aumentando troppo l'area dei boccaporti e delle altre aperture, si può diminuire la resistenza dei ponti.

Per ragioni di sicurezza poi, come per agevolare l'aereazione delle stive, si prescrive che le chiusure dei boccaporti siano congegnate in modo che, in caso che essi vengano chiusi per mare mosso, resti possibile comunicare con la coperta da uno dei lati.

## Scale di accesso ai locali di alloggio degli emigranti.

### Art. 101.

Questo articolo riguarda le scale di accesso ai locali degli emigranti. La Commissione aveva dapprima proposto che ogni locale, sia di primo che di secondo corridoio, avesse una scala propria e indipendente di accesso alla coperta.

Ma, presi in esame i rilievi dei vettori, si ebbe ad osservare che, con questo sistema, si sarebbe perduto molto spazio; mentre, per agevolare la salita in coperta degli emigranti in caso di pericolo, è sufficiente prescrivere un'adatta inclinazione delle scale e stabilire che il loro numero sia proporzionato a quello degli emigranti che vi debbono passare. E a ciò si provvede con le proposte modificazioni.

## Ventilazione dei locali di alloggio degli emigranti.

### Art. 102 e 102 bis.

Questi articoli riguardano la ventilazione dei locali di alloggio per gli emigranti, che è di vitale importanza per l'igiene di bordo.

Le disposizioni attuali sono giudicate incomplete e tali da non as-

sicurare in tutti i casi buone condizioni di abitabilità dei locali di alloggio.

Data la cubatura di aria riservata ad ogni emigrante, è necessario che tutta l'aria del locale sia convenientemente rinnovata, onde si abbia quel minimo di aria sana ritenuto necessario dagli igienisti per dormitori di persone sane.

È inoltre necessario che il ricambio d'aria operato con mezzi meccanici non dia luogo a correnti dannose alla salute degli emigranti e che il rinnovamento dell'aria avvenga egualmente in tutte le parti dei locali.

Questo problema fu oggetto di attento studio da parte della Commissione così nella prima sessione, come nella seconda, in cui furono presi in esame i numerosi rilievi fatti in proposito dai vettori. E nella seconda sessione furono proposte le norme, che il Commissariato, rimettendosi al giudizio dei tecnici e degli igienisti, fece proprie.

Come risulta dal testo degli articoli, pei locali situati nel corridoio superiore si ritengono sufficienti trombe ad aria per l'immissione e per l'estrazione naturali d'aria. Pei locali di corridoio inferiore si ritiene necessaria la ventilazione *forzata* operata mediante estrattori elettrici per l'asportazione di aria viziata, e trombe a vento per immissione naturale di aria; oppure mediante estrattori elettrici per immissione forzata di aria e trombe a vento per estrazione naturale.

Con particolare cura si determinarono il numero e la sezione dei condotti d'aria in rapporto al numero di persone alloggiate nei diversi locali, la distribuzione di essi, il buon collocamento ed i mezzi di protezione delle trombe d'aria, in modo da ottenere una buona aereazione dei locali secondo le esigenze dell'igiene.

Il Consiglio superiore della marina mercantile però propone un emendamento radicale, e cioè che si affermi il principio che l'aria sia rinnovata quattro volte all'ora, lasciando ai vettori di predisporre i mezzi opportuni per raggiungere questo scopo.

Senza dubbio tale proposta appare assai apprezzabile, per la sua semplicità, per lo spirito liberale a cui è informata e soprattutto perchè dà modo pel suo carattere generale di applicare agevolmente ogni progresso tecnico.

Ma dopo un esame più approfondito la proposta stessa ha suscitato qualche dubbio.

Il volume di aria che si darebbe a ciascun emigrante nei secondi corridoi sarebbe di mc. 12 all'ora, volume notevolmente inferiore a quello che gl'igienisti ritengono necessario, date le esigenze normali dell'organismo umano. Si aggiunga poi che nella proposta del Consiglio superiore

di marina mercantile, così com'è formulata, non apparisce ben chiaro se il ricambio di aria in quattro volte all'ora debba essere calcolato con boccaporti aperti o chiusi.

Ma oltre che da questi aspetti la questione merita di essere esaminata da un punto di vista più generale.

Con la formula considerata, si determina il fine che deve conseguirsi, cioè il ricambio d'aria quattro volte all'ora, lasciando libertà di mezzi ai vettori. Si aggiunge poi qualche norma generale sulla ubicazione delle trombe a vento e sullo sbocco dei condotti d'aria.

Così, per quanto riguarda la ventilazione, il regolamento verrebbe a perdere il suo carattere generale, che è dato appunto dalla determinazione precisa non solo del corredo di bordo, ma anche del modo con cui debbono essere disposti gli adattamenti per gli emigranti.

Sono note le ragioni per le quali si è creduto di dare al regolamento un tale carattere. È parso che non fosse sufficiente determinare i requisiti generali dei vari adattamenti e i fini a cui essi debbono rispondere, poichè i vettori — dato il carattere industriale della loro azienda — avrebbero, almeno in certi casi, provveduto nel modo più economico ed assai spesso meno adatto. E nemmeno è parso opportuno affidare alle Commissioni di visita il mandato discrezionale di giudicare sulla idoneità specifica dei vari adattamenti in rispondenza a norme generali del regolamento, e ciò per impedire differenze e mutazioni nell'applicazione delle disposizioni regolamentari.

Invece — data la necessità di un'efficace tutela degli emigranti nel viaggio marittimo — si è creduto di dare al regolamento uno spiccato carattere *normativo*, determinandosi con minuta precisione tutte le caratteristiche dell'assetto di bordo. E la tendenza, che ha dominato nella riforma del regolamento e che è un portato della esperienza, è appunto quella di precisare sempre più le caratteristiche delle varie parti dell'assetto, per evitare gli inconvenienti dovuti ad una certa larghezza di alcune delle disposizioni attuali.

Pertanto sorge il dubbio se convenga derogare a quella che è l'economia generale del regolamento in una materia di così essenziale importanza per la vita di bordo, come è la ventilazione dei locali.

Ad ogni modo, trattandosi di argomento di così grande importanza, anche per deliberazione del Comitato, si è pregato il Ministero della marina di esaminare la questione dal lato tecnico ed igienico.

Occorre appena avvertire che il Commissariato è pienamente compreso della necessità che le nuove disposizioni regolamentari siano tali da assicurare in modo ben certo una ventilazione dei locali effettiva e costante in navigazione, che sia sufficiente dal punto di vista igienico, dato lo

spazio cubico assegnato a ciascun emigrante, che, per ragioni economiche, è assai scarso.

In ogni caso però si riconosce la necessità che le nuove norme regolamentari non ostacolino in alcun modo l'adozione di quei sistemi che fossero suggeriti dai progressi della tecnica navale.

### Aereazione delle infermerie.

#### Art. 102 *ter*.

Richiedendosi, per misure igieniche, un maggior volume di aria per gli ammalati, si dispone che le dimensioni delle trombe a vento per le infermerie siano relativamente maggiori di quelle degli ordinari locali di alloggio.

Anche per questo articolo il Consiglio superiore di marina mercantile propone un emendamento in armonia con quello proposto per l'articolo 102.

Ci riferiamo pertanto a quanto sopra è stato detto.

### Locali di alloggio laterali alle macchine e alle caldaie.

#### Art. 102 *quater*.

Le disposizioni vigenti del regolamento consentono che gli emigranti siano alloggiati nei locali laterali alle macchine ed alle caldaie. Ma la esperienza ha dimostrato la necessità di una radicale riforma; poichè alcuni di questi locali, sui piroscafi adibiti alle linee del Sud, sono risultati presso che inabitabili per la temperatura eccessivamente elevata. Onde si propone che non vengano destinati a dormitori i locali laterali alle caldaie, ossia quelli situati fra i cofani e le murate, poichè non si può riescire a bene arieggiare questi locali con mezzi di ventilazione meccanici. E pei locali laterali alle macchine e non divisi da esse da un corridoio largo almeno un metro, si stabiliscono disposizioni speciali per impedire l'irradiazione di calore e per assicurare una più efficace ventilazione.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone diverse lievi varianti nel testo di questo articolo, alcune delle quali paiono sicuramente

accettabili. Però è bene che il testo definitivo di questo articolo sia concretato dopo che saranno definite le questioni fondamentali sulla ventilazione di cui già abbiamo fatto cenno.

Sembra però necessario stabilire che in nessun caso i locali laterali alle macchine possano essere adibiti ad alloggio se si constata che la temperatura normale superi quella degli altri dormitori degli emigranti.

### Portellini a murata dei dormitori.

#### Art. 102 *quinquies*.

Per assicurare meglio l'aereazione dei locali si propone poi che i dormitori degli emigranti abbiano portellini a murata, tanto alti da restare aperti in navigazione con mare calmo. Pei corridoi inferiori, i cui portellini non potessero restare sempre aperti, si richiede, oltre alla chiusura di sicurezza degli *houblots*, un certo numero di portellini speciali che permettano l'entrata dell'aria nel cristallo in posizione di *chiuso*.

Senza dubbio sarebbe stato utile vietare l'alloggio degli emigranti nei locali non muniti di portellini; ma considerazioni di opportunità si oppongono a tale misura, che ridurrebbe la capacità di numerosi piroscafi e che quindi avrebbe una sensibile ripercussione sui prezzi di trasporto. Ma è apparso tuttavia necessario stabilire che questi locali non possano essere adibiti ad alloggio, se la ventilazione artificiale non sia sensibilmente superiore alla misura normale. E si è pure stabilita una riduzione delle piazze sanitarie non inferiore al 15 per cento.

### Riscaldamento dei locali di alloggio degli emigranti.

#### Art. 102 *sexies*.

Con la disposizione di questo articolo si colma una lacuna dell'attuale regolamento.

L'esperienza ha dimostrato la necessità che i piroscafi da passeggeri diretti al Nord America d'inverno siano riscaldati. Ed a ciò si provvede, stabilendo che tutti i piroscafi, i quali fuori del Mediterraneo debbono oltrepassare il 36° grado di latitudine, siano forniti di un si-

stema di riscaldamento completo ed efficace pei locali di alloggio degli emigranti, comprese le infermerie e l'ambulatorio. Questa disposizione verrà quindi applicata ai piroscafi diretti a New York e Boston e a quelli che venissero messi in linea per le coste sud-americane del Pacifico.

### Cucette, loro sistemazione e corredo.

#### Art. 103.

Questo articolo riguarda le cuccette in cui debbono essere alloggiati gli emigranti.

Per ragioni igieniche si prescrive che le cuccette, comprese le falche e le testate, siano in ferro zincato. Inoltre, tenendo conto degli ammaestramenti dell'esperienza, si ritiene necessario, per prevenire abusi non infrequenti da parte dei vettori, di determinare le dimensioni delle materasse e delle coperte. Per queste ultime si prescrive che siano a trama, di tutta lana, e che occorrendo se ne diano due pei viaggi da compiere d'inverno verso paesi a clima rigido.

Anche su questo punto il Consiglio superiore di marina mercantile propone un emendamento, e cioè che siano ammesse le coperte di *cotone*, ma che si rinnovino ad ogni partenza. Questa proposta a primo esame appare accettabile, quando si consideri che è stato prescritto il riscaldamento dei locali di alloggio. Ma d'altra parte è da tenersi presente che il riscaldamento degli ambienti non sarebbe obbligatorio pei viaggi sulle linee del Sud, in cui pure talvolta s'incontra temperatura rigida, e che del resto manca ancora l'esperienza sull'efficacia dei richiesti caloriferi. Onde sembra prudente mantenere la disposizione attuale che richiede le coperte di lana, salvo a consentire delle deroghe se l'esperienza lo dimostrasse opportuno.

### Ubicazione delle cuccette.

#### Art. 104.

A complemento del precedente articolo si prescrivono norme relative all'ubicazione delle cuccette, stabilendo le distanze dall'accesso e dai fianchi delle scale, come dai battenti dei boccaporti.

### Alloggio di emigranti in locali di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe.

#### Art. 107 *bis*.

Con la disposizione proposta si dà alla Commissione di visita, ed ai RR. Commissari negli scali esteri, la facoltà di consentire l'alloggio degli emigranti nei posti di prima e seconda classe: e ciò beninteso con le opportune garanzie.

Nulla si può ragionevolmente opporre alla concessione di questa facoltà, mentre attualmente, nel silenzio del Regolamento, le Commissioni di visita, ed i RR. Commissari nei porti di scalo, hanno qualche volta trovato difficoltà a consentire che gli emigranti fossero alloggiati nei locali di classe, e d'altra parte, in qualche circostanza, è stato dato alloggio in locali di classe ad un numero eccessivo di emigranti.

#### Capistiva.

#### Art. 109 e 109 *bis*.

Le disposizioni attuali del regolamento sui capistiva, in pratica, si sono dimostrate non del tutto efficaci. È fatto bensì divieto di destinare degli emigranti a quest'ufficio, che ha tanta importanza pel buon andamento dei servizi di bordo; ma non riesce agevole alle autorità dei porti d'imbarco prevenire le infrazioni da parte dei vettori e dei loro agenti.

Inoltre attualmente è prescritto che i capistiva siano scelti fra persone abituate alla vita di mare; ma questa disposizione in pratica viene ad essere elusa. Nè è stabilita altra garanzia.

Ad ovviare ai numerosi inconvenienti dovuti alla presenza a bordo di capistiva inadatti, è necessario che a tale ufficio non possano essere destinate se non persone idonee, a cui le autorità abbiano dato una speciale autorizzazione.

Si prescrive quindi che i capistiva debbano essere scelti fra persone appartenenti alla gente di mare, di nazionalità italiana, di età non inferiore ai 25 anni e che abbiano *almeno due anni effettivi di navigazione*: e si dà agli ispettori di emigrazione nei porti d'imbarco la facoltà di rilasciare le autorizzazioni a cui sopra si è accennato.

Il Consiglio superiore della marina mercantile propone che questa facoltà venga data alle Capitanerie di porto; ma il Commissariato crede che, in armonia con le disposizioni di legge, le autorità a ciò competenti siano gli ispettori, ai quali è affidata la tutela degli emigranti nei porti d'imbarco e che, nelle relazioni dei RR. Commissari, trovano ad ogni viaggio immediata notizia della condotta dei capistiva a bordo.

Agli stessi funzionari si dà facoltà di revocare l'autorizzazione ai capistiva che si dimostrassero inidonei.

Con altre norme poi, si mette il numero dei capistiva in relazione col numero degli emigranti alloggiati nelle singole stive; si prescrive che essi abbiano una cuccetta negli stessi locali a cui sono addetti, e che il capitano del piroscalo, d'accordo col commissario regio, scelga fra i capistiva quello che avrà la funzione di *capitan d'armi*.

Infine si è creduto necessario impedire che ai capistiva si faccia un trattamento economico non idoneo. Già l'on. Commissione Reale pei servizi marittimi ebbe a richiamare l'attenzione del Commissariato su reclami da essa raccolti circa i salari insufficienti corrisposti ai capistiva, specialmente su bastimenti esteri. Impedire ciò è necessario, sia per ragioni di tutela sociale dei lavoratori, come per avere un personale adatto. Però non sembra nè opportuno nè possibile stabilire preventivamente i salari, per regolamento; onde si accorda tale facoltà al Commissariato.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone invece che si stabilisca il diritto del capistiva ad un salario che ecceda di non meno del 10 per cento quelli dei marinai. Ma questa disposizione non appare opportuna, anche perchè i salari dei marinai non sono sempre facilmente accertabili, variano secondo i vettori, e vi sono notevoli differenze fra il trattamento delle compagnie estere e di quelle nazionali. Lo stesso Consiglio propone che i capistiva abbiano cinque anni di navigazione, mentre due anni si ritengono sufficienti. Propone, infine, di togliere alla autorizzazione dei capistiva ogni carattere discrezionale; mentre è possibile, e l'esperienza dimostra che non è infrequente, il caso di individui assolutamente inadatti a tale ufficio e che pure non hanno riportato le condanne indicate nel testo proposto dal Consiglio stesso.

## Infermerie.

### Art. 110.

Anche questo articolo, che riguarda le infermerie di bordo, deve essere in qualche parte modificato, per evitare alcuni inconvenienti che tuttora si verificano.

A questo fine si dispone esplicitamente che l'infermeria per le malattie infettive sia situata in un locale separato, bene isolato e situato verso l'estrema poppa della nave. Così questa infermeria, come quelle per le malattie comuni, devono essere divise in due sezioni (l'una per gli uomini e l'altra per le donne), e debbono avere cuccette di dimensioni speciali, con un corredo particolare. Presso una delle infermerie poi deve essere sistemata la farmacia di bordo in un camerino bene illuminato.

Circa il numero delle cuccette di cui debbono essere capaci le infermerie, l'attuale regolamento dispone che sia, nel totale, in ragione del 4 per cento del numero degli emigranti, compreso l'equipaggio. Ma l'esperienza dimostra che basta il 2 per cento per l'infermeria delle malattie comuni e l'uno per cento per l'infermeria delle malattie contagiose.

Per colmare poi una lacuna dell'attuale regolamento, si provvede a determinare l'ubicazione, le dimensioni e il corredo dell'ambulatorio.

Infine si determina il modo di rivestimento del ponte e delle pareti così delle due infermerie come dell'ambulatorio.

## Lavandini, lavanderia e bagni.

### Art. 111.

Con le modificazioni proposte, si regola meglio l'ordinamento della lavanderia comune, prescrivendo che la vasca sia divisa in un certo numero di compartimenti comuni in rapporto al numero degli emigranti.

Si prescrive inoltre che siano sistemate delle vasche per la lavatura delle stoviglie, e si stabilisce che i bagni a pioggia abbiano, oltre alla presa di acqua tiepida, quella di acqua fredda. Perchè poi, nei limiti

del possibile, sia meglio curata l'igiene e la nettezza personale degli emigranti, si affida al Commissario viaggiante il compito di determinare l'uso e l'orario dei bagni.

### Cabina pei Regi Commissari.

#### Art. 111 bis.

Il regolamento attuale stabilisce che ai regi Commissari sia data una cabina di 1<sup>a</sup> classe, di facile accesso alle infermerie e scelta in caso di contestazione dalla Commissione di visita preliminare. Ma l'esperienza ha dimostrato che le norme attuali non sono sufficienti; e ad evitare controversie è sembrato necessario stabilire che la cabina pel R. Commissario sia assegnata *in modo permanente*, sia situata in luogo adatto, ed abbia un corredo non inferiore a quello delle cabine degli ufficiali di bordo e rispondente alle esigenze del servizio speciale affidato al medico militare di marina.

### Illuminazione dei locali di alloggio degli emigranti.

#### Art. 113.

Il regolamento vigente stabilisce che i locali di alloggio per gli emigranti siano illuminati a luce elettrica. Ma, mancando altre determinazioni al riguardo, alcuni vettori non adempiono convenientemente a questo obbligo, e poichè non sembra praticamente possibile stabilire per regolamento norme uniformi e precise, si affida alla Commissione di visita il compito di giudicare se la illuminazione dei locali sia sufficiente.

Si stabilisce poi che in ogni stiva debbano esservi dei lumi di sicurezza a candele, e si affida al Commissario governativo la facoltà di richiedere che i locali, ove occorra, siano illuminati a luce elettrica anche di giorno.

### Locali di alloggio degli equipaggi.

#### Art. 113 bis.

Questo articolo colma una lacuna, provvedendo ad assicurare all'equipaggio idonei alloggi. Attualmente, nella mancanza di ogni disposizione regolamentare, non è infrequente il caso che gli uomini dell'equipaggio

si vedano conteso il riposo, venendo accatastati in locali insalubri ed insufficienti.

Per far cessare questo inconveniente, si prescrive che i locali per l'equipaggio siano convenientemente aereati, abbiano tanti posti quante sono le persone dell'equipaggio (escluse soltanto quelle che hanno alloggio fisso in altri locali). Si consente tuttavia la sistemazione di tre ordini di cuccette ed una cubatura d'aria inferiore a quella richiesta per gli emigranti, poichè l'equipaggio riposa a turno.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone una cubatura più elevata. Ma il Commissariato, pure apprezzando questa proposta, non crede di farla propria, anche per non pregiudicare una questione che deve essere risolta in via di massima dai regolamenti marittimi. Del resto in questa sede si stabiliscono dei minimi, che i vettori possono benissimo eccedere; mentre poi non è da trascurare che ogni aggravio regolamentare sugli armatori finisce col tradursi in aumento di noli per gli emigranti.

