



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1911.

N. 8.

SOMMARIO.

Rendiconti sommari delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione
(25 giugno-22 dicembre 1909).



ROMA

COOPERATIVA TIPOGRAFICA MANUZIO
Via di Porta Salaria, 28-A

1911

INDICE

Rendiconto sommario delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione

Adunanza del 25 giugno 1909.

Discussione circa la nomina di un delegato del Consiglio dell'emigrazione pel Comitato dei servizi marittimi	PAG. 5
Discussione intorno alla domanda dell' " American Line " intesa ad ottenere la patente di vettore per la linea Cherbourg-New York	6
Ordine del giorno dell'on. Nitti sulla concessione della patente all' " American Line "	8
Discussione intorno alla domanda della " Thomson Line " diretta ad ottenere la patente di vettore per la linea Italia-Canada	8
Discussione intorno alla domanda della " Ligure Brasiliana " circa l'itinerario delle sue linee iscritte in patente	10
Discussione circa la domanda del Duca Pompeo Litta intesa ad ottenere facoltà di arruolare emigranti nel Regno per una impresa di colonizzazione nella Florida ed approvazione dell'ordine del giorno proposto dal Commissario generale dell'emigrazione.	10
ALLEGATO 1° — Domanda dell'American Line intesa ad ottenere la patente di vettore di emigranti — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione.	11
ALLEGATO 2° — Domanda della " Thomson Line " diretta ad ottenere la patente di vettore per la linea Italia-Canada. — Relazione all'onorevole Consiglio dell'emigrazione.	14
ALLEGATO 3° — Sulla domanda di patente della Ligure-Brasiliana. — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione	17
ALLEGATO 4° — Proposta del Duca Pompeo Litta per una impresa di colonizzazione nella Florida. — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione	23

Adunanza dell'8 dicembre 1909.

Discussione circa la nomina di un delegato del Consiglio dell'emigrazione chiamato a far parte del Comitato dei servizi marittimi	31
Discussione circa le domande per istituire un servizio diretto di trasporto di emigranti dall'Italia al Canada	31
Discussione intorno all'istituzione di stazioni sanitarie per gli emigranti nei porti d'imbarco.	42

ALLEGATO 1° — Sulle domande per istituire un servizio diretto di trasporto di emigranti dall'Italia al Canada. — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione.	PAG. 46
— Rapporto preliminare sulle condizioni del Canada in relazione all'immigrazione italiana dell'Ispettore dell'emigrazione in New York, prof. B. Attolico.	49
ALLEGATO 2° — Stazioni sanitarie degli emigranti — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione	75

Adunanza del 10 dicembre 1909.

Discussione intorno alle proposte per l'istituzione di un Ispettorato dell'emigrazione nei confini di terra in Milano	108
Ordine del giorno sulla proposta istituzione dell'Ispettorato dell'emigrazione nei confini di terra in Milano	114
Continua la discussione della proposta per l'istituzione di stazioni sanitarie per gli emigranti nei porti d'imbarco	115
Discussione intorno all'istituzione di rappresentanze di vettori in comuni non capoluoghi di mandamento giudiziario.	118
ALLEGATO — Sulla istituzione di un Ispettorato della emigrazione nei confini di terra in Milano — Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione	119

Adunanza del 22 dicembre 1909.

Parole di saluto dell'on. Ministro Guicciardini	125
Discussione intorno alle comunicazioni sull'Ufficio del Lavoro di New York	126
Deliberazione del Consiglio circa il mantenimento dell'Ufficio del Lavoro di New York	132

Rendiconti sommari

delle adunanze del Consiglio dell'emigrazione

Adunanza del 25 giugno 1909.

La seduta è aperta alle ore 10. Sono presenti i signori consiglieri: Bodio, *presidente*; Materi, *vicepresidente*; prof. Luigi Rossi, *commissario generale dell'emigrazione*; onorevoli Merlani e Nitti; il prof. Montemartini; i commendatori Bruno, De Negri, Gargnani, Mortara. Assistono i commissari Malnate, Rossi E. e l'ispettore Giuffrida con funzione di segretario.

ORDINE DEL GIORNO:

1° Nomina di un delegato del Consiglio pel Comitato dei servizi marittimi;

2° Domanda dell'*American Line*, tendente ad ottenere la patente di vettore per la linea Cherbourg New York;

3° Domanda della *Thomson Line* tendente ad ottenere la patente di vettore per la linea Italia-Canadà;

4° Domanda del Duca Litta per essere autorizzato ad arruolare operai nel Regno per un'impresa di colonizzazione nella Florida;

5° Domanda della "Ligure Brasiliana", circa l'itinerario delle sue linee iscritte in patente;

6° Comunicazioni del Commissario generale.

BODIO, *presidente*. Comunica che l'on. Turati, impegnato nella Giunta delle elezioni, si scusa di non poter intervenire all'odierna seduta. Così pure si scusano l'on. Dal Verme ed il comm. Miraglia.

Poichè è all'ordine del giorno la nomina di un delegato del Consiglio dell'emigrazione al Comitato dei servizi marittimi prega il segretario di dar lettura dell'invito fatto dal Ministero delle poste, in proposito.

BRUNO. Sa che tale Comitato deve essere riformato.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Dopo questa dichiarazione del rappresentante del Ministero della marina, parrebbe più opportuno soprassedere dalla nomina del delegato del nostro Consiglio in quel Comitato.

BODIO, *presidente*. Nessuno opponendosi alla proposta di rinvio questo s'intende accettato.

Il secondo oggetto posto all'ordine del giorno è la domanda dell'*American Line* diretta ad ottenere la patente di vettore per partire da Cherbourg. Ha la parola il Commissario generale.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Riferisce che la Società *American Line* ha domandata patente di vettore per la linea Cherbourg-New York.

Riassumendo le condizioni proposte, dirà che la richiedente farebbe il concentramento degli emigranti alla stazione di Torino e li trasporterebbe poi, con treni speciali, a Cherbourg, e di là li imbarcherebbe per New York.

Ricorda che si è concessa la patente di vettore alla *Compagnie générale Transatlantique*, che parte dall'Hàvre; ma si trattava di una concessione eccezionale che non sa se possa essere estesa ad altre compagnie. Dai porti settentrionali della Francia, e da quelli dell'Olanda del Belgio e della Germania partono, come è noto, numerose linee per l'America. Se a tutte noi dessimo la concessione pel trasporto dei nostri emigranti porteremmo un grave danno ai nostri porti, e vedremmo assai ridotta la tutela sul viaggio degli emigranti.

Ora se una concessione si comprende, per assicurare ai nostri emigranti i vantaggi di una linea dal percorso marittimo relativamente breve, nulla consiglia di estendere tali concessioni.

BURNO. Si associa pienamente alle parole del Commissario generale, affinchè il trasporto degli emigranti si faccia, quanto più sia possibile, dai porti italiani.

MATERI. Ritiene che il Consiglio debba mantenere fermo il concetto già affermato in una precedente adunanza con l'ordine del giorno Nitti, di non concedere cioè la patente di vettore a società che non muovano direttamente da un porto italiano.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. L'ordine del giorno dell'on. Nitti ora ricordato dal collega Materi, stabiliva che non fosse concesso ad una società di far capolinea in porti esteri e poi venire a trafficare in porti italiani. Era la posizione dell'Austro-americana e di altre società che si aveva allora in esame; ma la questione attuale è diversa. Il porto capolinea è all'estero e di là si trasportano gli emigranti all'estero *direttamente*. La eccezione per la *Transatlantique* è stata dettata dal concetto già espresso, cioè che, partendo dall'Hàvre, la durata del viaggio marittimo per New York viene ridotto notevolmente.

BONIO, *presidente*. Ricorda le ragioni per le quali fu concessa la patente di vettore alla *transatlantique* nel 1901. Dall'Hàvre partivano allora circa 14,000 Italiani all'anno; se si fosse rifiutato di aderire alla domande della società francese, gli stessi emigranti probabilmente sarebbero partiti con passaporti per la Francia, imbarcandosi poi per gli Stati Uniti, da quel porto, e si sarebbe perduto insieme colla tassa, l'esercizio della tutela degli emigranti per quella via.

MONTEMARTINI. Si permette di dissentire un po' su questo punto. La

Transatlantique fa il servizio dall'Hâvre e si è detto che la concessione fu fatta per poter estendere la tutela del Commissariato su quella linea, mentre se gli emigranti dell'Alta Italia dovessero tutti imbarcarsi a Genova, farebbero un tragitto di mare più lungo. Perchè non varrebbe lo stesso ragionamento per il porto di Cherbourg?

La bandiera italiana sarebbe qui fuori di questione, e la concorrenza fra le società estere potrebbe essere utile per la riduzione dei noli, determinata dalla concorrenza.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Non si può risolvere ora la questione se la concorrenza avverrebbe solo fra le due società straniere o anche si estenderebbe a quelle italiane, come sarebbe più verosimile.

Crede necessario insistere sul concetto che la concessione alla *Transatlantique* è e deve restare un'eccezione. Dirà al prof. Montemartini che, per avere un servizio regolare, ci vogliono 52 treni all'anno e quindi 4 piroscafi al mese, e per ottenere i desiderati miglioramenti nel servizio della *Transatlantique* si può trattare in via amministrativa.

MONTEMARTINI. Non insiste. Ma in sostanza non vorrebbe che la protezione alla bandiera nazionale andasse a scapito degli emigranti.

È sempre d'opinione che dalla concorrenza ammessa sulla nuova linea domandata da Cherbourg, risulterebbero vantaggi per i nostri emigranti. Comunque raccomanda al Commissariato di ottenere che il servizio della *Transatlantique* sia migliorato.

NITTI. C'è una questione pregiudiziale, da esso portata anche alla Camera (il Ministro degli esteri gli dichiarò che l'avrebbe studiata), ed è questa: la legge italiana ammette, in linea di deroga, in casi speciali, il permesso dell'imbarco in porti esteri. E ciò, a norma dell'art. 23, ripeto, in casi determinati, per particolari contingenze. Tale fu, a giudizio del Governo del tempo, il caso della *Transatlantique*.

Ora una nuova deroga non gli sembrerebbe abbastanza giustificata; tanto più che abbiamo un naviglio esuberante, e si minaccia una crisi. Quindi non ragioni di diritto, nè motivi di fatto, o di convenienza pratica, consigliano l'accoglimento della domanda della *American Line*.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Se il Consiglio crede, si potrebbe lasciare al Commissariato libertà di rispondere, per non chiudere la via ad ottenere patti migliori dall'altra società straniera.

MONTEMARTINI. Considera la questione dal punto di vista concreto. Ora si ha la *Transatlantique* con un mercato speciale, il trasporto degli emigranti italiani dall'Alta Italia, che, per abbreviare il viaggio per New York, partono dall'Hâvre. Si chiede il permesso di fare a quella società la concorrenza, e poichè questa sarebbe a nostro beneficio, bisognerebbe consentire. Ad ogni modo, propone di non rigettare senz'altro la

domanda dell'*American Line*, e di lasciare al Commissariato di trattare, anche perchè abbia un mezzo di poter stimolare, all'occorrenza, un miglioramento di servizio da parte della società francese.

NITTI. Dà lettura di un ordine del giorno da lui formulato, col quale ha inteso chiarire che la concessione alla "Transatlantique", avrebbe carattere eccezionale e provvisorio.

MORTARA. Siamo dunque davanti a due concetti: uno che porta a negare la concessione, ed è quello del Nitti; l'altro è quello del Commissario generale, e cioè di tenere eventualmente presente la domanda dell' "American Line", se si trovasse preferibile il servizio da essa offerto a quello attuale della "Transatlantique".

NITTI. Domanda di chiarire il suo pensiero. Ha messo la parola *transitoria*, appunto perchè il Commissariato sia più libero; non ha preclusa in nessuna guisa la via a che, se domani convenisse sostituire la "Transatlantique" con l' "American Line", non si potesse ritirare la concessione alla prima e darla alla seconda.

Dopo uno scambio di vedute l'ordine del giorno Nitti è approvato nel testo seguente.

" Il Consiglio dell'emigrazione:

" Tenuto presente l'art. 23 della legge 31 gennaio 1901;

" Considerando che la concessione alla "Transatlantique" ha carattere eccezionale, determinato da esigenze particolari e transitorie della emigrazione del Nord Italia;

" Sulla domanda della Società "American Line", di essere autorizzata a imbarcare emigranti italiani sulla linea Cherbourg-New York;

" Delibera che nelle attuali circostanze non sia il caso di ammettere più di una linea dal Nord Europa".

BODIO, *presidente*. Ha la parola il Commissario generale, on. Rossi, per riferire sulla domanda della *Thomson Line*, diretta ad ottenere la patente di vettore per la linea Italia-Canada.

ROSSI LUIGI, *commissario generale* legge la sua relazione (All. 2).

BRUNO. Ricorda il principio già affermato dal Consiglio e cioè che si possa concedere la patente soltanto a chi ha più di un piroscafo.

Ciò posto egli è contrario alla concessione, perchè la Thomson domanda l'iscrizione in patente di un solo piroscafo: il "Tortona".

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Le società italiane dicono che faranno questa linea, ma finora non hanno dato esecuzione a questo proposito.

NITTI. Crede che la osservazione del Commissario generale sia giustissima.

Ritiene che potrebbe essere utile, nell'interesse non solo dell'emigrazione, ma in quello generale, una linea regolare col Canada, che è paese

di grande avvenire. E quindi se la compagnia mette al servizio della linea Italia-Canadà due piroscafi, crede che sia da concedersi la patente.

ROSSI EGISTO, *commissario*. Ultimamente si è ricevuto un rapporto del nostro ispettore da New York, in cui si dice che il Governo americano non ammetterà al transito pel Canadà chi non provi di possedere 25 dollari, mentre prima bastava di avere il biglietto pagato fino a Montreal. Dati questi spiriti contrari all'emigrazione italiana, è da prevedere che queste condizioni renderanno sempre più difficile l'avviamento dei nostri emigranti al Canadà. Gli pare quindi che non si possa fare a meno di accogliere la domanda, s'intende quante volte questa compagnia ottemperi alle disposizioni della legge e faccia condizioni convenienti per la nostra emigrazione.

NETTI. La disposizione di negare la patente a chi mettesse in linea un solo piroscafo fu stabilita perchè non si voleva che un troppo piccolo armatore, per avere un solo piroscafo, venisse a mancare agl'impegni presi, e perchè si voleva assicurare la regolarità del servizio.

Se si deroga in questo caso alla norma, è perchè si tratta di una linea nuova e di un esperimento che è opportuno rendere possibile. Se la Società "Thomson", perderà, non perderà lo Stato. Le compagnie italiane che la seguiranno troveranno l'esperienza già fatta.

ROSSI LUIGI, *ommissario generale*. L'on. Nitti accennava alle disposizioni per le quali sono richiesti due piroscafi; e diceva che non si è voluto il piccolo armatore. Ma questa norma può essere interpretata nel senso che basti che la società o armatore sia proprietario di vari piroscafi anche se non li metta in servizio.

Una comunicazione diretta dall'Italia al Canadà, rappresenterebbe una economia per gli emigranti. Essa darebbe pure modo di compiere il viaggio più comodamente e gioverebbe anche al commercio nazionale.

Comunque, s'intende che se dovesse concedersi la patente alla "Thomson Line", la concessione sarebbe subordinata all'accertamento dell'idoneità del piroscafo ed alla conveniente organizzazione dei servizi nei porti di arrivo.

NETTI. È d'accordo.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Per ora si può dire che il Consiglio è in massima favorevole, salvo a prendere poi i provvedimenti necessari.

BRUNO. Non basta che la società offra uno o più piroscafi; questi devono essere adatti al servizio di emigrazione.

Quando si dice che la concessione della patente è subordinata alla condizione che il richiedente sia proprietario di almeno due piroscafi, s'intende che questi debbano essere idonei.

MERLANI. Raccomanda al Commissariato, che debba essere dimostrato che i piroscafi della Thomson sono idonei.

BODIO, *presidente*. Mette ai voti la proposta con questa raccomandazione.

È approvata.

Ha la parola il commendator Malnate sul tema n. 5 posto all'ordine del giorno, cioè la domanda della Ligure Brasiliana circa l'itinerario delle sue linee inscritte in patente.

MALNATE, *commissario*. Per abbreviare il viaggio da Genova per il Plata, che durava non meno di 30 giorni, si è imposto alla "Ligure-Brasiliana" di non toccare più di un porto intermedio, e di non toccare il Brasile, e ciò per alcuni inconvenienti verificatisi, e così si è ottenuto che il viaggio non avesse da durare più di 26 o 27 giorni. Ora si domanda di fare un secondo scalo al Brasile, rinunciando però a toccare altri porti mediterranei ed assicurando di compiere il viaggio egualmente in 26 o 27 giorni, in carico completo. La limitazione di prima tendeva principalmente a che il viaggio fosse fatto in 26 giorni e ad evitare l'approdo anche al Brasile, ove le soste erano lunghissime. Ora la concessione potrebbe farsi, purchè la fermata in un porto del Brasile non oltrepassasse le 24 ore.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Lo scopo fondamentale è di fare il viaggio in 26 giorni; quindi, purchè questo si ottenga, non importa che il piroscafo faccia l'uno o l'altro scalo.

BODIO, *presidente*. Mette ai voti la proposta nel senso indicato dal relatore.

La proposta è approvata.

L'ultimo oggetto posto all'ordine del giorno riguarda la domanda del duca Litta, intesa od ottenere facoltà di arruolare nel Regno 5000 famiglie per un'impresa di colonizzazione nella Florida.

In seguito a discussione si approva all'unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dal Commissario generale.

"Il Consiglio dell'emigrazione:

"Presa notizia della domanda del Duca Litta;

"Ritenuto che non sono offerte le necessarie garanzie nell'interesse degli emigranti;

"Da parere che la domanda stessa non venga accolta e che il Commissariato impedisca ogni eventuale arruolamento clandestino".

BODIO, *presidente*. Pone ai voti l'ordine del giorno proposto dal Commissario generale.

Esso viene approvato all'unanimità.

La seduta si toglie alle ore 12.15.

1° allegato al verbale della seduta 25 giugno 1909.

Domanda dell' " American Line " , per ottenere la patente di vettore di emigranti

Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione

La Compagnia " American Line " , con sede a New York, ha chiesto di ottenere la patente di vettore di emigranti per l'esercizio della linea Cherbourg-New York, alla quale destinerebbe i piroscafi che s'indicano qui appresso (1):

	Stazza	Anno di costruz.	Velocità
Saint Paul	11629 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 5874	1895	20
Saint Louis	11629 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 5874	1895	20
Philadelphia	10786 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 4577	1889	20
New York	10798 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 4643	1888	20

La Società aggiunge che, ottenendo la patente di vettore, organizzerebbe il servizio nel seguente modo:

“ Il concentramento degli emigranti in partenza si farebbe esclusivamente a Torino, da dove partirebbe un treno speciale alla volta di Cherbourg (quando i viaggiatori saranno in numero sufficiente da poterlo ottenere dalle amministrazioni ferroviarie interessate), senza altro trabordo fino a quel porto. A Torino farebbero egualmente capo i treni

(1) Le caratteristiche indicate sono desunte dal *Lloyd's Register*.

speciali in provenienza da Cherbourg con i rimpatrianti italiani e quelli esteri in transito per l'Italia.

“Tutte le operazioni precedenti l'imbarco, quali sono previste dal regolamento in vigore, verrebbero effettuate a Torino, ed egualmente da Torino, con ciascun treno speciale, partirebbe insieme al funzionario del Commissariato ed al sanitario anche il personale della Società incaricato di scortare il treno fino al porto d'imbarco e di sorvegliare il servizio di speciale attinenza della Società stessa.

“Non potranno certamente sfuggire a codesto Onorevole Commissariato i vantaggi che, di fronte alle condizioni presenti, ne verrebbero all'emigrazione italiana che s'imbarca nei porti esteri; soppressa ed esclusa con questo mezzo l'emigrazione clandestina, si darebbe modo alle Autorità di far rispettare in tutto e per tutto la legge; gli emigranti poi, oltre ai vantaggi reali derivanti dal trattamento magnifico a bordo dei piroscafi della Società, non avrebbero più alcuna preoccupazione dopo la loro partenza da Torino, nè per il vitto, nè per il bagaglio, il personale della Società accompagnante il treno prendendosi cura di tutto, ed impedendo inoltre qualunque abuso o sopraffazione che venissero tentati a danno degli emigranti lungo il tragitto fino all'imbarco „.

Evidentemente i piroscafi *Philadelphia* e *New York* non possono essere iscritti in patente avendo oltrepassato l'età di 20 anni (art. 4 del R. Decreto, n. 130).

Gli altri due invece si trovano nelle condizioni di cui all'ultimo capoverso dell'art. 2 dello stesso decreto, e quindi potrebbe loro concedersi l'iscrizione in patente.

Ma è da considerare se sia opportuno concedere la patente ad un'altra Società che faccia capo di linea in porto estero.

Come è noto, l'art. 23 della legge sull'emigrazione consente che il Commissariato “nell'interesse esclusivo degli emigranti „ possa dare il “permesso speciale d'inviare emigranti a imbarcare in qualunque porto non italiano „.

In base a tale articolo — dietro parere favorevole della Commissione che compilò il Regolamento del 1901 — fu concessa patente di vettore alla “Transatlantique „ dell'Havre, in considerazione che già vi era una corrente di emigranti avviati per quel porto e che era opportuno dare agli emigranti del Nord Italia una comunicazione rapida per gli Stati Uniti.

La “Transatlantique „ — come è noto — ha partenze dall'Havre per New York tutti i sabati, con piroscafi rapidi. Essa concentra gli emigranti a Modane la sera del giovedì, e li fa partire con treno spe-

ziale per l'Havre la mattina del venerdì. Ora la Società ha dichiarato che prenderà accordi con le Compagnie ferroviarie francesi Paris-Lyon¹ Méditerranée e Ouest e con le Ferrovie di Stato italiane, al fine di poter concentrare gli emigranti a Torino, facendo partire il treno speciale da quella città. La "Transatlantique", però non ha ancora comunicato se e quale esito abbiano avuto i passi da essa fatti colle aziende ferroviarie.

Quindi già esiste una comunicazione rapida con New York, e pertanto — allo stato delle cose — si può dubitare dell'opportunità di concedere patente per un'altra linea che s'inizierebbe da porto estero, dove è sempre meno agevole eseguire i controlli e le verifiche richiesti dai nostri regolamenti. Nè va trascurato che dai nostri porti il servizio è oramai disimpegnato da un materiale abbastanza celere, e forse troppo abbondante, e che già è stato iniziato un servizio diretto da Genova a New York, nell'interesse degli emigranti dell'Alta Italia.

Domanda della " Thomson Line „ diretta ad ottenere la patente di vettore per la linea Italia-Canada

Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione

La Società inglese " The Cairn Line of Steamships Limited (Thomson Line) „ di Newcastle on Tyne, con capitale di lire sterline 600,000, ha chiesto la patente di vettore per la seguente linea: Genova-Palermo-Napoli per Quebec e Montreal nella stagione di navigazione aperta sul fiume St. Lawrence; e per Boston o Portland, Halifax o St. John N. B. nell'inverno.

La Società dichiara che intende esercitare la linea col piroscafo *Tortona* — di prossimo varo — il quale avrà le seguenti caratteristiche: stazza 6210/4020; velocità 13-14 nodi; bandiera britannica; numero di emigranti 1038.

La Compagnia chiede i noli di L. 225 per Quebec o Montreal, L. 210 per Portland Maine, Halifax o St. John N. B.

L'on. Consiglio dell'emigrazione ebbe già ad esprimere il voto di massima che non fosse concessa patente di vettore ad una Compagnia che destinasse alle linee di emigrazione meno di due vapori. Ed una disposizione in questo senso era stata compresa nel disegno di legge presentato al Parlamento e decaduto con la chiusura della legislatura.

Convorrà quindi esaminare se tale principio sia da applicare nei riguardi della " Thomson Line „, agli effetti dell'art. 13 della legge. Ma siffatto esame non sembra possa scindersi da quello riflettente la questione di massima sull'opportunità di una linea diretta dall'Italia al Canada.

Come è stato affermato autorevolmente anche in seno all'on. Consiglio dell'emigrazione, il Canada potrà costituire uno sbocco importante della nostra emigrazione.

Si tratta infatti di un paese di grandi risorse e di grande avvenire, finora assai poco popolato.

Del resto già noi abbiamo una corrente di emigranti diretta a quel Dominio. Secondo i dati della Direzione Generale della statistica, che, come è noto, sono compilati sulla base dei registri dei passaporti, dal 1900 ad oggi abbiamo avuto il seguente numero di emigranti diretti al Canada:

1900	1,686
1901	3,497
1902	2,951
1903	2,528
1904	4,748
1905	5,930
1906	10,032
1907	10,436
1908	5,970

Il movimento di questi nove anni dimostra che l'emigrazione per il Canada, salvo il 1908 — anno di crisi — ha avuto un aumento percentuale sensibile (1).

Attualmente gli emigranti che vanno al Canada seguono due vie: o si recano nei porti di Glasgow o Liverpool servendosi di agenzie estere ben note pel modo con cui sfruttano gli emigranti, oppure si recano dall'Italia a New York e Boston, e da quei porti proseguono per ferrovia fino al luogo di destinazione.

Nel primo caso debbono pagare le spese di viaggio in ferrovia fino a Glasgow e Liverpool e il passaggio da quei porti ad un porto del Canada. Il biglietto per questa traversata marittima costa da L. 137.50 a

(1) Il numero degli emigranti di ogni nazionalità (di cui il 60 per cento sudditi inglesi) entrati nel Dominio in ciascuno degli anni 1907 e 1908 fu il seguente:

	Per via di mare	Per via di terra	Totale
1907	220,825	55,704	276,529
1908	101,576	56,254	157,830

Dal Canada sono molto frequenti i rimpatri, essendovi una forte corrente di emigrazione temporanea nell'epoca dei raccolti. Non si hanno tuttavia dati sicuri in proposito.

L. 150.50, mentre il prezzo pel viaggio in 3^a classe da Modane a Liverpool, via Parigi-Londra, è di L. 72.25.

Nel secondo caso debbono pagare il biglietto dall'Italia a New York, Boston o Filadelfia, che per un piroscafo del tipo *Tortona* costa da L. 190 a L. 200.

Inoltre debbono pagare il passaggio in ferrovia, che costa, secondo le tariffe americane:

	Per Montreal	Per Quebec
da New York . . . dollari	7	9.50
da Filadelfia . . . „	9.25	11.75
da Boston . . . „	5.60	7.60

Le ferrovie americane trasportano gratuitamente 150 libbre di bagaglio (circa 68 chilogrammi), mentre sui piroscafi in servizio di emigrazione si ha diritto al trasporto in franchigia di 100 chilogrammi di bagaglio.