### **Medici militari imbarcati come RR. Commissari.**

#### **Art. 114 b.**

Questo articolo e i successivi, fino al 114 *p*, riguardano l'organizzazione del servizio dei medici militari di marina a bordo delle navi addette al trasporto degli emigranti.

Come fu già chiarito nella parte generale di questa relazione, in questa sezione si attua una riforma proposta insistentemente dal Ministero della marina per le esigenze amministrative dei servizi da esso dipendenti.

Non si toccano in nulla le basi fondamentali della legge, che prescrive sia imbarcato un medico militare di marina, con la qualità di regio Commissario, su ogni piroscalo da emigranti. Nè modificare le norme vigenti in questa parte sarebbe stato opportuno, poichè questa istituzione ha fatto felice prova ed ha giovato a migliorare di molto le condizioni del trasporto degli emigranti.

La riforma invece tende a determinare stabilmente il numero dei medici in servizio di emigrazione, aggiungendo agli ufficiali medici naviganti un piccolo numero di ufficiali superiori, la cui opera potrebbe essere impiegata utilmente per la direzione del servizio.

Con l'articolo che esaminiamo, tenendo conto delle esigenze del servizio quali sono dimostrate dall'esperienza, si stabilisce che i medici na-

viganti siano 60 (48 capitani e 12 tenenti) e gli ufficiali superiori 4 (1 tenente colonnello e 3 maggiori). Questi ufficiali saranno messi dal Ministero della marina a disposizione del Commissariato, dal quale dipenderanno per quanto riguarda il servizio di emigrazione; e il loro numero sarà reintegrato ogni qualvolta si verifichino vacanze.

#### Art. 114 c.

medici in servizio di emigrazione vengono, in sostanza, ad essere distaccati presso il Commissariato. Ma trattandosi di funzionari militari, per le esigenze della disciplina, vengono posti alla dipendenza di un ufficiale superiore (tenente colonnello), il quale risponde del servizio verso il Commissariato. Oltre alle attribuzioni inerenti alla sua qualità di capo (come destinazione degl' imbarchi, esame delle relazioni sanitarie, redazione degli specchi caratteristici, e così via), egli è, pel suo stesso ufficio, consulente del Commissariato per tutte le questioni d'igiene che interessano il servizio sanitario. Ed è inoltre apparso opportuno affidargli il compito di pubblicare annualmente una relazione sulla morbosità degli emigranti durante il trasporto marittimo, relazione che è del più alto interesse non solo per gli studi d'igiene, ma anche per altri rispetti. (La morbosità degli emigrati che rimpatriano, ad esempio, è uno degli indici più notevoli delle condizioni della nostra gente nei diversi paesi esteri dove essa lavora).

Circa la durata in carica di questo tenente colonnello, la Commissione che preparò il progetto ebbe a riconoscere non essere compatibile con la qualità di ufficiale in servizio attivo un comando presso il Commissariato a tempo indefinito. Tuttavia, essendo conveniente che la direzione del servizio subisca il minor numero possibile di cambiamenti, si stabilisce che il tenente colonnello resti a disposizione del Commissariato per un periodo di tempo piuttosto lungo, e cioè per 4 anni. Giova però avvertire che questa è la durata normale del comando, poichè, oltre ai casi di cessazione dall'incarico, si dà facoltà al Commissariato di richiedere la sostituzione del tenente colonnello messo a capo del servizio di emigrazione; e ciò perchè a tale ufficio deve essere destinato un funzionario il quale goda la piena fiducia del Commissariato stesso.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone che i tenenti medici siano scelti fra i più anziani nel grado; ma questa aggiunta non

appare necessaria, poichè l'Amministrazione deve scegliere gli ufficiali più adatti pel complesso delle loro attitudini personali, e fra queste l'anzianità è un coefficiente importante, ma non il solo.

Art. 114 *d.*

I tre maggiori medici che vengono destinati al servizio di emigrazione risiederanno uno (il più anziano) a Roma, uno a Genova e l'altro a Napoli. Il primo coadiuva e sostituisce il direttore; gli altri due, destinati a risiedere nei porti d'imbarco, oltre a prendere parte alle visite dei piroscafi, eserciteranno una continua vigilanza sul modo con cui i medici naviganti disimpegnano il loro ufficio. Ad essi, oltre alle funzioni disciplinari loro competenti per ragioni di carica, sarebbe affidato il compito di sorvegliare gli asili e le locande per gli emigranti e di sovrintendere alla disinfezione dei bagagli degli emigranti.

Art. 114 *e.*

Questo articolo riguarda la formazione dei turni dei medici naviganti, i quali rimangono in servizio di emigrazione due anni e sono sostituiti per metà ogni anno. Ad essi si fa obbligo di risiedere a Genova o a Napoli, in modo da poter essere sempre pronti all'imbarco.

Art. 114 *f.*

Con l'articolo che esaminiamo, oltre a stabilirsi gli obblighi disciplinari dei tenenti e capitani medici, si dà facoltà di poter destinare questi ufficiali a prestare un servizio a terra sia nel Regno che all'estero.

Con queste disposizioni si ha in mira soprattutto di provvedere al servizio della visita medica per le operazioni di leva compiute all'estero, servizio che, nell'interesse dei nostri emigranti, si deve rendere spedito e gratuito.

## Art. 114 g.

Con questo articolo si riconosce al tenente colonnello, agli effetti disciplinari, la qualità di comandante di corpo per gli ufficiali alla sua dipendenza, e gli si dà facoltà di richiedere, anche prima della scadenza del biennio, la sostituzione di quei medici naviganti che egli non giudicasse idonei allo speciale servizio di emigrazione.

## Art. 114 i.

Gli oneri finanziari da cui sarà gravato annualmente il Fondo per l'emigrazione in conseguenza della riforma, possono calcolarsi in parte in modo preciso e in parte in via approssimativa.

Tali oneri sono:

a) il contributo per le pensioni che è stato determinato dalla Ragioneria generale dello Stato in . . . . .	L.	20,740
b) stipendi ed indennità degli ufficiali superiori . . . . .	„	20,000
c) parte degli stipendi dei medici naviganti che non viene rimborsata dai vettori, sia per la loro permanenza a terra fra un viaggio e un altro, e sia per periodi di sbarco dovuti a licenza, a missioni all'interno e all'estero e così via. Tale somma, non variando le attuali esigenze del servizio, potrebbe determinarsi a calcolo in . . . . .	„	50,000
Totale . . . . .		<u>L. 90,000</u>

Tenendo conto che attualmente, per questo servizio, il Fondo dell'emigrazione è gravato di circa lire 20,000, il maggior onere sarà di circa lire 70,000.

Pel resto della spesa si tratta di una partita di giro, poichè se il Commissariato rimborsa il Ministero della marina di tutti gli stipendi, indennità d'arma e quinquenni dovuti ai medici militari (circa lire 300,000), viene, come si è detto, rimborsato di tale somma dai vettori.

Art. 114 *l*.

Attualmente, siccome i medici militari risiedono nei compartimenti marittimi, i vettori pagano ad ogni viaggio spese e indennità di trasferta dal compartimento al porto d'imbarco. Attuandosi il nuovo ordinamento, i vettori non sarebbero più gravati da tale onere, perchè i medici risiederebbero nelle città porti d'imbarco. Invece il Fondo della emigrazione dovrebbe sostenere le spese per le indennità di trasferimento dei medici e delle loro famiglie dai compartimenti ai porti di Genova e di Napoli.

Per regolare quindi questa materia, sembra opportuno che, per ogni imbarco di R. Commissario, il vettore versi la somma di lire cento, che servirebbe a reintegrare il Fondo per l'emigrazione delle somme occorrenti pel pagamento delle indennità e spese di trasporto e che equivale in media alle spese di trasporto oggi da essi sostenute.

Art. 114 *m*.

Questo articolo riproduce in parte l'attuale articolo 32 sulle indennità, con modificazioni che sono imposte dalla necessità di coordinarlo con le nuove norme.

Art. 114 *n*.

Pei casi in cui mancasse un ufficiale medico da destinare come R. Commissario, si provvede a dar facoltà al Commissariato di fare imbarcare, oltre ai funzionari da esso dipendenti, ufficiali della riserva navale.

Dalle indennità corrisposte dai vettori ai regi Commissari, si escludono gli stipendi e le indennità d'arma per i casi in cui il funzionario imbarcato non sia un medico: e ciò per non aggravare eccessivamente i vettori, i quali, in tal caso, debbono imbarcare un medico civile.

Art. 114 *o* e 114 *p*.

Con le disposizioni che esaminiamo si prevede il caso di guerra, stabilendosi che il Ministero della marina possa far cessare il comando degli ufficiali medici presso il Commissariato, il quale sospenderà il rim-

borso degli stipendi e delle indennità. Si prevede pure il caso di riduzione del servizio, stabilendosi che il Fondo per l'emigrazione dovrà allora rimborsare il Tesoro degli assegni corrisposti agli ufficiali messi in aspettativa.

### Attribuzioni dei regi Commissari.

#### Art. 116.

L'esperienza dimostra la necessità di meglio disciplinare le funzioni dei regi Commissari a bordo dei piroscafi. Si stabilisce perciò che, nei viaggi di andata, il medico della regia marina assuma la direzione del servizio sanitario ed igienico per gli emigranti di ogni nazionalità imbarcati sia nei porti italiani che in quelli esteri. Se il detto medico è il solo sanitario di bordo egli dovrà curare anche i passeggeri di classe e l'equipaggio. Se vi sarà anche un medico dipendente dal vettore, questi provvederà al servizio sanitario dei passeggeri di classe e dell'equipaggio; ma è tenuto a dar notizia al medico della regia marina di ogni caso di malattia contagiosa che possa dar luogo ad epidemia.

Così si conciliano gli interessi dell'igiene di bordo con l'indipendenza che deve essere lasciata ai vettori pel trattamento sanitario dei passeggeri non considerati emigranti.

### Costituito sanitario nei porti esteri.

#### Art. 120.

Circa il costituito sanitario nei porti esteri di arrivo si ritiene opportuno che sia fatto dal medico civile, e ciò perchè alcune leggi marittime straniere richiedono pel costituito stesso la persona di un medico iscritto nei ruoli di equipaggio. Si fa però obbligo al medico civile di prendere i necessari accordi col regio Commissario.

### Giornale sanitario.

#### Art. 121.

Per le disposizioni attuali il medico militare deve tenere un giornale speciale sul servizio sanitario, ed inoltre presentare, alla fine di ogni viaggio, un'apposita relazione. Ora di ordinario questa relazione

non fa che ripetere e riassumere le risultanze del giornale sanitario; e quindi appare opportuno prescrivere tale relazione pei soli casi in cui il medico militare avesse fatto speciali studi e ricerche. Così si ottiene una maggiore semplificazione del servizio.

Inoltre si ritiene necessario modificare la disposizione presente del regolamento, per cui il giornale sanitario si presenta al medico provinciale per mezzo della capitaneria di porto, e viene in seguito comunicato alla Direzione di sanità presso il Ministero dell'interno e infine alla Direzione del servizio sanitario militare marittimo. L'ingerenza di diverse autorità rende poco spedito il servizio e dà luogo a divergenze ed incertezze. Ad evitare ciò, si affida l'esame del registro sanitario solamente alla direzione del servizio sanitario dell'emigrazione, che si costituisce presso il Commissariato a cui verrà commessa la cura di tutto quanto si riferisce alla tutela igienica degli emigranti.

#### Disinfezione dei piroscafi.

##### Art. 122.

Questo articolo riguarda le disinfezioni da compiere dopo ogni viaggio in servizio di emigrazione. Per colmare una lacuna oggi esistente, si prescrive che, se al termine di un viaggio non sia possibile compiere le disinfezioni sotto la sorveglianza del regio Commissario, queste siano compiute prima di iniziare un nuovo viaggio. Si dà tuttavia facoltà alla Commissione di visita di esentare il vettore da nuove disinfezioni, se questi comprovi di averle già eseguite in modo soddisfacente.

#### Secondi medici civili a bordo.

##### Art. 124.

L'esperienza dimostra che i medici civili stranieri imbarcati sui piroscafi da emigranti, chiamati a coadiuvare il regio Commissario, non sempre sono in grado di rendere utili servizi a bordo. Si propone, per evitare gli inconvenienti ora deplorati, che i medici abbiano un titolo professionale equivalente alla laurea rilasciata dalle nostre Università e che abbiano *perfetta e pratica conoscenza* della lingua italiana.

### Imbarco di un terzo medico.

#### Art. 126.

Questo articolo prescrive che, ove gli emigrati imbarcati su un piroscafo superino i 1500, l'Ispettore di emigrazione possa disporre l'imbarco di un terzo medico. Si propone ora di estendere questa disposizione anche ai viaggi di ritorno, dando la facoltà di richiedere l'imbarco del terzo medico alla competente autorità consolare.

### Misure disciplinari a carico dei medici civili.

#### Art. 127.

Questo articolo riguarda le misure disciplinari a carico dei medici civili di bordo, che attualmente sono applicate dal Ministero dell'interno. Per le ragioni suaccennate, si ritiene opportuno affidare l'applicazione di tali misure al Commissariato, in cui sono concentrati tutti i servizi di emigrazione, e che per la continua sorveglianza sui servizi di bordo, può essere in grado di meglio conoscere l'opera di tali medici. E si crede poi opportuno stabilire che questi possano essere puniti, oltre che con la revoca, anche con la sospensione della speciale licenza loro rilasciata.

### Infermieri di bordo.

#### Art. 128 e 128 *bis*.

A somiglianza di quanto si è stabilito per i capistiva, si propone che anche gli infermieri e le infermiere siano messi sotto il diretto controllo degli ispettorati di emigrazione; e ciò perchè si possa avere un personale veramente idoneo. A questo fine si prescrive che le persone che aspirano a tale ufficio abbiano una speciale autorizzazione, revocabile, concessa solo a coloro che si dimostrino in possesso dei necessari requisiti di moralità, che siano atti alla vita di mare, e siano giudicati professionalmente idonei dai maggiori medici del servizio di emigrazione.

### Provviste di viveri.

#### Art. 130.

Circa i viveri — oltre a meglio determinare il modo della loro conservazione a bordo — si stabiliscono maggiori garanzie per l'esame e la conservazione dei campioni.

### Somministrazione dei viveri durante il viaggio.

#### Art. 132.

Riguardo alla somministrazione dei viveri durante il viaggio, si colma una lacuna, stabilendo che agli emigranti debbano essere forniti i necessari utensili per consumare le vivande, e che vi sia un numero di caldaie proporzionato al numero delle persone imbarcate, per impedire che la pasta e il riso si guastino durante la distribuzione, come avverrebbe se fossero cotti in recipienti di grande capacità.

La più importante innovazione è però quella per cui si prescrivono speciali refettori muniti di tavole fisse e panche. Tutti i regi Commissari sono concordi nel rilevare il disagio a cui gli emigranti sono esposti per la mancanza di refettori a bordo; ed in questo rilievo convengono quasi tutti coloro che hanno avuto occasione di fare viaggi transoceanici. Si può dire che con la disposizione proposta si appaga un antico desiderio di quanti si sono occupati della tutela degli emigranti.

I particolari per l'attuazione di questa norma saranno studiati di concerto col Ministero della marina, e si cercherà di concretarli in modo che si abbia la minor perdita possibile di spazio utile per alloggio di emigranti.

### Cucina per gli emigranti.

#### Art. 133.

Si chiarisce che la cucina degli emigranti debba essere del tutto separata dalle altre destinate all'equipaggio e ai passeggeri di classe. Ciò non è stabilito in modo preciso dalle disposizioni vigenti, onde avviene

che, su alcuni piroscafi, si ha una sola cucina per gli emigranti, l'equipaggio ed i passeggeri di classe; e ciò dà luogo ad un affollamento eccessivo e ad una grande irradiazione di calore, che ha causato anche disgrazie personali.

Si prescrive poi che siano sistemate due cucine per emigranti su quei piroscafi, in cui le comunicazioni fra poppa e prua non siano facili. Attualmente su alcuni piroscafi, specialmente spagnuoli, in cui le comunicazioni fra poppa e prua non sono agevoli la distribuzione dei viveri avviene con molta lentezza e confusione, e la misura proposta mira appunto a rimuovere questi inconvenienti.

### Cuochi.

#### Art. 134.

A simiglianza di quanto si stabilisce per capistiva e per gl'infermieri, si mette sotto il controllo degli Ispettori di emigrazione anche il personale dei cuochi e dei fornai, richiedendosi per essi i necessari requisiti di moralità e di capacità. Si tratta di personale la cui opera ha una rilevante importanza nella vita di bordo, e che oggi, mancando ogni garanzia, lascia sovente a desiderare.

### Acqua potabile.

#### Art. 135.

Mantenendosi la disposizione attuale circa la misura di acqua potabile pel consumo personale stabilita in litri cinque a testa, e circa la facoltà di provvedervi in parte col distillatore, si stabilisce che la provvista di acqua potabile da imbarcare nei porti di partenza non sia inferiore a litri due al giorno per persona.

Si dà al maggiore medico il compito di sorvegliare la pulizia e la disinfezione dei serbatoi di acqua; mentre il Consiglio superiore di marina mercantile propone che tale ufficio sia dato al medico di porto.

## Conservazione dell'acqua a bordo.

### Art. 136.

Si disciplina meglio l'obbligo di sistemare in coperta e nei corridoi dei rubinetti automatici pel dissetamento degli emigranti; e si provvede ad impedire che l'acqua sia soggetta a riscaldarsi per l'azione del sole o per irradiazione di calore dalla macchina, dalle cucine, ecc.

### Ghiaccio.

### Art. 137.

Si colma la lacuna dell'attuale regolamento, stabilendo che i piroscafi sforniti di camera refrigerante abbiano un apparecchio per la produzione del ghiaccio, che si ritiene necessario così per ragioni sanitarie ed igieniche, come pel dissetamento degli emigranti nei viaggi pel Sud America, nei quali si va incontro a grandi calori.

### Visite speciali dei piroscafi.

### Art. 138, 138 bis, 138 ter.

Con questi articoli si disciplinano meglio le visite a cui debbono essere sottoposti i piroscafi da emigranti.

Nella parte generale della presente relazione è stata già data notizia sommaria delle disposizioni vigenti, ed è stato chiarito su quale direttiva, deve, a parere del Commissariato, essere attuata la loro riforma. Si deve cioè provvedere a che le visite siano eseguite da funzionari che abbiano competenza tecnica; che il servizio proceda con unità d'intendimenti ispirati soltanto al criterio della efficace tutela degli emigranti e che, in relazione all'articolo della legge, sia posto alla dipendenza del Commissariato.

In questa materia le proposte del Commissariato non concordano con quelle del Consiglio superiore di marina mercantile, il quale, come è già stato detto, propone di mettere questo servizio quasi alla esclusiva dipendenza del Ministero della marina.

Le cause di tale divergenza di opinioni appaiono ben chiare ed atengono al punto di veduta differente da cui viene considerata questa parte del servizio; e sotto una questione d'organizzazione amministrativa, se ne cela una ben più importante, di principio.

Al Commissariato sembra più rispondente alla lettera e allo spirito della legge costituire due Commissioni permanenti, una nel porto di Genova e l'altra in quello di Napoli. Queste Commissioni, autonome nei limiti delle loro competenze, sono chiamate ad eseguire le visite d'idoneità. Esse sono presiedute dal capitano di porto, a cui il Codice della marina mercantile affida la direzione dei servizi portuali, e sono composte da un capitano di fregata, un ufficiale superiore del Genio navale, un ufficiale superiore della regia marina, il maggiore medico della marina addetto al servizio dell'emigrazione e l'ispettore di emigrazione. Per ragioni di opportunità si ammette che gli ufficiali della marina, ad eccezione del maggiore medico, siano scelti anche fra quelli in servizio ausiliario.

Per l'esecuzione delle prove di velocità poi, si consente che possa essere delegata una speciale Sotto-Commissione composta dell'ufficiale del genio navale e dall'ufficiale macchinista.

#### Visite preliminari di ricognizione.

##### Art. 138 *quater*.

Questo articolo riguarda le visite preliminari di ricognizione, con le quali si accerta se sieno intervenute variazioni nell'assetto interno e nel corredo della nave dopo la visita d'idoneità.