Secondo le statistiche americane, il numero degli italiani provenienti dall'Italia che hanno proseguito direttamente pel Canada è stato negli ultimi tre anni di:

Anno finanziario 1905-1906	5890
„ 1906-1907	8921
„ 1907-1908	4964

Sembra pertanto che una comunicazione diretta dall'Italia al Canada rappresenterebbe un'economia per gli emigranti. Essa darebbe pure modo di compiere il viaggio più comodamente, e gioverebbe anche al commercio nazionale.

Comunque s'intende che se dovesse concedersi la patente alla "Thomson Line", la concessione sarebbe subordinata all'accertamento dell'idoneità del piroscafo ed alla conveniente organizzazione dei servizi nei porti di arrivo.

Sulla domanda di patente della Ligure-Brasiliana.

Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione.

L'On. Consiglio dell'emigrazione, nella sua adunanza del 13 dicembre scorso anno, ebbe già ad esaminare la questione se fosse da negarsi l'esercizio di due linee indirette (specialmente di lungo percorso, come quella del Plata) pei piroscafi che, per la loro scarsa velocità, impiegano maggior tempo nella traversata, con grave disagio degli emigranti. In quell'adunanza l'on. Consiglio espresse il seguente parere:

“ che l'Amministrazione — nelle forme consuete — possa vietare che un piroscafo idoneo al trasporto degli emigranti pratichi un itinerario il quale importi necessariamente una durata di viaggio superiore a quella che può ammettersi come massima, date le condizioni odierne del materiale nautico „.

L'applicazione di questa massima si sarebbe ora resa necessaria per decidere sulla domanda di patente, per l'anno 1909, della Ligure-Brasiliana.

Come è noto questa Società dispone dei seguenti piroscafi:

Re Umberto, varato nel 1892, di tonn. $\frac{3164}{2066}$, della velocità di miglia 11.27 ;

Minas, varato nel 1891, di tonn. $\frac{3060}{1973}$, della velocità di miglia 11.99 ;

Rio Amazonas, varato nel 1891, di tonn. $\frac{3174}{2053}$, della velocità di miglia 11.09.

La Società pratica il seguente itinerario: Genova-Napoli (scalo eventuale)-Teneriffe o SanVincenzo-Rio de Janeiro e Santos (talora però omette l'uno o l'altro)-Buenos Aires (e viceversa).

Il viaggio dei piroscafi è indicato in 26 giorni quando omettono lo scalo di Rio Janeiro o di Santos, in 27 giorni quando toccano i due porti brasiliani e in 29 giorni quando fanno scalo anche a Napoli. Come risulta però dagli uniti allegati, su 31 viaggi registrati soltanto in cinque si verificò l'arrivo a Buenos Aires in orario: negli altri 26 viaggi vi fu sempre ritardo, talora di poche ore, ma più spesso di uno o di due giorni.

* * *

Invece tutti i piroscafi che attualmente salpano dai porti italiani in servizio di emigrazione per Buenos Aires hanno velocità superiore ai tre della Ligure-Brasiliana. I più celeri compiono la traversata (anche facendo scalo a Rio Janeiro od a Santos) in 16 o 17 giorni; vengono poi i piroscafi di buona velocità, che fanno il viaggio in 19 o 20 giorni; e seguono pochi, ora già reputati lenti, che impiegano 22 o 23 giorni. Quindi il *Re Umberto*, il *Minas* e il *Rio Amazonas*, sono, fra i vapori attualmente in linea, quelli che impiegano un maggior numero di giorni a compiere la traversata.

* * *

Gli inconvenienti che derivano dalla durata del viaggio superiore alla normale sono confermati da varie relazioni dei RR. Commissari, i quali notano appunto che la soverchia durata del viaggio produce maggiore facilità di sviluppo di malattie contagiose, soprattutto nei bambini, ed estenua gli individui più deboli. Inoltre la lunga permanenza nei porti, resa necessaria dallo scarico di numerose merci, dal divieto di scaricarle talora durante la notte, le difficoltà frapposte dalle autorità locali, aggiungono agli inconvenienti della lunga traversata e al prolungamento della durata del viaggio, l'irritazione degli animi ed il conseguente effetto di deplorabili incidenti fra gli emigranti e fra lo stesso personale di bordo.

Tali inconvenienti peraltro verrebbero grandemente attenuati, ove si imponesse alla Compagnia di limitare il suo itinerario ai viaggi diretti, omettendo cioè, in quelli del Plata, gli scali al Brasile. E considerata l'utilità che deriverebbe da questa limitazione, non sarebbe per ora ne-

cessario escludere senz'altro dal servizio del Sud America i predetti piroscafi, anche in vista del vantaggio del più tenue nolo.

Il Commissariato quindi crede che, ai termini dell'art. 13 (penultimo capoverso) della legge (in forza del quale " *il Ministro degli Esteri, udito il Consiglio dell'emigrazione, può con suo decreto motivato negare, limitare o ritirare la patente* „), la patente alla Ligure-Brasiliana per l'anno 1909, dovrebbe essere limitata per quanto riguarda l'itinerario, nel senso di escludere la facoltà di *fermata* in più di un porto estero intermedio. E questo porto per i viaggi al Plata non dovrebbe essere uno di quelli transoceanici.

Su questo punto si prega codesto on. Consiglio di voler favorire a norma di legge il suo autorevole parere.

Piroscalo RE UMBERTO

DATA della partenza	Destinazione	Durata del viaggio		OSSERVAZIONI
		annunciata dal vettore	effettiva	
30 marzo 1906	Brasile-Plata	28	28.16 h	Giustif. maggior fermata a Santos. Contravv. art. 168 reg. per maggior sosta a Rio Janeiro.
14-16 giugno "	Id.	29	30.6 h	Giustif. ritardo e maggior sosta a Santos.
7-9 settembre "	Id.	29	28.20 h	
24 novembre "	Brasile	29	29.0 h 30'	Giustif. maggior sosta a Rio Janeiro.
12 aprile 1907	Brasile-Plata	28	28.16 h 15'	Contravv. art. 74, lett. b.
26-28 giugno "	Id.	29	29.17 h 30'	Giustif. maggior sosta a Santos
10-12 settembre "	Id.	29	29.14 h 30'	Id.
27 novembre "	Id.	27	27.6 h 30'	Id.
15 febbraio 1908	Id.	27	25.23 h 45'	
29 maggio "	Id.	27	25.19 h	

Piroscalo MINAS

DATA della partenza		Destinazione	Durata del viaggio		OSSERVAZIONI
			annunciata dal vettore	effettiva	
16 gennaio	1906	Brasile-Plata	27	27.15 h	Giustif. maggiori fermate a Rio Janeiro e Santos.
7-9 aprile	"	Id.	29	31.16 h	Giustif. ritardo e maggiori fermate a Napoli, Rio Janeiro e Santos.
3-5 agosto	"	Id.	29	33.1 h	Giustif. ritardo e maggior fermata a Santos.
22 ottobre	"	Id.	26	28.10 h	Giustif. ritardo e maggior sosta a Rio Janeiro.
2-4 marzo	1907	Id.	29	30.1 h 30'	Giustif. ritardo.
23-25 maggio	"	Id.	28	29.16 h 30'	Giustif. ritardo e maggior fermata a Santos.
10 agosto	"	Id.	27	31.3 h 30'	Giustif. ritardo e maggiori fermate a Rio Janeiro e Santos
25 ottobre	"	Id.	26	27.15 h	Giustif. ritardo.
8-11 gennaio	1908	Brasile	24	24.14 h	Id.
29 marzo	"	Brasile-Plata	26	28.6 h 15'	Id.

Piroscalo RIO AMAZONAS

DATA della partenza	Destinazione	Durata del viaggio		OSSERVAZIONI
		annunciata dal vettore	effettiva	
22-24 febbraio 1906	Brasile-Plata	29	33.2h	Giustif. ritardo e maggior sosta a Santos.
14-16 maggio "	Id.	29	30.5 h	Giustif. ritardo.
25-27 agosto "	Id.	29	30.4 h	Id.
12 novembre	Id.	26	26.12h	Contravv. art. 168 reg. per maggior sosta a Santos.
23 febbraio 1907	Id.	26	27.8 h 30'	Giustif. ritardo.
11-13 maggio "	Id.	29	29.17 h	Giustif. maggior sosta a Santos
29 agosto "	Id.	27	26.10h 30'	
11 novembre "	Id.	25	25.10 h	Id.
29-31 gennaio 1908	Id.	29	30.18 h 45'	Giustif. ritardo.
25 aprile "	Id.	26	26.19 h	Giustif. maggior sosta a Santos
19 luglio "	Id.	28	26.23 h 30'	

4° allegato al verbale della seduta 25 giugno 1909.

Proposta del Duca Pompeo Litta per un'impresa di colonizzazione nella Florida

Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione.

Pochi giorni dopo il terremoto di Messina i giornali pubblicarono che il duca Pompeo Litta, residente a Parigi, offriva a 5000 famiglie di superstiti del disastro una vasta estensione di terreni adatti, per fondare colà una Nuova Messina.

Dopo di allora di quel progetto non si parlò più per alcuni mesi; ma nel maggio ultimo lo stesso duca Litta presentò delle proposte, concretate nel programma qui appresso riprodotto.

Il Commissariato ha esaminato in via preliminare il progetto Litta; ma, prima di sottoporlo a più ampia istruttoria, prega l'on. Consiglio di voler favorire il suo apprezzato parere.

Promemoria del Duca Litta.

L'idea principale di questa impresa sta nell'offerta da me fatta di donare a 5000 famiglie italiane a titolo interamente gratuito terreni situati nella Florida. L'offerta ha per iscopo di porre un argine all'affollarsi degli emigranti italiani nelle grandi città del Nord dove essi, sperduti o perseguitati, debbono abbassarsi ai lavori i meno retribuiti e i più pericolosi.

I.

Il possedimento, su cui va diretta questa emigrazione, si compone di ettari 78,000 circa ed è situato nella Contea di Manatee — Stato della Florida — (Stati Uniti dell'America) e precisamente sopra il golfo di Tampa tra i due fiumi: Miakka e Manatee. Verrà attribuito un minimo di tre quarti di ettaro per ogni membro della famiglia che ha sorpassati i 14 anni di età: estensione questa che potrà variare a seconda della qualità dei terreni e delle coltivazioni che potranno esservi intraprese, così che ogni famiglia dovrà ritrarre dal terreno da essa coltivato non meno di 4000 lire annue. La Compagnia si riserva, però, sempre e in ogni caso, il diritto di scavo per prese minerarie ed estrattive conferendo però un indennizzo ai singoli proprietari, da stabilirsi di volta in volta fra la Federazione e Compagnia stessa, e che varierà a seconda della quantità e qualità delle materie estratte. Gli emigranti verranno trasportati in Florida dalla Compagnia che anticiperà le spese necessarie, le quali dovranno poi essere restituite mediante un sistema di ammortamento che va descritto più innanzi. La Compagnia provvederà a che gli emigranti siano forniti di quella somma necessaria voluta dalla legge americana quale diritto di entrata negli Stati dell'Unione, e nello stesso tempo sarà sua cura speciale che tutti i trasporti, tanto marittimi che ferroviari, siano circondati dalle migliori cautele morali ed igieniche; bene inteso sempre seguendo minutamente le norme prestabilite dal Commissariato dell'emigrazione. Questi trasporti marittimi verranno fatti ad ogni modo sempre sotto bandiera italiana, così che anche in questo il R. Commissariato dell'emigrazione potrà esercitare una sorveglianza perfetta in tutti i particolari della spedizione. Queste spedizioni naturalmente verranno effettuate a scaglioni e a seconda dei preparativi fatti per ricevere le famiglie medesime; di modo che, arrivati sul luogo, i nuovi venuti trovino pronto tutto quanto è necessario per l'istallazione rapida e comoda.

Nel medesimo tempo la Compagnia si obbliga a depositare presso il R. Commissariato dell'emigrazione, o presso quell'Istituto di credito a lui beneviso, un deposito, per formare un fondo per eventuali rimpatri di quegli emigranti che non fossero soddisfatti e che mostrassero cause sufficienti per chiedere il medesimo. È naturale, però, che verrà all'uopo compilato un opportuno regolamento con accordo del R. Commissariato per disciplinare i diversi casi in cui verranno attuati e concessi i rimpatri a spese della Compagnia.

II.

Verranno istituiti, nei punti più appropriati, centri di abitazione in cui saranno riunite possibilmente quelle famiglie provenienti dallo stesso mandamento e provincia, così che tutti gli abitanti del medesimo centro abbiano in comune le abitudini, il dialetto e i costumi. Le case verranno costruite a spese e cura della Società a un prezzo minimo in confronto dell'entità delle costruzioni, avendo sul luogo il legname occorrente; e il prezzo di costo delle medesime (80 dollari ciascuna) verrà attribuito a ciascuna famiglia, e sarà rimborsabile in rate annue per mezzo di una Cassa speciale di ammortamento, di cui parleremo più innanzi. I terreni offerti si prestano a ogni genere di cultura, ma non v'ha dubbio che quella che diverrà la più remunerativa è la coltura degli ortaggi e dei legumi. Si forniranno ai mercati delle grandi città del Nord, queste derrate in qualità di primizie. Poichè le ferrovie passano a breve distanza da due parti della proprietà ed il servizio di vagoni refrigeranti è a un altissimo grado di perfezione agli Stati Uniti, questo trasporto potrà effettuarsi nelle migliori condizioni possibili.

Le altre colture che vi si potranno introdurre sono specialmente: il cotone a fibra lunga (Makò), la canna da zucchero e il tabacco.

Dati i prezzi a cui arrivano gli ortaggi e i legumi sui mercati americani si può calcolare, rimanendo in una valutazione assai modesta, che ogni famiglia ritrarrà dal terreno da essa coltivato non meno di 4000 lire all'anno, non contando naturalmente le altre mercedi o guadagni che deriveranno loro dalla mano d'opera prestata alla Compagnia.

III.

Ogni lavoro che i coloni eseguiranno per conto della Compagnia verrà retribuito al prezzo che regola il mercato del lavoro sul luogo; si può quindi fin d'ora assicurare che la mercede minima che gli uomini potranno guadagnare varierà dalle 5 alle 7 lire e mezza al giorno, sempre fermo restando che in lavori importanti verranno maggiormente retribuiti a seconda della capacità di ciascun lavoratore. I lavoratori saranno obbligatoriamente assicurati contro gli infortuni sul lavoro a spese della Compagnia; avranno un servizio medico italiano con ospedali stabiliti nei

vari punti che saranno stimati necessari. Questi medici terranno ambulanze gratuite per tutti indistintamente i lavoratori e le loro famiglie. Agli emigranti verranno dunque addebitate le spese seguenti:

Trasporto, costo fabbricazione case, prime forniture, sementi, attrezzi, concimi, ecc., e questo debito verso la Società verrà saldato per mezzo di annualità distribuite su uno spazio di tempo non minore di 15 anni, su cui graverà interesse non mai superiore al 5 per cento. Fino al totale pagamento di questo debito la Compagnia potrà inibire al proprietario l'alienazione o cessione del fondo, se il cessionario non si obbligherà di subentrare nei diritti e nei doveri del cedente. Per tutti quei lavori di dissodamento pei quali fossero necessarie macchine agricole di grande potenza, queste verranno acquistate a spese della Compagnia, ma le verrà, però, rimborsato un lieve canone per l'uso delle macchine, canone che verrà congruamente ripartito in proporzione dell'estensione del terreno e del lavoro eseguito.

IV.

Gli emigranti si obbligano a porre in essere i terreni appartenenti alla Compagnia e saranno quindi adibiti al taglio dei boschi, all'estrazione dei fosfati, al terebentinaggio e a qualunque altro lavoro che sarà necessario sul tenimento. I prezzi con cui questi lavori verranno retribuiti furono già sopra indicati con un minimo da L. 5 a 7.50 al giorno. Le ritenute per l'ammortamento verranno fatte ogni 15 giorni nella proporzione massima di un ventesimo della mercede, avendo riguardo che la somma delle diverse ritenute non oltrepassi mai il ventesimo della rendita dei terreni e dei salari calcolati complessivamente. La Compagnia istituirà una Società di Mutuo Soccorso, per la fondazione della quale essa dà una donazione a fondo perduto di 25000 lire. Ogni adulto dovrà versare settimanalmente un minimo di una lira al mese. In caso di malattia indipendente da infortuni di lavoro, ogni lavoratore avrà diritto di percepire durante il tempo della sua malattia metà del suo salario oltre le cure gratuite e le medicine.

La Cassa di ammortamento alla quale abbiamo accennato più sopra, verrà sistemata in maniera che a ognuno dei lavoratori verrà aperto un conto separato sul quale si accrediteranno i versamenti in ragione al massimo di un ventesimo del suo salario per i lavori prestati alla Società. Sui guadagni che i lavoratori ricaveranno dalla coltivazione dei propri fondi, la loro quota di ammortamento verrà calcolata bimestralmente e accreditata sul loro conto in base ai rendiconti che essi dovranno sot-

toporre alla Società. In massima va stabilito che i debiti dovranno essere liquidati in quindici annualità. Dopo avvenuta la liquidazione intera del debito verrà consegnato al colono il titolo definitivo di proprietà.

V.

Verranno fondate cooperative di consumo e cooperative agricole. Le cooperative di consumo avranno lo scopo di fornire a prezzi di costo, più una piccola percentuale per le spese di amministrazione, tutti gli oggetti necessari alla vita: e così vitto, vestiario, oggetti casalinghi, mobili, masserizie. Le Cooperative agricole forniranno invece gli strumenti agricoli: semi, concimi, animali domestici, ecc. Con lo stesso sistema i guadagni eventuali che potessero derivare da queste cooperative verranno distribuiti ai compratori in proporzione delle spese fatte; e i conti delle medesime verranno regolati ogni sei mesi. Tanto nella Società di Mutuo Soccorso, quanto nelle Cooperative, il corpo direttivo verrà eletto dagli emigranti medesimi, sotto il controllo e la tutela della Compagnia; come pure nella Cassa di Ammortamento stessa, gli emigranti avranno diritto a nominare una commissione di vigilanza per difendere i propri interessi.

VI.

A fine di regolare la domanda e l'offerta, specialmente in quanto riguarda gli ortaggi e i legumi, la Compagnia eserciterà presso i contadini una tutela continua acciocchè la coltivazione e la vendita vengano fatte nelle migliori condizioni possibili e non siano causa di forte perturbamento dei prezzi sul mercato a cagione di una possibile eccessiva offerta in confronto di una esigua domanda.

La Compagnia avrà cura di istituire Cattedre Ambulanti per diffondere quelle nozioni che possono servire ad ottenere la coltivazione più intensa e più razionale secondo gli ultimi dettami della scienza moderna.

VII.

In ogni centro verranno stabilite scuole italiane con l'aiuto della Società "Dante Alighieri."

Vi saranno sacerdoti e chiese italiane. Verrà fondata una biblioteca popolare circolante e possibilmente si istituiranno sale di trattenimento

dove si terranno delle conferenze per l'educazione morale e sociale degli emigranti. Verrà pubblicato sulla proprietà un bollettino quindicinale o settimanale che porterà tutte quelle notizie industriali, agricole e morali che possano interessare gli emigranti. Si incoraggeranno per quanto più sarà possibile le associazioni musicali, letterarie, sociali, che valgano a nobilitare e a ingentilire l'animo del lavoratore. Vi saranno asili e giardini d'infanzia coi migliori metodi moderni per raccogliere e custodire i bambini ed avviarli alle scuole superiori. Verrà fondato un ospedale con tutte le norme moderne per la cura dei malati gravi e questo sarà fornito di mezzi per il trasporto dei malati dalla loro abitazione all'ospedale stesso. Di tutto questo la Compagnia si riserva l'Amministrazione e contribuirà fortemente alle spese di fondazione.

VIII.

Ogni centro sarà amministrato dai capi-famiglia uniti in adunanza ed essi nomineranno un Consiglio Esecutivo per effettuare le loro decisioni. In ogni centro vi sarà un Collegio Arbitrale di tre membri almeno pel componimento di quei dissidi che potessero sorgere fra coloni e coloni. A questo collegio arbitrale dovrà sempre intervenire quale presidente un membro delegato dalla Compagnia. I diversi Consigli Esecutivi riuniti in Federazione nomineranno tre membri che formeranno con altri tre delegati dalla Compagnia, il Comitato centrale per l'esame e giudizio di controversie che potessero sorgere fra emigranti e Compagnia. Il Comitato centrale sarà presieduto dal R. Console d'Italia di cui si invoca fin d'ora l'invio anchè perchè il governo possa in tal modo esercitare la propria sorveglianza e tutela del benessere degli emigranti stessi.

IX.

E' inutile qui ripetere quanto abbiamo già detto nel primo memoriale intorno alla salubrità di quelle contrade, argomenti sui quali non vi ha dubbio, specialmente dopo gli studi fatti al riguardo ed esposti in una chiara conferenza dall'ill.mo comm. Gualdi prof. Tito, direttore dell'Ufficio d'Igiene di Roma. E' bene ricordare anche che a due sole ore dalle proprietà trovasi la grande e ridente città di Tampa, la principale stazione climatica degli Americani del Nord. La Compagnia è però di-

sposta, e anzi lo richiede, che il R. Commissariato deleghi un ispettore che veda di persona o riferisca sulle condizioni climatiche ed economiche di quelle terre. I rapporti del resto dei consoli italiani, germanici e francesi che qui si allegano sono già di per sè stessi sufficienti a stabilire quali siano le ricchezze naturali e le condizioni climatiche di quei paesi. Due grandi linee ferroviarie costeggiano il possedimento e due grandi fiumi navigabili l'attraversano così da permettere l'accesso a bastimenti di grande tonnellaggio.

L'*Atlantic Coast Line* ha già offerto di costruire una terza ferrovia congiungendo le due prime e attraversante il possedimento.

X.

Si faranno progredire anche altre industrie quali quella della conservazione delle frutta a cui accudiranno le donne (sempre con mercedi superiori a quelle in uso in Italia), la caccia e la pesca.

XI.

La Compagnia è disposta, per quanto più sopra s'impegna, di rilasciare a titolo di garanzia al R. Commissariato dell'emigrazione quelle somme che l'on. Consiglio Superiore crederà opportuno di fissare d'accordo con il sottoscritto nella sua qualità di Presidente della Myakka Ltd.

E prima di terminare voglio specificatamente spiegare che non vi sono state assolutamente mai trattative con intraprenditori per il trasporto di famiglie di emigranti alla Florida. Nell'opuscolo è accennato solo a trattative corse fra una Ditta italiana e la Compagnia per il taglio dei boschi, ma è sottinteso che la Compagnia si sarebbe uniformata sempre, come sta infatti ora facendo, alle disposizioni ed agli accordi del Regio Commissariato dell'emigrazione. Mi pare di avere esposto in questa breve memoria tutto quanto è necessario per illuminare sui nostri intendimenti il R. Commissariato.

Mi è grato ripetere che sono pronto, ed anzi desidero di fornire, sia per iscritto, che a viva voce, quegli ulteriori schiarimenti che fossero desiderati.

Confido nella illuminata sagacia dell'on. Consiglio dell'emigrazione e dell'on. Commissario generale, perchè prenda in benevole considerazione il mio invito e così io possa tradurre in fatto la mia offerta di dare una nuova patria agli Italiani, a quegli Italiani che emigrando sono destinati a perdersi nel vortice delle grandi città, e troveranno in Myakka una nuova Italia in cui, tutelati da cure amorose, potranno sviluppare quelle doti di operosità e di intelligenza per le quali essi debbono, a giusta ragione, essere considerati come i primi agricoltori del mondo.

Adunanza dell' 8 dicembre 1909.

La seduta è aperta alle ore 10.15 ant. Sono presenti i consiglieri: Bodio, *presidente*; Materi, *vicepresidente*; prof. Luigi Rossi, *commissario generale*; onorevoli Dal Verme, Turati, Nitti, Merlani; commendatori Mortara, Bruno, Gargnani e il prof. Montemartini. Assistono i commissari comm. Egisto Rossi, prof. Giuffrida e cav. Fara Forni. Interviene in seguito il colonnello medico della R. Marina dott. prof. Rosati.

L'ordine del giorno è il seguente:

- 1° Nomina di un delegato del Consiglio dell'emigrazione chiamato a far parte del Comitato dei servizi marittimi;
- 2° Domande per un servizio diretto di trasporto di emigranti dall'Italia al Canada;
- 3° Proposte per l'istituzione di stazioni sanitarie per gli emigranti nei porti d'imbarco;
- 4° Proposta per l'istituzione di un Ispettorato dell'emigrazione nei confini di terra;
- 5° Domande di autorizzazione a consentire la nomina di rappresentanti di vettore per alcuni Comuni non Capoluogo di Mandamento;
- 6° Comunicazioni eventuali del Commissario Generale.

BODIO, *presidente*. Il primo articolo dell'ordine del giorno porta la nomina del delegato del Consiglio dell'emigrazione, chiamato a far parte del Comitato dei servizi marittimi. (Legge 1° aprile 1908, n. 111). Il Consiglio ebbe a rinviare questa designazione. Ma il Ministero delle Poste insiste per la nomina.

BRUNO. Siccome questi servizi dovranno essere riorganizzati, propone che sia nuovamente rimandata la nomina del delegato del Consiglio dell'emigrazione.

Il Consiglio approva la sospensiva.

BODIO, *presidente*. Invita il Consiglio ad esaminare il secondo argomento posto all'ordine del giorno, riflettente le domande per un servizio diretto di trasporto di emigranti dall'Italia al Canada.

Dà la parola al relatore prof. Giuffrida.

GIUFFRIDA, *commissario*. Nella precedente sessione fu esaminata la domanda della Thomson Line per istituire una linea diretta fra l'Italia e il Canada, che avrebbe avuto l'itinerario: Napoli-Quebec-Montreal nei mesi estivi e l'itinerario Napoli-Boston-Portland ed Halifax nei mesi invernali.

Il Consiglio espresse in massima parere favorevole alla concessione della patente per la linea stessa dopo che fossero stabilite tutte le condizioni per un conveniente funzionamento di essa.

Posteriormente è pervenuta una domanda della Navigazione Generale Italiana, tendente ad ottenere patente di vettore per la stessa linea, con itinerario quasi uguale.

Il Commissariato credette opportuno di mandare nel Canada l'Ispectore Attolico, il quale ha già inviata una prima relazione. In essa si afferma che le condizioni del Canada sono molto adatte per una emigrazione di agricoltori, piccoli proprietari, forniti di un sufficiente capitale. Ma questa categoria manca quasi del tutto nella nostra emigrazione. Quel Dominio si presta assai meno per una emigrazione di braccianti, quale è la nostra. Però tanto l'ispettore Attolico, quanto il Console Generale Montreal, cav. Scelsi, sono favorevoli alla istituzione di una linea fra l'Italia e il Canada, anche perchè i traffici commerciali tendono a svilupparsi sempre più. Altra circostanza da tener presente è questa, che, in forza di recenti disposizioni canadesi sull'immigrazione, sembra che potrebbero trovare qualche difficoltà per l'ammissione nel territorio del Dominio gli stranieri provenienti dagli Stati Uniti, non naturalizzati americani. Cosicchè, mancando una linea diretta dall'Italia, si darebbe forse maggiore impulso a quelle agenzie svizzere che lavorano per le linee partenti da Rotterdam e Liverpool: e l'azione di queste agenzie è troppo nota, perchè occorra mostrare il danno che deriverebbe da una loro azione più larga.

D'altra parte, date le condizioni del mercato del lavoro canadese, e ricordando le infelici spedizioni per il Canada nel 1901, conviene procedere con molta prudenza.

Bisogna anzitutto preoccuparsi del fatto che il Dominio non sarebbe ora adatto a ricevere larghe correnti della nostra emigrazione. Inoltre importa considerare che la nuova linea per il Canada potrebbe essere sfruttata dagli agenti che speculano sugli emigranti soggetti a non essere ammessi direttamente negli Stati Uniti, ed ai quali si potrebbe far credere che la via del Canada sia più facile. Un'affluenza straordinaria di emigranti potrebbe anche impressionare sfavorevolmente il Governo canadese, il quale si è riservata la facoltà di impedire lo sbarco d'immigranti in qualunque tempo.

Per tener conto di tutte le esigenze, sembra opportuno che il servizio sia autorizzato soltanto in via provvisoria e di esperimento, e che sia inviato un addetto dell'emigrazione a Montreal, con l'incarico di sorvegliare le correnti emigratorie determinate dalla nuova linea ed informare degli inconvenienti che possano nascere.

Resta la questione delle due Società che hanno fatto la domanda; se cioè dare la concessione ad una sola di essa ed a quale, o ad entrambe.

Che vi siano due Società, può essere utile astrattamente. L'unica linea sulla quale, almeno finora, non vi è concorrenza, malgrado che sia esercitata da una società accreditata, ha dato luogo a molti rilievi.

Così il Console, come l'Ispettore Attolico, propongono che la linea pel Canada sia esercitata da una sola Compagnia di navigazione. E forse questa proposta mira al solo intento di non provocare un'affluenza straordinaria di emigranti non adatti al paese. Ma per evitare questo inconveniente potrebbe forse bastare la limitazione del numero dei viaggi consentiti per ogni anno.

Ovvie ragioni infatti non consigliano di preferire una fra le due domande.

Inoltre è da considerarsi il fatto che, per la compagnia nuova, si può limitare il numero dei rappresentanti in Italia, in modo da limitare automaticamente il numero degli emigranti.

Queste le principali condizioni, le quali sembrano opportune. Comunque, l'autorizzazione dovrebbe essere data solo in via d'esperimento.

MORTARA. Confessa che tutte le osservazioni, tutte le dichiarazioni fatte tanto dal cav. Attolico, quanto dal Console, cospirano a dimostrare la nessuna convenienza di agevolare la nostra emigrazione per il Canada. Ora non comprende come si possa arrivare a conclusioni diverse dalle premesse.

Basterà leggere queste poche righe testuali:

“ Finora, l'emigrazione italiana nel Canada è stata una emigrazione di seconda mano. Essa è entrata nel Dominio Canadese — specie prima della *continuous passage rule* — per vie diverse e tutte indirette. Nessuno, quasi, ha avuto occasione di accorgersi di essa. Con l'istituzione di una linea diretta, la maggioranza dei nostri emigranti affluirebbe invece al Canada, tutta per una sola via. Mille italiani che arrivassero a Quebec mensilmente, sopra un solo piroscalo, farebbero più impressione che non due-mila che continuassero ad entrare per le diverse vie finora usate.

“ Di più, con la istituzione di una linea diretta la provenienza degli italiani, a seconda delle diverse regioni d'Italia, sarebbe ancor più messa in evidenza. Quell'avversione contro i meridionali — prego tener presente che chi scrive è un meridionale che ama sinceramente il suo paese — è un elemento di cui giova nell'interesse nostro medesimo, non prescindere leggermente „

Si ha dunque qui una quantità di reticenze ed osservazioni che farebbero credere essere miglior cosa per ora non farne nulla. Il clima non adatto, la necessità di un piccolo capitale che il nostro emigrante per solito non possiede; la necessità che vadano al Dominio i soli agricoltori; il fatto

che i braccianti vi sono accettati solo temporaneamente; il pregiudizio contro l'elemento meridionale, sono tutte restrizioni che non si sa come possano consigliare l'accoglimento della domanda.

L'egregio relatore ha detto: faremo in modo di nominare pochi rappresentanti per non provocare un'eccessiva emigrazione.

Sarebbe bene pertanto che il Consiglio stabilisse prima di tutto se si deve adottare il criterio di tutelare solo o di agevolare in tutti i modi l'emigrazione. Non si può non pensare anche alla frequenza degli infortuni ed agli ultimi disastri avvenuti sul lavoro, nei quali sempre il maggior contingente di vittime è dato dagli italiani.

L'oratore vorrebbe che dal Consiglio si adottasse un criterio restrittivo, piuttosto che quello di agevolare la emigrazione.

Ricorda appunto l'articolo del Nobili, nella *Rassegna Contemporanea* che accenna alle osservazioni fatte dal signor Gompers, il quale esplicitamente diceva: Non capisco perchè un paese civile, come il vostro, non si preoccupi di restringere l'emigrazione, e tenersi i propri lavoratori invece di mandarli negli Stati Uniti.

Si deve da noi adottare il criterio di restringere o quello di agevolare l'emigrazione?

Desidera saperlo, perchè, se si adottasse il secondo di questi criteri, gli pare che non ci sarebbe da agevolare i modi per cui la gente andasse via.

Siccome questa emigrazione pel Canada dovrebbe essere accompagnata da capitale, il che è quasi sempre impossibile per i nostri emigranti, domanda come si possa accogliere, la domanda di una linea, e molto meno di due.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Crede che si potrebbe stare qui degli anni a discutere sui quesiti proposti dal comm. Mortara. Bisognerebbe anzi tutto decidere se l'emigrazione sia un bene od un male, e poi se si debba o no agevolare la emigrazione; e probabilmente non si riuscirebbe ad una conclusione pratica.

I nostri problemi sono molto più tecnici.

Visto che, quando uno vuole andarsene, se ne va, cerchiamo se c'è un paese dove possa star meglio. Posta su questo terreno, la questione potrà essere risolta.

Quanto al sig. Gompers deve dire questo. Precisamente perchè il Gompers deplora che i nostri lavoratori vadano via, dal punto di vista dell'interesse dei lavoratori americani, dal nostro punto di vista noi possiamo essere contenti.

Il Gompers si lagna che gl'italiani portino via i risparmi fatti in America, mentre noi italiani abbiamo piacere di questo fatto, che torna

a profitto dell'economia nostra, giacchè, per effetto dell'emigrazione si accresce lo standard della vita nazionale.

MORTARA. Ha creduto di sollevare la pregiudiziale, avendo trovato delle contraddizioni fra le premesse e le conclusioni della relazione Attolico.

Finchè gli emigranti hanno fondata speranza di migliorare le proprie condizioni all'estero, possiamo assecondarli, o non contrastarli, ma nel caso presente questa speranza non c'è, perchè abbiamo visto che sono tutte conclusioni negative.

Insiste sulla convenienza di porre una questione di principio sulla opportunità di incanalare la nostra emigrazione di preferenza verso paesi che presentino la possibilità di un miglioramento economico pei nostri lavoratori.

MATERI. Dal momento che il collega Mortara ha creduto di leggere qualche periodo della relazione Attolico, io stimerei opportuno di sottoporre all'attenzione del Consiglio una noterella che dà le cifre della emigrazione italiana nel Canada negli anni fiscali 1900-901 a 1908-909.

1900-901	4,710	1905-906	7,959
1901-902	3,828	1906-907	5,114
1902-903	3,371	1907-908	11,212
1903-904	4,445	1908-909	4,228
1904-905	3,473		

Si vede una progressione, che farebbe sparire le apprensioni della relazione. Difatti, da 4,710 immigranti italiani si sale nel 1907-1908 ad una cifra di 11,212. È una progressione assai sensibile.

BODIO, *presidente*. È bene ricordare però che l'anno 1907-1908 fu per gli Stati Uniti un anno eccezionale, a cui succedette una crisi gravissima, che si rifletté sulle nostre correnti dell'emigrazione da e per l'America.

MATERI. Crede che, allo stato attuale del fenomeno emigratorio, si debba tener conto di un grave problema. Gli Stati Uniti sembrano alla vigilia di chiudere le porte ai nostri emigranti. I giudizi del Gompers e del Sullivan sono di una chiarezza veramente americana. Essi non vogliono più la grande massa dei braccianti meridionali, che vanno a far concorrenza agli operai americani.

I Commissari dell'immigrazione agli Stati Uniti in una loro recente riunione hanno formulato un voto al Congresso federale che gli Stati Uniti non possano ricevere immigranti stranieri (senza distinzione di nazionalità) i quali non dimostrino la volontà di stabilirvisi e di americanizzarsi.

Ora il vero problema che incombe al Commissariato è quello di vedere dove meglio convenga dirigere queste correnti emigratorie.

Se il Canada non è la regione più opportuna, è sempre un paese che

sollecita la nostra emigrazione. Si hanno manifestazioni aperte di quel Governo che tendono ad incoraggiare la nostra emigrazione.

Bisogna che i nostri emigranti vadano in quei paesi dove possono essere bene accolti, e il loro lavoro sia apprezzato. Questo punto sembra degno di essere esaminato con ponderazione.

MONTEMARTINI. Crede che non sia il caso di vedere qui se l'emigrazione sia un bene o un male.

Si deve partire da dati concreti. C'è una corrente emigratoria verso il Canada, di 5 o 6 mila lavoratori. Si sa che il Governo canadese sollecita una speciale emigrazione, che forse noi non possiamo dargli, almeno stando agli elementi un po' incerti della relazione Attolico. Da questa risulta che fra l'Italia e il Canada vi è uno scambio di merci che va sempre aumentando. Di più è da notare che al Canada l'agricoltura, mentre ora è estensiva, tende ad intensificarsi. E quando si passerà alla coltivazione intensiva, la mano d'opera dei braccianti dovrà necessariamente aumentare e quella cifra di 4 o 5 mila potrà elevarsi.

Probabilmente la linea non farà solo trasporto di emigranti; ma potrà mettersi in rapporto, per mezzo delle linee ferroviarie, con gli Stati dell'Ovest dell'America. Potremo anche avere una emigrazione agli Stati Uniti attraverso il Canada.

Nella relazione Attolico vi sono dati interessanti circa le distanze fra New York, Boston e Montreal e i principali centri dell'Ovest America. Si vede subito che le distanze da Montreal sono molto minori fra quelle dei detti centri e i porti dell'Est degli Stati Uniti; indi la convenienza di sviluppare il traffico attraverso il Canada.

Mentre si deve favorire lo sviluppo di una linea di navigazione fra l'Italia e il Canada, si deve impedire che per questo si provochi una emigrazione eccessiva. Crede dunque che si possa trovarsi d'accordo per la concessione della patente per questa linea.

Ma se si viene a questa conclusione positiva, si deve disciplinare il traffico della linea stessa, permettendo un solo viaggio al mese e sottoponendo l'esercizio della linea alle altre norme indicate nella relazione.

Ma anche quando sia stato disciplinato il traffico della linea, e siano state dettate le condizioni di esercizio, si dovrà fare una sola concessione o una concessione doppia e cioè ad entrambe le compagnie? Egli sarebbe di questo secondo avviso.

Quando si sia riparato all'unico pericolo, che è quello di una emigrazione eccessiva di contadini meridionali verso il Canada, si potrà limitare la linea nel tempo, pure accordando la concessione ad entrambe le compagnie.

NETTI. Credo molto all'avvenire della nostra emigrazione verso il

Canadà. Gli Stati Uniti sono già quasi saturi, ed hanno, specialmente in questa fase, penuria di capitali per far progredire le industrie.

Negli Stati Uniti la richiesta di italiani tende a diminuire, piuttosto che a crescere; quindi la difficoltà di trovar lavoro negli Stati del Nord-Est. Invece il Canadà è un paese nuovo. Le difficoltà del clima non possono dare preoccupazione; il freddo non ha mai costituito un pericolo per la salute dei nostri.

La difficoltà vera è quella della natura della immigrazione. Il Governo canadese vuole un'immigrazione sul genere di quella australiana, tanto più che i grandi lavori ferroviari sono compiuti ed altri importanti non ne sono stati ancora iniziati.

Passando poi ad altro argomento, non crede alla possibilità di eccitare l'emigrazione. Si può forse compromettere l'emigrazione al Canadà con un tentativo sbagliato; ma ormai i nostri contadini ne sanno più di noi. Posso assicurare che i nostri contadini sanno perfino i nomi dei capitani dei piroscafi; preferiscono certi vapori a certi altri, perchè il cibo vi è migliore; sanno quale è la stagione più adatta per la traversata e così via. La questione è un'altra. La quantità di italiani che va al Canadà, calcolata in 7 mila persone, potrebbe assicurare al traffico due milioni di noli. Questo dunque è poco; bisogna contare su dieci o dodici mila emigranti per un traffico regolare. Ma ciò riguarda le compagnie, che potranno fare un cattivo affare.

In tesi generale adunque egli è favorevole alla concessione della patente per il Canadà. Ma a chi? Qui sorge una seria difficoltà.

La "Thomson Line", è una compagnia con carattere canadese, legata per forti interessi con le grandi compagnie ferroviarie di quel Dominio; quindi, se si esclude questa, e si accorda la patente alla sola Navigazione Generale, si farebbe del falso patriottismo. Infatti, per agevolare la compagnia nazionale, non si farebbe che creare imbarazzi ai nostri emigranti, i quali, giunti al Canadà, si vedranno osteggiati in tutti i modi.

Così stando le cose, non si può che concedere la patente ad entrambe le società. La tesi del Montemartini sembra giusta. Ma qui sorge piuttosto un'altra difficoltà: con quali criteri bisogna concedere la patente? Dando la libertà di traffico? In questo caso la questione sarebbe molto grave, perchè a quanto pare la "Thomson Line", avrebbe già dichiarato di voler esercitare la linea dall'Italia solo nella buona stagione e di sospendersela in quella cattiva.

Ma dal traffico regolare può nascere un'altra difficoltà, perchè in tal modo si verrebbe ad aumentare quelle spese generali che si vogliono diminuire. Vorrebbe sentire il parere della parte più tecnica del Consiglio. Crede però che sarebbe male fare dell'ostruzionismo alla compa-

gnia canadese. O si concede la patente a tutte e due le compagnie o a nessuna. Egli sarebbe per la concessione ad entrambe.

GIUFFRIDA, *commissario*. L'on. Nitti e il prof. Montemartini hanno detto che l'emigrazione per il Canada ascende a 7 o 8 mila persone all'anno; ma giova aggiungere che l'emigrazione pel Canada ha in parte le stesse caratteristiche prevalenti in quella per gli Stati Uniti. Ora, se noi ci disinteressassimo della cosa, non autorizzando linee dirette di navigazione dai nostri porti al Canada, gli emigranti, andrebbero forse ad imbarcarsi a Liverpool o a Rotterdam pel tramite di agenzie straniere clandestine. E l'azione di queste agenzie è deleteria.

È necessario dunque provvedere a che l'emigrante parta dai porti italiani e che sia sorvegliato da noi.

Ciò premesso, vediamo per quali ragioni può essere utile la linea. Il Canada rappresenta forse uno sbocco avvenir per la nostra emigrazione. Certo i principii sono difficili e occorrono lunghi e perseveranti sforzi prima di ottenere dei buoni frutti. Se quest'esercito di combattenti deve cominciare ad avviarsi pel Canada, anche per saggiare la bontà di quel paese, le due linee possono essere opportune.

Le Compagnie comprendono che col traffico attuale una linea pel Canada non potrebbe sussistere. Ma esse hanno sulla loro rotta il porto di Boston e i porti canadesi hanno buone connessioni ferroviarie con gli Stati della Confederazione Nord-Americana; e quindi, oltre a trasportare emigranti e merci al Canada, potranno anche esercitare il traffico verso quelle importanti destinazioni.

Allo stato delle cose non è però possibile determinare con precisione come potrà essere attuato il servizio. Si sa che per buona parte dell'anno i ghiacci impediscono la navigazione fluviale, per modo che non è possibile spingersi fino a Montreal. La linea diretta perciò dovrebbe effettuarsi nei mesi da maggio a ottobre, tenendo anche presente il fatto che per gli altri mesi i nostri emigranti arriverebbero nelle stagioni in cui diminuisce fortemente la richiesta di mano d'opera.

Ma oltre a stabilire preventivamente il numero dei viaggi nel suo limite massimo, si dovrebbe riservare la facoltà di arrestare o sospendere l'esercizio della linea, qualora le condizioni di quel mercato si giudicassero indefinitamente o per un tempo determinato non adatte a ricevere la nostra emigrazione.

In conclusione egli crede che convenga fare l'esperimento, ma circondandolo di ogni più prudente cautela.

MATERI. Chiede (dal momento che qualche membro del Consiglio ha dichiarato di non aver letta la relazione Attolico), di leggerne tre brani importanti. Il nostro Ispettore a pag. 16 della sua relazione dice: " da una

parte la relativa limitatezza del bisogno di mano d'opera comune, dall'altra la concorrenza dei *gallicians* e degli asiatici, mi inducono a ritenere che il Canadà, nel presente momento, non sia campo adatto neanche ad una emigrazione di braccianti italiani molto più forte dell'attuale „. Lo stesso Attolico scrive poi a pag. 22: Riassumendo, una larga emigrazione nostra di braccianti, giacchè in una larga emigrazione di coloni è vano sperare, è destinata ad incontrare nel Canadà la più forte avversione, sia perchè in genere i braccianti non sono desiderati, sia perchè tra i braccianti, il nostro, quasi sempre meridionale, è desiderato ancora meno di tutti gli altri „.

E a pag. 23 dice: “ finora l'emigrazione italiana nel Canadà è stata una emigrazione di seconda mano. Essa è entrata nel dominio canadese — specie prima della *continuous passage rule* — per vie diverse e tutte indirette. Nessuno quasi ha avuto occasione di accorgersi di essa. Con l'istituzione di una linea diretta, la maggioranza dei nostri emigranti affluirebbe invece al Canadà tutta per una sola via. Mille italiani che arrivassero a Quebec mensilmente sopra un solo piroscafo, farebbero più impressione che non duemila che continuassero ad entrare per le vie finora usate. Di più con la istituzione di una linea diretta la provenienza degli italiani, a seconda delle diverse regioni d'Italia sarebbe ancor più messa in evidenza „.

Ora il nostro Ispettore propone di concedere tutt'al più la patente ad una sola compagnia; noi però ne vorremmo ammettere due.

Qui si appoggerebbe la proposta di istituire le due linee perchè si pensa che il Canadà possa servire di sfogo alla nostra emigrazione, qualora questa non si potesse più dirigere agli Stati Uniti. In altri termini noi istituendo le linee dirette, ci aspettiamo di ottenere quei vantaggi che il nostro Ispettore ci dice esser vano sperare.

Per giustificare le sue dubbiezze prega il Consiglio di considerare se c'è il tornaconto di agevolare la nostra emigrazione dove non è desiderata.

Ma quando anche la patente si dovesse concedere, non vede la ragione per cui essa debba essere accordata a due piuttosto che ad una sola compagnia.

ROSSI LINGI, *commissario generale*. Importa qui notare ancora che l'Attolico ha fatto una relazione preliminare, anticipando parte di un'altra relazione più organica che promise di inviarci quanto prima.

Egli non dice precisamente che la nostra emigrazione non sia desiderata; ma solo che non è desiderata, nè consigliabile, una emigrazione molto più forte dell'attuale.

Quanto al numero delle Compagnie, egli consiglia di concedere la pa-

tente ad una sola; ma noi potremo concederla a due per tutte le considerazioni fin qui ampiamente esaminate. Però, limitando i viaggi e riservandoci di poter sospendere la patente in ventiquattro ore, crediamo di agire con sufficiente cautela.

Quando noi ci siamo preoccupati della questione del collocamento sul lavoro dei nostri emigranti ed abbiamo mandato sul posto uno dei nostri Ispettori perchè esamini le condizioni del paese e studi le difficoltà che l'emigrante può incontrarvi, riferendo poi le sue osservazioni, ci è parso di aver posta la questione su un terreno della massima cautela.

Nè si tratta qui di provocare una emigrazione nuova, ma soltanto di disciplinare quella già esistente, anche per evitare le odiose frodi a cui i nostri emigranti che non partono direttamente dall'Italia, sono sottoposti.

NIRRI. Comprende gli scrupoli di Mortara; ma non si tratta di promuovere l'emigrazione. Ormai i contadini possono giudicare quanto, e meglio di noi, in riguardo alla utilità o meno di emigrare per un dato paese ed in un dato momento.

Il parente, il paesano, l'amico, quelli che rimpatriano sono per essi la fonte più sicura di informazione; essi non si muovono alla cieca, nè senza qualche cautela.

Nel suo collegio i contadini sono indifferenti a tutto ciò che è politica del nostro paese; ma si interessano vivamente delle cose d'America; l'ultima elezione del Presidente della Confederazione Nord-Americana fu festeggiata come un'avvenimento nazionale per essi. Ormai, dunque, tutti emigrano di propria volontà.

È ben vero che ogni facilitazione accordata diviene un incentivo ad emigrare; ma la stessa protezione che la legge si propone di fornire dà incremento all'emigrazione.

Quando saranno istituite le linee dirette, le cifre della nostra emigrazione al Canada saliranno forse; ma si deve anche pensare che il Canada è un paese in cui forse potrà riversarsi quella considerevole massa di lavoratori che domani potrà trovar chiuse le porte degli Stati Uniti.

I primi pur troppo (è ciò è naturale) troveranno difficoltà; non si conquista un mercato senza fare dei sacrifici. I primi immigrati andranno incontro a disagi ed a delusioni; l'esperienza, per quanto dolorosa, farà aprire gli occhi a quelli che verranno dopo. Lo stesso Attolico, quando dice che la nostra emigrazione è poco desiderata al Canada, non avvalora la sua affermazione con argomenti molto importanti.

Concludendo, ripeto che non mi pare opportuno di rifiutare la patente ad una delle due compagnie che l'hanno chiesta; si può concederla ad entrambe, rimettendoci per le modalità della concessione al prudente ed illuminato giudizio del Commissariato.

Bodio, *presidente*. Fra i mezzi che potranno impedire una eccessiva emigrazione italiana nel Canada, possiamo contare sulle restrizioni stabilite dalla legge canadese; la quale dice press'a poco così. Tutti quelli che non sono desiderabili per il Canada, io ve li rimando indietro; e la Compagnia che li ha qui trasportati, dovrà ricondurli al loro paese. Così pure rimanderò tutti quelli che, nei tre anni successivi allo sbarco nel Canada, io trovassi che fossero entrati in contravvenzione alle leggi sull'immigrazione; e le stesse Compagnie dovranno ricondurli al paese di origine a loro spese.

Siccome le nostre popolazioni sono informate continuamente, come dice il prof. Nitti, delle condizioni dei paesi americani da coloro che li hanno preceduti, così il fatto che un certo numero degli emigrati siano stati respinti, farà trattenere in casa coloro che fossero, in condizioni simili, inclinati a seguirli.

L'ispettore Attolico dice che il Canada non ha bisogno di braccianti, ma di coloni forniti di capitali e che siano determinati a stabilirsi nel Canada. D'altra parte, ormai le grandi linee di strade ferrate sono state compiute e quindi i braccianti non possono trovare impiego per molti mesi dell'anno, durante l'inverno. I lavori all'aperto cominciano in aprile, ed anche più tardi, per finire in ottobre. Sarà utile dare la più estesa notorietà a siffatte informazioni, e converrà limitare il numero dei viaggi e per la sola stagione buona.

Oltre a ciò, gioverebbe avere nel Canada un informatore coscienzioso, che desse continuamente e minutamente notizie di quel mercato del lavoro, per modo che il Commissariato potesse limitare o ritogliere, ove fosse d'uopo, la concessione. In questi termini, è d'avviso che si potrebbe ammettere la proposta istituzione della nuova linea.

Rossi Egisto, *commissario*. Crede che l'emigrazione italiana verso il Canada possa veramente aumentare, e non senza profitto dei nostri lavoratori.

Egli venne alla stessa conclusione dell'Attolico, che cioè il Canada ha più bisogno di agricoltori capitalisti, che non di braccianti. Tuttavia gli pare che per gli stessi braccianti si possono aprire nuove vie di impiego.

Durante la mietitura è richiesta in alcune regioni del Canada, con molta larghezza, la mano d'opera avventizia, e da Montreal partono dei treni speciali che trasportano nel Manitoba i falciatori.

Egli vide spesso partire da Montreal questi treni agricoli, nei quali non ha mai notato degli italiani. Essi sono male informati circa le condizioni del mercato, e quando anche lo fossero, non hanno i mezzi per fare dei lunghi viaggi da una regione all'altra.

Nitti. Propone il seguente ordine del giorno: " Il Consiglio, viste le domande della " Navigazione Generale Italiana „ e della " Thomson Line „,

dirette ad ottenere patente di vettore per la linea dall'Italia al Canada, confermando in massima il voto espresso nella precedente sessione, dà mandato di fiducia al Commissariato perchè studi e decida in merito alle modalità della concessione „

GIUFFRIDA, *commissario*. Fa notare che il Consiglio, nella precedente sessione, si è espresso solo in merito alla domanda di una sola Compagnia e cioè della "Thomson Line „

La domanda della "Navigazione Generale Italiana „ è pervenuta posteriormente.

NITTI. Ma ora si parla di entrambe le compagnie. Ritiene che non si debba porre nessun limite all'azione del Commissariato in questa questione. Faccia l'Ufficio quanto l'esperienza gli suggerisce con la piena fiducia del Consiglio.

BODIO, *presidente*. Mette ai voti la proposta dell'on. Nitti, che viene approvata all'unanimità di voti dei presenti, meno il comm. Mortara, astenutosi.

Il Presidente mette in discussione il paragrafo 3° dell'ordine del giorno, relativo alla istituzione di stazioni sanitarie per gli emigranti nei porti di imbarco.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Il Presidente del Consiglio, Ministro dell'interno, qualche tempo fa, si rivolse al Commissariato, sostenendo che il Fondo della emigrazione, debba contribuire alle spese di spedalità degli emigranti.

Una siffatta richiesta potrebbe avere conseguenze finanziarie assai notevoli. Si tratterebbe infatti di provvedere all'assistenza sanitaria dei nostri, tanto all'estero come nei porti e nei comuni del Regno quando siano rimpatriati infermi.

Quando si dovesse contribuire in qualche misura all'assistenza sanitaria agli emigranti di ritorno, bisognerebbe circoscriverne bene i limiti. E poichè non è dubbio che i rimpatri di emigranti possano per certi rispetti nuocere alla salute pubblica del paese, potrebbe ammettersi che il nostro fondo concorresse in qualche parte alle spese, costruendo dei padiglioni speciali per tre determinate malattie: *tracoma*, *anchilostoma* e *tubercolosi*, di carattere contagioso e particolarmente frequenti fra gli emigranti, lasciando per tutte le altre malattie la cura allo Stato ed ai Comuni.