Anche in questo punto il Commissariato si discosta dalle deliberazioni del Consiglio superiore di marina mercantile, il quale propone che la visita sia eseguita da un ufficiale di porto, un medico di porto e dall'ispettore di emigrazione. Secondo le proposte del Commissariato i primi due membri della Commissione sono sostituiti dal capitano di fregata e dal maggiore medico, che sono destinati al servizio di emigrazione in modo permanente e che hanno la necessaria competenza tecnica per giudicare sulle condizioni nautiche e sanitarie dei piroscafi.

## Rinnovazione delle visite speciali.

### Art. 138 *quinquies*.

L'esperienza dimostra la necessità che le visite speciali siano rinnovate sia in seguito a guasti o a modificazioni nell'assetto delle navi, sia in seguito a rilievi fatti in navigazione dai regi Commissari che accertino deficienze nei piroscafi.

Attualmente la rinnovazione delle visite speciali può essere ordinata soltanto dalle autorità marittime; ma sembra opportuno dare eguale facoltà anche al Commissariato che esercita il controllo sul trasporto degli emigranti.

Per ragioni di opportunità poi, sembra utile che si possa delegare l'ingegnere del genio navale ad intervenire in seno alla Commissione di visita preliminare, quando, pur trattandosi di accertamenti tecnici che eccedano la competenza di quest'ultima, non si ritenesse necessario sottoporre il piroscafo ad una nuova visita speciale.

Infine, data l'importanza delle funzioni di queste Commissioni, è giusto che i loro pronunziati non abbiano carattere inappellabile. E si affida la decisione degli eventuali ricorsi al Ministero della marina, di accordo col Commissariato dell'emigrazione, quando si tratti dei deliberati della Commissione di visita speciale, e al solo Commissariato quando siano impegnate le deliberazioni delle Commissioni di visita preliminare.

Il Consiglio superiore di marina mercantile propone che sia sentito il suo parere nel primo caso, e nel secondo quello del Consiglio dell'emigrazione. Ma ciò non appare necessario nè opportuno, trattandosi di questioni di carattere particolare e non d'interesse generale, e che vanno risolte con grande prontezza.

## Piani dei piroscafi.

### Art. 139.

Con le modificazioni proposte si specificano meglio le indicazioni che debbono contenere i piani dei piroscafi, sottoposti alla Commissione di visita speciale, e ciò in conformità alle esigenze fatte presenti dai tecnici e in relazione alle modificazioni introdotte nel regolamento.

## Accertamenti da parte delle Commissioni di visita speciale.

### Art. 140.

Questo articolo concerne gli accertamenti affidati alla Commissione di visita speciale. Si propongono alcune aggiunte, e cioè che sia eseguita una prova di stabilità dei piroscafi prima di ammetterli al servizio di emigrazione, e che sia fissato il pescaggio massimo e il minimo, secondo le regole del *Board of Trade*. Questa proposta è in relazione con quella dell'articolo 96, di cui si è già dato ragione, e cioè che la prova di velocità sia eseguita con un'immersione del piroscavo media fra la massima e la minima.

Ora i vettori hanno osservato che le prove di stabilità e la determinazione del *pescare* massimo e del minimo, mentre sono assai onerose per essi, non hanno importanza pratica. L'esperienza e il buon criterio del capitano, dicono i vettori, bastano a dare i necessari affidamenti per la sicurezza della traversata. Ma in proposito si osserva che varie volte i regi Commissari specialmente nei viaggi di ritorno dall'America hanno dovuto rilevare che i piroscafi erano assai poco stabili a causa della loro scarsa immersione. Tuttavia su questo punto di speciale importanza si affidò la decisione al giudizio del competente ufficio tecnico della regia Marina, la cui risposta si riproduce qui appresso:

“ Per quanto concerne le prove di stabilità, si osserva che l'onere da esse derivante alle Società di navigazione è minimo, sempre quando le medesime approfittino, per farle eseguire, di qualcuna delle ordinarie immissioni in bacino del piroscavo per cui è richiesta la visita. Il tempo necessario per l'esecuzione materiale della prova non sarà allora tale che le Società debbano preoccuparsene, in confronto di quello assai più lungo necessario per il completamento di tutte le altre verifiche che la Commissione deve eseguire all'atto della visita. Non pare poi che si debba rinunciare alla esecuzione della suddetta prova di stabilità, perchè questa prova potrebbe anche non essere stata eseguita, o esserlo stata in modo incompleto, presso gli stabilimenti di costruzione privati, ciascuno dei quali segue norme e consuetudini proprie: e perchè le indicazioni che dalla prova medesima si possono trarre saranno indubbiamente di grande utilità per permettere alla Commissione di giudicare se il piroscavo possieda, e in qual grado, i requisiti per navigare con sicurezza.

“ La determinazione dell'immersione massima è anche intesa ad accertare che siano osservate le regole del “ Board of Trade „ per l'al-

“tezza minima dell'opera morta “free board”, che dovrà aversi quando il piroscavo sia nelle condizioni di massimo carico, regole queste che sono generalmente riconosciute buone ed accettate da tutte le marine. Siccome poi la determinazione della immersione massima è conglobata allo accertamento dell'altezza libera della fila inferiore dei portellini di murata del livello del mare, è chiaro che debba essere lasciata facoltà di stabilirla alla Commissione governativa la quale dovrà accertarsi che siano soddisfatti ad un tempo i due requisiti.

“Quanto al fissare il pescare minimo, tale condizione sembra pure necessaria, sia perchè in stretta relazione coi risultati dei calcoli di stabilità alle varie condizioni di carico, sia perchè deve servire alla Commissione governativa come elemento per determinare il carico medio in base a cui eseguire le prove di velocità, giusta il prescritto dell'articolo 96. A questo riguardo si crede opportuno che alla prefata Commissione sia lasciata la più ampia libertà di giudizio, dovendo essa considerare, per stabilire l'anzidetta immersione minima, le condizioni speciali di opera morta, carico, consumo ed equipaggiamento del piroscavo; tener nota di quei dati di fatto o suggerimenti che potessero venir raccolti presso i capitani di piroscavi, sulla cui completa competenza a giudicare da soli si esprime qualche dubbio, e porre il tutto in relazione con le condizioni di stabilità della nave che saranno conosciute in seguito alla prova ed alle verifiche e calcoli che la Commissione avrà creduto di eseguire”.

Per le considerazioni su riportate quindi sembra conveniente mantenere la proposta di sottoporre i piroscavi alla prova di stabilità e di determinare la massima e la minima immersione.

Infine si propone un'ultima aggiunta per cui si dà facoltà alla Commissione, di non ammettere i piroscavi nel complesso deficienti, anche se in possesso dei requisiti regolamentari; e di proporre al Commissariato l'ammissione di piroscavi buoni nel complesso anche se non corrispondono a qualche requisito dei minori.

### **Imbarco di un ingegnere del Genio navale come regio Commissario.**

#### *Art. 140 bis.*

Potendo occorrere un controllo tecnico sulla qualità dei piroscavi in navigazione, specialmente su quelli più scadenti, si dà facoltà di destinare come commissario viaggiante un ingegnere del Genio navale.

## Termini per eseguire la visita preliminare di ricognizione.

### Art. 142.

L'esperienza dimostra la necessità di disciplinare con precisione i casi in cui si possono abbreviare i termini per la visita preliminare di ricognizione. E pertanto si stabilisce che, se gli emigranti da imbarcare su un piroscafo sono meno di 100, tale visita può aver luogo lo stesso giorno della partenza; se sono da 100 a 200 un giorno avanti, se sono più di 200 due giorni avanti.

## Esame dei viveri.

### Art. 145.

Si disciplina meglio, affidandolo alla Commissione di visita preliminare, il controllo sulla qualità dei viveri e sul loro modo di conservazione e sull'eventuale sbarco.

## Personale di bordo.

### Art. 145 *ter.*

Si affida alla Commissione di visita il compito di determinare che tutto il personale di bordo (e non soltanto quello addetto allo speciale servizio degli emigranti) sia rispondente per numero ed idoneità alle esigenze del servizio. La necessità di questa nuova disposizione è dimostrata dalla esperienza, essendo avvenuti gravi inconvenienti, perchè il personale di bordo (di macchina e di coperta) era insufficiente per numero e inadatto al suo ufficio. Su questo punto non vi è dissenso sostanziale col Consiglio superiore di Marina mercantile. Ma la nostra formulazione dell'articolo pare preferibile perchè più precisa.

### Controllo sull'accertamento della tassa d'imbarco.

#### Art. 150.

Al fine di potere esercitare un più rigoroso controllo sull'accertamento della tassa d'imbarco, si dispone che il regio Commissario presenti, al termine del viaggio, un riepilogo degli emigranti imbarcati nel Regno suddivisi per età e per porti di sbarco.

### Controllo sul personale di servizio.

#### Art. 150 bis.

In relazione con le garanzie stabilite per la buona scelta del personale di servizio, si fa obbligo ai vettori di presentare un elenco dei capistiva, cuochi ed infermieri, il cui numero deve essere riconosciuto sufficiente dalla Commissione di visita di partenza.

### Accertamento della tassa d'imbarco.

#### Art. 153.

Per una maggiore garanzia nell'accertamento della tassa d'imbarco, si propone una aggiunta per cui l'accertamento stesso sia fatto collegialmente, mediante certificato sottoscritto, oltre che dall'ispettore dell'emigrazione anche dagli altri componenti la Commissione di visita di partenza.

Inoltre si disciplina meglio la soluzione delle eventuali contestazioni che sorgessero in seno alla Commissione di visita di partenza.

### Eventuale rinnovazione della visita di ricognizione.

#### Art. 154.

Si precisano i casi in cui è necessario ripetere la visita di ricognizione nei porti nazionali di scalo, quando intervengano cioè variazioni nell'assetto interno o siano state accertate deficienze da parte del regio Commissario.

## Perizie.

### Art. 154 *bis*.

Occorre talvolta alle Commissioni di visita di fare eseguire delle speciali perizie. Con le modificazioni proposte si tende a disciplinare meglio questa materia, principalmente al fine di ottenere che i periti diano le necessarie garanzie.

## Indennità pei componenti le Commissioni.

### Art. 155.

Questo articolo riguarda le indennità che sono assegnate a tutti i membri delle Commissioni di visita preliminare e definitiva (esclusi gli Ispettori di emigrazione) e che attualmente gravano sul Fondo per l'emigrazione.

Per le visite speciali invece le indennità ai componenti delle Commissioni sono poste a carico dei vettori.

Al Commissariato sembra che questa materia possa essere riformata.

Anzitutto dovrebbe escludersi qualsiasi compenso pei funzionari a cui è già assegnata un'indennità speciale. Per gli altri funzionari poi, invece di determinare un'indennità per ogni visita, sembra preferibile assegnare un compenso da stabilire, tenendo conto dell'effettivo maggior lavoro prestato.

Il Consiglio superiore di Marina mercantile invece propone che sia mantenuta la disposizione del vigente regolamento.

## Piroscafi di piccola portata pel trasporto degli emigranti da porto a porto d'Italia.

### Art. 156 *bis*.

In questo articolo viene riprodotto l'articolo 63 dell'attuale regolamento di emigrazione che riguarda il trasporto marittimo degli emigranti per riunirli nel porto di partenza pel viaggio transoceanico.

S'introducono però alcune modificazioni. L'una è che l'installazione delle cuccette sui piroscafi di piccola portata non sia obbligatoria, tollerandosi che le materasse siano collocate sul pavimento. Trattandosi di

viaggi di breve durata (per lo più meno di ventiquattro ore) ciò può ammettersi, mentre d'altra parte, date le condizioni attuali dei piroscafi di piccola portata, l'installazione di cuccette per la 3<sup>a</sup> classe non vi è agevole e richiederebbe una spesa che finirebbe col gravare sugli emigranti, ai quali d'ordinario i vettori danno ora il passaggio gratuito da un porto all'altro dello Stato. Ed è appunto questa considerazione della spesa che consiglia di non accettare la proposta del Consiglio superiore di Marina mercantile che tende a rendere obbligatorie le cuccette anche per questi viaggi.

Si provvede poi a regolare meglio il concentramento degli emigranti nei porti d'imbarco, eliminando gli inconvenienti che oggi sono lamentati.

#### **Imbarco di passeggeri in porti esteri.**

##### **Art. 163.**

Si colma una lacuna dell'attuale regolamento, disponendo che il capitano della nave informi in tempo il regio Commissario dell'imbarco di passeggeri in porti esteri, perchè egli possa provvedere a sorvegliare l'adempimento delle prescrizioni intese a salvaguardare l'igiene di bordo.

#### **Sbarco dei regi Commissari in porti esteri.**

##### **Art. 164.**

Per evitare contestazioni coi vettori si prescrive che il regio Commissario nei porti esteri non possa dimorare a terra e pretendere le maggiori indennità stabilite per questi casi, se non dietro autorizzazione dei consoli, ai quali poi si dà facoltà di ordinare il rimpatrio del Commissario se il piroscafo non fa pronto ritorno in Italia.

#### **Giornate di viaggio dei regi Commissari.**

##### **Art. 165.**

Per alleggerire il lavoro a cui attualmente debbono attendere i regi Commissari per redazione di rapporti, si prescrive che essi, al termine della traversata, siano esentati dal presentare la relazione riassuntiva,

ritenendosi sufficiente a dare notizia del viaggio, il relativo giornale che essi debbono compilare. Per la medesima ragione essi sono stati esentati dal presentare la speciale relazione sanitaria (art. 121), fermo rimanendo l'obbligo di compilare un giornale di viaggio sanitario.

Invece sembra necessario che il R. Commissario presenti al capitano della nave un elenco riassuntivo delle riparazioni e dei lavori di adattamento che egli ritenne necessari; e ciò perchè i vettori possano provvedere in tempo.

### Viaggi di ritorno dall'America dei piroscafi in servizio di emigrazione.

#### Art. 170.

L'esperienza ha dimostrato la necessità di meglio disciplinare la tutela degli emigranti nei viaggi di ritorno, poichè le disposizioni attualmente in vigore si sono palesate insufficienti. Il numero degli emigranti di ritorno che rimpatriano annualmente va sempre crescendo, ed è necessario provvedere ad una più efficace tutela. Col progetto di riforma alla legge si provvede a ciò in modo compiuto. Intanto si adotterebbero alcune disposizioni che potranno migliorare questo importante servizio.

L'articolo 170, nel testo attuale, riguarda soltanto i viaggi di ritorno dei piroscafi partiti dal Regno in servizio di emigrazione.

Nulla esso stabiliva per i piroscafi che facessero viaggi dall'America all'Italia con passeggeri di 3<sup>a</sup> classe di nazionalità italiana, senza trovarsi nelle condizioni suaccennate. A ciò provvede in parte il R. Decreto 28 giugno 1908, ed ora col testo proposto si provvederebbe a disciplinare in modo più largo i viaggi di ritorno.

Non si possono adottare disposizioni uniformi, perchè è diversa la condizione giuridica dei piroscafi appartenenti a vettori muniti di patente, da quelli appartenenti ad altre compagnie ed armatori.

Pei primi, i quali sono sottoposti ad uno speciale regime, si richiede che pei viaggi dall'America in Europa si attengano a tutte le disposizioni del regolamento riguardanti l'assetto della nave, il trattamento degli emigranti e così via. Si stabilisce poi che, trattandosi di viaggi di ritorno nel Mediterraneo, il R. Commissario che si trova a bordo conservi le sue funzioni nei riguardi degli emigranti italiani.

Per gli altri si stabiliscono norme consimili con quelle limitazioni che sono richieste dalle loro condizioni giuridiche, trattandosi di navi finora sottoposte al regime comune di diritto.

Art. 170 *ter* e 170 *quater*.

Questi articoli riguardano il rimpatrio di ammalati e di dementi, che, oggi, per mancanza delle opportune discipline, dà luogo ad inconvenienti ed a contestazioni.

Fra gli emigranti che ritornano in patria purtroppo vi è un notevole numero di ammalati, anche di mali contagiosi e trasmissibili. Come è noto, i nostri lavoratori emigrati nel Nord America contraggono non di rado la tisi; e quelli residenti nel Brasile sono esposti a molteplici forme di malattie tropicali.

Se considerazioni di umanità consigliano di non ostacolare il rimpatrio di cittadini che sperano di riacquistare la salute in patria, deve pur enersi conto delle inderogabili esigenze dell'igiene navale. E a ciò provvede l'art. 170 *ter* affidando ai regi Commissari di giudicare sull'ammissibilità a bordo delle persone affette da malattie infettive o trasmissibili o che altrimenti possono riuscire dannose all'igiene generale di bordo.

Con l'articolo 170 *quater* poi si provvede a che per gli alienati vi sia uno speciale locale di custodia. Sarà così evitato il ripetersi di incidenti, anche luttuosi, a cui ha dato luogo la libertà di mentecatti a bordo.

## Art. 172.

Al testo attuale che prevede un'ipotesi che si può ritenere irrealizzabile per ogni rispetto, e cioè il trasporto di emigranti su bastimenti a vela, si sostituirebbe una disposizione che prevede invece il caso, possibile, di vapori destinati a proseguire oltre Atlantico in navigazione fluviale. Il Consiglio superiore di Marina mercantile propone, come già si è detto illustrando l'articolo 95, che per queste navigazioni siano ammessi piroscafi di una stazza inferiore a 4000 tonnellate. Pare opportuno aggiungere che in questi casi saranno ammesse quelle deroghe alle disposizioni vigenti che le circostanze speciali consiglieranno.

**Trasporto marittimo di emigranti  
non contemplati nel capitolo 2° della legge.**

Art. 185 *bis*.

Le disposizioni del Titolo IV del regolamento riguardano soltanto il trasporto degli emigranti contemplati nel capitolo II della legge, cioè di quelli diretti a paesi d'America o d'Africa oltre lo stretto di Gibilterra

Art. 170 *ter* e 170 *quater*.

Questi articoli riguardano il rimpatrio di ammalati e di dementi, che, oggi, per mancanza delle opportune discipline, dà luogo ad inconvenienti ed a contestazioni.

Fra gli emigranti che ritornano in patria purtroppo vi è un notevole numero di ammalati, anche di mali contagiosi e trasmissibili. Come è noto, i nostri lavoratori emigrati nel Nord America contraggono non di rado la tisi; e quelli residenti nel Brasile sono esposti a molteplici forme di malattie tropicali.

Se considerazioni di umanità consigliano di non ostacolare il rimpatrio di cittadini che sperano di riacquistare la salute in patria, deve pur enersi conto delle inderogabili esigenze dell'igiene navale. E a ciò provvede l'art. 170 *ter* affidando ai regi Commissari di giudicare sull'ammissibilità a bordo delle persone affette da malattie infettive o trasmissibili o che altrimenti possono riuscire dannose all'igiene generale di bordo.

Con l'articolo 170 *quater* poi si provvede a che per gli alienati vi sia uno speciale locale di custodia. Sarà così evitato il ripetersi di incidenti, anche luttuosi, a cui ha dato luogo la libertà di mentecatti a bordo.

## Art. 172.

Al testo attuale che prevede un'ipotesi che si può ritenere irrealizzabile per ogni rispetto, e cioè il trasporto di emigranti su bastimenti a vela, si sostituirebbe una disposizione che prevede invece il caso, possibile, di vapori destinati a proseguire oltre Atlantico in navigazione fluviale. Il Consiglio superiore di Marina mercantile propone, come già si è detto illustrando l'articolo 95, che per queste navigazioni siano ammessi piroscafi di una stazza inferiore a 4000 tonnellate. Pare opportuno aggiungere che in questi casi saranno ammesse quelle deroghe alle disposizioni vigenti che le circostanze speciali consiglieranno.

**Trasporto marittimo di emigranti  
non contemplati nel capitolo 2° della legge.**

Art. 185 *bis*.

Le disposizioni del Titolo IV del regolamento riguardano soltanto il trasporto degli emigranti contemplati nel capitolo II della legge, cioè di quelli diretti a paesi d'America o d'Africa oltre lo stretto di Gibilterra

o diretti oltre Suez (escluse le colonie e protettorati italiani) se viaggiano in numero superiore a 50.