Soltanto per la tubercolosi c'è una grave questione. Si devono ricoverare i tubercolotici nei padiglioni solo per breve tempo e poi mandarli al loro rispettivo paese di origine col morbo, o si deve piuttosto isolarli per sempre, onde evitare il contagio?

Non si può pensare di trattenerli lungamente in tali padiglioni; ma se anche vi fossero curati per poco tempo, non si farebbe opera inutile, col-
'insegnare e raccomandare ad essi le norme igieniche essenziali per impedire che il male si propaghi.

Fra i tubercolotici ci sono quelli che, dopo un mese o poco più muoiono, e costoro sarà bene che siano ricoverati senza mandarli a trascinare una penosa agonia nelle loro case, con grave pericolo per la pubblica salute.

Ci sono poi quelli che hanno una malattia incipiente e possono in un certo tempo guarire.

La costruzione dei padiglioni serve da un punto di vista essenziale a spendere bene il denaro degli emigranti per malattie da essi contratte stando all'estero, e servirà anche da un punto di vista politico ad evitare che il Ministero dell'Interno ci imponga un altro onere più gravoso, qual'è quello di sovvenzionare i Comuni.

TURATI. Ha scorso la relazione e trova assai utile e pratica la proposta di provvedere all'assistenza degli emigranti che contraggono malattie contagiose all'estero.

Ma gli è rimasto un solo dubbio. Non conosce le condizioni ospedaliere di Genova e di Napoli. Capisce perfettamente un osservatorio, un deposito per esaminare le condizioni fisiche degli emigranti, specialmente per quelli di ritorno; ma si è domandato se a Napoli e a Genova ci fossero condizioni ospedaliere tali, che, col concorso nostro, si potesse provvedere a ricoverare temporaneamente o per un tempo prolungato i nostri emigranti affetti da queste tre malattie, o se non convenisse piuttosto curare la costruzione di un ricovero speciale per gli emigranti.

Ma un ricovero speciale presenterebbe anzitutto l'inconveniente di essere ora troppo piccolo, ora troppo grande, per provvedere alla cura degli emigranti.

Il fatto che si hanno tre sole malattie da curare implica la necessità di medici specialisti, di accessori, ecc.

Insomma si spenderebbe mezzo milione per l'impianto e centomila lire all'anno per le spese di esercizio, per avere poi un ambiente di capienza ora insufficiente, ora eccessiva.

Se con un nostro concorso pecuniario si potesse ottenere che codesto Ufficio di diagnosi venisse compiuto da un ospedale, si eviterebbero delle spese, non solo, ma si potrebbe sicuramente provvedere ai bisogni mutevoli della nostra emigrazione. Data la natura fluttuante di questa; dato che si tratta di grandi città, cerchiamo se non vi sia una soluzione diversa da quella proposta e nel senso già indicato, anche per non infliggere un grave torto alle città di Napoli e di Genova, quasi che i loro ospedali fossero insufficienti ai bisogni a cui si intende provvedere.

ROSATI. Poichè l'on. Commissario generale ha già riassunto gli argomenti che hanno determinato la proposta ora in discussione, desidererebbe rispondere direttamente alle osservazioni dell'on. Turati.

Le stazioni sanitarie che si intendono impiantare per la cura del tracoma, dell'anchilostoma e della tisi degli emigranti, avrebbero soprattutto lo scopo di limitare nel miglior modo possibile lo infiltrarsi di malattie contagiose nelle popolazioni della campagna e di contribuire alla educazione igienica dei nostri lavoratori.

Il pensare di ricoverare i reduci infetti negli ospedali delle città di approdo, non risponderebbe al nostro scopo e non sarebbe cosa facile nè prudente: non facile, perchè i più si ribellano all'idea di essere internati in un ospedale, che per la gran parte delle masse ignoranti è il luogo dove si va a morire; non prudente perchè aprirebbe la via alle pretese di tutte le città centri di emigrazione a volere che il Commissariato sussidiasse, per le evenienze, le amministrazioni ospitaliere. Fallirebbe poi lo scopo di immunizzare per quanto è possibile e nella maniera più semplice le nostre masse lavoratrici contro le infezioni.

La sterilizzazione degli infetti da anchilostoma lungo il viaggio non sempre darebbe notevoli risultati pratici. Potrebbe darsi, ad esempio, che il medico scoprisse l'infermità quando l'individuo già fosse arrivato in porto.

La stazione sanitaria dunque sarebbe un filtro pel quale passerebbero tutti gli emigranti.

Il tracomatoso che arriva nel proprio paesello, il tisico, sono, in generale, gente che ritorna in Italia solo quando è rimasta assolutamente sprovvista di denaro e viene a sperimentare l'aria natia.

Si provvederebbe alla cura diretta del male, quando ciò fosse possibile e alla educazione del lavoratore, persuadendolo ad usare le precauzioni necessarie per non essere dannoso agli altri.

E di questi padiglioni ci serviremmo anche per un altro gravissimo problema, che merita considerazione.

Si ha fra gli emigranti che partono da Genova e da Napoli una percentuale notevole di respinti per tracoma, e spesse volte non giustamente respinti.

Questi infelici hanno lasciato la casa; molte volte hanno venduto tutto per pagare il prezzo del passaggio e finiscono per la strada a diffondere il male; mentre, con una breve cura, potrebbero essere accettati all'imbarco per i paesi di destinazione.

Con i padiglioni adunque si viene a supplire alla mancanza assoluta di tali ricoveri e provvedere al tempo stesso alla educazione igienica dei

nostri lavoratori, la quale è oggi una delle più importanti questioni per un popolo civile.

NITTI. Qui si tratta di una stazione per tre malattie, di cui una è veramente è importante, il tracoma; ma per le partenze non per i ritorni...

ROSATI... importantissima anche per i ritorni. Le statistiche sanitarie registrano un numero assai piccolo di rimpatrianti tracomatosi, perchè esse vengono fatte solo sugli ammalati curati nelle infermerie, non su quelli curati ambulatoriamente. Quest'anno però egli volle tener conto anche di quelli curati ambulatoriamente, e se si consulta la relazione a stampa si può vedere a qual cifra arrivino i rimpatrianti affetti da tracoma, che sono una delle più grandi minacce per la integrità fisica di alcune nostre regioni.

È importantissimo il problema per questa considerazione: il tubercoloso è destinato a morire, mentre il tracomatoso è destinato a finir cieco.

NITTI. Crede che ci troviamo di fronte ad una grave difficoltà, per questo fatto. L'uomo emigrante non è come un uomo che sta in Italia.

O voi lo terrete a forza o voi lo invitate semplicemente a curarsi. In quest'ultimo caso vi posso garantire che la grandissima maggioranza viene con l'idea di andare al paese, e soprattutto fra i proprii parenti, e per quanto si possa amare l'igiene, bisogna riconoscere che il contadino l'apprezza fino ad un certo punto. Voi lo potrete trattenere per qualche giorno, ma sarà un cattivo scolaro. Se non lo tratterrete per mezzo di leggi sanitarie, la vostra sarà opera vana.

Del resto, il desiderio di ritornare, dopo lunga assenza, nella propria famiglia è tale un sentimento umano, che nessuno di noi potrà disprezzare. Nessuno è più indocile di chi arriva o di chi deve partire.

Oltre a ciò, ci sono delle difficoltà di amministrazione.

La spesa appare un imprevisto di difficilissima misura. Si ha una spesa che è buona; ma è una spesa che non ha nessun controllo.

Si potrebbe invece accordare i fondi per gli emigranti che volessero entrare in un sanatorio ed in ragione degli emigranti che ci vanno.

Non ha studiato la questione a fondo, perchè non ha i dati e apprezzando gli importanti schiarimenti che ci ha dato il colonnello Rosati, crede che sia opportuno rinviare la discussione ad una prossima seduta.

TURATI. Convieni col collega Nitti sulla opportunità di rimandare la discussione alla prossima seduta, perchè forse nessuno tra noi avrà avuto tempo di esaminare la relazione.

Dopo brevi considerazioni riassuntive del colonnello Rosati, la seduta è tolta alle 12,15.

Sulle domande per istituire un servizio diretto di trasporto di emigranti dall'Italia al Canada

Relazione all'On. Consiglio dell'emigrazione

Nella seduta del 25 giugno u. s. l'on. Consiglio dell'emigrazione prese in esame la domanda della *Thomson Line* per ottenere la patente di vettore pel trasporto degli emigranti dall'Italia direttamente ai porti del Canada.

L'on. Consiglio espresse in massima parere favorevole alla concessione di una patente di vettore pei porti del Dominio, lasciando al Commissariato di determinare le modalità necessarie per l'esercizio di tale concessione.

Tale riserva era suggerita dal fatto che si tratterebbe di una linea nuova per un paese come il Canada, che ha speciali disposizioni restrittive sull'immigrazione e una costituzione economica e finanziaria che certamente non si presta ad assorbire, su larga misura, le nostrè correnti migratorie come sono oggi coordinate.

Il Commissariato credette quindi opportuno inviare al Canada un suo funzionario, l'ispettore cav. Attolico, perchè esaminasse la condizione delle cose e riferisse sulle modalità alla cui osservanza dovrebbe essere subordinata la concessione della licenza, nonchè sulla organizzazione dei servizi da parte dello Stato per ricevere ed assistere la nostra emigrazione in quel paese.

È infatti da tener presente che in tutto il Dominio abbiamo attualmente un solo Console di carriera e pochi Agenti consolari,

mentre mancano affatto speciali funzionari di emigrazione e si ha soltanto una Società di patronato sussidiata a Montreal.

Frattanto però anche la *Navigazione generale italiana* chiese patente di vettore pel Canada, indicando il seguente itinerario: da marzo a tutto settembre: Genova, Palermo, Napoli Quebec o Montreal; da ottobre a tutto febbraio: Genova, Palermo, Napoli Portland (Maine) oppure Halifax o St. John.

L'Ufficio del Commissariato si trova quindi ora di fronte a due domande formali, sulle quali deve prendersi un provvedimento a norma dell'art. 13 del Regolamento sull'emigrazione.

E poichè la nuova domanda venuta cambia la situazione di fatto, quale era nel giugno scorso, sembra opportuno che la questione sia ripresa in esame dall'on. Consiglio.

A tale scopo si riproducono in allegato la relazione preliminare inviata dall'ispettore cav. Attolico e una nota del Console in Montreal, sulle conclusioni a cui è venuto il detto Ispettore.

In sostanza, sia l'Ispettore cav. Attolico, come il R. Console, ritengono che, date le condizioni attuali del Dominio del Canada e la tendenza di quel Governo nei rispetti dell'immigrazione, convenga agire con molta prudenza e cautela.

Un'affluenza notevole e disordinata di emigranti nel Canada, dove è soprattutto desiderata la mano d'opera di agricoltori forniti di un sufficiente capitale e disposti a stabilirsi permanentemente nel paese, potrebbe riuscire di grave pregiudizio ai nostri interessi.

Ciò non toglie, però, che convenga istituire un servizio diretto di navigazione fra l'Italia e il Canada, purchè sia limitato a non più di dodici viaggi all'anno, in modo da evitare i pericoli di un'affluenza troppo numerosa di lavoratori.

Sembra pertanto al Commissariato che difficilmente potrebbe consentirsi la concessione contemporanea di patente di vettore alle due Compagnie che l'hanno chiesta; bisognerebbe invece sceglierne una fra le due.

Al riguardo gioverà far presenti alcune condizioni di fatto il

cui esame può riuscire utile come elemento di giudizio comparativo.

La *Navigazione generale italiana* che esercita la linea del Nord e del Sud America, ha 13 piroscafi transatlantici adibiti quasi esclusivamente al trasporto degli emigranti sulle linee che fanno capo in Italia. Essa potrebbe pertanto non solo iscrivere nominativamente più di un piroscafo per la linea del Canada; ma potrebbe bensì effettivamente, in caso di avarie o in caso d'impedimenti di una nave, provvedere alla sua sollecita sostituzione.

La *Thomson Line* ha varato il suo primo piroscafo "Tortona", che intende adibire a questa linea e ne ha in corso di costruzione un altro, il "Caimona", che non risulta quando possa essere pronto a prendere il mare.

Circa i modi con cui le Compagnie richiedenti potrebbero provvedere a un servizio di avviamento al lavoro degli emigranti da esse trasportati, mancano all'Ufficio elementi per portare un giudizio comparativo.

Comunque poi venisse risolta la questione, sembra pienamente approvabile la proposta del cav. Attolico, e cioè che non dovrebbe essere consentita la partenza dai nostri porti pel Canada a coloro che comunque non si trovino nelle condizioni volute dalla legge locale sull'immigrazione. A tal fine, dopo che fosse autorizzato li servizio, il Commissariato provvederebbe a far esercitare la più attenta e diligente vigilanza nei porti d'imbarco e darebbe le necessarie istruzioni alle Prefetture. Si provvederebbe pure all'opportuna vigilanza sull'arrivo degli emigranti al Canada, sul loro avviamento al lavoro e agli altri bisogni che l'impianto della nuova linea farebbe sorgere.

S'intende che, presa una deliberazione di massima, essa potrebbe costituire la base di ulteriori trattative con le Compagnie richiedenti, per ottenere la maggiore somma possibile di benefizi nell'interesse della nostra emigrazione.

Rapporto preliminare sulle condizioni del Canada in relazione all'immigrazione italiana dell'ispettore dell'emigrazione in New York, prof. B. Attolico.

I.

Gli Italiani nel Canada e loro condizioni.

Degli Italiani che ho trovato nel Canada molti sono dell'alta Italia, specialmente veneti, ma molti sono anche meridionali, specie delle regioni montagnose degli Abruzzi e della Calabria.

Gli Italiani nel Canada, otto anni or sono, al tempo dell'ultimo censimento, erano circa 6 mila. Dal 1901 al 1909 ne arrivarono, in cifra tonda, 50,000. Ma nessuno può dire quanti di costoro sieno ritornati in patria, mentre d'altra parte non è dato rilevare dalle statistiche canadesi — molto incomplete ed imperfette — quanti Italiani sieno entrati nel Canada dagli Stati Uniti, dichiarandosi cittadini americani (1).

La distribuzione degli Italiani nel Canada risponde molto alla loro composizione come categorie professionali. Come sempre, per un complesso di ragioni, sono i grandi centri urbani che attirano i nostri.

I grandi centri sono più numerosi nell'Est e quindi gli Italiani gravitano verso quella parte, che, al momento presente, offre anche le maggiori opportunità per lavori da bracciante.

Montreal e Toronto hanno le maggiori colonie italiane. Seguono Quebec, Ottawa, Fort William e Port Arthur. In tutte queste città, attorno ad un nucleo centrale, pur relativamente numeroso, di rivenditori, negozianti e piccoli commercianti, si raccoglie una massa, talora considerevole ma in costante fluttuazione, di lavoratori comuni.

Nell'Est, peraltro, e specialmente nelle provincie marittime, sono numerosi ed importanti i centri minerari che attraggono buon numero di lavoratori nostri, specie dell'Alta Italia.

(1) Per notizie statistiche particolareggiate circa l'entità della nostra emigrazione al Canada vedansi il lavoro del prof. Attolico, pubblicato nel *Bollettino dell'emigrazione* n. 19 del 1909 del titolo "L'immigrazione nel Canada secondo le statistiche Canadesi".

Se si eccettuano gli emigranti impiegati più o meno stabilmente nella manutenzione e costruzione di linee ferroviarie, pochissimi sono invece gli Italiani che si trovano nel Canada centrale, quella parte, cioè, del Dominio che ha carattere quasi esclusivamente agricolo. La stessa città di Winnipeg, che è come la capitale di quella zona, ha ben pochi Italiani.

In tutto il Canada centrale si trovano qua e là — tranne che nel Nord ove mancano affatto — limitate colonie d'indole relativamente stabile, composte al solito di piccoli commercianti, rivenditori, specialmente di frutta, ecc. Anche le colonie fluttuanti sono in quella zona molto limitate. A Winnipeg, che ne è il maggior centro urbano, non credo si trovino più di 500 braccianti italiani.

I lavori da bracciante sono in quella zona, è vero, meno numerosi che nell'Est, ma indubbiamente la durata dell'inverno (in genere 6 mesi) deve influire sullo scarso numero dei nostri che si dirigono a quella volta.

Nella British Columbia, invece, gli Italiani cominciano a diventare più numerosi, perchè vi si trovano molte miniere e perchè più attive sono là le costruzioni ferroviarie e maggiori in genere le opportunità per *unskilled laborers*. Ancora per altro è da osservare che, a causa del clima più mite, la stagione dei lavori nella British Columbia è più lunga che nel Canada centrale e i periodi di disoccupazione più brevi.

Tuttavia nemmeno la British Columbia presenta colonie italiane numerose e dense. Vancouver, il maggior centro costiero, non ha un migliaio di Italiani. Nelle zone minerarie è però facile trovare gruppi relativamente stabili di lavoratori nostri, che superano talora il mezzo migliaio.

Nel Canada, come altrove, la gran massa dei nostri emigranti è dunque rappresentata dai braccianti. Pochissimi sono gli Italiani che ho trovati stabiliti sulla terra, sebbene abbia rivolto le mie maggiori cure a seguire le loro traccie.

Dubito che le famiglie coloniche italiane stabilite nel Canada superino di molto il centinaio. Ne ho trovata una sola a Winnipeg, il centro di quella "Prairie", che ha accolto centinaia di migliaia di *settlers*, e mi è stato detto che quell'una intende di vendere la propria *farm*.

A Calgary, South Alberta, dove il clima è più mite che in tutto il resto della zona centrale, ho trovato una mezza dozzina di famiglie italiane stabilite sulla terra. Ma la maggior parte non rappresentano il tipo del *contadino-proprietario*; sono piuttosto piccoli capitalisti — taluni ex ufficiali della R. Marina — che hanno investiti i loro capitali in terreni agricoli od urbani.

A Revelstoke, sotto le montagne rocciose, trovai pure una colonia agricola di una certa importanza. In genere, trattasi di persone che non si recarono là con l'intenzione di stabilirsi sulla terra ma che, dopo aver lavorato molti anni come braccianti, aver accumulato un capitale, acquistato conoscenza della lingua ed essersi assuefatti all'ambiente, trovarono la convenienza ad investire nella terra i loro risparmi.

Poche altre famiglie trovai disseminate qua e là nelle diverse zone della British Columbia coltivate a frutta. Non ho notizie dirette di Italiani stabiliti come coloni nelle provincie della costa Atlantica e dell'Est.

Le condizioni degli Italiani che posseggono terreni sono, in generale, buone. L'investimento in terreni è infatti uno dei più profittevoli nel Canada (1) e non richiede, specialmente nelle "Prairie," un forte capitale iniziale.

Concludendo, gli Italiani nel Canada sono più numerosi nelle provincie dell'Est e della costa del Pacifico. Sono pochissimi nel Canada centrale. Mancano quasi affatto nel Nord West.

Si trovano più numerosi nelle zone a clima più temperato e dove maggiori sono le possibilità di impiego per lavoratori comuni.

La condizione dei braccianti italiani non si può dire nel Canada peggiore che altrove. Il clima, generalmente molto sano ed asciutto, permette loro di risentire meno gli effetti della *congestion* che pur comincia a verificarsi nei centri urbani.

I salari dei lavoratori comuni sono comparativamente alti. Il costo delle sussistenze è certamente nel Canada superiore che non negli Stati Uniti e cresce quanto più si va verso il West. Tuttavia è mia opinione che il rapporto tra salari e sussistenze sia più vantaggioso per l'operaio nostro nel Canada che non negli Stati Uniti.

Nell'epoca in cui io mi trovavo al Canada i salari dei lavoratori comuni raggiungevano, nella maggior parte dei luoghi, una media di due dollari, mentre, nella stessa epoca, i salari della Confederazione americana per la stessa categoria di persone, non superavano certo la media di dollari 1.50 al giorno.

In taluni punti, specialmente nella British Columbia, ho trovato un tipo di braccianti italiani piccoli proprietari, lavoratori comuni, cioè, fissati in determinate località, che possedevano un lotto urbano e la propria casa. Revelstoke ha una intera colonia di siffatto genere.

(1) Data l'indole preliminare di questo rapporto non insisto sulla convenienza — in via assoluta — dell'agricoltura nel Canada, convenienza dimostrata non foss'altro dal perenne e fortunato affluire, sulle terre canadesi, di agricoltori d'ogni parte del mondo.

II.

Quale sia il genere di immigrazione maggiormente adatto alle presenti condizioni del Dominio Canadese.

L'immigrazione che da tutti i paesi del mondo e specialmente nel Nord Europa e dagli Stati Uniti si è riversata al Canadà negli ultimi decenni ha carattere essenzialmente agricolo.

Non che tutti gli emigranti, o la grandissima maggioranza di essi, recatisi finora al Canadà siano stati agricoltori, chè anzi, specialmente dal Regno Unito, non pochi spostati e molti lavoratori appartenenti alla classe operaia in genere si sono riversati nel Dominio senza esperienza agricola di sorta; ma la grande maggioranza degli emigranti, qualunque fosse la loro origine, non hanno trovato nel Canadà — come regola — altra migliore opportunità che quella di sfruttare le risorse agricole del paese.

Politica di governo e politica di privati concordano nel volere agricoltori e non altro che agricoltori. Le stesse compagnie ferroviarie, mentre a suo tempo hanno desiderato e desiderano tuttora lavoro a buon mercato per la costruzione delle loro linee, man mano che queste sono state o vengono completate, non desiderano che agricoltori.

È, infatti, nella esportazione agricola che esse vedono la base di sviluppo del proprio traffico; è nello stabilirsi di agricoltori che esse — proprietarie talora di immense distese di terra ottenute in concessione dal Governo — attendono la valorizzazione delle proprie terre, non meno di quella delle proprie linee.

L'industria e la manifattura sono in Canadà appena al loro inizio. In gran parte del Canadà centrale, quello che ora è come il termometro economico pel Dominio perchè rappresenta la maggior somma degli interessi agricoli del paese, è problematico che estese industrie e manifatture possano facilmente sorgere. Anche laddove, come nell'Ontario e nella British Columbia, esistono condizioni per uno sviluppo industriale, questo si trova così ancora ai primordi, che un decennio non basterà perchè possano aversi segni di attività industriale e manifatturiera tale da poter alimentare l'immigrazione di *masse* di lavoratori comuni.

In qualche zona isolata (specialmente in British Columbia) si va tuttavia accentuando il bisogno di mano d'opera, ma l'egemonia delle ristrette ed oligarchiche organizzazioni operaie è tale, che le isolate esi-

genze locali non riescono a pesare sull'orientamento generale della politica dell'immigrazione.

A favorire l'immigrazione agricola è insomma diretto lo sforzo costante e concorde così dei privati come del Governo, mirabilmente secondato questo dalla stampa di ogni partito. Tutta l'azione di Governo, si riferisca all'agricoltura od ai lavori pubblici, alle ferrovie od agli affari interni, e così del Governo centrale come dei provinciali, è penetrata dalla necessità di sviluppare mediante l'immigrazione le risorse agricole del paese.

Governo e privati gareggiano in forme costosissime di propaganda e di *réclame*, e al *settler* che arriva per stabilirsi sul suolo Canadese si volgono la simpatia, l'incoraggiamento e la protezione di un intero paese che, assunto a vita nuova mercè la colonizzazione, cerca perseverante in essa la via della propria grandezza.

Una rete di vie ferrate, fluviali e lacustri, sviluppata in rapporto alla popolazione, più che in qualunque altro paese del mondo; una organizzazione del credito diretta principalmente a favorire ogni intrapresa agricola; la possibilità di ottima irrigazione; l'esistenza di lande sterminate di terreno fertile e tuttora improduttivo; la bontà del clima per tanto rigido altrettanto asciutto, le condizioni del mercato mondiale estremamente favorevoli allo smercio di prodotti agricoli e specie di cereali; tutto concorre a rendere il Canada un paese adattatissimo alla colonizzazione, cui le numerose stazioni sperimentali di agricoltura, le continue esposizioni locali e gare di prodotti agricoli, l'azione incessante di propaganda istruttiva e di consiglio del Governo assicurano un costante progresso e preparano un sempre migliore avvenire.

L'agricoltore di cui il Canada va specialmente in cerca, non è peraltro l'agricoltore bracciante, bensì un tipo di colono in cui siano armonicamente associati lavoro, intelligenza e capitale.

Non esiste nel Canada, o almeno esiste in limiti di gran lunga inferiori che da noi, una classe di agricoltori braccianti distinta da una classe di agricoltori proprietari. La terra è di regola coltivata dal suo proprietario, il che è reso possibile dal genere in gran parte estensivo delle colture e dai progressi della meccanica agricola che riducono al minimo il lavoro umano.

Il colono destinato ad aver un buon successo nel Canada è quello, che, fisicamente adatto all'agricoltura, associa a tale attitudine *esperienza e capitale*. Per *esperienza*, intendo una conoscenza relativa della lingua e capacità di adattarsi al particolare ambiente e ai sistemi locali di coltivazione. Per *capitale*, intendo il possesso di una somma minima con la quale, oltrechè comprare la terra (giacchè le terre più vicine alle ferrovie e quindi

preferite sono ormai nelle mani di compagnie o di privati), fornire la propria terra di casa, cavalli da lavoro, macchine agricole e provvedere al proprio mantenimento fino al primo raccolto che ordinariamente si ha solo dopo il secondo anno.

Questo minimo di capitale può valutarsi, per una persona che voglia darsi all'agricoltura direttamente e su terreno proprio, nel Canada Centrale, la zona presentemente più adatta alla colonizzazione, a circa 2000 dollari.

Nel "*Canada West, The last best West, Homes for Millions*", pubblicazione ufficiale di propaganda sul Canada Centrale, edita a cura del Ministero dell'interno, è indicato quali siano le possibilità di un *settler* secondo il diverso ammontare di capitale di cui dispone. Per un *settler* che possieda 1000 dollari, quella pubblicazione dice: "con quell'ammontare si può cominciare abbastanza bene — *a fair start can be made*. — Si può prendere terra gratuita o comprarla con sistema di pagamento rateale a dieci anni. Lavorando su terre altrui nella mietitura o nella trebbiatura, si può *guadagnare del denaro per tirare avanti durante l'inverno*. Talora è meglio però di *prendere in affitto una farma* per il primo anno. Molte *farme* sono provviste di casa e di stalla e il proprietario è spesso disposto ad anticipare il seme e qualche volta anche gli strumenti, prendendo in compenso una parte di raccolto, ecc.".

Dunque, anche secondo le pubblicazioni ufficiali di propaganda, le quali, come è ovvio, presentano le cose dal loro lato più bello e meno difficile, un capitale iniziale di 1000 dollari non è sufficiente. Né lo può essere di fatto, se si considera che il costo del *farm equipment* (cavalli ed animali diversi, strumenti da lavoro, ecc.), è indicato dalle stesse pubblicazioni ufficiali in dollari 1,155, senza contare il denaro necessario per la costruzione della casa e della stalla.

Certo, non tutti gli emigranti giunti al Canada nel passato e che ora sono proprietari della loro terra, erano provvisti, oltrechè dell'esperienza, anche del capitale iniziale che sopra è indicato come necessario. Ma per costoro è da osservare, che, per la grande maggioranza (1), erano individui appartenenti a paesi di lingua inglese; che, anche se di lingua diversa, giunsero in epoca in cui gl'incoraggiamenti da parte del Governo Canadese erano ancora maggiori e più tangibili che non ora, e in cui il

(1) Circa tre quarti di tutta l'immigrazione al Canada negli ultimi otto anni appartengono a paesi di lingua inglese.

capitale necessario per condurre un'azienda ed acquistare delle terre, se del caso, era inferiore a quello, che a parità di altre condizioni, è necessario ora, mentre l'esperienza e l'esempio di coloro che vennero prima ha servito di aiuto e d'impulso a coloro che li hanno seguiti.

L'immigrazione sempre crescente dagli Stati Uniti di *farmers*, che investono nelle terre Canadesi il prodotto della vendita, a prezzi comparativamente altissimi, dei loro terreni dell'Iowa, Nebraska, Indiana, Kansas, forti della uguaglianza di lingua e dei sistemi di coltura agricola, come quella di pensionati ed altra gente di nazionalità britannica fornita di capitale, va in certo modo modificando il tipo del colono adatto a stabilirsi e prosperare nel Canada (1).

L'aumento progressivo del capitale che si dirige alla terra, insieme alle crescenti e svariate forme di speculazione fondiaria, tendono certo a rendere sempre più difficile lo stabilirsi sul suolo Canadese a persone sprovviste di capitale.

Gli immigranti, poi, che in crescenti schiere si recano a colonizzare il Canada appartengono tutti ad un tipo d'immigranti *permanenti*. Lo stesso dedicarsi all'agricoltura implica il deliberato proposito di trasportare altrove i propri penati, abbandonando il proprio paese d'origine.

E nel Canada si vogliono infatti immigranti che intendano legarsi al paese, e considerarlo una nuova patria, non persone che cerchino di sfruttarne le risorse a beneficio delle loro contrade d'origine.

Da ultimo, il tipo di colono desiderato dal Canada e che più risponde alle sue esigenze è quello di persone adatte a clima freddo.

In fatto, il clima del Canada essendo in generale molto asciutto, il freddo vi si soffre comparativamente di meno, che non in paese a clima umido. Ma ciò non impedisce che nella massima parte del *Central Canada* e dello stesso *East* le terre rimangano coperte di neve talora fino a sette mesi. Durante l'inverno, la vita sociale, se così può chiamarsi, pei coloni è quasi nulla. Gli *homesteaders* rimangono per mesi interi confinati nelle loro capanne, disseminate, queste, a miglia di distanza l'una dall'altra.

Vi sono, per altro, regioni in cui il clima è più mite. E sono il South Alberta, che fa ancora parte della Prairie, o zona del piano, e il South Ontario (Niagara district, etc.) e la British Columbia, dove il clima è così

(1) L'immigrazione nel Canada dagli Stati Uniti è cresciuta da 18,000 nel 1901 a circa 60,000 nel 1908-1909. Negli otto anni dal 1900 al 1908 l'immigrazione dagli Stati Uniti è stata di circa 400,000 individui, 50,000 in più, cioè, che non l'immigrazione dall'intero continente europeo.

dolce da permettere anche la coltivazione di talune varietà di frutta (mele, pere, pesche, fragole, pochissima uva).

Ma, in codesti distretti a clima più dolce e a coltura a frutto, i prezzi delle terre sono di gran lunga più alti che nelle *prairie*, mentre concessioni gratuite di terreno sono impossibili.

La coltura è poi là di tipo intensivo e richiede perciò maggior capitale, senza contare che maggiori capitali occorrono al colono per metterlo in grado di attendere che la terra da esso coltivata produca frutto.

III.

Quali possano essere le opportunità future degli Italiani nel Canada.

Le opportunità future degli Italiani in Canada dipendono molto dal genere di emigrazione che noi possiamo dirigere a quella volta.

I nostri emigranti sono, in genere, a qualunque paese si dirigano, provvisti di non altro che di attitudine fisica al lavoro. Hanno poca esperienza, niente capitale. Inoltre essi partono dall'Italia con l'idea fissa di tornarvi dopo avere accumulato un piccolo peculio nel periodo di tempo più breve possibile.

Il tipo dell'emigrante permanente tende da noi a diminuire. Il proposito dello stabilimento si verifica più come fatto sopravveniente e successivo che come fatto iniziale e preesistente.

Dato il tipo del nostro emigrante, mi sembra che, per quanto si attiene alle opportunità agricolé del Canada, esso non sia destinato a trarne vantaggio in larga misura.

Per condizioni complessive, e tenuto conto specialmente del clima, e della convenienza economica delle colture, le zone più adatte per lo stabilimento di agricoltori italiani nel Canada sarebbero peraltro:

a) per coltivazione di cereali, specialmente grano, ed allevamento di bestiame, la zona della Prairie, compresa tra Medicine Hat e Calgary nel South Alberta;

b) per coltivazione di ortaggi e pollicoltura, per vendita al minuto in mercati locali, tutte le zone in genere adiacenti ai centri urbani di una certa importanza, specialmente nella British Columbia, compresa l'isola di Vancouver, e nella zona meridionale delle Prairie.

c) per coltivazione di frutta, la British Columbia, sempre compresa l'isola di Vancouver, che è tuttora quasi completamente incolta mentre ha indiscutibili possibilità di sviluppo, e il South Ontario.

Come ho già detto, il capitale iniziale necessario per chi intendesse dedicarsi *direttamente* all'agricoltura nelle zone sopra indicate può determinarsi, come s'è detto, per approssimazione in dollari duemila per la coltivazione a cereali; a circa tremila, poi, per la coltivazione a frutta.

È bene notare che io parlo sempre di capitale iniziale necessario a chi voglia *direttamente* dedicarsi all'agricoltura. V'hanno esempi numerosi di persone giunte in Canada con pochi dollari e che ora sono proprietari di zone, anche estese, di terreno. Ma costoro andarono nel Canada col proposito determinato di stabilirvisi per sempre e di darsi all'agricoltura, si adattarono per raggiungere il loro intento, a lunghi e penosi tirocinii presso *farmers* canadesi o ad ardui lavori nella città per raggranellare, in un ciclo di almeno tre o quattro anni, il capitale necessario e poi finalmente si dettero all'agricoltura, col sussidio dell'esperienza dell'ambiente direttamente acquistata e dell'esempio dei connazionali che li precedettero.

Per persone in siffatte condizioni non è il caso, si comprende, di parlare di capitale iniziale e di fissarlo in una qualsiasi misura, mentre per altro io ritengo che, dato lo scarsissimo numero di coloni italiani che finora si trovano in Canada, le indiscutibili, per quanto non insuperabili difficoltà del clima, la mancanza del deliberato proposito di stabilirsi per sempre all'estero, sarà raro trovare Italiani che si adattino, in vista della possibilità di diventar proprietari della terra, a quell'arduo processo di formazione e lungo periodo di tirocinio che sarebbero necessari a tale scopo.

Ancora più difficile, poi, riterrei trovare in Italia contadini provvisti oltrechè dell'esperienza necessaria, anche di un capitale di duemila o tremila dollari sufficiente a stabilirsi *direttamente* nelle terre canadesi. Senza contare che, se anche questo tipo di contadino, da noi esistesse e fosse disponibile, dubito che sarebbe buona politica di governo l'incoraggiare codesta classe di persone ad abbandonare l'Italia.

È pertanto mia opinione che la colonizzazione nel Canada potrebbe riuscire forse relativamente facile ed opportuna, più che ai nostri contadini, ad una classe di modesti borghesi intraprendenti, provvisti di una certa coltura e capitale, i quali, mentre in Italia hanno limitate probabilità di successo, troverebbero invece in Canada maggior opportunità e campo più proficuo per l'impiego così del loro capitale, come del loro lavoro. Giacchè, ripeto ancora una volta, l'agricoltura nel Canada implica impiego non solo di lavoro, anzi non tanto di lavoro, quanto di capitale

e di intelligenza. In tutta la *Prairie*, i lavori agricoli si compiono a base di macchine ed anche nelle zone a coltura relativamente intensiva chi riesce meglio è colui che sa limitare al minimo possibile la necessità del lavoro umano e meglio trar vantaggio dalle condizioni generali del mercato.

Neanche è da immaginare che molti Italiani possano recarsi al Canada come lavoratori agricoli salariati.

I salari agricoli sono nel Canada, come in tutto il Nord America, molto inferiori a quelli per manovali e braccianti. Si adatta a fare il salariato in una *farma* solo chi intende, a suo tempo, dedicarsi esso medesimo direttamente all'agricoltura; cosicchè la possibilità che nostri lavoratori vadano al Canada come agricoltori salariati è dipendente da quella che vi siano persone disposte a lasciare l'Italia per andare in quel dominio a fare i coloni.

Credo infine che persino per *un-skilled laborer* il Canada offra poi-presentemente, *molte* opportunità.

Alle ragioni già indicate ne aggiungo altre poche.

Ho osservato incidentalmente, ad esempio, che il saggio dei salari, anche tenuto conto del costo della sussistenza, è in Canada relativamente alto, anche più che negli Stati Uniti (1).

Ma è anche da aggiungere che un afflusso subitaneo e numeroso di mano d'opera comune in Canada potrebbe alterare facilmente questo saggio ora vantaggioso. Le mercedi sono nel Canada particolarmente instabili e sensibili ad ogni modificazione del mercato del lavoro.

Le possibilità, infatti, d'impiego della mano d'opera grezza, in un paese come il Canada, in cui lo sviluppo industriale e manifatturiero è — parlo sempre per grandi generalizzazioni — quasi nullo, sono sempre relativamente limitate. Nella stessa British Columbia, per es., dove, come già dissi, è piuttosto sensibile il bisogno della mano d'opera, non è detto che potrebbero l'anno venturo trovar lavoro, rimanendo costanti i salari, e le altre condizioni, molte migliaia di braccianti in più di quelli impiegati quest'anno.

Solo le costruzioni ferroviarie richiedono e richiederanno ancora per vari anni nel Canada gran numero di braccianti. Ma non costituiscono un bisogno permanente, nè localizzato, nè sarebbe consigliabile — a meno di seguire una politica di arruolamenti speciali — avviare ad esse una

(1) Deve però osservarsi che l'altezza dei salari è nel Canada una necessità. Il lavoratore deve — generalmente — guadagnare in sei mesi o sette quanto gli è necessario per vivere in dodici.

corrente di braccianti (1). I lavori di costruzione ferroviaria sono del resto tra i più ardui e disagiati, come io stesso ho potuto constatare recandomi su taluni campi di lavoro, e riescono remunerativi a patto che il lavoratore abbia la costanza — ove la natura del lavoro lo permetta — di lavorare anche d'inverno, il che non riesce certo agevole, specie a persone non avvezze a climi molto rigidi.

Altra fonte di lavoro per braccianti e manovali sono i lavori di città, strade, fogne, canali, ecc. In questi lavori, per altro, che anch'essi rappresentano una domanda determinata nella sua misura e non sensibilmente aumentabile da un momento all'altro, l'emigrante italiano ha fortissimi concorrenti in emigranti di razza e condizioni sociali inferiori.

Lasciando da parte l'Est, ove in genere, tranne in qualche zona molto limitata, la mano d'opera comune, a causa della maggiore accessibilità, generalmente abbonda, in tutto il West gli Italiani devono sostenere la concorrenza dei *Galicians*.

Decisi a non tornar più al loro paese ed a trovarsi una nuova patria, costoro sopportano sacrifici che i nostri nell'attuale stadio della nostra emigrazione non sembrano più disposti a sopportare, con l'unico obiettivo di risparmiare e comprare, dopo tre, quattro anni, un pezzo di terra ove stabilirsi. Per quest'ultima ragione, benchè non raggiungano certamente quello *standard* di vita sociale che il Canada desidererebbe negli immigranti, sono tollerati: tanto, si dice, diventeranno dei *settlers*.

Sulla costa del Pacifico, invece, la mano d'opera italiana, come la europea in genere, subisce gli effetti della concorrenza asiatica (giapponesi, Cinesi, Indiani). È bensì vero che la emigrazione asiatica è attualmente in parte proibita e in parte ristretta, ma ciò non toglie che un forte numero di Asiatici già si trovino in quella parte del Canada e naturalmente influiscano sulle condizioni generali del mercato del lavoro.

Dunque, da una parte la relativa limitatezza del bisogno di mano d'opera comune, dall'altra la concorrenza di altra mano d'opera mi inducono a ritenere che il Canada, nel presente momento, non sia adatto a ricevere una emigrazione di braccianti italiani molto più forte dell'attuale.

È in ultimo da notare che, mentre il campo relativamente più pro-

(1) Nè bisogna credere che il bisogno di mano d'opera per le costruzioni ferroviarie sia poi illimitato. La "Grand Trunk Pacific", per es., che è quella che più si lamenta della scarsità di mano d'opera, sembrava che stesse per domandare al Governo l'importazione di 10,000 giapponesi. Anche ammessa per vera la notizia si vede che l'intensità del bisogno non è poi così grande come si crede.

fico per lavoratori comuni sarebbe la British Columbia, il viaggio di andata ritorno Quebec-Vancouver costa oltre 500 lire.

Quanto alle possibilità per *skilled labor* esse sono in assoluto molto poche, data la economia incipiente del paese e dato poi che l'Italia per varie ragioni non potrebbe fornire molti lavoratori del genere.

IV.

Politica del Governo Canadese in materia d'immigrazione comune, con speciale riguardo all'immigrazione italiana.

Il Governo Canadese, in fatto d'immigrazione (parlo solo di immigrazione *comune*, la sola che ci interessi agli effetti del presente rapporto) segue una politica eminentemente restrittiva.

La legge canadese attualmente in vigore contiene già tutte o quasi le restrizioni della legge degli Stati Uniti. Eppure già un nuovo progetto è pronto e sottoposto al Parlamento per ulteriori restrizioni (1).

Una delle caratteristiche più salienti della legge canadese è, poi, la discrezionalità, e il nuovo progetto aumenta indefinitivamente il campo della discrezione e dell'arbitrio. L'applicazione stessa delle disposizioni di legge è subordinata e si adatta alle finalità ed alle esigenze del paese.

Nello stesso modo che negli Stati Uniti, sono escluse dal Canada tutte le persone ritenute fisicamente, mentalmente o moralmente inadatte. Ma vi sono anche motivi di esclusione basati su condizioni economiche o di altra natura.

È vietato, così, lo sbarco nel Dominio:

a) agli immigranti sovvenzionati da istituzioni di beneficenza (*Charity aided Immigrants*);

b) a coloro (eccezion fatta per gli Asiatici, per cui vi sono disposizioni speciali) che, oltre al danaro necessario pel trasporto ferroviario fino a destinazione, non posseggano 25 dollari in contanti;

c) a coloro che non provengano, mediante viaggio diretto e continuato, dal paese d'origine o di cui abbiano acquistato la cittadinanza

(1) Il progetto cui si accenna nel testo, diventò poi legge e sarà riprodotta nel *Bollettino dell'emigrazione*.

(*by continuous journey from the country of which they are natives or citizens and upon through tickets purchased in that country*).

L'ultima delle disposizioni citate merita un cenno particolare, poichè mette in chiara luce il carattere e le finalità della legislazione canadese. Un bracciante italiano il quale vada nel Canada per la via degli Stati Uniti senza aver comprato il biglietto per la sua destinazione finale fin dall'Italia, non è ammesso nel Dominio. Ugualmente non è ammesso un Italiano, non naturalizzato americano, che si rechi nel Canada dopo aver risieduto un qualche tempo negli Stati Uniti.

È una disposizione, codesta, che, specialmente per provincie molto lontane dalla costa atlantica, come la British Columbia, riesce talora pernicioso. Ammesso che quella provincia abbia bisogno di mano d'opera, è chiaro che il miglior metodo per procurarsela sarebbe quello di reclutarla dai paesi finitimi della Confederazione Americana.

È assai difficile, specie per lavoratori comuni, recarsi *direttamente* dall'Italia, ad esempio, fino alla costa canadese del Pacifico, sia perchè i paesi più lontani sono in genere i meno conosciuti, sia perchè il viaggio per giungere fino alla costa è molto costoso.

Ma, come ho detto, i lavoratori comuni non sono desiderati, e quella disposizione evidentemente colpisce soltanto quelli, oltre che per il modo in cui praticamente è applicata, anche perchè è presumibile che un immigrante provvisto di capitale sufficiente per dedicarsi alla terra nella British Columbia, non si spaventi di spendere due o trecento lire di ferrovia per recarsi alla costa.

La disposizione cui mi riferisco è del 27 maggio 1908. *L'Immigration Act* (vedi *Art. 30, Chapter 93, Revised Statutes of Canada, 1906, and the Amending Acts of 1907 and 1908 consolidated*) dà solo *facoltà* al potere esecutivo di adottare una simile restrizione in caso di bisogno.

La facoltà di esigere un ammontare minimo di capitale nei nuovi arrivati è data dall'art. 20 dell'*Immigration Act*, il quale, notisi, dice che questo minimo di capitale può variare *secondo la classe e la destinazione degli immigranti ed anche altrimenti secondo le circostanze*.

Il potere esecutivo avrebbe dunque facoltà di discriminare fra le diverse classi e le diverse destinazioni. Questo minimo di capitale non è sempre lo stesso. Mentre ora è di 25 dollari, fu di 50 dal 1° gennaio al 15 febbraio 1909, come lo fu per lo stesso periodo del 1908. È l'*Order in Council*, che fissava questa scala variabile, poneva tra i considerando: *in vista delle condizioni del lavoro e della probabile richiesta di mano d'opera per l'inverno futuro*, ecc.

La legge, poi, dà al potere esecutivo (art. 10) un mandato generico per l'adozione di tutte quelle misure, non contraddicenti con la legge.

medesima, che siano ritenute necessarie. La esclusione dei *Charity aided Immigrants* fu adottata in base a quella delegazione, ed essa fornisce anche un esempio della relativa facilità con la quale il Governo fa uso delle delegazioni della legge. Durante l'anno 1907 vi furono 141 immigranti britannici esclusi e 441 deportati. Un complesso di meno di 600 respinti — le cifre di cui sopra sono riportate fra i considerando dell'*Order in Council* — in confronto di 120,182 ammessi, bastò per emettere l'ordinanza cui mi riferisco, contro sudditi poi, si noti bene, britannici.

Questo quanto alla legge vigente.

Il progetto di legge presentato il 28 gennaio 1909 aumenta ancora, come ho accennato, le restrizioni e il campo della discrezionalità concessa al potere esecutivo.

Specialmente interessanti sono gli articoli 37, 38 e 39.

L'art. 37 riproduce l'attuale art. 20, che prescrive il possesso di un *minimum* di capitale, ma aggiunge per altro che questo minimo può variare secondo la *razza, occupazione o destinazione* degli immigranti. L'art. 20 dice solo secondo la *classe o destinazione*.

L'art. 38 riproduce l'*Order in Council* 27 maggio 1908 circa la facoltà di vietare l'entrata nel Canada a persone non provenienti direttamente dal loro paese d'origine, aggiungendo che questa facoltà può essere anche limitata a *determinati porti* d'entrata nel Dominio.

L'art. 39 infine, completamente nuovo, dice che il *Governor in Council* ha facoltà di proibire, quando lo creda necessario, per un determinato periodo di tempo o permanentemente, l'entrata nel Canada o in determinati porti, di immigranti appartenenti a *razze ritenute inadatte al clima o alle esigenze del Canada o di immigranti di qualunque classe, occupazione o carattere*.

Con questa disposizione, non v'è misura la più restrittiva che non potrà essere presa da un momento all'altro dal potere esecutivo. Vale a dire che, ad es., un bel giorno il Ministro dell'Interno, prendendo occasione da un fatto qualsiasi, potrebbe emettere un'ordinanza che escludesse dal Canada i nostri braccianti meridionali, adducendo essere essi inadatti al clima ed alle esigenze del Dominio.

E qui è tempo ch'io richiami quanto ho già detto nel primo paragrafo del presente rapporto. Il Canada vuole agricoltori e non altro che agricoltori: tollera i lavoratori comuni nei limiti in cui siano *necessari* al progresso economico del paese e in cui la loro affluenza non sia ostacolata dalla mano d'opera indigena.

A questo scopo precipuo è ispirata l'intera politica del Governo Canadese; a quello scopo sono subordinate la legislazione e l'applicazione stessa praticamente data alla legge.

Nell'*Order in Council* 3 giugno 1908, che stabilisce un minimo di capitale per gli Asiatici in dollari 200 (ciò non ha niente a che fare con la *head tax* di 500 dollari imposta ai Cinesi), uno dei considerando è così concepito: " Visto che il Canada va in cerca essenzialmente di immigranti appartenenti a classi agricole che possano occupare le terre vacanti e visto che gli immigranti asiatici appartengono come regola alla classe dei lavoratori comuni ed il loro linguaggio e modo di vita li rendono inadatti a stabilirsi nel Canada, dove non vi sono colonie di loro connazionali che possano garantire pel loro mantenimento in caso di disoccupazione, ecc. ecc. „

L'avversione esistente contro gli Asiatici in genere (Indiani, Giapponesi, Cinesi, ecc.) e le conseguenti disposizioni proibitive contro di essi, traggono origine — pur dando la dovuta parte all'avversione di razza — dal sentimento di ostilità delle classi lavoratrici indigene.

La politica del Governo Canadese in materia di immigrazione è così, brevemente per quanto informalmente, espressa in una lettera-circularare del *Superintendent of Immigration* di *Ottawa*.

" 1. — L'impiego del denaro e l'azione amministrativa sono dirette ad ottenere immigranti *il cui scopo nella vita* sia di stabilirsi sulla terra, sia come proprietari, sia come affittuari o salariati.

" 2. — Si stanziavano fondi e si esercita azione amministrativa allo scopo di escludere coloro la cui presenza in Canada potrebbe tendere ad aumentare la congestione delle città.

" 3. — Non si sollecita l'immigrazione da quei paesi che si ritenga possano fornire emigrazione del genere indicato al n. 2. La legge è interpretata e l'amministrazione condotta con l'intento di attuare le due distinte linee di politica sopra menzionate. „

La stessa lettera del *Superintendent of Immigration* dà in proposito esempi molto interessanti.

Ho parlato, ad es., della *continuous passage rule*. Ma quella regola, che pure, in diritto, non fa distinzioni, non è applicata nel caso di persone che dimostrino di volersi in qualsiasi forma stabilire sulla terra.

Ho pure detto della *money qualification rule* (possesso dei 25 dollari). Anche questa non si applica in caso di immigranti agricoltori.

Eccezioni a quella regola si fanno per altro — aggiunge il *Superintendent of Immigration* — solo in caso di immigranti provenienti da paesi in cui il Governo Canadese sollecita l'immigrazione nel Dominio, e questi paesi sono: Gran Bretagna, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Germania, Danimarca, Islanda, Norvegia, Svezia, Svizzera e Stati Uniti.

L'Italia non è compresa nel numero.

* * *

Quale potrebbe essere la politica del Governo canadese di fronte ad una emigrazione italiana assai più forte dell'attuale non è difficile indurre da quanto è detto nelle pagine precedenti. Nè va poi trascurato il fatto che anche in Canada molti e profondi sono i pregiudizi contro i nostri emigranti.

Anche nel Canada, come negli Stati Uniti, si distingue fra l'Italiano del Sud e l'Italiano del Nord. Mentre quest'ultimo è considerato un buon acquisto per il paese e si ritiene ch'esso è generalmente incline a dedicarsi all'agricoltura ed a riuscirvi, il meridionale è ritenuto un elemento non desiderabile, sanguinario, incline al lavoro delle città, inadatto per clima al paese, desideroso di ritornare in patria appena abbia messo da parte un qualche peculio.

Tutti i pregiudizi, insomma, degli Stati Uniti si ritrovano, rafforzati e più diffusi, nel Canada. E, in materia di pregiudizi, si ragiona poco. Non vale il fatto che tutti i meridionali non sono nati e cresciuti al sole ma che ve ne sono negli Abruzzi, nella Basilicata, nelle Calabrie di quelli avvezzi a clima rigido se non rigidissimo.

Non vale il fatto che se il meridionale trova condizioni adatte a stabilirsi sulla terra riesce molto spesso miglior agricoltore del Settentrionale, ciò ch'io ho appunto constatato nel Canada, ove ho anche trovato, che, dei pochi Italiani sulla terra, la maggioranza sono meridionali.

Non vale il fatto che il meridionale — se si eccettuano casi deplorabili ma isolati di temperamenti sanguinari — è in generale più remissivo e più adattabile del settentrionale.

Nulla vale contro il pregiudizio, che è alimentato dalla scarsissima conoscenza del nostro paese. Recatomi a visitare alcuni campi di lavoro sulla *New Transcontinental Railway* nel North Ontario, che è zona rigidissima, e parlando con i *Contractors* circa la mano d'opera italiana mi è accaduto di sentire affermare che la maggior parte dei lavoratori nostri impiegati su quei lavori erano settentrionali. E i contrattori aggiungevano subito ch'erano ottime persone, aliene dalle risse, leali verso chi li impiegava, ecc., ecc. Potei constatare *de visu* che il novanta per cento di queste ottime persone erano meridionali. Una di esse, che mi fu specialmente citata a modello come tipo desiderabile di settentrionale, era un calabrese un po' più alto e meno bruno degli altri.

Ma, al fondo di tutti questi pregiudizi, v'ha pure una ragione economica. Gli Italiani sono, nel momento presente, identificati col tipo dei lavoratori comuni, che è quello maggiormente combattuto dalle organiz-

zazioni lavoratrici indigene. L'emigrazione italiana si presentò, sul mercato canadese, come emigrazione di masse, mediante spedizioni organizzate da arruolatori che andavano in cerca di lavoro a buon mercato, ed il ricordo di codeste prime spedizioni è quello che ancora adesso agisce tra le masse operaie come stimolo potente contro la nostra emigrazione.

È impossibile sradicare da un momento all'altro tutti i pregiudizi. Dei quali, per altro, il più forte e che più ci danneggia, è quello per cui si considera come insita ed inseparabile dalla natura del nostro emigrante, la tendenza al delitto di sangue.

D'altra parte è impossibile raffigurare a noi stessi quanto profondo ed intenso sia il sentimento di paura e di disprezzo insieme che si ha nel Canada, ed in genere nei paesi ad elemento prevalente anglo-sassone, contro chi ferisce, uccide o ricatta.

Negli articoli 42 e 43 del nuovo progetto di legge viene stabilito che chiunque faccia parte di associazioni anarchiche o a delinquere possa essere rinviato al suo paese di origine, in qualunque tempo.