Ma sembra necessario provvedere alla tutela durante il trasporto marittimo degli emigranti diretti a porti del Mediterraneo, del Mar Nero o ai porti di Europa oltre Gibilterra; per cui non è stabilita da questo regolamento nè dai regolamenti marittimi alcuna garanzia, mentre si tratta di viaggi che durano parecchi giorni. E a ciò si provvede in dipendenza dell'articolo 32 alinea 18 della legge, con le disposizioni contenute in questo nuovo articolo, con cui si prescrive che a siffatti trasporti si applichino le norme di tutela stabilite pei viaggi di emigranti da un porto all'altro d'Italia, aggiungendosi l'obbligo delle cuccette pei viaggi per paesi oltre Gibilterra ed oltre Suez.

Inoltre si provvede a disporre una sorveglianza per questi trasporti, nei porti del Regno, e a disciplinare le operazioni delle agenzie che vendono biglietti a queste categorie di emigranti.

Il Consiglio superiore di Marina mercantile ha approvato questa proposta. La divergenza che risulta dal testo del regolamento è solo apparente e dipende dal modo differente con cui è formulato l'art. 156 *bis*.

### Disposizioni transitorie pei piroscafi attualmente in servizio di emigrazione.

#### Art. 191 *bis*.

Per ovvie ragioni di opportunità, nell'applicazione delle nuove norme, deve tenersi conto degli interessi già costituiti. E pertanto sembra conveniente escludere i piroscafi già adibiti al trasporto degli emigranti dalla osservanza di quelle disposizioni a cui essi non potrebbero ottemperare (minimo di tonnellaggio, doppia elica, doppio fondo dello scafo, e così via). Circa l'applicazione dei limiti di età si ritarderebbe l'applicazione delle norme proposte al 1909, escludendosi però in questo periodo di tempo dal servizio, le navi che avessero raggiunto o raggiungessero il 25° anno di età.

Per quanto riguarda questo articolo, vi è divergenza col Consiglio superiore di Marina mercantile circa i piroscafi in corso di costruzione per essere adibiti al trasporto degli emigranti. Il detto Consiglio vorrebbe estendere a questi vapori le disposizioni di tolleranza che ora si esaminano, e vorrebbe pure estenderle ai vapori che, pur non essendo iscritti in patente, abbiano già esercitato il trasporto di emigranti.

Ciò però non sembra opportuno. Pei vapori in corso di costruzione è necessario supporre e pretendere che posseggano tutti i requisiti prescritti, che, del resto, sono un portato dei progressi della tecnica navale. Parimenti non si accetta la seconda disposizione consigliata, che del resto, in fatto, agevolerebbe soltanto le navi di bandiera estera.

### Conclusione.

Ponendo fine alla presente relazione, il Commissariato esprime l'augurio che l'onorevole Consiglio dell'emigrazione voglia confortare della sua autorevole approvazione la riforma proposta, la quale è frutto di lungo ed amorevole studio.

Le questioni che toccano da vicino tanti e così svariati interessi, il Commissariato ha avuto una sola preoccupazione, quella di assicurare nel miglior modo, e nei limiti del possibile e dell'equo, la tutela degli emigranti durante il viaggio marittimo.

Gli emigranti, in questo momento della loro nuova vita, che dura relativamente poco ma che può presentare forti pericoli, si trovano di fronte a potenti organizzazioni industriali, senza pratica possibilità di opporre una qualsiasi resistenza. È quindi necessario che intervenga lo Stato per garentirli e difenderli, con un'organizzazione adatta e pienamente efficace.

Adunanza pomeridiana dell' 11 dicembre 1908.

La seduta è aperta alle ore 21.15. Sono presenti i signori consiglieri: Bodio, *presidente*; Materi, *vicepresidente*; prof. Luigi Rossi, *commissario generale dell'emigrazione*; onorevoli Turati, Nitti e Merlani; commendatori Mortara, Bruno e Gargnani e prof. Montemartini.

Partecipano alla riunione i membri della Commissione parlamentare onorevoli De Amicis, Bettoni e Morpurgo, l'on. vice-ammiraglio senatore Raynaudi, specialmente invitato, i commissari dell'emigrazione Malnate, Rossi E., e l'ispettore dell'emigrazione prof. Giuffrida, con funzioni di *segretario*.

BODIO, *presidente*, invita il Consiglio a proseguire la discussione iniziata nella mattina sul progetto di riforma del regolamento per l'emigrazione e dà la parola al Commissario generale.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Ritieni opportuno, di leggere e discutere gli articoli che hanno attinenza con l'art. 95-*bis* già approvato questa mattina. Nel coordinamento questi articoli dovrebbero essere collocati in seguito all'art. 95-*bis*.

GIUFFRIDA, *segretario*. Dà lettura dell'art. 145, nel seguente testo:

“ La Commissione *della visita preliminare* verifica anzitutto che il piroscafo sia in regola per quanto riguarda le visite dello scafo e della macchina prescritte dagli articoli 77 e seguenti del codice per la marina mercantile, *che conservi la classificazione di cui alla lettera h dell'articolo 95 bis e che abbia la linea d'immersione nei limiti stabiliti dalla Commissione permanente*.

“ Tenendo poi presente il verbale della visita d'idoneità e quelli delle successive visite in cui si fossero autorizzate modificazioni, la Commissione verifica accuratamente che i *dormitoi*, le infermerie, la *lavanderia*, i *locali per l'equipaggio*, la *cucina*, i *forni*, i *locali per la panificazione*, i *bagni*, le latrine, la ghiacciaia, le casse d'acqua, le scale, i boccaporti, gli apparecchi di disinfezione, di ventilazione, d'illuminazione e di riscaldamento, le cuccette ed il loro corredo, gli utensili della cucina e dei ranci, le provviste dei medicinali e dei disinfettanti, il distillatore, le imbarcazioni, i salvagente, le cinture di sicurezza, gli apparecchi contro gl'incendi e tutti gli oggetti di dotazione corrispondano rispettivamente per buone condizioni di sistemazione, per qualità, quantità e condizioni di pulizia a quanto è prescritto dai regolamenti.

“ Verifica pure che l'area libera destinata agli emigranti sia bene determinata e che la provvista del carbone, tenuto conto della quantità imbarcata e di quella di rifornimento normale nei porti di scalo, sia sufficiente per la durata del viaggio aumentata di un quarto.

“ La Commissione deve indicare nel processo verbale le dimensioni e lo spazio dei singoli ambienti nei quali essa ha permesso la costruzione o il mantenimento delle cuccette; e se per un ingombro qualunque si dovesse fare dallo spazio totale qualche deduzione, deve specificare la qualità e le dimensioni dell'ingombro.

“ Deve pure verificare che la cucina, i forni da pane ed i locali per la panificazione siano nelle condizioni prescritte nel precedente art. 133 e che vi sia a bordo un locale idoneo per la sicura custodia degli emigranti non ammessi allo sbarco nei paesi di destinazione. Deve poi indicare nel verbale l'ubicazione e la capacità dei locali di alloggio dell'equipaggio.

“ Per ultimo, essa deve provvedere, sotto la necessaria sorveglianza, a far sbarcare i viveri trovati guasti od alterati, il cui uso può essere nocivo alla salute dei passeggeri, ed a farli custodire in un locale della Capitaneria fino a che il piroscalo sia partito „.

BRUNO. Fa osservare che l'ultima parte del primo comma dovrebbe essere soppressa, essendo stato tolto l'obbligo della classificazione del Registro Italiano e per ciò che si riferisce alla linea di immersione massima non essere opportuno introdurre disposizioni speciali, mentre si sta trattando un accordo internazionale con l'Inghilterra.

Desidera inoltre qualche spiegazione sulle parole “ la sicura custodia degli emigranti non ammessi allo sbarco „.

REYNAUDI. Risponde che attualmente gli emigranti non ammessi allo sbarco sono tenuti, durante la sosta del piroscalo, prigionieri in camerette senza aria e luce, chiuse da una inferriata, e che qualche volta, anche di luglio, furono lasciati al sole. Le persone rinchiusse talvolta furono abbandonate completamente, lasciate senza vitto, senza acqua ad una temperatura di circa 50 gradi. Si chiese alle Compagnie l'uso di un locale più igienico, ma esse si rifiutarono e la stessa Direzione generale della marina mercantile dichiarò di non potere imporre tale obbligo.

MORTARA. Non comprende con quale autorità si possa trattare le persone in tale maniera.

BRUNO. Ricorda che la Direzione generale della marina mercantile rispose che nessuna disposizione di legge autorizzava a tenere in prigione gli emigranti.

ROSSI EGISTO, *commissario*. Osserva che i provvedimenti vennero presi dalle Compagnie per impedire che le persone non ammesse allo sbarco potessero fuggire. La legge americana stabilisce rilevanti multe a ca-

rico del capitano di una nave il quale lascia evadere in un porto americano l'emigrante che deve tornare in patria perchè respinto. Si comprende quindi che, mancando locali appositi, il capitano tenga questi emigranti nella stiva e all'occorrenza anche incatenati finchè il piroscafo non abbia lasciato il porto.

REYNAUDI. Cita dei casi in cui avvennero sostituzioni di persone. Osserva come a New Orleans i respinti venivano rinchiusi nelle carceri della città e consegnati al capitano pochi momenti prima della partenza. Ecco perchè con l'articolo in esame si chiede un locale adatto.

MORTARA. Osserva che questo locale dovrebbe essere di custodia ma non di pena.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Fa notare che le disposizioni dell'articolo in esame riguardano norme in gran parte già messe in pratica. Si tratta ora di dare loro efficacia giuridica.

*Messo ai voti l'articolo è approvato all'unanimità.*

GIUFFRIDA, *segretario*. Dà lettura dell'art. 98:

“ Nei piroscafi destinati a viaggi di lunga navigazione è permesso alloggiare emigranti sì nel primo corridoio che nel secondo immediatamente sottostanti al ponte principale, purchè essi abbiano l'altezza almeno di m. 2.20, misurata dalla faccia superiore del fasciame del ponte inferiore alla faccia superiore dei bagli del ponte sovrastante. Nei punti di transito l'altezza libera non potrà essere inferiore a m. 1.80.

“ Nei piroscafi a controcoperta, a coperta di manovra, a ponte tenda e simili è permesso alloggiare emigranti entro spazi chiusi esistenti immediatamente al disopra del ponte principale, ma non già in altri locali al disopra della controcoperta, della coperta di manovra, del ponte tenda e simili. Nei piroscafi così detti “ a più ordini di ponti „ nei quali il ponte principale sia quello più elevato, sarà permesso alloggiare emigranti nelle sovracostruzioni esistenti al disopra del predetto ponte principale.

“ Eccezionalmente, ed a giudizio della Commissione permanente di visita, potrà essere permesso di alloggiare emigranti in altre sovrastrutture quando queste siano normalmente destinate a passeggeri di prima e di seconda classe, ed abbiano requisiti tali da essere atte indubbiamente ad alloggio di emigranti.

“ Le sovracostruzioni, casseri, castelli, ecc., per essere adattati ad alloggi devono essere di solida costruzione.

“ Nessun ponte può essere adibito al detto scopo se non è sorretto da bagli fissi ricoperti con solido fasciame.

“ Sono assolutamente esclusi i ponti a tavolato posticcio.

“ Ogni ponte deve avere un adeguato numero di ombrinali di scarico forniti di valvola se sboccano all'esterno e di tappo se in sentina „

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Comunica che il Consiglio superiore di marina vorrebbe togliere al secondo capoverso di questo articolo le parole " ma non già in altri locali al disopra della controcoperta, della coperta di manovra, del ponte tenda o simili „.

Crede conveniente che si dia lettura di quanto è contenuto nella relazione a questo riguardo.

GIUFFRIDA, *segretario*. Legge il brano della relazione che illustra le modificazioni proposte; da esso risulta che le modificazioni stesse rispondono alle cambiate condizioni dell'architettura navale e all'odierna varietà di tipi dei piroscafi.

REYNAUDI. Aggiunge che la Commissione tecnica, la quale propose lo schema di regolamento, insistette perchè non si alloggiassero gli emigranti in locali posti su sovrastrutture diverse da quelle esistenti al di sopra del ponte principale per evitare gl'inconvenienti del soverchio peso in alto.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Osserva che già in un capoverso dell'articolo proposto si ammette che, eccezionalmente, potrà essere permesso di collocare gli emigranti anche in sovrastrutture.

BRUNO. Dopo le spiegazioni avute conviene nelle proposte del Commissariato.

*L'articolo 98 è quindi approvato.*

GIUFFRIDA, *segretario*. Dà lettura dell'art. 102-*quater*, nel testo seguente:

" I locali adiacenti e laterali alle caldaie, ossia fra i cofoni e le murate, non possono essere adibiti ad alloggio di emigranti.

" Quelli adiacenti e laterali alle macchine dovranno soddisfare ai seguenti requisiti:

" a) Le paratie di separazione dei detti locali dalle macchine saranno corredate di una controparatia, per circolazione di aria, rivestita di materiale coibente. Nessuna apertura dovrà essere in dette paratie; sulle controparatie vi saranno feritoie in basso ed in alto per ottenere la circolazione d'aria.

" b) Ogni locale dovrà avere garitte di comunicazione sboccanti all'aperto, da servire da estrattori, e la loro sezione sarà doppia di quelli ordinari previsti dall'art. 102.

" c) Di più vi saranno maniche a vento di portata doppia di quelle ordinarie previste dall'articolo stesso, in ragione del numero degli emigranti alloggiati in detti locali, quando questi si trovino all'altezza del 1° corridoio; quando siano all'altezza del 2° corridoio sarà prescritto l'impiego di estrattori con l'osservanza delle norme generati previste dall'art. 102 e 102-*bis*.

" d) Questi locali, se in corridoio inferiore, dovranno avere delle scale

proprie di comunicazione con la coperta il cui numero dovrà essere regolato con l'osservanza dell'art. 101.

“ e) Il ponte di questi locali dovrà essere rivestito di legname.

“ Queste disposizioni, ad eccezione di quella contenuta alla lett. e), non si applicano ai piroscafi che, lateralmente alle macchine o alle caldaie, abbiano un andito di almeno un metro di larghezza o altri locali di dimensioni corrispondenti.

“ In nessun caso sarà permesso l'alloggio degli emigranti nei locali suindicati se i RR. Commissari abbiano constatato in due viaggi, anche non consecutivi, che la loro temperatura supera quella degli altri locali adibiti ad alloggio di emigranti „.

*Dopo breve discussione l'articolo viene approvato.*

GIUFFRIDA, segretario. Dà lettura dell'art. 110, nel testo seguente;

“ In ogni piroscavo che imbarca più di cinquanta emigranti dovranno esservi locali permanenti ad uso di infermeria, per uomini e per donne, situati in coperta o nel corridoio superiore, lontani dalle estremità di prua e di poppa, convenientemente *adattati e ventilati* secondo le norme indicate nell'art. 102-ter. divisi completamente dai locali di alloggio, e capaci di ricoverare almeno *il due* per cento degli emigranti ed anche dell'equipaggio, ove per questo non si abbia un'infermeria speciale, tenuto conto che per ogni emigrante o per ogni persona dell'equipaggio ivi ricoverata è assegnato uno spazio non minore di mc. 3.50. *Non sarà permesso per tale scopo l'uso dei camerini.*

“ Oltre le infermerie suddette, dovrà esservene una per malattie infettive, divisa pure in due sezioni, la quale dovrà essere situata verso la estrema poppa, almeno a cinque metri a proravia dall'asse del timone, preferibilmente in coperta, completamente isolata sia dagli alloggi che dalle altre infermerie e con accessi propri. Le sue pareti dovranno essere metalliche, e quando essa è situata in coperta dovranno essere fasciate esternamente da materiale coibente (mattoni di farina fossile, termolite) oppure di altro materiale coibente di grossezza non meno di 3 centimetri (amianto cartonati) rivestite da lamiera di ferro. La capacità di tale infermeria dovrà essere sufficiente per almeno l'uno per cento degli imbarcati. Lo spazio per ogni cuccetta non dovrà essere minore di quello prescritto per le infermerie ordinarie. Le cuccette saranno costruite in modo da diminuire per quanto è possibile le vibrazioni.

“ Le cuccette avranno tutte una larghezza non minore di 80 centimetri, saranno collocate in modo che uno dei lati lunghi m. 1.80 sia adiacente al corridoio di passaggio e perciò direttamente accessibile. Esse non potranno essere accoppiate per il lato più lungo, ma dovranno essere sepa-

rate da un intervallo di almeno 30 centimetri. I passaggi fra le cuccette avranno una larghezza non minore di 90 centimetri.

“ Le cuccette dovranno avere materassa e guanciale di crine animale o di lana, del peso complessivo di almeno dieci chilogrammi, col corredo per ognuna, di due coperte di lana, di sei lenzuola e di tre fodere bianche pel guanciale.

“ Ciascuna cuccetta deve essere provvista di una piccola mensola metallica per una bottiglia ed un bicchiere e di una sputacchiera di ferro smaltato. Le cuccette dovranno inoltre portare un numero progressivo ben visibile.

“ Annessi a ciascuna sezione di infermeria vi saranno inoltre un camerino da bagno, munito di prese d'acqua fredda e calda, ed una latrina stabile a sedile in ferro isolato con vaso, per uso soltanto degli ammalati, munita di opportuni appoggiatoi e costruita con tutte le regole di arte e d'igiene.

“ Presso una delle sezioni dell'infermeria sarà sistemata in apposito camerino bene areato la farmacia.

“ Ogni piroscalo deve avere un ambulatorio per la visita medica quotidiana, situato sul ponte superiore e verso il centro, facilmente accessibile. Questo locale dovrà avere una superficie non inferiore a mq. 10 in modo da poter contenere un letto articolato delle dimensioni all'incirca di una cuccetta, attorno al quale si possa girare liberamente, un armadietto-farmacia per i soccorsi d'urgenza ed un tavolo adatto per posare ferri chirurgici. Il locale dovrà essere bene aereato ed illuminato, dovendo servire eventualmente anche per operazioni chirurgiche.

“ Nei locali delle infermerie e dell'ambulatorio il ponte dovrà essere ricoperto di cemento, maiolica o di altro materiale omogeneo, non assorbente, facilmente mantenibile, e che corrisponda ai dettami dell'igiene a giudizio della Commissione „.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Propone che dal primo capoverso dell'articolo vengano tolte le parole “ secondo le norme indicate dall'articolo 102-ter „.

REYNAUDI. Osserva che l'articolo è stato studiato ed elaborato dall'Ispettorato medico di marina; qualche norma è severa, ma è necessaria.

MATREI. Sembra che vi sia qualche esagerazione; ad esempio l'obbligo di tutto il corredo dei ferri chirurgici per eseguire a bordo l'operazione della cataratta.

REYNAUDI. Risponde che è necessario stabilire anche i dettagli, perchè le visite possano essere fatte con accuratezza e le provviste non dipendano dalle opinioni personali dei medici.

Tiene molto a che le infermerie sieno situate almeno a cinque metri

dall'estrema poppa. Ora in alcuni piroscafi le infermerie sono situate all'estrema poppa, ed in esse non possono essere messi gli ammalati a causa delle vibrazioni e delle scosse alle quali non potrebbero resistere nemmeno le persone sane.

Per i piroscafi per i quali fu già consentito che le infermerie fossero situate all'estrema poppa in seguito a parere dell'Ispettorato di sanità marittima, forse non si potrà provvedere subito. Occorre però provvedere per gli altri piroscafi.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Osserva che i punti cui da ultimo si è riferito l'on. Reynaudi sono disciplinati dalle disposizioni transitorie (vedi comma 3°, art. 191-*bis*).

BRUNO. Vorrebbe che l'ubicazione delle infermerie fosse scelta in modo permanente.

REYNAUDI. Osserva che l'ubicazione scelta sarà permanente perchè il locale deve essere destinato ad uso d'infermeria sin dalla costruzione delle navi.

MORTARA. Per quanto concerne la proporzione dei posti che deve contenere l'infermeria crederebbe più opportuno fissare un limite minimo anzichè parlare dell'1 o del 2 per cento.

REYNAUDI. Le proporzioni stabilite trovano il loro fondamento nelle statistiche della morbosità a bordo.

BODIO, *presidente*. Osserva che le dette proporzioni furono stabilite per le circostanze ordinarie, ma ritiene che convenga preparare anche gli adattamenti per i casi straordinari.

REYNAUDI. Fa notare in proposito che quando vi sono a bordo degli ammalati da ricoverare il capitano dà sempre i locali necessari.

*L'articolo viene quindi approvato.*

BODIO, *presidente*. Pone quindi in discussione l'art. 122.