Nella nota esplanatoria all'articolo 42 del progetto, si chiarisce la necessità della proposta disposizione, adducendo l'esempio degli Stati Uniti, "ove ora le organizzazioni criminali segrete, introdotte da immigranti dell'Europa meridionale, costituiscono un pericolo ancor più grave che non quello degli anarchici".

E la nota aggiunge: "Di cotali organizzazioni la *Mano nera* e la *Mafia* sono le principali. La *Kung Tong*, la nota associazione a delinquere cinese, è qualche cosa di simile, ma i suoi scopi sono in parte politici. I suoi membri d'altra parte limitano le loro pratiche criminose a ricattare ed uccidere i propri connazionali".

Riassumendo, una larga emigrazione nostra, di braccianti, giacchè in una larga emigrazione di coloni è vano sperare, è destinata ad incontrare nel Canada forte avversione, sia perchè in genere i braccianti non sono desiderati, sia perchè fra i braccianti, il nostro, quasi sempre meridionale, è desiderato forse ancor meno che tutti gli altri.

Credo aver anche chiarito che, se il Governo canadese ritenesse, per una qualsiasi ragione, opportuno di boicottare i nostri braccianti, esso troverebbe nella legge attuale e più ancora nella prossima che sarà certo approvata, armi più che sufficienti per farlo.

E non solo il Governo, ma tutta la pubblica opinione nel Canada, non vede molto di buon occhio la nostra emigrazione. Delle stesse grandi imprese private con le quali ho avuto occasione di venire a contatto, solo la *Grand Trunk Pacific* vedrebbe volentieri affluire nel Canada parecchie migliaia di nostri braccianti. La G. T. P. è, nel momento presente, la

Compagnia ferroviaria più fortemente interessata ad avere lavoro a buon mercato per la costruzione della nuova *Transcontinental*. Ma, finita questa, sarà la prima a riparare dietro il vessillo degli interessi del Canada, interessi che sono apertamente e fortemente contrari ad una larga immigrazione di lavoratori comuni.

Ho sempre parlato di *larga* emigrazione. È tempo che determini meglio. Sarebbe a mio parere *larga* emigrazione agli effetti che sopra ho indicato, una emigrazione nostra che eccedesse, specialmente se di molto, l'attuale. E questo non perchè il mercato di lavoro canadese non sarebbe capace di assorbire — specie nelle costruzioni ferroviarie attualmente in progresso — anche talune migliaia di nostri connazionali in più di quelli che ora vi si dirigono, ma per altre considerazioni che faccio seguire.

Finora, l'emigrazione italiana nel Canada è stata una emigrazione di seconda mano. Essa è entrata nel dominio canadese — specie prima della *continuous passage rule* — per vie diverse e tutte indirette. Nessuno, quasi, ha avuto occasione di accorgersi di essa. Con la istituzione di una linea diretta, la maggioranza dei nostri emigranti affluirebbe invece al Canada tutta per una sola via. Mille Italiani che arrivassero a Quebec mensilmente, sopra un solo piroscalo, farebbero più impressione che non duemila che continuassero ad entrare per le diverse vie finora usate.

Di più, con la istituzione di una linea diretta, la provenienza degli Italiani, a seconda delle diverse regioni d'Italia, sarebbe ancor più messa in evidenza. E l'avversione contro i meridionali — prego tener presente che chi scrive è un meridionale che ama sinceramente il suo paese — è un elemento da cui giova, nell'interesse nostro medesimo, non prescindere leggermente.

V.

Se e con quali restrizioni sia consigliabile l'istituzione di una o più linee dirette fra l'Italia e il Canada.

Giudicando alla stregua degli elementi mano a mano messi in evidenza, l'istituzione di una linea diretta fra l'Italia e il Canada, una linea, cioè, intesa a rendere più facile ed economico il viaggio dall'Italia al Canada ai nostri emigranti, non si presenterebbe, dal solo punto di vista degl'interessi della nostra emigrazione, come molto consigliabile.

Ma l'istituzione di una linea di navigazione può essere e anzi, nel caso presente, va considerata da un punto di vista più complessivo.

L'Italia e il Canada, infatti, stanno ora per entrare in una intesa commerciale. Condizione *sine qua non* perchè, concluso il trattato, le nostre

merci possano godere della tariffa di favore è che esse giungano al Canada *direttamente* (*through continuous journey*) dal loro paese di origine.

Ora, dal punto di vista commerciale, una linea di navigazione diretta fra l'Italia ed il Canada ha buone probabilità di successo ed è da augurarsi che essa sia istituita; è *necessario*, anzi, per le ragioni anzi dette, che sia istituita (1).

Ma una linea, esclusivamente commerciale, non potrebbe, specialmente da principio, riuscire immediatamente redditizia. Complemento assai utile ne potrebbe essere il trasporto dei passeggeri. E, mantenendosi detto trasporto nei limiti di *complemento* ad una linea commerciale, esso non riuscirebbe pregiudizievole anche agli interessi generali e prospettivi della nostra emigrazione.

A togliere ogni preoccupazione in proposito basterà, del resto, osservare che una linea diretta italo-canadese si alimenterebbe, anche quanto a trasporto di passeggeri, non solo con il traffico fra l'Italia e il Canada, ma anche con quello fra l'Italia e gli Stati dell'Ovest della Confederazione americana.

È cosa generalmente poco risaputa, ad esempio, che, per chi debba recarsi dall'Europa a Minneapolis, St. Paul, Chicago, Kansas City, Saint Louis, Detroit, che sono i centri di raccordo delle comunicazioni ferroviarie della parte Ovest degli Stati Uniti, conviene, quando vi sia una linea diretta, recarsi a Montreal, in Canada, e di là proseguire per quelle località.

Ciò è dimostrato dalle seguenti cifre indicanti le distanze rispettive, in miglia, fra New York, Boston e Montreal, e le diverse località dell'interno degli Stati Uniti sopra indicate.

	Montreal	New York	Boston
Minneapolis	1127	1399	1464
St. Paul	1117	1390	1455
Chicago	835	970	1035
Kansas City	1326	1721	1783
St. Louis	1049	1233	1285
Detroit	561	679	744

Del resto, un buon terzo e forse più del traffico dei passeggeri delle linee marittime fra il continente europeo e il Canada, è già fin d'ora

(1) Sopra questo punto graveranno gli ulteriori movimenti che potranno eventualmente essere forniti dal R. Console in Montreal o dal R. Ministero degli Esteri.

costituito da passeggeri diretti agli Stati Uniti. La maggior brevità del percorso ferroviario può tradursi, in congiunzione con una linea di navigazione, mediante accordi fra le rispettive compagnie, in una maggior economicità di trasporti, che potrebbe attirare in Canada, non pochi dei nostri emigranti diretti al West degli Stati Uniti, col vantaggio, anche, di tenere una parte di essi lontana dai grandi centri urbani della costa atlantica nord-americana.

Mi sembra dunque che, pur essendo necessario, per considerazioni di politica generale, limitare l'influsso di emigranti nostri diretti al Canada, nessun pregiudizio potrebbe derivarci, sempre che si adottassero opportune misure limitatrici, dal concedere la patente di vettore ad una linea diretta Italo-Canadese.

*
* *

Ma se *una* linea può riuscire utile, *due* riuscirebbero perniciose. E qui mi si consenta un breve preambolo.

Il Canada è un paese comparativamente nuovo per la nostra emigrazione. Nel momento presente dubito che più di 50 mila Italiani siano in quel Dominio. La corrente annuale dell'emigrazione *dall'Italia* per il Canada ha raggiunto negli ultimi otto anni una media di circa 6 mila individui all'anno.

Le risorse che il Canada offre alla nostra emigrazione sono attualmente limitate, ma chi può dire quali potranno essere nel futuro? Quando il Canada sviluppasse le sue industrie e manifatture avrebbe certamente bisogno di una forte emigrazione di mano d'opera comune. È utile per l'Italia non precludersi la possibilità avvenire di quel mercato, tanto più data la eventualità che ulteriori restrizioni possano, in un futuro non immediato, limitarci la disponibilità del mercato degli Stati Uniti.

Noi possiamo insomma, seguire nel Canada, ora che ne siamo in tempo, una previggente *politica* dell'emigrazione. E la migliore politica, nel momento attuale, è quella di non invadere il mercato Canadese con elementi a torto o a ragione non desiderati o non ritenuti necessari.

Dunque, se *una* linea tra l'Italia ed il Canada potrebbe essere utile *due*, ripeto, sarebbero dannose tanto più che, come ho poi chiarito, nel mio concetto il trasporto degli emigranti dovrebbe essere tenuto nei limiti di *complemento* ad un trasporto diretto di merci che, nel momento attuale, non potrebbe certo alimentare più di una linea. Di recente, invece, ad una prima domanda per la patente di vettore fra l'Italia ed il Canada, da parte della Thompson Line ne è seguita una seconda da parte della Navigazione Generale Italiana.

Bisognerà scegliere fra le due, e sarà guida, non dubito, nella scelta, a parità di altre condizioni, la considerazione degli interessi della nostra marina mercantile e del nostro commercio. Anche dal punto di vista commerciale, non sono tali, ripeto, da dare alimento a due linee; quella che non ottenesse la patente di vettore per il trasporto dei passeggeri, sarà anche costretta a rinunciare al trasporto delle merci.

Ma, scelta la compagnia, occorrerà pensare alle necessarie limitazioni, e ciò per impedire che una inopportuna propaganda di agenti, susciti una corrente di emigrazione eccedente i bisogni e le opportunità del momento.

Avvicinando, nel mio viaggio, attraverso il Canada, diversi *Officials* del dipartimento di immigrazione e discorrendo con essi accademicamente della questione, ho potuto capire che le limitazioni dal loro punto di veduta, diciamo così, più accette, sarebbero:

a) proibire l'emigrazione di coloro che non dimostrassero di avere lavoro assicurato sulla terra;

b) proibire l'emigrazione dei meridionali, ritenuti per clima ed altre condizioni, inadatti alle esigenze del Canada.

Quanto alla prima limitazione, essa varrebbe in pratica, quanto un vero e proprio divieto ad emigrare. Pur estendendo la portata di quel criterio a tutti i lavoratori in genere, anche non agricoltori (1), esso costituirebbe in pratica una misura soverchiamente restrittiva, data la difficoltà pratica di *assicurazioni di lavoro* per casi che non rivestano la forma di veri e propri arruolamenti. A riguardo dei quali, è da osservare che, in fatto, riescono molto difficili e pericolosi, specie tra paesi lontani, così dal punto di vista del lavoratore, come da quello dell'imprenditore, anche per il lasso di tempo e le lunghe pratiche che richiedono. Non escludo — in teoria — che qualche arruolamento per il Canada sia possibile, ma ritengo che in pratica molto difficilmente se ne verificherebbero.

Riguardo al secondo criterio di discriminazione, proibire l'emigrazione dei meridionali — sebbene possa trovare un buon fondamento nella rigidità del clima — esso è da escludere, in primo luogo per ragioni di dignità e poi perchè effettivamente vi sono delle correnti già avviate di meridionali delle Calabrie e degli Abruzzi, che se v'è ragione di non ingrossare non v'è neanche ragione di sopprimere.

(1) *L'Alien Labour Act, Revised Statutes of Canada, 1906, Chapter 97*, proibisce l'immigrazione sotto contratto, ma è applicato solo a quei paesi che a loro volta proibiscono l'immigrazione sotto contratto verso il Canada.

Un terzo criterio di limitazione potrebbe essere quello della destinazione, nel senso di restringere l'emigrazione per talune provincie ritenute relativamente sature di mano d'opera e meno adatte per clima, e lasciarla libera per altre ove il bisogno di braccia sia giudicato più forte. Ma, a parte il fatto che un tale criterio, nei limiti in cui fosse attuabile, ecciterebbe troppo interessi di carattere locale, dall'altra, le condizioni del mercato del lavoro sono così mutevoli che difficile sarebbe il localizzare, agli effetti di una precisa limitazione, il bisogno di mano d'opera. Se una regione effettivamente v'ha, nella quale il bisogno della mano d'opera sia sicuro e quasi costante anche per ragioni di clima — quella è la British Columbia. Ma il lasciar libera l'emigrazione per la sola British Columbia avrebbe, fra l'altro, carattere di poca serietà, dato che in fatto per la poca conoscenza del paese e la lunghezza e il costo del viaggio, solo una parte limitatissima di emigranti ne profitterebbe.

Altri criteri vi sono, per altro, che mi sembrano accettabili.

Intanto, giacchè si tratta di un servizio che deve essere iniziato ora per la prima volta, cominciamo col fissare il momento più opportuno per l'inizio. Questo momento è senza dubbio l'aprile.

È solo coll'aprile che in Canada cominciano i lavori anche agricoli.

Il Governo Canadese, che pure incoraggia e sollecita vivamente l'emigrazione agricola, pubblicamente sconsiglia agli stessi agricoltori di arrivare nel Dominio prima della primavera, la quale, di fatto, incomincia coll'aprile. A più forte ragione è da sconsigliare, prima di quella data, l'arrivo nel Canada di braccianti, ordinariamente adibiti in lavori all'aperto.

Parlando col *Deputy Minister of Interior* — in assenza del Ministro che mi riserbo di vedere al suo ritorno in Canada (1) — egli sconsigliò recisamente che l'inizio della nuova linea fosse anteriore all'aprile. Ciò, del resto, darà anche miglior agio al Commissariato e ai corpi consultivi di studiare la questione dell'istituzione di questo nuovo servizio con la dovuta ponderazione.

Metterei, poi, un limite al numero delle partenze, che non dovrebbero essere più di dodici all'anno. Calcolando che solo sei di codeste partenze (considero piroscafi di media grandezza) fossero al completo o quasi, con un carico di mille emigranti per viaggio, e le altre sei fossero a un quarto di carico, si avrebbero già 7500 emigranti in un anno,

(1) Anche il Ministro dell'interno, on. Oliver, espresse poi al nostro Ispettore identica opinione.

cifra più che sufficiente, se si considera che negli ultimi due anni (1907-908 e 1908-909) giunsero nel Canada, secondo le statistiche canadesi, 11212 e 4228 italiani rispettivamente e se si tiene anche presente che la nuova linea non potrà mai abolire interamente l'emigrazione per il Canada via Stati Uniti (1).

La stagione dei lavori da bracciante essendo nel Canada molto limitata, sarebbe a mio parere pericoloso lasciare interamente libera l'emigrazione nel Canada nei mesi successivi al luglio. Chi giunge in Canada in agosto e settembre è sicuro di trovare ancora lavoro, ma in novembre si troverebbe facilmente già disoccupato. Dal luglio in poi, lascerei libera l'emigrazione nel Canada solo a chi dimostrasse di essere chiamato da parenti o amici, o fornisse soddisfacente prova di aver lavoro assicurato. Si potrebbe studiare, d'accordo col R. Console in Montreal, un sistema pratico per regolare le chiamate e sottoporle all'approvazione del Consolato. Come pure si potrebbe lasciare sempre libera anche in quei mesi l'emigrazione per gli Stati Uniti via Canada.

Condizione essenziale perchè la nostra emigrazione al Canada si svolga senza incidenti e non dia occasione a misure restrittive a nostro svantaggio, è che tutti gli emigranti che arrivano trovino facilmente lavoro. Un migliaio di emigranti che rimanesse per qualche tempo disoccupato a vagare nelle città sarebbe ragione sufficiente per il Governo canadese a imporre esso medesimo delle limitazioni che noi invece dobbiamo avere l'avvedutezza di evitare e prevenire.

La soluzione del problema del collocamento io non affiderei ad un nuovo *Labor Bureau*, bensì alla Compagnia stessa di Navigazione, alla quale io imporrei nella patente di provvedere, mediante accordi con le maggiori compagnie ferroviarie, (è sempre sulle ferrovie e quasi esclusivamente sulle ferrovie che i nostri braccianti potranno trovare facile collocamento) di provvedere e dare occupazione a chi già non l'avesse.

Questa mia proposta incontrerà, ne son sicuro, lo scetticismo e l'incredulità dei più. Prego tuttavia, di accordarle il beneficio di un benevolo esame.

Una Compagnia di Navigazione che guardi anche alla continuità ed all'avvenire delle proprie operazioni in Canada è interessata quanto noi, se non più di noi, a far sì che lo svolgimento della nostra emigrazione a quella volta si verifichi senza scosse e senza urtare interessi locali.

(1) Ecco le cifre dell'immigrazione italiana nel Canada, secondo le statistiche ufficiali canadesi, dall'anno fiscale 1900-901 al 1908-909:

1900-901.	4,710	1903-904.	4,445	1906-907.	5,114
1901-902.	3,828	1904-905.	3,473	1907-908.	11,212
1902-903.	3,371	1905-906.	7,959	1908-909.	4,228

La *Thompson Line* ha tanto capito questo ch'essa si è messa spontaneamente sulla via da me indicata. Essa infatti ha già chiesto — ignoro a qual punto siano le trattative — alla *Grand Trunk Pacific* che, ripeto, è la Compagnia ferroviaria che presentemente ha maggior bisogno di mano d'opera, di agire, come suo ufficio di lavoro in Montreal. A Montreal vi sono già altri uffici del genere: il più importante è quello della *Canadian Pacific Railway*, la quale, avendo costante bisogno di mano d'opera per le sue linee, ha ritenuto conveniente di emanciparsi dalle solite agenzie di collocamento e fare da sè.

Un ufficio di collocamento esercito dalla stessa Compagnia di Navigazione sarebbe facilmente controllabile dal R. Console, coadiuvato da un addetto, che, dirò qui di sfuggita, mi sembra nel Canada, specie dopo che sarà istituita questa nuova linea, indispensabile tanto più data la deplorabile scarsità di ufficiali consolari di carriera (1). E sarebbe certo più facile controllare un ufficio altrui che non esercirne uno per conto nostro.

La difficoltà di imporre la condizione cui mi riferisco non sta tanto nella condizione in sè stessa quanto nella sua precisa determinazione e formulazione. Ammesso che il provvedere al rapido collocamento dei nuovi arrivati sia un bisogno, io ne addosserei sotto una qualche forma l'onere alla Compagnia di Navigazione, vincolandola con la patente. Per poco che la Compagnia si occupasse della cosa, essa potrebbe fare sempre di più che non un *Labor Bureau* istituito e gestito da noi.

Altra limitazione, o meglio, altra cautela essenziale mi sembra quella di estendere al Canada le disposizioni ora in vigore in Italia per chi emigra agli Stati Uniti nei riguardi del passaporto e del certificato penale, che renderei senz'altro documento *necessario* per ottenere il passaporto per il Canada.

Il Governo canadese apprezzerrebbe certamente questo nostro atto e ce ne sarebbe grato, mentre si supererebbe così una delle questioni più delicate e che potrebbero in futuro anche pregiudicarci.

Da ultimo, farei precedere l'inizio di una corrente diretta di emigrazione al Canada da una vera e propria campagna di preparazione.

È necessario che il nostro pubblico sia edotto delle condizioni generali di quel Dominio, che i nostri emigranti sappiano delle difficoltà che li attendono, dei luoghi più adatti per clima ed altre condizioni, ai quali dirigersi.

Al qual proposito voglio osservare che se, per ragioni di dignità, è senz'altro da escludere ogni limitazione che intendesse ad impedire l'e-

(1) In tutto il Canada dall'Atlantico al Pacifico, non v'è che *un solo* ufficiale consolare di carriera, vale a dire il Console generale a Montreal.

migrazione al Canada dei meridionali, sarebbe per altro buona politica evitare che ne andassero troppi. Il clima è ottima ragione per questo e dovrebbe assolutamente sconsigliarsi l'emigrazione nel Canada di persone non avvezze a clima rigido.

Per riuscire efficaci, queste diffide dovrebbero esser fatte mediante la stampa e i giornaletti locali, ripetutamente e sotto forma di articoli.

Darei la massima diffusione in Italia a speciali *avvertenze* per chi emigra al Canada, compilate in base agli elementi che mi propongo di fornire nel mio rapporto definitivo.

Lettera diretta dal R. Console di Montreal, cav. Scelsi, all'Ispettore dell'emigrazione, prof. Attolico, in New York, sulla istituzione di una linea italo-canadese.

Nel restituirle, qui unito, il rapporto preliminare sulle condizioni del Canada in relazione all'emigrazione italiana, non mi è necessario estendermi in lunghi commenti.

Nei capitoli I, II, III, IV, Ella ha realmente, per così dire, fotografato la situazione esistente al Canada ed i suoi giudizi sulla condizione degli italiani qui residenti, sui requisiti ai quali deve rispondere l'emigrante per essere qui considerato "desirable citizen", e sulla conseguente politica adottata da questo Governo in materia di emigrazione, collimano esattamente con le osservazioni che ebbi finora campo di fare in questo paese.

Così pure, per ciò che si riferisce alla patente di vettore da accordarsi ad una o più linee di navigazione, ritengo che, per il momento almeno, sarebbe grave errore il permettere che più di una Compagnia faccia il trasporto degli emigranti.

Una linea diretta è però certamente indispensabile, sia nell'interesse degli emigranti che in quello, forse maggiore, del nostro commercio, appunto per i motivi di cui avemmo parola insieme, e che Ella esattamente riferisce nel capo V, del suo rapporto preliminare.

A mio vedere, non può correr dubbio sulla preferenza che debba accordarsi alla Compagnia Italiana che ha chiesto la patente insieme ad una di nazionalità estera, la quale, del resto, secondo quanto i suoi rappresentanti di Montreal mi hanno riferito, non ha poi nemmeno inten-

zione di istituire un servizio regolare, ma vorrebbe, dopo compiuto un viaggio in primavera, adibire nell'estate, l'unico piroscafo che attualmente possiede, al servizio tra il Canada e l'Inghilterra, destinandolo, poi, in Novembre ad un semplice viaggio di rimpatrio dal Canada all'Italia. Questo sistema, se la patente fosse concessa a tutte e due le Compagnie, avrebbe per conseguenza che la Navigazione Generale Italiana che intende fare un servizio regolare, si troverebbe a dover dividere con la Thompson Line i benefici dei due viaggi che senza dubbio saranno, di tutto l'anno, i più profittevoli, mentre poi dovrà correre tutto il rischio dei viaggi intermedi senza dubbio meno remunerativi. Se, quindi, la Navigazione Generale Italiana intende realmente iniziare un servizio regolare col Canada, ciò che a mio vedere si dimostrerebbe un buon affare, dovrebbe avere non solo la preferenza nella concessione della patente, ma essere in ogni modo incoraggiata dal R. Governo.

È indispensabile che da parte nostra si cerchi ogni mezzo di sradicare il convincimento di questo Governo che le nostre Autorità favoriscano l'esodo dei delinquenti per questi paesi, col non lasciaré alla Compagnia che farà il servizio diretto tra l'Italia e il Canada, la mano completamente libera nell'imbarco di ogni sorta di individui ai luoghi di partenza, e col concedere il passaporto per questa destinazione, soltanto dietro esibizione del certificato penale che dovrebbe essere, poi, presentato a queste autorità allo sbarco, ciò che, come Ella prevede, produrrà una eccellente impressione sul Governo Canadese.

Ella sembra temere che l'idea di obbligare la Compagnia di navigazione che farà il servizio diretto, a concludere accordi con le migliori compagnie ferroviarie, per dare occupazione agli emigranti da essa trasportati che non ne avessero trovata, possa incontrare "lo scetticismo e l'incredulità dei più ..".

Mi lasci, però, dire che tale scetticismo ed incredulità non sarebbero, in questo caso, che il frutto dell'ignoranza delle condizioni del Canada, ove le compagnie ferroviarie sono, si può dire, le padrone del paese, sono una delle grandi, se non la maggiore, fonti della prosperità, danno lavoro a centinaia di migliaia di persone e, senza dubbio, non desiderano di meglio che di assumere l'immediato controllo delle braccia valide disponibili sul mercato, senza dover ricorrere ad intermediari d'ogni specie che sfruttano contemporaneamente chi offre e chi domanda lavoro. Ed io so, in modo positivo, che queste grandi compagnie non si faranno pregare per giungere ad un'intesa di quel genere.

E ciò sarà di grande vantaggio per i nostri emigranti.

Firmato SCIELSI.

Oltre a ciò il Commissariato concorre all'assistenza degli italiani ammalati, poveri, con la somma di L. 2000 per il cantone di Zurigo e con la somma di L. 1500 per quello di Basilea. Recentemente ha anche consentito a sostenere quasi per intero, le spese del dispensario Morgagni per la cura dei tubercolotici, annesso all'Istituto italiano di beneficenza di New-York, e sul cui conto si ebbero le più favorevoli informazioni. Tali spese nel bilancio di previsione del 1909 ammontano a L. 15,500. Laonde gravano oggi sul Fondo per l'emigrazione L. 26,000 in totale per spese di carattere sanitario nel Regno, e circa L. 105,000 per sussidi ad istituzioni di assistenza sanitaria all'estero. Infine il Commissariato ha pure stabilito un concorso straordinario di L. 300,000 per la costruzione di un Ospedale a New-York. Nè devesi scordare che dal Fondo dell'emigrazione ricevono aiuti altre Società italiane le quali si interessano dell'assistenza sanitaria dei nostri emigrati, largendo medicinali e sussidi per spese di spedalità ai bisognosi.

Certamente il gran numero di operai italiani che si reca all'estero, la loro grande mobilità, i pericoli a cui è esposta la loro salute pel cambiamento di clima e per l'agglomerazione antigienica nelle case dei grandi centri d'immigrazione americani, le privazioni a cui quivi, in generale, si sottopongono pel desiderio di mettere insieme risparmi, la scarsa applicazione, nella maggior parte dei paesi cui si dirigono, degli adattamenti e dei processi suggeriti dalla scienza per l'igiene delle fabbriche e la prevenzione degli infortuni, sono tutte circostanze sfavorevoli da cui derivano grandi bisogni per l'assistenza sanitaria degli emigranti. Ed intanto i trattati internazionali provvedono per questa materia a pochi paesi soltanto e nel resto l'opera sia dello Stato, come delle colonie, non ha finora provveduto in modo adeguato.

Ciò posto è facile comprendere come la percentuale delle malattie fra gli emigranti debba essere molto più alta nei viaggi di ritorno che in quelli di andata e come un numero veramente considerevole di coloro che rimpatriano, vengano sbarcati nelle città di approdo, Genova, Napoli e Palermo, malfermi in salute e spesso non in grado di proseguire il viaggio.

Le statistiche pubblicate dal Commissariato ci offrono i seguenti dati circa gli emigrati ricoverati nelle infermerie dei piroscafi nei viaggi di ritorno, circa i casi di malattie infettive fra essi compresi, e il numero di quelli sbarcati non guariti nei porti d'approdo:

TAV. I. — Malati a bordo nei viaggi di ritorno dalle Americhe.

EMIGRATI	ANNI					
	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Rimpatriati dal Nord	88,293	140,161	100,352	112,276	177,278	244,718
Malati ricoverati nelle infermerie di bordo	864	1,177	1,160	1,386	1,832	2,035
Casi di malattie infettive e diffuse . . . . .	..	495	521	687	789	778
Malati sbarcati non guariti	465	616	729	883	1,110	1,233
Rimpatriati dal Sud	56,553	43,170	49,376	47,629	70,588	58,871
Malati ricoverati nelle infermerie di bordo	645	649	873	830	1,226	1,045
Casi di malattie infettive e diffuse . . . . .	..	189	290	306	514	514
Malati sbarcati non guariti	203	277	338	331	520	485
Totalità dei rimpatriati	144,846	183,331	155,728	159,905	247,866	303,589
Malati ricoverati nelle infermerie di bordo	1,509	1,826	2,033	2,216	3,058	3,080
Casi di malattie infettive e diffuse . . . . .	..	684	781	1,053	1,303	1,292
Malati sbarcati non guariti	668	893	1,067	1,214	1,630	1,718

Fra questi ammalati che vengono sbarcati non guariti nei porti di approdo, la maggioranza è certamente rappresentata da cronici non suscettibili di cura, i quali in gran parte sono tuttavia in condizioni da poter proseguire il viaggio fino al luogo di loro residenza. Senonchè pur essi possono trovarsi nella necessità, per coincidenze di treni o per altri motivi, di fare una breve sosta nel porto di approdo, prima di proseguire il viaggio. Donde la necessità che durante tale sosta possano essere ricoverati in luogo adatto e convenientemente assistiti, nè debbano, come avviene oggidì, cercare ospitalità in una qualsiasi locanda con grave danno e disturbo loro personale e d'altrui.

Per altri, causa le gravi condizioni, talora financo preagoniche, in cui si trovano al momento dello sbarco, il ricovero immediato in uno stabilimento di cura, rappresenta una imprescindibile necessità alla quale i medici di porto ed i RR. Commissari viaggianti hanno fino ad oggi sopperito coll'inviarli direttamente agli ospedali locali.

In base a notizie fornite dall'Ispettorato dell'emigrazione di Napoli, gli infermi che sarebbero in tal modo mandati agli ospedali di quella città, ammonterebbero annualmente da 150 a 200 circa.

Le spese di spedalità per tali ammalati dovrebbero essere sostenute dai comuni ai quali appartengono, ma in pratica le molteplici difficoltà e le spese necessarie per accertare l'ente debitore, come pure i principi di equità usati dalle amministrazioni ospedaliere verso i comuni poveri, impediscono e riducono a modeste proporzioni tali rimborsi.

La legge 17 luglio 1890, n. 6972, art. 79 e la giurisprudenza da cui è disciplinata attualmente la materia delle spedalità, stabiliscono che soltanto gli individui affetti da malattie acute, bisognevoli di cura immediata, possono essere ricoverati negli ospedali d'urgenza, e ciò in seguito a ordine del Sindaco o dell'Autorità politica, previo accertamento dell'urgenza e della impossibilità di provvedere altrimenti.

Prescindendo anche dal fatto che l'emanazione di tale ordine richiede sempre un certo lasso di tempo la cui attesa può essere vietata dalle condizioni stesse dell'ammalato, occorre osservare che i piroscafi sono da considerarsi unicamente come mezzi di trasporto e non come luoghi di ricovero nemmeno temporaneo. Se è giusto imporre alle compagnie di navigazione l'onere di provvedere alla cura dei passeggeri ammalati che prendono imbarco sui loro piroscafi, altrettanto sarebbe ingiusto esigere che esse avessero a incaricarsene ulteriormente appena l'obbligo del trasporto da esse assunto, è stato portato a compimento.

Inoltre, lo sbarco immediato degli ammalati, appena giunti al porto di destinazione con un piroscavo che dopo brevissima sosta, deve proseguire la navigazione, non ammette esitazioni di sorta.

D'altronde le incertezze da cui nella pratica attuale è dominata tale materia, in taluni casi hanno persino portato a questa conseguenza, che a bordo di qualche piroscavo su cui non imbarca un R. Commissario, qualche passeggero infermo che avrebbe avuto bisogno di sbarcare in un ospedale a terra, ha invece dovuto proseguire il viaggio, avendo il capitano temuto che le spese di spedalità sarebbero state addebitate alla compagnia proprietaria del piroscavo, ove egli l'avesse mandato all'ospedale, cosa a cui nessun altro aveva creduto di dover provvedere.

Intanto gli ospedali di Genova e di Napoli hanno dichiarato di non potere più oltre sostenere i maggiori oneri derivati dal crescente numero

degli emigranti di ritorno, sbarcati dai piroscafi in gravi condizioni di salute, che vanno ad ingombrarne le corsie, tanto da obbligarli talora a limitare o trascurare l'accoglimento di coloro che, in base alle loro tavole statutarie, vi hanno maggior diritto.

Nella tornata della Camera dei Deputati del 30 maggio decorso, in sede di discussione del bilancio del Ministero dell'Interno, furono chiesti dei provvedimenti per porre gli opportuni ripari a questi inconvenienti e la relativa discussione di massima fu chiusa dal Presidente del Consiglio, ministro dell'Interno, con le seguenti parole: "Per conto mio credo che il Fondo per l'emigrazione dovrebbe provvedere a queste necessità, perchè esso non deve servire soltanto a mandar via i nostri emigranti, ma anche ad aiutarli quando si trovano in condizione di malattia grave; d'altra parte il fondo dell'emigrazione è abbastanza largamente dotato, onde confido che in esso si possa trovare un mezzo di risoluzione del problema „.

L'assistenza sanitaria degli emigrati di ritorno nei porti di sbarco, si presenta con caratteri di particolare interesse ed importanza per la difesa del nostro paese dai morbi contagiosi e diffusibili. Prudenza consiglierebbe di sottoporre almeno temporaneamente, ad un relativo isolamento, coloro che rimpatriano affetti da tali morbi e specialmente da *tubercolosi polmonare*, da *tracoma* e da *anchilostomiasi* o *uncinariosi*, onde impedire che propaghino i loro mali nel paese.

Nella tornata della Camera dei Deputati del 5 luglio decorso, dall'onorevole Pieraccini fu rivolta una interpellanza al Ministro di agricoltura industria e commercio, intesa ad ottenere che, accogliendo i voti emessi dal II Congresso nazionale sulla patologia del lavoro, fossero praticamente concretati i mezzi atti a salvare la nostra industria agricola dalla diffusione dell'anchilostoma americano dello Styles in Italia ove è già diffuso quello purtroppo già nazionalizzato del Dubini, con cui l'esotico s'unisce in collaborazione a danno del nostro lavoratore della terra. "In questi ultimi anni — diceva l'interpellante — con progressione geometrica anzichè aritmetica, questa malattia si diffonde talmente che delle 69 provincie italiane, 40 sono infette da questo verme il quale infiltrandosi negli intestini degli operai li ammalava e li rende improduttivi, inutili alla famiglia e alla società „. Di fronte ad un male così grave non bastano, sono addirittura insufficienti come egli osservava, le pubblicazioni stampate a scopo profilattico con lodevole intendimento, dal Ministero dell'interno, mentre occorre invece sterilizzare gli ammalati reduci dalle Americhe perchè non diffondano il parassita nel nostro paese già tanto

minacciato dal trinomio agricolo-patologico: *malaria, pellogra, anchilostomiasi*.

Le statistiche sanitarie pubblicate dal Commissariato danno le seguenti cifre di rimpatriati affetti da *tubercolosi, tracoma* e *anchilostomiasi*; cifre che si riferiscono soltanto ai casi ricoverati nelle infermerie di bordo e che sono certamente inferiori alla realtà dei fatti perchè non tengono conto della legione di quelli in cui la malattia è incipiente o in stadio poco avanzato e che perciò non vengono scoperti fra i passeggeri di III classe, nonchè di quelli che appunto, perchè ammalati, viaggiano in I o in II classe.

TAV. II. — Malati di tubercolosi, tracoma e anchilostomiasi rimpatriati dalle Americhe e giunti in Italia.

MALATI DI	ANNI						Totali
	1903	1904	1905	1906	1907	1908	
Tubercolosi:							
dal Nord	170	270	362	471	400	133	2298
dal Sud	44	68	69	71	103	486	488
Totali	214	338	431	542	602	619	2716
Tracoma:							
dal Nord	12	10	22	52	9	. .	105
dal Sud . . . . .	. .	15	4	87	20	268	373
Totali	12	25	26	139	29	268	478
Anchilostomiasi:							
dal Nord . . . . .	. .	2	1	1	. .	. .	4
dal Sud	5	10	18	16	15	25	89
Totali	5	12	19	17	15	25	93

E le condizioni in cui si trovano all'atto dello sbarco i tubercolosi rimpatriati, sono dimostrate dalla seguente tabella che si riferisce tanto a quelli di ritorno come a quelli dell'andata:

TAV. III. — Condizioni dei malati di tubercolosi polmonare sbarcati dai piroscafi in servizio di emigrazione.

ANNI	Viaggi del	Migliorati	Stazionari	Peggiorati	Totali
1906	Nord	150	222	54	426
"	Sud	28	41	18	87
1907	Nord	171	278	36	485
"	Sud	40	55	19	114
Totali		389	596	127	1112

La relazione sanitaria del 1905 già accennava come " il fatto di tanti infermi di terribili malattie, che ritornano ai loro paesi per andare ad alloggiare in mezzo a povera gente, in meschini abituri formicolanti di bambini, sia di tal gravità per le conseguenze che ne derivano. da dover seriamente impensierire „.

E " poi che è fatale — come è detto nella relazione sanitaria del 1908 — che possano rientrare in patria *tubercolosi, tracomatosi, anchilostomiaci*, si provveda almeno ch'essi non abbiano a spargersi, appena toccato il suolo patrio, nelle diverse provincie, sputandovi la tisi e disseminandovi il *verme dell'uncinariasi*, che da qualche anno va manifestando con cifre notevoli la sua funesta presenza. S'impongano a questi disgraziati delle *soste*, nelle quali l'intervento medico attenui le sofferenze e i pericoli e dove può, li allontani affatto „.

" Non saranno perciò i tubercolosi che guariranno della tisi: ma saranno domati gli ardori delle febbri, saranno mitigate le tossi che spargono bacilli, saranno inculcati i principi di preservazione e di difesa, sarà preparata sopra basi pratiche l'educazione igienica che è il fondamento della salute individuale e pubblica. E per la importazione della tubercolosi sarà già questa una vittoria grande „.

" Per il *tracoma* e per l'*anchilostoma* poi la vittoria potrà essere completa perchè alcuni giorni di vigilanza e di cura energica ed intelligente potrà dare positivi successi per queste forme morbose, specie per la seconda „.

Inoltre fra gli emigranti di ritorno dalle Americhe vi sono individui affetti da malattie contagiose acute, specialmente esantematiche, e da malattie diffuse parassitarie, per i quali è doveroso provvedere, benchè si tratti di forme diffuse fra noi, affinchè non possano dare occasione a una maggiore diffusione di tali malattie. E si incontrano fra essi anche alcuni casi di morbi esotici ai quali occorre assolutamente precludere ogni possibilità di propagazione.

In base alle statistiche sanitarie pubblicate dal Commissariato, si sono raccolti i seguenti dati relativamente alle malattie ora accennate:

TAV. IV. — Casi di malattie contagiose acute, diffuse ed esotiche nei viaggi di ritorno dalle Americhe.

MALATTIE	ANNI						Totale
	1903	1904	1905	1906	1907	1908	
Morbillo	57	64	115	111	205	153	735
Scarlattina . . . . .	..	4	..	1	..	5	10
Vaiuolo e vaiuoloide.	3	7	6	9	2	9	36
Eresipela.	10	13	10	12	2	12	59
Parotite (Orecchioni)	2	11	3	5	14	15	50
Pertosse (Tosse canina).	4	3	4	5	8	15	39
Difterite	1	10	3	2	2	10	28
Tifo	10	13	12	16	14	13	78
Scabbia (Rogna)	29	22	28	47	61	34	221
Tigna	5	3	6	1	2	1	18
Lebbra . . . . .	..	..	..	3	..	..	3
Beri Beri o Kakke	2	2	1	1	..	..	6
Totale	123	152	188	213	340	267	1283

Siccome il 37,4 per cento di tutti i malati nei viaggi di ritorno, esclusi i morti, i tubercolosi, i tracomatosi, e gli alienati arrivano in Italia prima di essere guariti, possiamo affermare che ogni anno sbarcano nei nostri porti, specialmente in quello di Napoli, 80 individui affetti da malattie contagiose acute, diffuse ed esotiche. E non è detto con ciò che gli altri individui che durante il viaggio hanno sofferto di tali malattie ed arrivano in porto guariti, non siano altrettanto pericolosi per la pubblica salute, inquantochè l'attitudine a trasmettere il contagio da cui sono stati affetti, si prolunga in essi com'è noto universalmente, anche dopo la guarigione, per un tempo che non può essere mai compreso nel breve periodo del viaggio di mare compiuto.

In seguito ai voti espressi dal Congresso contro la tubercolosi tenuto a Milano nel 1906 è stato detto "essere opera pazzamente antisociale permettere a tutta una folla di bacilliferi di sottrarsi ad un'adeguata vigilanza... dopo aver deposto il piede sul sacro suolo della patria". Eppure ciò si è fatto sino ad ora ed a ciò urge porre pronto e radicale riparo con lo stabilire adatte istituzioni di profilassi (v. Relaz. statistica sanit. pel 1906).

Per questo in base ai regolamenti sanitari dello Stato di New-York, gli emigranti che durante il viaggio di andata abbiano sofferto di una delle anzidette malattie, all'atto dell'arrivo vengono trattenuti ed isolati anco se guariti, fino a che non sia completamente trascorso il periodo della contagiosità, e per le forme esantematiche, almeno quello della completa desquamazione.

Infine non si possono trascurare neanche gli alienati i quali rimpatriano dalle Americhe in numero abbastanza notevole, come risulta dai seguenti dati:

TAV. V. — Alienati rimpatriati dalle Americhe e giunti in Italia.

Rimpatriati	A N N I					Totale
	1904	1905	1906	1907	1908	
dal Nord	50	55	68	86	72	331
dal Sud	12	7	26	31	29	105
Totali	62	62	94	117	101	436

All'atto dell'arrivo in Italia e in attesa che siano esaurite le pratiche necessarie a norma di legge, per il loro ricovero provvisorio in un manicomio (mentre le successive disposizioni definitive sono di spettanza del Procuratore del Re), questi ammalati vengono oggigiorno sbarcati e trattenuti negli uffici di Pubblica Sicurezza dei porti di approdo, locali non certo adatti a tale uso.

Fra i malati reduci dalle Americhe meritano speciale considerazione quelli appartenenti alle due grandi categorie degli emigranti respinti dalle autorità dei paesi di destinazione e degli indigenti rimpatriati a richiesta delle nostre autorità consolari per effetto dell'articolo 25 della legge sull'emigrazione. Anche nella Relazione della giunta generale del bilancio sul disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati circa gli stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-910, si legge che "in particolar modo destano pietà gli emigranti respinti dagli Stati Uniti, che, laceri, privi di qualsiasi mezzo di sostentamento e senza tetto, sono costretti ad elemosinare in attesa che la questura provveda al loro rimpatrio... Ai respinti dai porti esteri si aggiungono i rimpatriati bisognosi molto accresciuti di numero, in seguito alla recente crisi economica agli Stati Uniti; così avviene che i nostri porti siano ingombrati da nuclei di infelici, vittime della loro ignoranza delle leggi estere regolanti la immigrazione, ma il più delle volte della malafede altrui „.

Costoro non sono passeggeri volontari, e per essi perciò quando siano affetti da malattie che li rendono pericolosi alla società, meno ancora che per la generalità di tali ammalati, la necessità di diminuire la loro libertà personale può trattenerci da quelle pratiche che possono riuscire sia pure in parte soltanto, a vantaggio della pubblica salute.

Anzi se il modo stesso del loro rimpatrio costituisce per essi un vincolo verso l'autorità pubblica che vi provvede, questa è puranche vincolata verso di loro, dal dovere di fornirli di tutte le tutele di cui possono aver bisogno. Non basta cioè provvedere alla loro traversata oceanica e lasciare poi che si cavino d'impaccio come meglio possono, appena sbarcati in Italia. L'opera del medico che li ha curati durante il viaggio, è completamente inutile se dopo lo sbarco, viene a mancar loro il relativo necessario complemento. E siccome alle autorità di Pubblica Sicurezza cui spetta provvedere per l'invio degli indigenti al comune di residenza, occorre sempre un po' di tempo per il disbrigo delle relative pratiche, avviene sovente che costoro rimangono abbandonati per alcuni giorni alla mercè di Dio nel porto di sbarco, senza un ricovero adatto e senza mezzi di assistenza e talora anco di sussistenza. Così s'è visto qualche indi-

gente tubercoloso appartenente alle provincie dell'Alta Italia, sbarcato a Napoli, roso dalla febbre, star seduto per un giorno intero in mezzo alla strada, senza nutrimento e prepararsi in questo modo, ad un lunghissimo viaggio in ferrovia! (1)

Le notizie di carattere generale che si posseggono intorno agli emigranti respinti dalle Americhe son per ora, molto scarse e monche.

Si riferiscono ad esse le seguenti cifre ricavate dalle statistiche del Commissariato.

Tav. VI. — Emigranti respinti dalle Americhe.

EMIGRANTI	ANNI						Totali
	1903	1904	1905	1906	1907	1908	
Partiti per il Nord	214,157	142,327	352,521	292,059	283,671	70,668	1,255,403
„ per il Sud.	50,278	67,483	96,831	121,530	87,672	95,952	519,736
Totale dei partiti	264,435	209,810	349,352	413,579	371,343	166,620	1,775,139
Respinti dal Nord.	226	1,432	2,374	2,477	1,480	593	8,582
„ dal Sud.	311	198	155	79	137	345	1,225
Totale dei respinti.	537	1,630	2,529	2,556	1,617	938	9,807
Respinti per motivi di salute:							
dal Nord	6	298	285	670	586	322	2,167
dal Sud.	63	65	84	71	42	269	595
Totali	69	364	369	741	628	591	2,762

(1) In questo, come negli altri casi riferiti nella presente relazione, il Commissariato, avuta notizia dell'inconveniente, ha provveduto nei limiti della sua competenza.

Dall'*Annual report of the Commissioner general of immigration* degli Stati Uniti, si rilevano invece le cifre seguenti le quali però si riferiscono a tutti gli immigranti italiani, cioè non soltanto a quelli provenienti dall'Italia e dall'Hàvre cui si riferiscono le nostre statistiche, sibbene anche a quelli partiti da altri porti dell'estero.

TAV. VII. — Immigranti italiani respinti dagli Stati Uniti.

ITALIANI	ANNI FINANZIARI						Totali
	1902-1903	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907	1907-1908	
Totalità degli immigranti . . .	233,546	196,028	220,320	286,814	294,061	135,247	1,372,016
Ricevuti in ospedale	1,853	1,861	1,448	2,121	2,808	?	—
Totalità dei respinti	3,179	2,487	2,446	3,201	2,942	1,637	15,982
Respinti per:							
Epilessia				1		4	5
Idiozia, imbecillità		4	6	35	9	40	94
Alienazione mentale	8	9	21	30	69	99	236
Tubercolosi						21	
Tracoma						340	
Tigna	156	270	288	358	559	25	2,045
Altre malattie contagiose .						28	
Difetti fisici				62		166	228
Gravidanza (illegittima) . .						2	2
Totale dei respinti per motivi di salute	164	283	315	486	637	725	2,610

N. B. — Per gli immigranti respinti nella presunzione che potessero cadere a carico della pubblica beneficenza (*likely public charge*), soltanto nell'ultimo anno è stato fatto un computo completo a parte, di quelli sul cui conto tale presunzione aveva per base ragioni di salute (difetti fisici) avvalorate da certificato medico relativo.

Più scarse ancora sono le notizie che si hanno intorno agli indigenti rimpatriati a richiesta delle RR. autorità consolari. In base ai dati raccolti dagli Ispettorati dell'emigrazione nei porti ove sono sbarcati, si riferiscono ad essi le cifre seguenti:

TAV. VIII. — Indigenti rimpatriati dalle Americhe
a richiesta delle RR. Autorità consolari.

RIMPATRIATI	A N N I				Totale
	1905	1906	1907	1908	
dal Nord America	534	992	2,474	3,998	7,998
dal Centro America . . . .	. .	3	63	108	174
dal Sud America	3,900	3,745	3,796	3,821	15,361
Totali	4,533	4,740	6,333	7,927	23,528

Per quelli provenienti dal Sud e dal Centro America non si hanno notizie più complete di queste.

Per quelli provenienti dal Nord America si conoscono i seguenti dati:

TAV. IX. — Indigenti rimpatriati a richiesta del R. Consolato di New York.

MOTIVO DEL RIMPATRIO	A N N I			Totali
	1906	1907	1908	
Totale dei rimpatriati.	534	273	296	1093
per tubercolosi o bronchite cronica . .	134	34	20	197
„ reumatismo	53	25	18	96
„ malaria	21	6	2	29
„ malattie di cuore	15	2	2	19
„ malattie del sistema nervoso . . .	19	2	2	23
„ altre malattie	139	47	33	219
Totale dei rimpatriati per malattia.	381	116	86	583

A questi pochi dati si aggiunge il seguente prospetto in cui sono indicati i respinti e gli indigenti rimpatriati da Boston in quattro viaggi consecutivi, compiuti dall'aprile all'agosto di quest'anno 1909.

TAV. X. — Emigranti respinti e indigenti rimpatriati da Boston
in quattro viaggi.

MOTIVO DEL RIMPATRIO	Respinti				Indigenti				Totale			
	Viaggio				Viaggio				Viaggio			
	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°
Totalità dei respinti e degli indigenti	8	6	7	10	10	29	27	31	18	35	34	41
Vecchi o gracili, scarsi di mezzi	..	1	..	1	..	..	..	..	..	1	..	1
Giovinetti non atti a guadagnare	3	..	1	..	..	..	..	..	3	..	1	..
Minori degli anni 16.	2	..	1	1	..	..	..	..	2	..	1	1
Donne abbandonate. . . . .	..	..	..	..	..	6	1	1	..	6	1	1
Vincolati da contratto di lavoro	1	1	1	..	..	..	..	..	1	1	1	..
Disoccupati. . . . .	..	..	..	..	1	3	6	5	1	3	6	5
per immoralità . . . . .	..	1	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..
„ delinquenza . . . . .	..	..	..	2	..	1	..	..	..	1	..	2
„ accompagnamento.	1	..	1	..	4	12	2	1	5	12	3	1
Malati di reumi e altre forme inde-	..	..	..	..	2	2	3	5	2	2	3	5
terminante. . . . .	..	..	..	..	2	2	3	5	2	2	3	5
„ di cuore, reni, fegato (gravi)	..	..	..	1	..	..	1	1	..	..	1	2
„ di utero. . . . .	..	..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	..
„ di adenite cervicale . . . . .	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	1	..
„ di tubercolosi. . . . .	..	..	1	1	..	3	10	13	..	3	11	14
„ di tracoma. . . . .	..	..	..	..	..	..	3	..	..	..	3	..
„ di tigna, eczema. . . . .	..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	..	2
„ di scabbia. . . . .	..	1	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..
„ di sifilide (in atto). . . . .	..	1	..	..	1	..	..	..	1	1	..	..
„ di ernia. . . . .	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	1	..
„ di cecità parziale o totale	1	..	..	2	..	..	..	..	1	..	..	2
„ claudicanti. . . . .	..	..	1	..	1	..	..	1	1	..	1	1
„ paralizzati. . . . .	..	..	..	..	1	..	2	..	..	1	..	2
alienati ed epilettici. . . . .	..	1	..	1	..	1	..	1	..	2	..	2
				6								
Totale dei malati.	1	3	3		5	7	18	24	6	10	21	30

Questi disgraziati pei quali la reiezione significa un danno economico gravissimo e la rovina di tutti i calcoli fatti per l'avvenire, questi disgraziati che stanchi e disillusi, dopo aver speso il magro peculio raggranellato a forza di stenti, sono inviati in Italia a cura dei RR. Consoli, hanno ancora bisogno di speciale assistenza quando rimettono il piede sul suolo patrio. E ciò specialmente quando sono ammalati, come troppo sovente lo sono: specialissimamente quando soffrono di malattie contagiose o diffuse.

La denuncia, come oggi si fa dai medici di bordo nel presentare il costituito sanitario ai medici di porto, dei casi di malattia contagiosa o diffusiva avuti durante la traversata, indicando a parte in modo speciale quelli di tubercolosi, di tracomatosi e di anchilostomiasi, e la denuncia obbligatoria dei tisici che rimpatriano, fatta per cura degli stessi medici di porto agli ufficiali sanitari dei comuni nei quali i tisici intendono stabilire il loro domicilio, rappresentano invero un mezzo troppo incompleto e assolutamente insufficiente di protezione della pubblica salute, e di assistenza agli infermi bisognosi. « A questi reduci dal volontario esilio di lavoro — come è detto nella relazione sanitaria del 1908 — corrosi da mali che vanno piantando le loro perniciose radici nelle terre fino a ieri vergini d'ogni malsania, come a perpetuarvi infaustamente il ricordo degli abbandoni ai quali le costrinse la miseria; a questi reduci che hanno affrettato il ritorno alla terra natia nella vaga lusinga di ritrovarvi tutta la salute, che arrivano in patria fiaccati e logori nel fisico, inconsci che entro di loro stessi si annidano germi che verranno ad assaltare e minacciare la salute delle loro stesse famiglie e la celebrata salubrità dei loro paeselli, a questi reduci miseri e sventurati deve rivolgersi e si va ora volgendo il pensiero provvido delle autorità preposte alla tutela dell'emigrante e della pubblica salute „.

« Mentre noi siamo indotti a selezionare gli elementi migliori di gioventù e di fisico, perchè siano lasciati entrar liberi nelle regioni della fatica, non possiamo rimanere indifferenti al riversarsi in patria di correnti minacciose di morbi funesti. Vogliono la civiltà e l'umanità che si soccorra in qualche maniera allo individuo e si preservino fin dove è possibile le moltitudini „.

La importante e complessa questione riguardante l'assistenza sanitaria degli emigranti nei porti del Regno, si estende necessariamente non solo a quelli di ritorno ma anche a quelli in partenza.

Ciò occorre rilevare innanzi tutto nei riguardi dell'applicazione più rigorosa che si vuole ora dare alla *quarantine law* degli Stati Uniti.