GIUFFRIDA, *segretario*. Legge l'art. 122, nel testo seguente:

“ Il medico governativo, prima di lasciare il piroscavo, deve assicurarsi che, entro tre giorni dall'arrivo, tanto per le coperte e le materasse, ove non sia necessario distruggerle, quanto per le cuccette, i locali d'alloggio e le infermerie, siano state eseguite le necessarie lavature e disinfezioni, e ne rilascerà certificato al capitano del piroscavo, per essere esibito alla Commissione di visita di cui all'art. 145.

“ In mancanza del medico governativo, le operazioni stesse saranno ordinate e sorvegliate dal medico civile che lo sostituisce; ed il relativo certificato dovrà essere vidimato dal commissario viaggiante.

“ Qualora il capitano non adempia, per ragioni commerciali o di forza maggiore, a dette formalità, si dovrà procedere, prima dell'imbarco di emigranti in un porto nazionale per un nuovo viaggio, ad un generale ed accurata disinfezione, a meno che il capitano del piroscavo, se proveniente da

un porto estero, comprovi, mediante certificato vidimato dalla regia autorità consolare e ritenuto valido dalla Commissione di visita, che la disinfezione abbia avuto luogo immediatamente prima della partenza dal porto medesimo „.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Nota che detto articolo si riferisce ai piroscafi che finiscono il loro viaggio all'estero e che devono essere di nuovo disinfettati quando ritornano in Italia. Ritene tale misura necessaria perchè non è bene fidarsi di quanto dovrebbe farsi all'estero e che spesse volte non viene fatto.

*L'articolo è approvato.*

GIUFFRIDA, *segretario*. Dà lettura dei seguenti articoli:

“ *Art. 130-sexies*. La Commissione di visita d'idoneità dichiarerà quali locali su ogni vapore siano di terza classe, tenendo conto del loro arredamento e della loro ubicazione.

“ I vettori dovranno denunziare al Presidente della Commissione di visita d'idoneità tutte le variazioni da loro introdotte nei locali di alloggio delle diverse classi.

“ Ricevuta tale denuncia, il presidente della Commissione, di concerto con l'ispettore di emigrazione, esaminerà sommariamente se in seguito alle variazioni nell'assetto, siano stati formati nuovi locali che possono essere dichiarati di terza classe. In questo caso il piroscafo sarà sottoposto ad una nuova visita speciale „.

“ *Art. 145-quater*. La Commissione prenderà conoscenza di tutti i locali destinati ad alloggio di passeggeri ed avvertirà d'urgenza il capitano di porto se troverà locali che essa ritenga doversi considerare di terza classe.

“ Avuta tale notizia il capitano di porto convocherà d'urgenza la Commissione di visita speciale per gli accertamenti di cui all'art. 138-sexies „.

“ *Art. 166 (comma aggiunto)*. I RR. Commissari e le Commissioni di visita, quando constatino che a bordo di un vapore vi siano classi che possano essere equiparate alla terza, ne debbono dare sollecita notizia al Commissariato „.

“ *Art. 166-bis*. Le cuccette di terza classe possono essere installate in cabine, purchè però le condizioni igieniche e di alloggio non siano in nulla inferiori a quelle stabilite dal presente regolamento „.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Ricorda che una Commissione ebbe l'incarico di studiare la questione delle classi assimilabili alle terze. La Commissione, che compì un conscienzioso lavoro e visitò numerosi piroscafi, ebbe a rilevare che cresce il numero degli emigranti che sono fatti viaggiare in classe superiore alla terza. Ma questo è argomento che può essere disciplinato solo in via legislativa.

Inoltre si viene diffondendo l'abitudine di qualificare come terze

distinte o seconde economiche classi che poco differiscono dalla vera e propria terza classe.

Ora poichè tutto il sistema della legge è fondato sulla qualifica della 3<sup>a</sup> classe, questa qualifica non può essere lasciata all'arbitrio dei vettori, ma deve, come ovvio, essere sottoposta al controllo della pubblica autorità. Ed a ciò tendono principalmente gli articoli ora letti.

BODIO, *presidente*. Riconosce che sarebbe importante il fissare nel regolamento tali norme; ritiene però che sia cosa difficile trovare una formula che si adatti alla varietà delle circostanze.

REYNAUDI. Si tratta di cosa gravissima, che merita l'esame del Consiglio. La Commissione ha potuto stabilire che, da lungo tempo, da parte di alcuni vettori si usava l'inganno di non fare passare per terza classe alcuni locali che erano veramente di terza classe, sottraendo così parecchi emigranti alla tutela del Commissariato, all'obbligo della tassa e alla competenza delle Commissioni abitrari.

*Dopo un ulteriore scambio di vedute si approvano gli articoli nel testo proposto.*

GIUFFRIDA, *segretario*. Da lettura all'art. 191 *bis*, nel testo seguente:

“ Ai piroscafi che, all'atto della pubblicazione del presente Regolamento siano iscritti su patente di vettore, o che siano già stati autorizzati ad esercitare il trasporto degli emigranti sotto l'impero del Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, si applicano le seguenti disposizioni transitorie:

“ 1° Essi sono esonerati dalle condizioni stabilite dai paragrafi *a*, *c*, *d* ed *e*, dell'art. 95, nonchè dall'obbligo di aver la maggior altezza dei ponti prescritta dall'art. 98;

“ 2° La disposizione circa il limite di età massima si applicherà il 1° luglio 1909. Però in nessun caso dopo la promulgazione del presente Regolamento potranno essere addetti al trasporto di emigranti piroscafi costruiti da più di 25 anni;

“ 3° Il Commissariato di concerto col Ministero della marina potrà consentire che siano conservate le infermerie disposte secondo le prescrizioni dell'art. 110 del Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, applicando però ad esse le disposizioni del presente Regolamento circa l'arredamento, la ventilazione, il riscaldamento, il numero dei posti disponibili e le dimensioni delle cuccette;

“ 4° Le nuove disposizioni di cui agli articoli 101 e 102-*quater* saranno applicate ai detti piroscafi sei mesi dopo la pubblicazione del presente Regolamento; e quelle di cui all'art. 102-*sexies* un anno dopo „

BODIO, *presidente*. Pone in discussione gli articoli testè letti.

NITTI. Domanda quanti piroscafi si abbiano attualmente inferiori alle 5000 tonnellate.

GIUFFRIDA, *segretario*. Risponde che la "Veloce", ne ha tre di cui uno vecchio; il "Lloyd Italiano", ne ha due nuovi e l'"Italia", ne ha parecchi.

MORTARA. Crederebbe opportuno di fissare addirittura a 20 anni il limite massimo di età, e togliere senz'altro i piroscafi che hanno un'età maggiore.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Considerazioni di equità avevano consigliato di far trascorrere un certo periodo di tempo, prima di applicare il limite massimo di età che prima non esisteva.

BRUNO. Propone che si stabilisca per l'applicazione del limite di età il periodo di tre mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento.

Trova opportuna l'esclusione dei piroscafi che hanno più di 20 anni di età senza termine di tolleranza.

MERLANI. Accederebbe alla proposta del comm. Bruno.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Dopo la discussione avvenuta, non insiste nel chiedere l'approvazione del secondo comma. (*Il Consiglio a maggioranza non lo approva*).

Si passa a discutere il n. 3 dell'art. 191-bis.

BODIO, *presidente*. Osserva essere vero che l'installazione delle infermerie all'estremità del vapore è molesta per gli infermi, ma conviene anche farsi carico delle spese che importano le nuove modificazioni richieste, quando il posto attuale fu scelto dall'Autorità marittima o dalla Commissione di visita del porto.

GIUFFRIDA, *segretario*. Propone di stabilire che, dove non si verificano gravi inconvenienti, le infermerie restino all'estrema poppa.

BODIO, *presidente*. Inconvenienti ce ne sono sempre, quando l'ospedale sia situato ad una delle estremità.

REYNAUDI. Osserva che il fare rimuovere queste infermerie non sarebbe equo poichè il Commissariato, di concerto col Ministero della marina, le ha autorizzate in quel posto.

MORTARA. Trova ancor meno equo obbligare gli ammalati a starvi.

GIUFFRIDA, *segretario*. Osserva che sono in corso gli studi per il trasporto delle infermerie.

BRUNO. Ritiene che, ad esempio di quanto si è fatto dal "Lloyd Italiano", si potrebbe adottare un sistema di molle sotto le cuccette, in modo che le vibrazioni sieno di molto diminuite.

BODIO, *presidente*. Osserva che allora si vorrebbe un sistema di sospensione cardanica, come si fa per la bussola; ciò che richiederebbe grandi spese. Proporrrebbe di non inserire disposizioni tassative in pro-

posito lasciando al Ministero e al Commissariato di provvedere di caso in caso. In generale egli si dichiara avverso al desiderio soverchio di regolamentare, che toglie elasticità al provvedere.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Nota che non si tratta solo della ubicazione delle infermerie, ma anche di stabilire l'arredamento delle infermerie. Se non si inserisce questa disposizione bisognerà anche togliere le infermerie di quei vapori che ora le hanno al centro e che in tal modo possono essere tollerate.

GIUFFRIDA, *segretario*. L'attuale regolamento prescrive che anche le infermerie d'isolamento sieno al centro. I vapori vecchi le avevano infatti al centro, ma in seguito alle proposte della Commissione per la riforma del titolo IV° del Regolamento tali infermerie furono installate all'estrema poppa in molti piroscafi. Però non per tutte le navi si sono verificati inconvenienti tali da richiedere un cambiamento nell'ubicazione delle infermerie stesse.

MORTARA. Propone che sia provveduto caso per caso a ciò che si deve fare.

MERLANI. Proporrebbe di aggiungere le parole " si potrà consentire che sieno conservate in via provvisoria, momentaneamente „, così si avrà sempre il diritto di ordinarne il trasporto, quando si voglia, dalla estremità verso il centro.

BRUNO. Osserva che una disposizione transitoria rappresenta il passaggio da un sistema all'altro. Qui si dice il " Commissariato potrà „, mentre si potrebbe dire " dovrà „. Ma non è opportuno lasciare all'Amministrazione la facoltà di prescrivere in ogni tempo mutamenti all'assetto interno.

REYNAUDI. Crede che la dizione proposta risponda perfettamente allo scopo di salvaguardare tutti gl'interessi. Certo, per un piroscavo sul quale si fossero verificati degli inconvenienti, il Commissariato non acconsentirà a lasciare le infermerie nell'attuale ubicazione diversamente il Commissariato, come equità consiglia, non chiederà lo spostamento delle infermerie.

MORTARA. Propone l'aggiunta delle parole " quando non si verifichino troppo gravi inconvenienti „.

*(Il paragrafo viene approvato con l'aggiunta del Consigliere Mortara).*

Si passa a discutere il paragrafo 4° dell'art. 191-*bis* col quale si stabilisce che le nuove disposizioni degli articoli 101 e 102-*quater* saranno applicate sei mesi dopo la pubblicazione del regolamento ed un anno dopo le disposizioni stabilite dall'art. 102.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Non sarebbe alieno dal portare il termine alla misura unica di un anno.

NITTI. Consente purchè restino ferme le disposizioni per i piroscafi vecchi.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Essendo stato respinto il 2° comma dell'articolo, quei piroscafi devono essere subito radiati.

Naturalmente le disposizioni dell'articolo dovranno subire nel coordinamento qualche modificazione di forma, che sarà fatta di concerto col Ministero della Marina.

BODIO, *presidente*. Resta dunque stabilito il termine di *un anno* per tutte queste disposizioni.

(È approvato).

Osserva che il Regolamento dell'emigrazione, composto di qualche centinaio di articoli, si potrebbe forse spezzare in due o tre parti. C'è una parte che concerne la finanza; un'altra che riguarda il funzionamento del Commissariato; questa che si è ora esaminata e che concerne l'assetto della nave, la sorveglianza a bordo, ecc. Non si potrebbero staccare una dal l'altra queste parti, così da fare tre regolamenti, invece di uno solo? Sarebbe più facile emendarlo nelle sue parti distinte, ed anche ora, nel presentare le proposte di modificazione all'esame del Consiglio di Stato, si direbbe che si tratta soltanto del regolamento che riguarda l'assetto della nave.

BRUNO. È in corso di studio il regolamento per il trasporto dei passeggeri, di cui è relatore l'ing. Masdea. Si potrebbe invocare anche qualche disposizione di tale regolamento.

GIUFFRIDA, *segretario*. Dà quindi lettura del seguente articolo 191-ter.

“ Pure applicandosi le disposizioni contenute nell'art. 156-bis, per un anno dalla pubblicazione del presente Regolamento, sarà consentito che gl'ispettori dell'emigrazione si valgano della facoltà di cui all'art. 63, lett. c) del Regolamento 10 luglio 1901, n. 375 „

Nota che l'art. 156-bis prescrive tra altro che i piroscafi in servizio di cabotaggio abbiano le cuccette; quindi con l'articolo proposto si dà il tempo perchè essi possano mettersi in regola. S'intende poi che tali disposizioni devono essere messe in relazione con il regolamento per i passeggeri marittimi per il Mediterraneo.

BRUNO. Siccome il trasporto degli emigranti da porto a porto è fatto anche con piroscafi vecchi e deficienti; crede che si potrebbero radiare anche questi.

NITTI. Ha votato sinora le disposizioni proposte con la speranza che esse rimangano immutate almeno per un decennio, perchè le navi non possono essere cambiate come bozze di stampa. Ricorda l'ordine del giorno votato l'altro ieri, che conferma una deliberazione precedente e che riguarda i porti capo linea. Perchè quella disposizione rimanga valida, sa-

rebbe bene inserirla nel regolamento che ora si modifica. Ricorda anche un'altra disposizione votata e cioè quella relativa a navi straniere, le quali, partite dai porti dell'Italia, si fermano in porti di altre nazioni del Mediterraneo, nel senso di vietare tali scali che rendono non solo più lungo il viaggio, ma fanno concorrenza ai nostri armatori. Desidererebbe che tali disposizioni fossero inserite nel regolamento.

BRUNO. Ricorda che quando fu discussa tale questione, vi erano i piroscafi nazionali che facevano altri scali oltre Barcellona.

NITTI. Conviene che lo scalo in vari porti d'America sia un modo per diminuire le spese generali. Ma quando si tratta di navi straniere che in Italia raccolgono un certo numero di emigranti, e poi completino il carico altrove crede che si avveri una concorrenza tale, che non convenga tollerare. Distinguerrebbe quindi le due questioni e proporrebbe di non inscrivere in patente le navi "che facciano scalo in più di un porto nel Mediterraneo".

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Propone di accettare in massima il voto dell'on. Nitti, riservandosi il Consiglio di studiare a fondo la questione.

*Il voto di massima è approvato, salvo maggiori specificazioni.*

Riferisce sulla questione della "Ligure Brasiliana", e cioè se si deve concedere la patente condizionata a ciò che le navi di quella Compagnia non facciano un itinerario con troppi scali, impiegando un tempo eccessivo nel viaggio. Si tratta di porre in attuazione quanto il Consiglio dell'emigrazione ebbe già a decidere in massima.

BODIO, *presidente*. Si potrebbe consentire che due porti siano toccati prima dell'arrivo delle navi in America; ma un altro inconveniente molto più grave è quello delle navi che, destinate all'Argentina, si fermano a sbarcare al Brasile, e viceversa nel viaggio di ritorno in Europa. Converrebbe vietare che si ritardi il viaggio per un tempo così lungo, quanto occorre perchè i piroscafi di scarsa velocità tocchino i porti di due Stati dell'America Meridionale. In questi termini la proposta potrebbe approvarsi senza esitazione.

NITTI. Osserva che si rientra nella questione a cui si è già accennato dianzi. Vi sono due inconvenienti. Il primo dipende dal fatto che, se le navi si fermano in più porti del Mediterraneo, si viene a togliere una delle maggiori guarentigie della legge italiana. Il secondo è che s'ingannano gli emigranti sulla durata del viaggio, facendo fermate in porti esteri e lungo il percorso.

Ora egli crede che tali inconvenienti si possano evitare col prescrivere nel Regolamento le disposizioni già votate e cioè col vietare che i piroscafi facciano scalo in più di un porto nel Mediterraneo. Dice più

di un porto perchè queste lunghe fermate possono nuocere. Ora egli crede conveniente aggiungere che non si possa concedere la patente a piroscafi diretti in America i quali imbarchino emigranti per altri paesi all'infuori di quelli a cui i piroscafi stessi sono destinati.

BONIO, *presidente*. Si dovrebbe precisare la destinazione: o al Brasile o all'Argentina; ma non ai due paesi con un unico viaggio, movente dai porti italiani.

NITTI. Debbono avere un solo paese di destinazione.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Osserva che tale disposizione potrebbe colpire molti piroscafi italiani che toccano New York e poi si recano a Filadelfia.

NITTI. Allora si potrebbe dire "di uno stesso Stato".

BONIO, *presidente*. Si potrebbe forse regolare la durata del viaggio: dire, per esempio, che il vapore non possa impiegare più di tanti giorni fino al paese di destinazione, compresi gli scali, in guisa da escludere che il viaggio si faccia per il Brasile e l'Argentina, invece che per l'uno soltanto o per l'altro Stato.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Crede meglio adottare un criterio uniforme, altrimenti si dovrebbe prescrivere il numero dei giorni per ogni viaggio. In ogni modo propone che il Consiglio approvi le proposte del Commissariato relative alla "Ligure-Brasiliana".

Esse sono approvate, in massima, con la preghiera dell'on. Nitti che il Commissariato ristudi a fondo la questione.

La seduta è quindi tolta alle ore 23.

Adunanza del 13 dicembre 1908.

La seduta è aperta alle ore 10.15. Sono presenti i signori consiglieri: Bodio, *presidente*; prof. Luigi Rossi, *commissario generale dell'emigrazione*; onorevoli Turati, Nitti e Merlani; commendatore Mortara, Bruno e Gargnani. È pure presente l'on. Bettoni, membro della Commissione parlamentare di vigilanza; ed assistono i commissari Malnate, Rossi E. e l'ispettore Giuffrida, con funzioni di segretario.

Bodio, *presidente*. L'ordine del giorno reca: " Proposta del Ministero della marina sulle patenti di vettore „. Dà la parola al Commissario generale.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Crede conveniente riassumere quello che è detto nella relazione, per richiamarne meglio i concetti essenziali.

Il Ministero della marina propone al Commissariato che nella concessione delle patenti si adottino i seguenti criteri ristrettivi:

a) di non consentire l'iscrizione in patente di nuovi piroscafi, eccettuati i pochi tuttora in costruzione nei cantieri italiani per conto di società nazionali, che ne commisero la costruzione per adibirli al servizio di emigrazione;

b) che non sia consentito ai vettori stranieri di passare da una linea all'altra i piroscafi già iscritti in patente; in altri termini, che non sia permesso alla bandiera straniera di porre nuovo naviglio sulla linea del Sud America.

Secondo la nostra legge il concedere od il negare tale patente dipende dall'esclusivo criterio dell'interesse degli emigranti. Infatti, nell'idea del legislatore era presupposta la maggiore concorrenza; e questo fu detto dagli onorevoli Luzzatti e Pantano fino da quando si discuteva alla Camera il progetto che divenne la vigente legge.

Dunque, secondo la legge noi andremmo, se accettassimo la proposta limitazione, incontro a proteste, e, secondo egli crede, proteste fondate; e le conseguenze potrebbero essere dannose al Fondo per l'emigrazione. Quindi stando alla legge attuale, crede che non si possa ammettere la proposta fatta. Se poi si trattasse di studiare una nuova legge, siccome lo scopo della proposta interessa il Ministro della marina, perchè si parla di interessi della marina mercantile, e non degli emigranti, ritiene che tale proposta non possa trovare nel nostro Consiglio la sua giusta sede, a meno che il Ministro non domandasse il nostro parere per sapere se ci opporremo ad essa.

Dice questo per mettere le cose nei giusti termini.

Quindi per l'ordine della discussione prega il Consiglio di tenere ben distinte le due questioni. L'una è se, data la legislazione attuale, si possa fare quanto il Ministero della Marina chiede; la seconda è di vedere se la proposta convenga o non convenga a noi.

Bruno. Si permette di fare osservare al Consiglio che si è di fronte ad una questione circa l'interpretazione della legge del 1901. È esatto quanto affermava il Commissario generale, che tale legge avesse per iscopo la maggiore possibile concorrenza nell'interesse degli emigranti; ma se le leggi si debbono interpretare tenendo conto delle contingenze del momento, crede che oggi si possa a tale legge dare un'interpretazione un po' diversa. Quando a Parigi si celebrò il centenario del Codice Napoleonico, il Presidente disse, che ormai quel codice non doveva più applicarsi come lo si applicava cento anni prima, ma doveva adattarsi all'epoca presente.

Ed anche le condizioni della marina mercantile sono mutate dal 1901 ad oggi. L'on. Luzzatti e l'on. Pantano nella loro relazione al disegno di legge sull'emigrazione si battevano a favore della concorrenza, perchè nel 1900 le condizioni del naviglio italiano addetto al trasporto degli emigranti erano infelici, e quindi la necessità di provocare questa concorrenza nell'interesse dell'emigrazione e nell'interesse della stessa marina mercantile, prevedendo che la concorrenza avrebbe prodotto quel miglioramento del naviglio che oggi noi constatiamo.

Quindi nell'interpretare la legge si deve avere il sentimento della modernità. Ora ci troviamo di fronte ad uno stato di cose per cui in tutti i paesi prevale quello che si chiama il nazionalismo marittimo. Dinnanzi al Parlamento si presenterà un progetto di legge per la protezione del naviglio nazionale, e mi pare logico che, mentre lo Stato è pronto a profondere milioni sotto forma di protezione diretta o indiretta, lo Stato stesso non debba aprire le porte ad una concorrenza sfrenata nel trasporto degli emigranti. Negli altri Stati siamo combattuti accanitamente, e quindi col proteggere il naviglio nazionale noi non abbiamo di mira l'interesse del capitale, ma l'interesse della nostra bandiera, e quando questa nostra bandiera offre tutte le guarentigie agli emigranti, perchè i nostri piroscafi sono in eccellenti condizioni, egli vorrebbe che il Consiglio si trovasse d'accordo nell'accettare questa protezione.

È insito al nostro diritto pubblico amministrativo che tutti i decreti che l'Amministrazione emana debbano essere motivati, ma io non credo che debbano essere motivati esclusivamente per aprire la porta agli stranieri. Non dice che sia illogico quanto afferma il Commissario generale,

ma dice che, tenuto conto del momento, anche la proposta che egli sostiene è logica.

Amerebbe poi che si desse lettura di un rapporto da esso chiesto alla Navigazione generale italiana circa la sua domanda di patente in Austria, per vedere il motivo per il quale tale domanda fu respinta, e giudicare così di quanto fanno gli altri paesi rispetto a noi.

In Germania, per esempio, non si accordano patenti a stranieri, ed una società di navigazione dell'Italia non ha potuto scaricare colà una tonnellata di merce.

Della Francia è inutile parlare, perchè ha un'emigrazione limitatissima. L'Inghilterra non userà mai dei nostri piroscafi, e quindi la nostra bandiera non può andare in nessun altro paese.

Osserva poi che i piroscafi stranieri, per esempio quelli dell'«Hamburg-Amerika Linie», dopo dieci anni, hanno già ammortizzato il loro capitale, e vengono sclassificati dalle grandi linee che partono dai porti del Nord, ed allora vengono a porsi sulle nostre linee, e si capisce che essi debbono trovarsi in condizioni ben favorevoli, avendo già ammortizzato il loro capitale, di fronte ai nostri piroscafi nuovi, che invece non hanno ancora ammortizzato.

Rossi Luigi, *commissario generale*. Osserva che il comm. Bruno entra nella seconda questione, mentre egli aveva pregato che si cominciasse a trattare la prima questione. Ripete che la nostra legge sull'emigrazione non si può applicare in modo diverso da ciò che richiedono le sue disposizioni ed i suoi fini. Se son venute adesso delle nuove necessità, questa sarà una buona ragione non per torcere la legge ma per farne una diversa. L'interpretazione si può rendere elastica fino ad un certo punto, ma non si può cambiare l'intonazione della legge, che è interamente volta alle protezioni degli emigranti, per farla servire a scopi estranei, quale sarebbe la tutela della marina mercantile. Se tale concetto si volesse far entrare anche in una legge sull'emigrazione non gli importerebbe; la sede conta poco; ma quando si fece la legge attuale, si parlava di concorrenza ed è ovvio che le disposizioni fatte in base a questo principio non possono oggi servire ad un principio che non solo è diverso, ma opposto.

Quindi l'articolo 13 della legge, il quale prevede che le patenti di vettore siano limitate «con decreto motivato», fu stabilito appunto perchè tutte le persone che si credono lese possano ricorrere alla IV Sezione. Ed il decreto come deve essere motivato? Il motivo deve essere pertinente agli interessi dell'emigrazione.

Bruno. Riconosce che la legge contiene un complesso di misure a favore dell'emigrazione; ma, ripete, che quando essa fu approvata, le

condizioni erano ben diverse poichè il naviglio nazionale era scarso; ma oggi le condizioni sono molto migliorate, e quindi la legge deve essere applicata consentaneamente ai tempi. Ora, quale danno potrà venire agli emigranti dall'esclusione del naviglio straniero quando il Commissariato ha l'arma del nolo di Stato, col quale può salvaguardare gl'interessi degli emigranti? A aprire la concorrenza ai piroscafi stranieri sarà un bene per l'emigrazione?

Il Consiglio non deve preoccuparsi esclusivamente dell'emigrazione, ma anche di tutti quegli altri interessi che hanno rapporto col trasporto degli emigranti, ed è appunto per ciò che anche egli è nel Consiglio, come rappresentante del Ministero della marina.

MORTARA. Gli sembra impossibile che dopo tanti anni che si applica la legge con questo indirizzo, si possa da un momento all'altro cambiare direttive. Capisce che si faccia una legge nuova; tutti noi siamo desiderosi che la marina mercantile italiana sia, per quanto possibile, difesa nella concorrenza a cui va ora soggetta, ma occorre una nuova legge, e gli sembra così chiara la dimostrazione del Commissariato, che non saprebbe proprio dare un voto che si opponga a tutto il nostro passato.

BODIO, *presidente*. Il comm. Bruno persiste a trattare la materia dal lato unicamente dell'interesse della protezione della marina mercantile; ma vi è pure il lato giuridico della controversia. Noi siamo legati dal nostro diritto pubblico, che dobbiamo rispettare.

Poichè col regolamento che è stato votato testè ci troviamo in un periodo transitorio, domanda al comm. Bruno se non gli sembra che le disposizioni approvate possano renderlo abbastanza tranquillo.

Per effetto di tali disposizioni si può attuare una maggiore selezione anche fra le navi straniere, e quindi migliorare la situazione della marina mercantile italiana. Si potrebbe così tirare avanti fino a che non venga riformata la legge

BRUNO. Convieni che le proposte del Commissariato sono provvide, ma se non si vuole giungere ad accettare la sua proposta, ritiene si possa adottare transitoriamente il criterio di non accordare patenti.

BETTONI. Crede che qui non si possa cambiare la legge, e ritiene che il Consiglio abbia lo scopo soprattutto di tutelare gl'interessi degli emigranti. Domanda quale interesse positivo avrebbero gli emigranti, che debbono essere tutelati da noi, dal fatto di questa limitazione di patenti? Questo vorrebbe sapere, perchè unicamente quando sia provato che vi è un interesse anche da parte dell'emigrazione, il Consiglio può eventualmente studiare, se non di mutare la legge (ciò che non gli è consentito), almeno di far voti che possano indurre i peteri competenti dello

Stato a fare questo mutamento per le mutate condizioni di oggi in confronto del 1900.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Ritiene che l'interesse puro della emigrazione, indipendentemente dall'interesse della marina mercantile, consista nella maggiore concorrenza, perchè allora i noli vengono a buon mercato. La guerra di tariffe dello scorso anno portò la conseguenza che gli emigranti tornavano dall'America con 40 o 50 lire, ed erano naturalmente contentissimi.

Ora l'interesse puro degli emigranti è in contrasto con l'interesse della marina mercantile, e quindi noi dovremmo favorire la concorrenza, nello stesso modo come l'interesse del consumatore è che ci sia molta merce sul mercato.

BRUNO. E allora perchè si fa la politica di protezione delle barriere doganali? Solo per la marina mercantile tale politica non deve farsi?

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Dichiarò che ha risposto alla domanda fatta dal senatore Bettoni circa l'interesse dell'emigrante. Certamente se si fosse domandato qual'è l'interesse del consumatore, avrebbe risposto che tale interesse sarebbe che le barriere doganali cadessero. Se si parla poi d'interesse nazionale la questione può essere diversa.

NIRRI. Crede che tutta la discussione presente si aggiri in una contraddizione fondamentale. Si preoccupa delle osservazioni del Commissario generale, il quale ha detto che siamo in materia di legalità, e ci dobbiamo rimanere. Quindi l'eccezione da lui sollevata è di carattere pregiudiziale: si può, dato lo scopo della legge, e data la costituzione del Consiglio di emigrazione, occuparsi di altre cose che non siano l'interesse degli emigranti? Messa così la questione, il Consiglio non potrebbe occuparsi d'altro. Ma qui vi è una questione duplice, *de jure condito* e *de jure condendo*.

*De jure condito*: dal punto di vista nostro noi non possiamo occuparci di quello che non sia l'interesse dell'emigrante. Quindi dobbiamo chiederci: la proposta del Ministro della Marina è giovevole agli emigranti? Se è giovevole l'accettiamo, ma il problema sta nel vedere se è giovevole. È difficile rispondere di sì, anzi egli crede che non sia giovevole.

Ma la contraddizione fondamentale della discussione presente è nella politica amorfa dello Stato italiano. Questo l'ho detto alla Camera e non c'è ragione per non ripeterlo qui; ogni Ministero si considera, nell'azione sua, distinto dagli altri, e noi non abbiamo quel concetto di economia nazionale per cui tutti gli sforzi debbono convergere ad un solo punto.

Egli, per esempio, è contrarissimo ai premi per la marina mercantile; crede che le sovvenzioni non si debbano dare; ma il problema che

ora si studia è connesso a quello dell'emigrazione. Fu proprio la Commissione per i servizi marittimi, e credo che vi abbia lavorato il Giuffrida, a studiare quali provvedimenti sulla marina mercantile si potevano adottare, in riguardo all'emigrazione; e fu accennato ad alcuni provvedimenti di cui mi occupai alla Camera, come quelli che, dando continuità ad alcune linee, impongono un traffico regolare, alle navi pel servizio di emigrazione. Questo era un provvedimento vantaggioso all'emigrazione, e di protezione per la marina nazionale. Dunque vi è un campo neutro, su cui le due tendenze, abitualmente divergenti, si accordano. Se tutto questo giovasse all'emigrazione, la proposta potrebbe andare, se nuocesse dovrebbe essere respinta. Quanto ai prezzi, egli non se ne preoccupa, perchè è contrario a tutte le leggi limitative, compreso il nolo di Stato. Ma poichè la legge è stata votata, e la tariffa può essere applicata quando il traffico sia regolare e costante, vuol dire che lo Stato si sente di garantire l'interesse delle società di navigazione. Ma se l'emigrazione si arresta per due o tre anni, se la sente lo Stato di mantenere questa garanzia? E se non può mantenerla come vuol limitare i profitti?

Fa poi osservare che non si può prendere nessun provvedimento per la marina straniera che non debba anche essere preso per la marina italiana, perchè date le disposizioni della nostra legge, e dati i nostri trattati di commercio e di navigazione, non possiamo fare altrimenti. Vale la pena allora di limitare? Questo è quanto si deve considerare nell'interesse dell'emigrazione. La limitazione può essere giustificata? Se essa è fatta nell'interesse dell'emigrazione, allora è accettabile; ma egli in proposito non ha un'idea ben definita.

Vi sono parecchi paesi i quali considerano lo sviluppo eccessivo della concorrenza, e la relazione adombra questo punto, come un mezzo di stimolo artificiale di emigrazione. Quindi se si dice che noi limitiamo i prezzi, noi limiteremo la produzione; se poi si aumenta il numero delle navi, si aumenta la concorrenza, e si agisce indirettamente come stimolo dell'emigrazione, e quindi nell'interesse del paese riduciamo il numero delle navi ad un numero  $x$ . Questo è un criterio che in una seconda fase può venir preso in considerazione.

Secondo l'interesse dell'emigrazione si può concedere la patente ad altre navi, purchè facciano un traffico regolare e costante; ma l'emigrazione si svolge in certi mesi più che in altri, e parecchie compagnie mettono in linea delle navi nel periodo più intenso, e mettono in linea appunto quelle navi più scadenti e che hanno ammortizzato il loro capitale, agendo così senza dubbio vantaggiosamente per gli emigranti. Ora, poichè la nostra legge ha voluto stabilire d'ufficio i prezzi massimi dei noli, si potrebbe anche tener conto del traffico costante, dei viaggi periodici du-

rante l'anno che importano un dispendio maggiore che non siano i viaggi fatti solo quando gli emigranti abbondano. Si potrebbe dire alle Compagnie: Voi dovete fare sempre lo stesso itinerario. Io vi concedo la patente, ma poichè vi ho dato il traffico, dovete questo traffico esercitarlo regolarmente.

Concludendo e riportando la questione al punto di partenza, un provvedimento di limitazione non può essere fatto se non nell'interesse degli emigranti. Il solo punto da esaminare è di vedere se questo provvedimento sia richiesto dai bisogni dell'emigrazione. Un provvedimento limitativo con la legislazione attuale non si può prendere, è una questione *de jure condendo* da portare alla Camera.

Il Commissario ci comunichi se, dato il periodo in cui noi entriamo, e che seguirà dopo il marzo, egli crede che l'aumento eccessivo della concorrenza non possa agire come stimolo artificiale, aumentando le provvigioni degli intermediari.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Se credesse questo, accetterebbe le proposte del delegato del Ministero della marina. Crede che tale questione possa essere uno degli aspetti di questo complesso problema, ma che non costituisca un motivo sufficiente per togliere le patenti o negare nuove iscrizioni.

Del resto, qui si parla delle navi estere, mentre il provvedimento dovrebbe estendersi a tutte. Dove si parla di vettori stranieri, si dovrebbe dire stranieri ed italiani. Perciò, se si vuole una disposizione uniforme, si deve togliere la parola stranieri, ma anche con ciò, non crede la proposta accettabile nell'interesse dell'emigrazione.

TURATI. Non ha certo la pretesa di portare luce al Consiglio, ma l'argomento è grave e gli pare doveroso dichiarare il suo voto.

Aveva in animo di fare due osservazioni; nella prima lo ha preceduto il Mortara. Nota che la proposta del Ministero della marina non sembra ispirata tanto contro la concorrenza della marina estera, quanto contro la possibile concorrenza fra gli attuali *possidentes* (che hanno già delle navi in mare o in costruzione) ed i futuri eventuali costruttori di navi e la marina estera.

La questione può essere guardata da diversi punti di vista. Egli non ha la competenza per dire se nuove navi saranno costruite, ma è bene che la questione sia posta in termini precisi. Certamente una deliberazione presa nel senso proposto dal Ministero della marina suonerebbe anche politicamente, protezione agli attuali possessori ed imprenditori d'impresе marittime.

È poi d'accordo, almeno finora, col Commissario generale ed anche col collega Nitti, perchè giungono tutti e due alla conclusione che è ne-

cessaria una nuova legge, e ciò per le ragioni che si sono esposte, per il pericolo, cioè, di eventuali cause per danni, ed anche per ragioni più sostanziali e di economia. Comprende che la questione di pura competenza potrebbe apparire formale; ma nell'applicazione della legge si potrebbe forse mutare un poco, mediante nuove modalità, perchè da un momento all'altro le parole acquistano un significato diverso. Certo, ripete, la questione di competenza formale potrebbe essere un argomento da Pontio Pilato; ed egli capisce che le interferenze degli interessi dell'emigrazione e della marina sono parecchie, poichè maggiore è il numero delle navi e maggiormente si stimola l'emigrazione, e perchè è interesse dell'emigrazione che la marina italiana fiorisca, come quella su cui si può esercitare una vigilanza ed un'influenza maggiore. Ma nel momento attuale ritiene che la questione di competenza sia la questione sostanziale e pregiudiziale. Il Bruno ha detto che si potrebbe anche in Italia fare una politica nazionalista, dappoichè tutti gli Stati fanno una politica di protezione, e mentre in Italia si danno premi e sovvenzioni, non solo alla marina mercantile, ma anche a quelle industrie che sono ad essa complementari, come, ad esempio, le industrie siderurgiche, è un controsenso che noi, per quanto è nel nostro campo, veniamo a diminuire queste forze della marina italiana che in altri campi si cerca di aumentare. Noi verremmo a fare il lavoro di Penelope, verremmo a disfare con una mano la tela che era fatta dall'altra. Ma questo argomento mi pare che si ritorca contro lo stesso Bruno.

Teoricamente c'è chi propone l'abolizione dei premi alla marina mercantile, e vorrebbe sostituirvi il monopolio dell'emigrazione. Ma il maggior incremento alla marina mercantile è appunto l'industria dell'emigrazione; e quanto a farne il monopolio, è una tesi che non discute perchè non sono competente, ma ad ogni modo non si potrebbe discutere una questione senza tener conto dell'altra. Alla Camera, al Senato si potrà fare la questione intiera in occasione di una nuova legge, ed allora si potrà considerare se non sia il caso di abolire i premi e di riservarci questo monopolio; ma non possiamo in via indiretta, con un voto fatto in occasione dell'applicazione della legge attuale, risolvere ogni problema. La mia coscienza non sarebbe tranquilla se si intervenisse a creare una nuova protezione, senza aver discusso tutto il problema. Per questa ragione non mi sentirei di votare la proposta.

BETTONI. Ama vedere le cose sotto un punto di vista pratico, e vorrebbe perciò fare un'altra domanda, perchè alla prima che ha fatto, gli fu risposto con una tesi generica che tutti conoscono. L'on. Nitti ha, con la consueta competenza, sollevata un'altra questione pratica, alla quale si accosterebbe. Crede che questa facilità di accordare le patenti

non possa che favorire l'emigrazione. Se sia bene o male non sa; in alcuni momenti è bene facilitarla ed in altri ostacolarla; è una questione di momento quella se convenga o no facilitare direttamente o indirettamente l'emigrazione. Ma c'è un altro lato pratico molto più importante che deve essere preso in considerazione e che crede meriti di avere una risposta. Consiste in questo: la proposta che fa il Ministero della Marina è suggerita dal fatto che la marina mercantile nostra passa una grave crisi? E questa grave crisi è transitoria? o è data dal fatto che nell'anno scorso le partenze sono state poche e i rimpatri molti, e fatti ad un prezzo vilissimo? È una questione transitoria per cui l'anno venturo (siccome è da supporre che in marzo ricomincino le partenze in numero molto maggiore) questa crisi sarà risolta? Ecco le domande alle quali desidera di avere una risposta prima di votare. Desidera sapere se, in fondo, ci troviamo nei rapporti dell'interesse dell'emigrazione di fronte al fatto che lo stato attuale di legislazione (per cui le patenti si possono dare non solo alla nostra bandiera, ma anche alle altre) possa portare ad un danno profondo per la nostra marina mercantile. Se così fosse, saremmo tutti d'accordo, per quanto in maggioranza liberisti, nel non volere lo sfascio della nostra marina mercantile italiana: ma se fosse semplicemente il caso di una crisi che la marina mercantile passa per cagioni speciali e momentanee, dovrei dire allora che tutte le nazioni di questo mondo potrebbero trovarsi in queste condizioni, e non si può per un momentaneo dissesto cambiare il criterio che ci ha guidato finora.

Rossi Luigi, *commissario generale*. Vorrebbe chiarire un punto di quanto ha detto prima. Non ha negato che la troppo larga concorrenza dei vettori faciliti l'emigrazione; ha detto che questo non è un motivo giuridico fondamentale su cui impostare un decreto per negare le patenti. L'emigrazione si può facilitare in tanti modi: bisognerebbe allora proibire anche quelle circolari che noi mandiamo, ad esempio, a favore della Casa degli Italiani di New York. È un mezzo indiretto di eccitare l'emigrazione, quello di mettere un maggior numero di navi, e non offre quindi una base giuridica per un decreto che metta la serrata alle patenti. Quanto alle ultime osservazioni dell'on. Bettoni crede preferibile per l'ordine della discussione che si deliberi sulla prima questione; cioè se, date le presenti leggi, siamo autorizzati a porre questa disposizione.

Questo è il punto che dovrebbero prima chiarire; dopo verranno tutte le questioni di fatto, degne più del Parlamento che non di questa Assemblea, precisamente per quel criterio cui ha accennato l'onorevole Nitti, che questa, cioè, è una questione complessa d'interessi non solo dal punto di vista dell'emigrazione, ma anche da quello della marina mercantile, dell'economia nazionale e dell'indirizzo specialmente politico

che il Governo voglia dare a questa protezione d'interessi. Ma ciò non toglie che il Consiglio ne discuta. Il primo quesito, ripete, che il Consiglio dovrebbe risolvere, sarebbe il seguente: se, secondo la legge attuale, il Consiglio può acconsentire ad applicare queste proposte del Ministero della marina.

**NITTI.** Preferirebbe che non si votasse sopra questo punto, per ragione semplice; non vorrebbe togliere al Commissariato un'arma di cui domani potrebbe valersi. Se domani il Commissariato volesse agire in un altro senso, il voto di oggi lo terrebbe legato. Si tratta di un interesse pubblico; pregherebbe quindi che non si venisse ad una votazione rigida, che verrebbe in certa guisa ad esautorare il Ministero della marina ed il Commissariato. Crede che il Commissario generale possa essere d'accordo su questo punto, perchè non vede la necessità per lui di togliersi una forza che domani potrebbe far valere.

**BODIO, presidente.** Crede che il testo della legge vigente non autorizzi ad escludere nè una società di navigazione, nè un piroscalo di una delle società iscritte fra i vettori, dall'entrare in linea con gli altri già ammessi per il trasporto degli emigranti. Ricorda che la legge fu fatta allo scopo e col significato di promuovere la maggiore concorrenza, così delle bandiere estere, come delle nazionali; e a questo intento furono perfino ammessi ad ottenere le patenti anche i semplici noleggiatori. L'esperienza ha dimostrato poi che i noleggiatori erano gli antichi agenti di emigrazione, i quali continuavano l'opera loro di sensali di emigrazione per fornire il carico di uomini agli armatori; ma tutti i precedenti e le dichiarazioni esplicite degli autori della legge, come dei Ministri che la sostennero nelle due Camere, sono nel senso della concorrenza illimitata. Ora dunque non si può rovesciare questa giurisprudenza e andar contro al testo letterale della legge, se non facendo intervenire il legislatore medesimo.

In Germania è tutt'altra cosa, essendo competente il Cancelliere dell'Impero di dare o negare la licenza speciale per il trasporto degli emigranti. E non solo per ciò che riguarda l'autorizzazione di nuove società o l'aumento del numero dei piroscali, il Cancelliere può negare l'autorizzazione senza bisogno di dichiarare i motivi del suo rifiuto; ma anche riguardo agli agenti di emigrazione, cioè ai sensali che inviano gli emigranti alle compagnie marittime, la legge tedesca dispone che il Governo può in qualunque momento dire: Basta; non uno di più, per tale o tale altra provincia. E notiamo che gli agenti non sono più di trecento in tutto il territorio dell'Impero.

Da noi, se il Commissariato negasse la patente ad una società nuova, che l'avesse chiesta (italiana o straniera) o rifiutasse di ammettere un nuovo

piroscafo, darebbe adito al ricorso al Consiglio di Stato, con la conseguenza, forse anche, di dover pagare forti indennità pecuniarie a carico del Governo. L'Amministrazione italiana deve motivare il proprio rifiuto, e non può farlo per motivi generici; ma deve addurre motivi specifici per ciascun caso, cioè dire che la nave che si vorrebbe iscrivere non ha la prescritta velocità o difetta per altri requisiti prescritti dalla legge o dal regolamento.

Nella nuova legge, che trovasi allo studio presso la Camera dei Deputati, si potrà chiedere la reciprocità di trattamento, ed allora si potrà esigere anche di fatto l'osservanza di tale reciprocità.

Divide poi interamente l'ordine di idee esposte dal Commissario generale. Quando si trovasse che a noi fosse negata la reciprocità da una disposizione di legge dello Stato straniero, ovvero con un pretesto nel modo di eseguirla, si potrà allora negare, a nostra volta, l'eguale facoltà allo straniero nei nostri porti.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. È disposto ad accedere alla conclusione dell'on. Nitti. Il Ministro della Marina non ha bisogno del voto: può prendere le iniziative che crede senza il nostro voto, e se noi lo dessimo, sarebbe talmente condizionato che riuscirebbe più di danno che di vantaggio.

MERLANI. Propone un ordine del giorno sospensivo, così concepito: « Il Consiglio, in considerazione del nuovo disegno di legge sull'emigrazione che sta innanzi al Parlamento, delibera di sospendere ogni deliberazione in ordine alle proposte del Ministero della marina ».

MORTARA. Aggiungerebbe solamente il seguente inciso: « tenuto conto dell'avvenuta discussione ».

MERLANI. Allora si può aggiungere « sentita la discussione ».

BODIO, *presidente*. Dà lettura dell'ordine del giorno: « Il Consiglio, sentita la discussione, in considerazione del nuovo disegno di legge che sta dinanzi al Parlamento, sospende ogni deliberazione in ordine alle proposte del Ministero della marina ».

(*E approvato*).

Passiamo ora all'esame della proposta per l'istituzione di speciali medaglie ai benemeriti dell'emigrazione.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Il nostro Ambasciatore a Washington, barone Mayor des Planches, riferisce di essersi trovato più di una volta nella condizione di dover premiare persone, le quali s'interessano dell'emigrazione, e propone che siano coniate alcune medaglie di oro, argento e bronzo per queste persone benemerite dell'emigrazione. Il Commissariato sottopone quindi al Consiglio i seguenti quesiti:

1° se non sia il caso di stabilire che le medaglie siano solo d'oro; e ciò perchè la distinzione sia data soltanto a chi abbia grandi e reali benemerenze, evitando che col farne un largo uso, si diminuisca il pregio dell'istituzione;

2° se sia opportuno porre la condizione che le medaglie siano conferite soltanto a coloro i quali abbiano prestato l'opera loro del tutto gratuitamente, o se piuttosto convenga escludere soltanto le persone che direttamente o indirettamente ricevano stipendi o altri compensi a carico del Fondo per l'emigrazione;

3° se si debba limitare annualmente il numero delle medaglie, dandone ad esempio, per quelle d'oro, non più di cinque al primo anno, e di tre gli anni seguenti;

4° se, per la modalità del conferimento, sia opportuno che le medaglie vengano date dal Ministro degli affari esteri su proposta del Commissario generale, sentito il parere del Comitato dell'emigrazione.

BODIO. *presidente*. Si può accettare in massima che siano conferite medaglie di oro e di argento; non di rame.

BRUNO. Perchè i funzionari del Commissariato non le debbono avere?

MORTARA. Sotto qual punto di vista si dovrebbero incoraggiare o premiare quelli che sono benemeriti dell'emigrazione?

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Darà lettura di una parte della relazione:

“L'Ambasciatore di Washington nella nota accennata, ricorda che all'estero molti, anche fra gli stranieri, si occupano volontariamente e spontaneamente della nostra emigrazione. Taluni lo fanno con singolare amore e non soltanto con disinteresse, ma con sacrificio di tempo e di denaro. Ora non è sempre possibile, continua il Barone Mayor, dimostrare, con conferimento di onorificenze cavalleresche, la doverosa gratitudine alle persone maggiormente benemerite, poichè, come è noto, gli ordini equestri non possono conferirsi alle donne, e perchè talvolta si tratta di uomini che già, per altri titoli, hanno ricevuto onorificenze. La medaglia proposta, che dovrebbe avere qualche pregio artistico, darebbe modo di conferire una distinzione alle persone di ambo i sessi che più hanno fatto e con maggiore efficacia per la nostra emigrazione „

C'è, ad esempio, un certo signore americano in una grande città, a capo delle istituzioni italiane di là, il quale spende molti denari suoi, e siccome gli americani tengono moltissime a siffatte distinzioni, così gli si vorrebbe dare una medaglia.

BRUNO. A proposito di questo argomento dice delle medaglie commemorative istituite per ricompensare persone che abbiano prestato assi-

stenza a navi ed equipaggi pericolanti. Vi fu una volta un naufragio in un porto del Venezuela di un vapore italiano e si mandarono di queste medaglie commemorative. Tempo fa giunse il *Fieramosca* in quel porto e fu ricevuto dalla Giunta, dal Sindaco e tutti portavano al collo queste medaglie a guisa di decorazione. Non capisce però perchè non potrebbe averla anche qualche funzionario del Commissariato se si rende benemerito all'emigrazione.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Si avrebbe l'aria di fare le cose in famiglia.

Dopo di che il Consiglio approva la proposta del Commissario generale nei termini suindicati, con l'avvertimento però che non siano da escludersi assolutamente le persone che abbiano avuto stipendi o compensi sul Fondo per l'emigrazione.

Si passano quindi ad esaminare gli articoli del Regolamento, nei quali sono state concretate le proposte approvate nella precedente seduta del Consiglio.

GIUFFRIDA, *segretario*. Legge il comma che si propone di aggiungere all'art. 154 *bis*, e che è così concepito.

“ Non può essere eseguita visita preliminare, e non può quindi consentirsi l'imbarco di emigranti, se il piroscafo abbia prima imbarcato passeggeri di terza classe in porti stranieri. Il Commissariato in casi speciali, o per linee poco frequentate da emigranti, può consentire che si deroghi a queste norme ”.

*Il comma aggiuntivo è approvato.*

BRUNO. Vorrebbe fare una preghiera al Commissariato: di volere, dopo questa riforma del Regolamento, venire sollecitamente alla pubblicazione di un testo unico e di scindere questo regolamento, come ha proposto il Presidente, in varie parti, corrispondenti alle diverse materie di cui tratta.

MERLANI. Ricorda una sua proposta che gli sembrava ben vista dal Commissariato; che cioè l'apparecchio Marconi fosse collocato su tutti i piroscafi stranieri ed italiani in servizio di emigrazione.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. C'è già nella maggior parte.

MERLANI. Domandava ora se si poteva mettere nel regolamento o°no.

GIUFFRIDA, *segretario*. Nel progetto del regolamento generale è già inclusa.

Legge il seguente comma aggiunto all'art. 169.

“ È vietato che un piroscafo durante la traversata faccia scalo in più di due porti esteri non transoceanici per imbarcarvi passeggeri e merci.

Il Commissariato potrà autorizzare un numero maggiore di scali o quando si tratti di linee poco frequentate da emigranti, oppure se i piroscafi abbiano velocità effettiva superiore alle quattordici miglia, o in altri casi speciali.

“ Tale autorizzazione, qualora avesse effetto permanente, sarà data sentito il Comitato dell'emigrazione „.

*(È approvato).*

La seduta è tolta alle ore 12.

*Allegato al verbale della seduta del 13 dicembre 1908.*

## **Proposta del Ministero della Marina sulle patenti di vettore**

*Relazione all'On. Consiglio dell'emigrazione.*

Il Ministro della Marina propone al Commissariato che nella concessione delle patenti si adottino i seguenti criteri restrittivi:

a) " di non consentire l'iscrizione in patente di nuovi piroscafi, eccettuati i pochi tuttora in costruzione nei cantieri italiani per conto di società nazionali che ne commisero la costruzione per adibirli al servizio di emigrazione;

b) " che non sia consentito ai vettori stranieri di passare da una linea all'altra i piroscafi già iscritti in patente; in altri termini, che non sia permesso alla bandiera straniera di porre nuovo naviglio sulla linea del Sud America per combattere la bandiera italiana „

Il Ministero della Marina con tali proposte mira soprattutto alla salvaguardia degl'interessi della marina mercantile nazionale, che, dopo aver rinnovato e migliorato il suo naviglio pel trasporto degli emigranti, sarebbe ora minacciata da una concorrenza eccessiva da parte della bandiera straniera. E le due proposte del Ministro della Marina tendono a porre rimedio alla concorrenza estera appunto per le due forme principali in cui essa si manifesterebbe, o aggiungendo nuove navi straniere a quelle adibite sulle linee italiane, o passando i vapori esteri, che finora hanno fatto servizio sulla linea del Nord America, a quella del Brasile Plata, su cui finora la nostra bandiera ha avuto l'assoluta prevalenza.

La questione è senza dubbio molto importante anche praticamente; e si ritiene quindi necessario sottoporla alle autorevoli determinazioni dell'On. Consiglio dell'emigrazione, al quale del resto la legge stessa attribuisce la competenza di esaminare tutti i provvedimenti di diniego, ritiro e limitazione della patente.

\*  
\*  
\*

Prima di entrare nel merito, sembra all'Ufficio scrivente che vi sia un'indagine pregiudiziale da fare, e cioè se i provvedimenti proposti abbiano base nella legge dell'emigrazione e se rientrino quindi nella competenza del Ministro degli Affari Esteri.

A questo fine gioverà richiamare i principi di diritto che regolano la materia della concessione delle patenti.

L'intento della legge sull'emigrazione, dal suo titolo alle singole disposizioni e all'intero spirito che la informa, è rivolto alla tutela degli emigranti. E l'unico scopo che il legislatore volle raggiungere, con lo istituire il regime di patente per l'esercizio del trasporto degli emigranti, fu esclusivamente quello di dare al Governo un'arma efficace per la tutela degli emigranti stessi, disciplinando il trasporto degli emigranti con uno speciale sistema di garanzie e di controlli, di cui la patente è il momento fondamentale. Quindi facoltà di concedere, limitare o revocare la patente, sempre in relazione col fine di reprimere quegli abusi che avevano condotto nel passato ai peggiori sfruttamenti degli emigranti.

Nulla di più remoto dall'intendimento del legislatore, che il volere erigere la facoltà discrezionale amministrativa di concedere, negare o limitare la patente, a mezzo per ottenere scopi diversi da quello della diretta ed immediata protezione degli emigranti. A dimostrarlo giovano, fra l'altro, le discussioni parlamentari: e basti qui citare il relatore, ed in gran parte autore della legge, on. Luzzatti: "La Commissione anche in questo punto è concorde col Ministro; ma mentre esclude ogni specie di tentativo per far risorgere gli agenti di emigrazione, si accampa in questa Camera *a difendere la concorrenza di tutti coloro che navigano*. Quindi non può accettare in nessun modo gli emendamenti che sopprimono i noleggiatori (s'intende i noleggiatori di piroscafi pel trasporto degli emigranti), nè può accettare le osservazioni dell'on. Fiamberti, *le quali mirano a restringere la concorrenza fra coloro che navigano e che noi vogliamo aperta ai nazionali e agli esteri alle stesse condizioni*. E poichè vogliamo mantenere le stesse condizioni fra armatori esteri e nazionali, abbiamo introdotto nella legge quelle eccezioni che a lui parvero straordinarie „

\* \* \*

Del resto la chiara dizione della legge stessa dimostra questo principio. L'art. 13 stabilisce infatti che " il Ministro degli Esteri, udito il Consiglio dell'emigrazione, può con suo decreto motivato negare, limitare o ritirare la patente „.

Ora è da notare che questo capoverso è il penultimo di un articolo in cui si indicano minutamente le condizioni richieste per la concessione delle patenti, condizioni sempre legate al supremo scopo dell'interesse degli emigranti; e il precedente capoverso aveva richiamato genericamente " l'accettazione di tutti gli obblighi derivanti al vettore dalla presente legge „.

Le disposizioni sopra ricordate importano, come giustamente ha ritenuto il Consiglio di Stato in sede consultiva e contenziosa (1), che il rifiuto della patente può dipendere non soltanto dalla mancanza delle condizioni dianzi accennate, ma bensì anche dal sindacato sulla moralità del vettore, sulla idoneità dei suoi piroscafi e sulla destinazione degli emigranti. Altrimenti non sarebbe stata necessaria una speciale disposizione circondata di cautele e di solennità, se si fosse trattato soltanto delle condizioni chiaramente specificate dalla legge.

Questo stesso principio riconosciuto dal Consiglio di Stato importa una larga interpretazione della facoltà discrezionale del Governo in questa materia, ma sempre in armonia col criterio che domina l'intero articolo e con lo spirito che informa tutta la legge, cioè la tutela degli emigranti. Ed anzi questa larga interpretazione in tanto ha ragion d'essere in quanto è ispirata a tali criteri.

Insomma, se per negare o limitare la patente è reso necessario un *decreto motivato*, tale motivazione non può intendersi che in relazione al singolo e specifico caso esaminato, per ragioni soggettivamente proprie del vettore che richiede la patente, e ciò in dipendenza della idoneità dei piroscafi o del minore affidamento di buon esercizio che possa offrire

---

(1) Parere 5 giugno 1901, in adunanza generale, circa lo schema di regolamento sull'emigrazione. Parere 8 ottobre 1901 della Sezione 2<sup>a</sup> circa la Società Transatlantica spagnuola. Parere 9 maggio 1902 della Sezione 2<sup>a</sup> circa la Società anonima caricatori riuniti " La Meridionale „. Decisione della 4<sup>a</sup> Sezione, in data 7 agosto 1903, sul ricorso della Società anglo-italiana per la esclusione del vapore *Karamania* dal servizio dell'emigrazione.

il vettore stesso, ma non già per ragioni estranee al maggiore o minor vantaggio degli emigranti.

Questa pertinenza dei motivi non può dunque esser messa in dubbio, ed è un'evidente conseguenza di tutto il sistema della legge. Il diritto singolare, di eccezione, da essa creato in tanto ha ragione d'essere in quanto è giustificato da quella preminente esigenza di carattere sociale che è il dovere di difesa degli emigranti.

Ciò posto, è da chiedersi se la circostanza che il materiale sulle nostre linee viene giudicato esuberante possa essere un motivo sufficiente per negare la concessione della patente o l'aggiunzione di nuovi vapori su una nuova patente, il che, dal punto di vista giuridico, è lo stesso. La soluzione di questo quesito, a parere del Commissariato, non può essere che negativa. Se per l'aumento delle navi il materiale diventa eccessivo, sarà certamente leso l'interesse degli esercenti delle linee, ma non quello degli emigranti. Questi anzi possono ricevere un vantaggio dall'aumento di tonnellaggio, per la riduzione dei prezzi di trasporto, per benefici maggiori loro offerti dai concorrenti, per più comodo e largo spazio che trovino a bordo, e così via.

\* \* \*

A questo proposito, però, si muove una obiezione che appare di un certo rilievo. Si può dire cioè che l'eccessiva concorrenza fra i vettori, derivante dal numero rilevante dei piroscafi in servizio di emigrazione, produrrebbe il rialzo delle provvigioni ai rappresentanti, e questi quindi cercherebbero di far emigrare il maggior numero di persone, provocando quella che si suole chiamare l'emigrazione artificiale. Da questo punto di vista, poichè concorrenza eccessiva importerebbe eccitamento all'emigrazione, il provvedimento proposto sarebbe attinente alla tutela degli emigranti, e quindi legittimo.

Ma in contrario si può opporre che questa ragione è così indiretta, eventuale ed incerta, di fronte alla diretta e chiara volontà del legislatore, che, a nostro parere, non potrebbe certamente esser posta come fondamentale motivo giuridico in un decreto col quale si volesse negare la patente.

Si può infatti osservare che il rialzo delle provvigioni non importa *necessariamente e sempre* un aumento della emigrazione artificiale. Ormai i rapporti tra le nostre popolazioni di campagna e i vari paesi di America sono, in generale, così frequenti, che gli stimoli artificiosi non hanno più tutta quell'influenza su grandi masse di contadini che avevano per

il passato. Nè queste che si enunziano sono induzioni teoriche, fondate su ragionamenti. In tutto il 1908, le provvigioni pagate per la linea degli Stati Uniti sono state altissime; eppure l'emigrazione per quella repubblica è stata assai scarsa e composta in buona parte di donne e bambini chiamati dai loro parenti.

Ma v'ha di più: il rialzo delle provvigioni non è *necessario e costante effetto* dell'aumento di materiale. Specialmente per il trasporto dei passeggeri, i rapporti fra le grandi Compagnie non di rado sono minutamente regolati con accordi di varia natura, i quali possono portare anche una limitazione nelle provvigioni. Un accordo siffatto vige ad esempio fra le Compagnie che trasportano emigranti dal Nord Europa agli Stati Uniti; e sebbene, quest'anno, sulle linee esercitate da queste Compagnie si sia avuta un'eccedenza di materiale in rapporto alla richiesta, superiore a quella avutasi nel Mediterraneo, non risulta che vi sia stato aumento di provvigioni.

Ripetiamo quindi che l'obiezione sopra riferita non sembra abbia troppo valore, poichè i nessi fra limitazione della concorrenza e tutela degli emigranti sono così indiretti ed eventuali, che i due termini non possono essere in alcun modo assimilati.

E come conclusione generale poi, ripetiamo che, secondo la legge e l'intenzione del legislatore, il regime di patente importa il più largo e libero campo alla concorrenza, entro condizioni poste esclusivamente nell'interesse degli emigranti, e non può essere contorto al fine di troncane la concorrenza stessa.

\* \* \*

Questa sembra all'ufficio scrivente che sia la limpida e logica interpretazione delle vigenti disposizioni, quali le volle il legislatore. Se i tempi sembrano mutati, e nuove necessità diverse dall'interesse dell'emigrazione reclamano l'intervento dello Stato, potrà il legislatore provvedervi con particolari norme. Ma all'infuori di questa via maestra non può ammettersi che lo scopo che ora si ha di mira si possa raggiungere coi mezzi amministrativi posti dal legislatore a disposizione del potere esecutivo a ben diverso fine.

La conclusione a cui l'ufficio scrivente è venuto dispensa da un ulteriore esame di merito della questione.

Tuttavia, per dare notizie sullo stato di fatto presente, si uniscono a questa relazione alcuni prospetti relativi alle condizioni del materiale adibito al trasporto degli emigranti.

## ELENCO

dei piroscafi in servizio di emigrazione distinti per bandiera (1)

## Bandiera Italiana.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette (2)		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<i>Navigazione Generale Italiana.</i>						
Re Vittorio ** . . . . .	1908	7847	4284	101	84	1172
Regina Elena ** . . . . .	1908	7817	4260	98	84	1158
Duca di Genova ** . . . . .	1908	7798	4114	70	16	1740
Duca degli Abruzzi ** . . . . .	1907	7733	4141	80	..	1747
Umbria . . . . .	1902	5260	3383	38	49	1090
Sicilia . . . . .	1901	5002	3594	52	120	1292
Sardegna . . . . .	1901	5002	3594	80	45	1324
Liguria . . . . .	1901	5126	3323	58	..	1294
Lombardia . . . . .	1901	5126	3323	58	..	1302
Lazio ** . . . . .	1899	9196	5846	..	(3) 52	1926
Sannio ** . . . . .	1899	9203	5801	..	(3) 52	2016
Campania ** . . . . .	1902	9000	5618	..	(3) 52	2004
	—	85,370	51,281	635	(4) 554	18,005

(1) In questo elenco sono indicati i vapori per i quali è stata chiesta l'assegnazione di nolo per il primo quadrimestre 1908 — I piroscafi segnati con due asterischi hanno due eliche.

(2) Le cifre riportate indicano, per la 3ª classe, il numero massimo di cuccette che possono essere installate su ciascun piroscafo.

(3) Classe unica.

(4) Di cui 156 di classe unica.

Segu<sup>a</sup> Bandiera italiana.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<i>La Veloce.</i>						
Europa ** . . . . .	1907	7870	4546	. .	(1) 74	1684
Italia ** . . . . .	1905	5300	3381	61	56	990
Brasile ** . . . . .	1905	5269	3358	58	(2) 56	994
Argentina ** . . . . .	1905	5300	3420	60	(3) 56	984
Savoia ** . . . . .	1897	5279	3361	124	72	914
Nord America. . . . .	1892	4893	2485	. .	(1) 90	1223
Città di Milano . . . . .	1897	4011	2571	. .	(1) 40	1290
Città di Torino . . . . .	1897	4040	2568	. .	(1) 40	1496
	—	41925	25090	303	(4) 484	9575
<i>Lloyd Italiano.</i>						
Florida ** . . . . .	1905	5112	3231	(1) 22	. .	1593
Mendoza ** . . . . .	1905	7217	4703	(1) 65	. .	1376
Indiana ** . . . . .	1905	5106	3227	(1) 20	. .	1440
Luisiana ** . . . . .	1906	4983	3061	(1) 12	. .	1530
Cordova ** . . . . .	1906	4818	3106	(1) 69	. .	967
Virginia ** . . . . .	1901	5181	3161	(1) 21	. .	1476
	—	32417	20489	(1) 209	. .	8315

(1) Classe unica.

(2) Oltre a 46 posti di succursale di 2<sup>a</sup> classe, quando è montata.(3) Oltre a 40 posti di succursale di 2<sup>a</sup> classe, quando è montata.(4) Oltre a 83 posti di succursale di 2<sup>a</sup> classe, quando è montata, e di cui 244 di classe unica.

Segue **Bandiera italiana.**

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<i>Italia.</i>						
Ancona ** . . . . .	1908	8885	6020	..	(1) 64	2475
Verona ** . . . . .	1908	8885	6020	..	(1) 64	2475
Taormina ** . . . . .	1908	8281	5094	..	(1) 64	2515
Siena ** . . . . .	1905	4906	3117	..	(1) 70	1278
Bologna ** . . . . .	1905	4854	3062	..	(1) 75	1292
Ravenna . . . . .	1901	4251	2748	..	(1) 42	1319
Toscana . . . . .	1900	4251	2748	..	(1) 42	1306
	—	44313	28839	..	(1) 421	12660
<i>La Ligure-Brasiliana.</i>						
Re Umberto . . . . .	1892	3164	2066	..	(1) 60	791
Rio Amazonas . . . . .	1891	3174	2058	..	(1) 52	925
Minas . . . . .	1891	3060	1973	..	(1) 38	1077
	—	9398	6092	..	(1) 150	2793
<i>Siculo-Americana.</i>						
San Giorgio ** . . . . .	1907	5960	3708	12	..	1943
San Giovanni ** . . . . .	1907	5907	3686	25	..	2218
	—	1 1 867	7394	38	..	4161

(1) Classe unica.

Segue **Bandiera Italiana.**

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<i>Lloyd Sabauda.</i>						
Principe di Udine ** . . . . .	1908	7785	4920	190	138	1185
Tomaso di Savoia **. . . . .	1907	7699	4872	174	126	1168
Re d'Italia **. . . . .	1907	6149	3943	..	(1) 64	1768
Regina d'Italia **. . . . .	1907	6152	3939	..	(1) 62	1760
Principe di Piemonte **. . . . .	1907	6278	4005	..	..	1784
	—	34033	21085	364	(2) 390	7665
<b>Totale Bandiera Italiana . . . . .</b>	—	<b>259658</b>	<b>161470</b>	<b>(3) 1549</b>	<b>(4) 1999</b>	<b>63174</b>

(1) Classe unica.

(2) Di cui 126 di classe unica.

(3) Di cui 209 di classe unica.

(4) Di cui 1097 di classe unica.

## Bandiera estera.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe

## Bandiera Germanica.

*Norddeutscher Lloyd.*

Kaiser Wilhelm der Grosse **	1897	14349	5521	610	324	580
Friedrich der Grosse ** . .	1896	10695	6853	252	241	1960
Königin Luise ** . . . . .	1896	10711	6893	248	296	1700
Barbarossa ** . . . . .	1896	10915	6564	392	255	1760
König Albert ** . . . . .	1899	10643	6590	160	108	1556
Prinzess Irene ** . . . . .	1900	10881	6987	224	107	1653
Neckar ** . . . . .	1900	9835	6170	90	30	2731
—	—	78029	45218	1855	1841	11940

*Hamburg-Amerika Linie.*

Deutschland ** . . . . .	1901	16502	5196	637	350	255
Hamburg ** . . . . .	1899	10590	6597	337	147	1220
Moltke ** . . . . .	1901	12335	7633	328	178	980
Bulgaria ** . . . . .	1898	11077	7091	. .	. .	2617
Batavia ** . . . . .	1899	11464	7300	. .	(1) 210	1711
—	—	61977	39817	1252	(2) 885	6788
TOTALE Bandiera germanica	—	140006	79035	3107	(2) 2226	18723

(1) Classe unica.

(2) Di cui 210 di classe unica.

Segue **Bandiera estera.**

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe

**Bandiera Inglese.***White Star Line.*

Celtic** . . . . .	1901	20004	19449	433	350	1468
Cedric** . . . . .	1903	21035	12519	360	853	1798
Republic** . . . . .	1903	15378	9742	362	252	2238
Romantic** . . . . .	1898	11394	7416	331	240	1565
Canopic** . . . . .	1900	12907	7717	244	250	1700
Cretic** . . . . .	1902	13518	8003	342	52	2103

—	—	95136	60606	2072	1997	10002
---	---	-------	-------	------	------	-------

*Anchor Line.*

Italia . . . . .	1904	4806	3005	12	..	1550
Calabria . . . . .	1901	4376	2588	12	..	1350
Perugia . . . . .	1901	4348	2565	12	..	1317

—	—	13530	8158	36	..	4223
---	---	-------	------	----	----	------

**TOTALE Bandiera inglese.**

—	—	108936	68664	2108	1997	15128
---	---	--------	-------	------	------	-------

Segue **Bandiera estera.**

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe

**Bandiera Spagnuola.***Compagnia Transatlantica di Barcellona.*

Buenos Aires . . . . .	1888	5322	3765	75	68	972
Léon XIII . . . . .	1888	4686	2950	118	34	908
Manuel Calvo ** . . . . .	1892	5600	3411	84	62	1006
P. de Satrustegui. . . . .	1890	4650	2718	168	30	1022
Montevideo. . . . .	1888	5158	3343	98	48	1182
Montserrat . . . . .	1889	4390	2905	122	(1) 36	619
Antonio Lopez . . . . .	1891	6238	4059	81	48	1048
<b>TOTALE Bandiera spagnuola.</b>	—	36074	22551	746	(1) 326	6757

(1) Oltre a 24 di 3<sup>a</sup> classe distinta.**Bandiera Francese.***Cyp. Fabre & Cie.*

Venezia ** . . . . .	1907	6752	4204	72	..	1852
Madonna **. . . . .	1905	5551	3244	50	..	1680
Germania . . . . .	1903	5253	2739	42	..	1523
Roma. . . . .	1891	3305	2135	66	..	1373
	—	20961	12622	230	..	6408

## Segne Bandiera estera.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cuccette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<i>Transports maritimes.</i>						
Paraná ** . . . . .	1908	6248	3862	(1) 123		1482
Plata ** . . . . .	1907	5579	3547	52	(2) 78	1515
Pampa ** . . . . .	1906	4468	2877	71	(2) 48	1132
Formosa **. . . . .	1906	4468	2877	71	(2) 48	1105
Algérie . . . . .	1901	4208	2200	50	(3) 40	880
Provence. . . . .	1884	3433	2129	64	(4) 36	835
Italie . . . . .	1895	4160	3005	36	(3) 44	721
Espagne. . . . .	1891	4109	2665	50	(3) 40	914
France . . . . .	1897	4310	2505	36	24	808
	—	41043	25357	430	(5) 481	9411
TOTALE Bandiera francese.	—	61904	37679	660	(5) 481	15819

(1) Oltre a 48 di 2ª economica.

(2) Oltre a 44 di 2ª economica.

(3) Oltre a 48 di 3ª classe distinta.

(4) Oltre a 42 di 3ª classe distinta.

(5) Oltre a 180 posti di 2ª classe economica e 186 di 3ª distinta.

## Segue Bandiera estera.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio		Numero delle cucette		
		lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<i>Unione Austriaca di Navigazione.</i>						
<b>Austriaca.</b>						
Francesca . . . . .	1905	4950	3345	15	(1) 26	1442
Sofia Hohenberg . . . . .	1905	5421	3520	26	90	1200
<b>TOTALE bandiera Austriaca.</b>	—	10371	6865	41	(1) 46	2732
<b>Totale Bandiera estera</b>	—	<b>357021</b>	<b>214794</b>	<b>6662</b>	<b>(2) 5076</b>	<b>59159</b>

(1) Oltre a 48 di 2<sup>a</sup> economica.(2) Oltre a 228 di 2<sup>a</sup> classe economica e 186 di 3<sup>a</sup> classe distinta. Nelle 5076 sono comprese 210 cucette di classe unica.

## Piroscafi in partenza dall'Havre.

## Bandiera Francese.

<i>Compagnie Générale Transatlantique</i>						
La Provence ** . . . . .	1905	13787	3868	?	?	882
La Lorraine **. . . . .	1900	11869	2232	377	116	596
La Savoie **. . . . .	1901	11884	2216	377	114	606
La Touraine **. . . . .	1891	9132	2441	277	87	744
La Bretagne . . . . .	1896	7302	2511	231	90	830
La Gascogne . . . . .	1886	7630	2889	232	94	803
Chicago **. . . . .	1908	10470	5823	314		1240

**Riepilogo per bandiera del tonneggio e delle cuccette  
dei piroscafi in servizio di emigrazione**

BANDIERA	TONNELLAGGIO		NUMERO DELLE CUCCETTE		
	lordo	netto	di I classe	di II classe	di III classe
<b>Bandiera italiana . . . . .</b>	<b>259,353</b>	<b>161,470</b>	<b>(1) 1,549</b>	<b>(2) 1,090</b>	<b>63,174</b>
Germanica . . . . .	140,006	79,035	3,107	2,226	18,723
Inglese . . . . .	103,036	68,664	2,108	1,997	15,128
Spagnuola . . . . .	36,074	22,551	746	336	6,757
Francese . . . . .	61,904	37,679	690	481	15,819
Austriaca . . . . .	10,371	6,865	41	46	2,732
<b>Bandiera estera . . . . .</b>	<b>357,021</b>	<b>214,794</b>	<b>6,062</b>	<b>(3) 5,076</b>	<b>59,159</b>
<b>Totale generale . . . . .</b>	<b>616,374</b>	<b>376,264</b>	<b>8,211</b>	<b>7,075</b>	<b>122,333</b>

(1) Di cui 209 di classe unica.

(2) Di cui 1097 di classe unica.

(3) Oltre a 229 di 2ª classe economica e 186 di 3ª classe distinta.

## ALLEGATO B.

**Età, tonnellaggio e velocità dei piroscafi iscritti in patente  
negli anni 1902, 1907 e 1908.**

*(esclusi i piroscafi della Transatlantique che fanno servizio dal porto dell'Haave).*

E T À	nel 1902 di bandiera		nel 1907 di bandiera		nel 1908 (nov.) di bandiera	
	italiana	estera	italiana	estera	italiana	estera
da 25 anni e più	4	3	4	1	1	—
da 20 a 25 anni	5	—	4	—	—	4
da 15 a 20 "	10	10	3	13	3	7
da 10 a 15 "	6	18	4	5	3	8
da 5 a 10 "	6	2	14	13	10	16
meno di 5 anni	10	14	15	7	26	9
<b>TOTALE . . .</b>	<b>41</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>44</b>
<b>TONNELLAGGIO LORDO</b>						
sotto le 3000 tonn.	15	8	4	2	—	—
da 3000 a 5000 tonn.	19	23	22	20	12	16
da 5000 a 8000 "	7	10	13	6	25	10
da 8000 a 15000 "	—	6	2	7	6	14
oltre le 15000 "	—	—	—	4	—	4
<b>TOTALE . . .</b>	<b>41</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>44</b>
<b>VELOCITÀ</b>						
da 10 a 11 miglia	14	10	4	2	—	1
da 11 a 12 "	13	12	6	10	6	3
da 12 a 13 "	4	10	8	12	10	13
da 13 a 14 "	6	11	14	10	11	—
da 14 " in su	4	4	12	5	16	—
<b>TOTALE dei piroscafi in servizio</b>	<b>41</b>	<b>47</b>		<b>39</b>	<b>43</b>	<b>44</b>
	88		81		87	

Movimento dell'emigrazione dai porti del Regno, dal 1902 al 1908,  
confrontato col numero dei viaggi e la capacità dei piroscafi adibiti sulle linee dai vettori (1).

108

ANNI	Bandiera italiana				Bandiera estera				TOTALE			
	Numero dei viaggi	Numero delle cuccette di terza classe disponibili	Numero degli emigranti trasportati	Percentuale del numero degli emigranti trasportati sul numero delle cuccette disponibili.	Numero dei viaggi	Numero delle cuccette di terza classe disponibili	Numero degli emigranti trasportati	Percentuale del numero degli emigranti trasportati sul numero delle cuccette disponibili.	Numero dei viaggi	Numero delle cuccette di terza classe disponibili	Numero degli emigranti trasportati	Percentuale del numero degli emigranti trasportati sul numero delle cuccette disponibili.

121

Linee dell'America Settentrionale

1902	64	77,951	57,763	74.1	161	166,390	125,567	75.5	225	244,281	183,390	75.0
1903	79	93,756	75,497	80.5	154	188,512	132,872	72.1	238	277,998	207,869	75.0
1904	65	80,291	45,871	57.1	152	210,895	92,904	44.1	217	291,183	138,835	47.7
1905	72	92,496	76,779	83.1	184	292,447	170,312	64.9	256	354,883	247,091	69.6
1906	79	109,109	89,738	82.2	178	255,099	198,968	78.0	257	364,145	288,691	79.3
1907	101	162,479	118,983	73.2	164	258,535	162,161	62.7	305	421,014	281,144	66.8
1908 (10 mesi)	69	120,767	25,920	21.5	99	156,014	24,293	15.6	168	276,781	50,213	18.1

1902	105	95,534	42,060	44.0	47	40,682	14,082	34.6	152	186,216	56,051	41.1
1903	95	88,210	37,643	42.7	50	43,310	13,773	31.8	145	131,520	51,416	39.1
1904	93	89,098	51,728	58.1	54	45,228	19,193	42.4	147	134,296	70,921	52.8
1905	114	116,181	84,618	72.8	45	40,110	16,761	41.8	150	156,291	101,379	64.9
1906	117	131,463	100,203	76.9	40	41,117	27,760	67.5	157	172,580	127,233	73.7
1907	106	122,920	76,084	62.2	39	42,128	17,794	42.1	145	164,448	90,818	57.1
1908 (10 mesi)	100	120,959	63,801	52.6	26	25,601	9,278	32.3	126	149,650	72,879	48.7

### Totale delle linee

1902	169	173,485	89,832	57.6	206	207,012	130,649	67.5	377	380,497	239,381	62.9
1903	174	181,966	113,140	62.2	204	226,822	146,145	64.4	378	408,788	250,285	63.4
1904	158	169,350	97,599	57.4	206	258,123	112,157	43.8	364	425,482	200,756	49.3
1905	186	208,617	161,397	77.4	229	302,557	187,073	61.8	415	511,174	348,470	68.2
1906	196	240,572	189,996	78.9	218	296,153	226,718	76.6	414	536,725	415,964	77.5
1907	207	284,709	135,067	68.5	203	300,963	179,895	59.8	410	585,462	374,962	64.0
1908 (10 mesi)	169	241,738	89,521	37.0	125	184,705	33,571	18.2	294	423,431	133,092	28.9

(1) I dati riferiti nel prospetto sono tratti dai registri del Commissariato. Per indicare la capacità dei vapori è parso che il criterio preferibile sia quello di computare il numero delle cuccette di terza classe, autorizzate dalla Commissione di visita, esistenti sui vapori adibiti al trasporto degli emigranti, e computarle tante volte quanti sono i viaggi compiuti da un vapore ogni anno. Come si rileva dal prospetto, nell'anno 1906, in cui l'emigrazione fu copiosissima e continuata, la proporzione delle cuccette occupate sul totale delle cuccette disponibili, fu nel complesso del 77.5. Questa cifra forse rappresenta il massimo di occupazione di cuccette che sia possibile ottenere, data la distribuzione di emigranti per stagione.

## Movimento dell'emigrazione dai porti del Regno e dall' Havre dal 1902 al 1908.

ANNI	Stati Uniti		Brasile		Plata		TOTALE	
	Bandiera italiana	Bandiera estera						
1902	57.763	137.490	19.114	4.837	22.955	9.145	90.832	151.472
1903	75.497	147.298	8.649	2.186	28.904	11.587	113.140	161.071
1904	45.871	104.248	8.164	2.793	43.564	16.400	97.609	133.441
1905	76.779	188.211	12.825	2.308	71.798	14.553	161.397	304.972
1906	89.733	221.243	11.533	1.612	88.670	23.148	189.989	249.008
1907	118.988	183.501	12.394	775	63.600	16.950	195.067	301.285
1908 (10 mesi)	25.920	30.932	8.090	526	55.571	8.752	89.521	40.210