Per effetto di questa legge l'autorità consolare federale sembra non voglia rilasciare le patenti nette ai piroscafi diretti ai porti del Nord America quando imbarchino emigranti che abbiano dimorato in alberghi dove si sia avuto qualche caso di malattia infettiva e che non siano stati convenientemente isolati per il periodo di tempo necessario a poter essere considerati immuni dal contagio cui sono stati esposti. Difatti a tenore della stessa legge non solo gli emigranti affetti da malattie contagiose non dovrebbero mai essere ammessi all'imbarco, ma si consiglia anche (art. 38) di negare l'imbarco a coloro che prima della partenza fossero stati esposti al pericolo di contrarre malattie di carattere quarantenario, cioè la peste, la febbre gialla, il colera e il tifo, ove non abbiano trascorso nell'immunità e in stato d'isolamento, un periodo di tempo uguale al periodo d'incubazione delle malattie medesime. Per i passeggeri di terza classe e per le persone dell'equipaggio invece (art. 34) provenienti da località ove il vaiuolo predomina in forma endemica o che siano stati *esposti* al pericolo di contrarlo, è considerato ammissibile l'imbarco, purchè provino di aver già sofferto il vaiuolo o di essere stati vaccinati di recente con esito positivo. In correlazione a ciò i medici addetti ai consolati degli Stati Uniti sono incaricati di visitare i passeggeri di terza classe ed i locali loro destinati, di far indagini sulle comunicazioni avvenute fra i piroscafi e la terra e di assicurarsi che le condizioni sanitarie dei bastimenti, degli equipaggi e dei passeggeri descritti nelle patenti consolari, siano conformi a verità.

Per ottemperare alle esigenze della legge americana, per impedire che un'emigrante trattenuto alla partenza per motivi di salute, si rechi ad albergare in una pubblica locanda e metta così altri emigranti nelle condizioni di essere respinti dall'imbarco; ed in via generale per impedire che arrechi un inconsueto attentato alla pubblica salute, e perchè possa infine essere convenientemente curato, occorre che egli sia ricoverato d'ufficio, in apposito ed acconcio locale di isolamento, di osservazione e di cura.

D'altra parte la questione degli emigranti in partenza che non sono ammessi all'imbarco, sempre per effetto delle leggi americane, come pure per effetto dell'art. 87 del Codice della Marina mercantile e delle disposizioni emanate dal Commissariato onde sia vietato l'espatrio alle persone soggette ad essere respinte dal paese di destinazione, in virtù delle norme localmente in vigore sull'immigrazione (giusta R. Decreto 20 novembre 1902), è molto importante non solo allo scopo di impedire la eventuale diffusione di malattie contagiose, ma anche onde porre un freno alla indegna speculazione che si compie oggi in danno specialmente di quegli e-

migranti diretti al Nord America, i quali non vengono appunto ammessi ad imbarcare nei nostri porti perchè sarebbero altrimenti respinti all'atto dell'arrivo negli Stati Uniti, per effetto della legge federale sull'immigrazione.

Quelli che partono da Napoli e da Palermo prima di presentarsi alle commissioni di cui all'art. 151 del Regolamento sull'emigrazione, vengono anzi visitati dai medici addetti ai locali Consolati degli Stati Uniti e quelli che essi giudicano non essere nelle condizioni fisiche prescritte per l'ammissione in questi Stati e propongono perciò per lo scarto, non vengono ammessi all'imbarco, salvo casi eccezionali, pur previsti dai regolamenti americani, di persone che pur essendo state scartate, vogliono compiere il viaggio ugualmente, a proprio rischio, per esser sottoposti a nuova visita dai medici del porto di destinazione, cui vengono a tal fine, specialmente notificati.

I passeggeri di seconda classe i quali per la massima parte sono anche essi dei veri emigranti, sono visitati dai medici di porto, i quali fanno parte delle predette commissioni, e quando sono trovati affetti da malattie infettive o trasmissibili o che possano tornare di soverchio incomodo agli altri passeggeri, anch'essi a norma dei vigenti regolamenti sanitari, non vengono ammessi all'imbarco.

La somma maggiore di questi scarti sia per la terza come per la seconda classe, è dovuta ai casi di tracoma. Altri pochi vengono scartati per tigna, per scabbia, per ernia, per deformità somatiche tali da diminuire gravemente l'attitudine a procurarsi i mezzi di sussistenza.

Un'idea del numero di emigranti ai quali non viene permesso l'imbarco nel porto di Napoli, è data dalla seguente tabella desunta dalla Relazione sui servizi dell'emigrazione per il periodo aprile 1907-aprile 1908.

TAV. XL. — Emigranti in partenza per gli Stati Uniti non ammessi ad imbarcare nel porto di Napoli.

EMIGRANTI	ANNI FINANZIARI						Totali
	1902-1903	1903-1904	1904-1905	1905-1906	1906-1907	1907 (2 ^a sem.)	
esaminati	173,682	165,537	180,117	221,208	243,973	72,910	1,066,427
scartati non ammessi all'imbarco	10,065	5,225	4,956	15,362	14,782	5,234	55,624
Percentuale dei scartati . . .	5.80	6.00	2.62	6.94	6.06	7.17	5.21

Alcune indicazioni più particolareggiate si rilevano dai seguenti dati relativi agli emigranti cui non venne permesso l'imbarco nel porto di Napoli, pei quattro viaggi a Boston di cui si è fatto già precedentemente cenno.

TAV. XII. — Emigranti in partenza per quattro viaggi a Boston non ammessi ad imbarcare nel porto di Napoli.

EMIGRANTI	TERZA CLASSE					SECONDA CLASSE				Totale generale
	Viaggi					Viaggi				
	1°	2°	3°	4°	Totale	2°	3°	4°	Totale	
partiti	1,064	992	1,113	1,500	4,679	221	172	151	534	5,213
scartati per motivi di salute	60	72	48*	73	253	30	8	21	49	302
scartati per accompagnamento	16	21	12	..	49	..	1	..	1	50
scartati per minore età	2	..	3	2	7	..	..	..	..	7
scartati per causa giudiziaria pendente . .	..	..	..	..	..	..	..	1	1	1
Percentuale dei scartati per motivi di salute .	5,25	6,63	4,08	4,63	5,07	8,65	4,42	12,13	8,37	5,41

* 39 per tracoma, 2 per tigna, 1 per scabbia, 5 per ernia, 1 per deformità somatica.

Attualmente gli emigranti non ammessi all'imbarco tornano alle locande ove nella comune, libera ed affollata convivenza, se ammalati, inconsciamente agiscono come pubblici distributori di contagi.

Così tutti i tracomatosi che convergono in Napoli da ogni parte d'Italia, accrescono il pericolo di diffondere il tracoma in città ove già malauguratamente è sì comune. E si comprende di leggieri che tutti gli sforzi fatti per ridurre almeno, se non per far scomparire del tutto, questo morbo, non possono venire coronati da felice successo se non si pensa a provvedere energicamente a questa fonte inesauribile d'importazione contagiosa.

Indubbiamente ogni emigrante malato di tracoma diviene un centro d'infezione di cui non si possono calcolare i confini, essendo che per le

locande, pe' luoghi di ritrovo, d'aspetto, di trattenimento, frequentati da emigranti, passano giornalmente fiumane di gente d'ogni provincia, d'ogni nazione, d'ogni età.

I tracomatosi in Italia rappresentano il 27 % di tutti i malati d'occhi e il rapporto fra il loro numero e la popolazione è inferiore soltanto a quello della Russia.

Ove si pensi, come è detto nella relazione sanitaria del 1908, che "circa il 75 % dei colpiti da tracoma sono destinati alla cecità, se non si curano convenientemente, c'è da spaventarsi sugli effetti terribili che potranno derivare alla nostra popolazione lavoratrice ove non si intervenga prontamente ed energicamente. I danni che questa funesta infezione porta non solo al valore economico dell'individuo, ma alla razza, alla popolazione, alla economia generale non si misurano. La possibilità di guadagno diminuendo nel tracomatoso per l'alterazione della vista, egli è costretto a contentarsi di salari minimi che espongono lui e quelli che vivono del lavoro di lui, ad una miseria obbligatoria „.

Non è compito del Commissariato dell'emigrazione la difesa della salute pubblica nel paese, la cui salvaguardia è affidata ad istituti che non mancano e non mancheranno certamente di lottare con ogni possa contro la diffusione del tracoma, della tubercolosi e di altre consimili pestilenze. Ciò non toglie che anche il Commissariato debba portare il suo contributo a questa benefica opera di protezione sociale, i cui campioni non potranno essere mai troppi, col provvedere quanto più è possibile, al risanamento degli emigranti ammalati e coll'impedire che da questi i contagi possano diffondersi agli emigranti sani. Oltre a ciò conviene difendere la emigrazione dalla possibile accusa che ad essa soltanto sia dovuta la larga diffusione del tracoma nel nostro paese, poichè già nel Brasile si è udito affermare da persone autorevoli, che tale malattia vi è stata importata dagli immigranti italiani e che prima della loro venuta, era completamente sconosciuta nel paese.

D'altra parte questa opera complessa di carattere sanitario, arrega necessariamente a singoli emigranti, nell'interesse della generalità, danni materiali, talvolta non lievi, che occorre alleviare, e viene infine ad integrarsi indissolubilmente con la necessità d'impedire che da essa con loro maggior danno, indegni speculatori possano trarre indebiti profitti personali.

Gli emigranti non ammessi ad imbarcare, poi che son tornati alle locande, vengono circondati e presi di assalto da una folla di sfruttatori che largheggiano in promesse mirabolanti. E poichè " il miser suole dar facile credenza a quel che vuole „ tutti abboccano all'amo ed

aprono il cuore alla speranza di potere a dispetto dei medici e delle commissioni, altrimenti mettere il piede a bordo per seguire in America, i loro sogni di fortuna che le difficoltà incontrate fan loro parer più belli! Ecco allora che uno si offre di farli guarire, dietro lauto compenso, con colliri ed acque miracolose di questo o di quel santo. Altri preferiscono agire presso di loro come intermediari di qualche medico di elastica coscienza, che dopo pochi giorni di lavande oculari antisettiche o indifferenti, li dichiara guariti. Altri ancora, sempre dietro compenso assai lauto, li mettono sulla via dell'emigrazione clandestina, sia mandandoli ad imbarcare in un porto estero, sia nascondendoli a bordo di un qualsiasi bastimento in partenza per l'America. E difatti la grandissima maggioranza degli emigranti clandestini che si incontrano quotidianamente a bordo dei maggiori piroscafi diretti agli Stati Uniti, è rappresentata da tracomatosi.

Si è visto persino l'impudenza di alcuni sfruttatori giungere a tal punto da far credere a un emigrante di non essere stato ammesso all'imbarco, riuscendo così a trattenerlo, quando nè la commissione di visita nè i medici del Consolato americano, nulla di simile avevano stabilito. (1)

Per apprezzare interamente tutta la gravezza di questo problema occorre infine ricordare che molti stati morbosi della congiuntiva possono andar confusi col tracoma senza che nulla abbiano di contagioso, d'infettante, e d'altra parte, il tracoma lungo il suo decorso, presenta aspetto assai vario a seconda della forma, del soggetto infermo, del tempo trascorso ecc. ecc. La varietà d'aspetto e l'asprezza della superficie congiuntivale comune a molte altre infermità oculari, sono fonte inesauribile d'incertezze e d'errori in cui possono incorrere financo i medici specialisti più sperimentati. Tanto più sono quindi possibili questi errori quando si tratta di visitare in poche ore, un numero grande di emigranti, talora ben oltre mille in tre o quattro ore. Non solo la rapidità della visita è allora fonte d'errori ma anche la stanchezza che induce nei visitatori. Bene opportunamente il Ministero della guerra germanico ha di recente stabilito che i medici addetti alle visite di leva non debbano esaminare più di 50 iscritti al giorno perchè oltre questo limite non è possibile che i giudizi peritali siano emessi con sufficiente chiarezza di mente.

Così dunque succede oggi che, malgrado i nostri medici militari abbiano più volte tentato di ridurre a più giuste proporzioni l'estesis-

(1) Quando il Commissariato venne a notizia di questo grave abuso, provvide a denunziare i colpevoli ed a far partire regolarmente l'emigrante.

simo territorio che si vuole assegnare al dominio della congiuntivite tracomatosa (come è detto nella relazione statistico-sanitaria del 1905), con i tracomatosi veri non viene ammesso all'imbarco un numero abbastanza esteso di emigranti i quali non lo sono affatto; e sono appunto questi ultimi quelli che costituiscono una buona fonte di lucro per gli sfruttatori e su cui ricadono perciò ingiustamente gravissimi danni.

Così si è verificato ad esempio nello scorso maggio, il caso di una famiglia composta del padre, della madre e di otto figli che, non essendo quattro di questi stati ammessi in Napoli ad imbarcare per New York perchè ritenuti affetti da tracoma, venne nella determinazione di dividersi in due gruppi onde sottrarsi in parte, alle gravi spese a cui avrebbe dato luogo il soggiorno di tutti in una locanda, e la madre partì coi quattro figli riconosciuti sani mentre il padre rimase indietro con gli altri quattro, che dietro lauto compenso, furono sottoposti a una cura celerifera del tracoma di tale effetto che dopo tre giorni furono ammessi col padre a partire in seconda classe con un piroscafo però che si recava a Boston ove allo sbarco, vennero tutti riconosciuti sanissimi e dove gli agenti della compagnia vettrice rifiutarono loro, perchè passeggeri di seconda classe, il biglietto gratuito di prosecuzione fino a New York che suole essere rilasciato ad ogni emigrante che ne faccia richiesta.

Inutile dire che nessun clinico conosce una qualsiasi cura che permetta di guarire il tracoma in tre giorni, nè in una settimana, nè in un mese.

Oggigiorno la decisione medica in base a cui un emigrante non viene ammesso ad imbarcare, ha valore definitivo. Ma lo stesso medico che lo ha scartato, non poche volte gli concederebbe certamente di partire se avesse modo di sottoporlo convenientemente ad ulteriore ed occorrendo anche ripetuto esame.

Così all'arrivo negli Stati Uniti nessun'emigrante viene respinto mai per malattie di dubbia od incerta diagnosi, se non dopo essere stato tenuto, talvolta anche assai lungamente, in osservazione all'ospedale, onde procedere agli opportuni accertamenti con tutti i mezzi d'indagine forniti dalla pratica e dalla scienza.

Da tutto ciò risulta largamente dimostrato che gli emigranti scartati in esito alla prima cernita fatta con la visita alla partenza, non dovrebbero essere lasciati a sè nei porti d'imbarco, come attualmente avviene, ma dovrebbero essere invece subito sottratti alle losche manovre degli sfruttatori, sottratti al pericolo di contagiare gli emigranti sani nelle locande e la popolazione in genere, dovrebbero essere quindi raccolti in uno speciale ricovero sanitario onde quelli che in seguito a rinnovata ed accurata visita fossero riconosciuti sani, potessero prendere regolarmente

imbarco per una partenza successiva, e gli altri fossero convenientemente curati ed assistiti fino a definitiva risoluzione dei provvedimenti più opportuni nei riguardi del loro e del pubblico interesse.

Così si eviterebbe ad esempio il ripetersi di casi come quello avvenuto nel maggio del 1906 di una giovinetta che voleva recarsi a raggiungere il padre suo a New-York e non fu ammessa all'imbarco per motivi di salute, onde rimase per cinque mesi in cura in una locanda di Palermo senza riuscire a partire, dopo di che tornò al suo paese per tentare però dopo altri quattro mesi, nuovamente la prova senza miglior successo, poichè non essendo stata anche questa volta, ammessa all'imbarco, rimase in cura per quaranta giorni in una locanda di Napoli, finchè dato fondo a tutte le sue risorse, soffocata dai debiti, le toccò di tornare nuovamente al suo paese. Infine, dopo altre complicate e losche manovre con cui fu circuita dai consueti sfruttatori degli emigranti, e che fecero ammontare a L. 3500 la somma complessiva da lei spesa per riuscire ad emigrare, partì finalmente nel giugno 1908 come passeggera di seconda classe per New-York, ove all'arrivo, venne subito respinta perchè affetta da adenite cervicale suppurante. Orbene, il medico militare che la vide nel viaggio di ritorno ebbe a dichiarare che essendo essa, a prescindere dalla sua locale infermità, di ottima e sana costituzione fisica generale, ove fosse stata sottoposta ad una piccola operazione chirurgica radicale, avrebbe potuto in una ventina di giorni, esser messa in condizioni da non incontrare nessuna difficoltà da parte delle autorità americane, al suo sbarco (1).

Concetti non dissimili da quelli qui esposti, sono contenuti nella Relazione della Comunicazione parlamentare di vigilanza sul fondo per l'emigrazione presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 26 maggio 1909. In essa infatti si leggono le seguenti comunicazioni:

“ Per quanto si attiene agli abusi cui sono esposti gli emigranti nei porti, l'attenzione del sottoscritto si è fermata sulla condizione per molti rispetti pericolosa, in cui vengono a trovarsi i respinti dalla visita medica, i quali rimangono subito dopo in balia di se stessi o, peggio, di sfruttatori „.

“ E' superfluo richiamare alla mente degli onorevoli colleghi il dolore e gli strazi di chi, preparato alla partenza, è respinto nei porti d'imbarco per tracoma o per altre infermità. Sono spesso donne o fanciulli, specialmente bisognosi di assistenza, persone per cui il raggiungimento delle Americhe è la sola idea dominante che tutte le investe e possiede. E' raro che i respinti si rassegnino a ritornare ai loro paesi nativi, dimettendo

(1) I colpevoli di siffatto abuso furono denunciati all'Autorità giudiziaria, ma vennero prosciolti.

l'idea della partenza. Molto spesso invece, cadono nelle mani di *compari*, che loro promettono di farli curare se son malati, e di far loro ottenere il passaporto se non lo possiedono. E' soprattutto attorno ai respinti che si impernia il sistema delle speculazioni e degli abusi lamentati dalla Commissione e gioverebbe quindi che essi non fossero abbandonati a se stessi, ma una istituzione ne prendesse onesta cura, isolandoli dagli sfruttatori, seguendoli fino al momento della partenza per il loro paese nativo o attraverso le successive prove cui si assoggettano per ottenere l'imbarco agognato „.

“ Appositi piccoli ricoveri potrebbero utilmente essere apprestati nei porti per la custodia e la tutela dei respinti, custodia e tutela che, nella specie, sono d'ordine pubblico e la cui utilità non andrebbe calcolata in base soltanto al criterio del rendimento economico „.

“ In questi stessi ricoveri dovrebbero trovare temporaneo ricetto gli indigenti rimpatriati con biglietto consolare in base all'art. 25 della legge sull'emigrazione, che sia impossibile far proseguire immediatamente per le loro destinazioni, e specialmente coloro tra essi che, affetti da malattie incurabili, sono spesso, al loro ritorno nel Regno, rifiutati dagli ospedali e dalle cliniche „.

La gran massa dei nostri emigranti è stata sovente paragonata giustamente a un esercito di combattenti. Ed anche le battaglie del lavoro hanno i loro sbandati, i loro caduti, i loro eroi. Le vittime di queste lotte feconde meritano la maggiore riverenza.

Occorre perciò che i nostri lavoratori che attraversano l'oceano, alla conquista del benessere economico e civile, trovino al di qua del mare come al di là, una stazione sanitaria pronta a prestar loro amorosa ed illuminata assistenza, simile in certo qual modo a quella amplissima che il Commissariato dell'immigrazione degli Stati Uniti ha già costruito ad Ellis Island, simile in certo qual modo alle modeste infermerie che sono annesse all'*Hôtel de los Immigrantes* di Buenos Ayres e alla *Hospedaria de Immigrantes* di San Paolo del Brasile.

Dati i diversi aspetti del problema, sembra dunque al Commissariato, che — oltre a provvedere i porti di speciali stazioni marittime per l'imbarco degli emigranti — giovi esaminare se e come convenga addivenire a una soluzione pratica nei limiti delle disponibilità del bilancio del Fondo per l'emigrazione, circa il ricovero ospedaliero e l'isolamento degli emigranti in arrivo e in partenza per i quali siano richiesti siffatti provvedimenti. Ed a tal fine, il colonnello medico della R. Marina prof. Teodorico Rosati, per incarico del Commissariato, ha compilato il se-

guente progetto per la erezione e l'esercizio delle *stazioni sanitarie per gli emigranti*.

* * *

“ Uno dei pericoli più gravi che deriva alla pubblica salute dalle correnti migratorie, è nel contingente di morbi diffusibili che portano periodicamente in patria gli emigranti di ritorno „

“ L'opinione pubblica se n'è giustamente allarmata e gli uomini di scienza vanno tutto giorno levando la voce contro la grave minaccia. L'Aula parlamentare non è rimasta silenziosa al grido di protesta e più d'un invito è arrivato al Governo e alle Autorità preposte ai servizi di emigrazione, affinchè intervengano in qualche maniera ad infrenare il pericolo. E, occorre riconoscerlo, le proteste hanno fondata ragione. V'hanno paesi in Italia, tra quelli che in oggi più alimentano l'emigrazione, nei quali è apparsa e si va propagando la *tubercolosi*, affatto sconosciuta in addietro; in altri l'*anchilostomiasi* va sottraendo energie e braccia al lavoro; in molti altri il *tracoma* o ha diffuso la cecità, o, quanto meno, ha annebbiato la innata vivezza dell'occhio siculo e calabrese; per ogni dove, è affannoso il dirlo, si vanno infiltrando, con i loro tristi effetti, la sifilide e l'alcolismo „

“ Fino a qualche anno fa si aveva la nozione del triste fatto; ma difettavano serii elementi di prova. Mancava una statistica speciale e alla emigrazione presiedevano più norme di polizia che non di tutela umanitaria. Oggi, per contro, mercè la legge in vigore, l'assistenza igienico-sanitaria all'emigrante è, si può dire, in prima linea e n'è sorta una statistica che ci dà anno per anno notizie preziose circa la nociva influenza che la emigrazione va esercitando sulla pubblica salute „

“ Sappiamo per questa statistica che annualmente rientrano d'oltre Oceano nel Regno non meno di 400 tubercolotici, intorno a 100 tracomatosi e all'incirca 40 affetti d'anchilostoma, senza dire di altre forme morbose a caratteri di diffusibilità meno temibili „

“ E' vero che oggi la educazione igienica tra noi non è più allo zero come anni indietro, e qualche passo s'è fatto nella via del progresso, per modo che il sublimato, a mò d'esempio, è noto alla maggior parte e molti sanno che la convivenza con un tifico è pericolosa; ma è anche vero che di contro ai varii casi di conquista dell'educazione é immensa la schiera degli inconsci a cotenna d'ignoranza impenetrabile ad ogni lume civile. Questi, e sono i più, costituiscono il pericolo serio, perchè sono essi inconsapevolmente i ricettatori e i propagatori dei morbi „

“ Si ponga che da ogni *tubercoloso, tracomatoso, od uncinariato* ne de-

rivi un altro, che cosa sarà in certi paesi della salute pubblica fra un ventennio? Se i pubblici poteri, edotti come sono del gravissimo fatto, non intervenissero a porvi in qualche maniera riparo, scenderebbero a livello dei poveri incoscienti, che sono involontaria causa del male „.

“ Ma quale la maniera d' intervenire? Eccola: vigilando i rimpatrii e procurando che gli infermi di mali diffusibili non raggiungano i propri paesi e le famiglie, se non siano prima passati per un luogo di osservazione e di cura, dove o possano addirittura debellarsi i mali, o se ne possano attenuare le conseguenze funeste „.

“ Nei principali porti di arrivo, Genova e Napoli, occorrerebbe impiantare degli asili, ch'io chiamerei *stazioni sanitarie degli emigranti*, nelle quali dovrebbero far sosta i reduci dalle Americhe infetti da tubercolosi, di tracoma e d'anchilostoma „.

“ In coteste stazioni da apposito personale sanitario si procederebbe alla osservazione e alla cura degli infermi, ai quali si darebbe libertà di restituirsì alle famiglie quando il pericolo del contagio fosse scongiurato „.

“ Per gli affetti di anchilostoma e di tracoma il pericolo d'osservazione e di cura non sarebbe lungo, perchè per i primi v'è modo di accertarsi in breve tempo dell'infezione e combatterla direttamente, e per i secondi in genere non si richiederebbe lunga scadenza per avere ragione del male, nel senso almeno di porre un argine al pericolo di diffusione e selezionare i soggetti che fossero di maggiore minaccia „.

“ Più difficile sarebbe dei tubercolosi; ma anche per questi, a seconda del loro stato e gravezza, l'arresto nelle stazioni sanitarie varrebbe a conseguire almeno lo scopo di farne in certo modo la educazione igienica, rendendoli edotti del grave danno che cagionerebbero ai loro congiunti se tornando fra essi non rispettassero rigorosamente alcune norme „.

“ Non voglio aggiungere che la previdente misura impedirebbe a qualcuno di rientrare agonizzante nella famiglia, e significherebbe salvezza per altri che fosse all'inizio del male „.

“ Si potrebbe obiettare che questa sarebbe una restrizione della libertà individuale. Io non m'intendo di diritto; ma parmi che non mai più giustamente potrebbe essere invocato il *salus publica suprema lex esto*. E se vi sono misure contro l'importazione di epidemie, le quali per quanto devastatrici passano come nubi, perchè non dovranno esservene per morbi che s'infiltrano lentamente, ma minano più profondamente e più durevolmente la pubblica salute? „.

“ E non impone la legge sanitaria la disinfezione delle robe che appartennero al deceduto di tifo o di tubercolosi? e non commina penalità ai sanitari che non facciano la *denuncia*? „.

“ Ma tornando all'argomento e posto che le *stazioni sanitarie degli emigranti* non potranno che incontrare il favore generale, passo ad esporne sommariamente il disegno, dai punti di vista della costituzione di esse, del loro funzionamento e dei necessari impegni economici „

“ *Costituzione della stazione sanitaria.* — Essa dovrà comporsi di tre riparti doppi per uomini e per donne: uno per tubercolosi, un secondo per tracomatosi, e un terzo per affetti d'anchilostoma „

“ Avvalendoci della statistica che ci apprende essere nell'anno all'incirca di 400 il numero dei rimpatrianti tubercolotici, di 100 e più quello dei tracomatosi e di 40 o 50 l'altro degli anchilostomizzati, occorrerà che si disponga di almeno 50 posti giornalmente per i primi, di 40 per i secondi e di 20 per gli ultimi. Sarà cioè necessario avere tra Genova e Napoli 50 letti per i tisici (30 per uomini e 20 per donne), 40 per i tracomatosi (20 per uomini e 20 per donne) e 20 per anchilostomizzati (10 per uomini e 10 per donne). Potrebbero così aversi 120 infermi giornalmente in osservazione e cura, cifra forse superiore alla realtà, ma da non potersi ridurre senza correre il rischio di mancare allo scopo „

“ Non è nemmeno da pensare che si voglia il lusso di grandi edifici, chè anzi si ha ferma opinione sia questo il caso di trar profitto dei nuovi trovati dell'industria e dell'ingegneria sanitaria „

“ Devono, a mio avviso, bastare dei semplici padiglioni a baracche, siano a sistema Rastelli, siano in Eternit, siano in cemento armato. Preferibili quelle costruzioni che meglio rispondano al carattere temporaneo dell'istituzione, ma soddisfino insieme alle esigenze dell'igiene e dell'economia „

“ A prima giunta lusingherebbe l'adozione delle baracche Döcker; ma esse hanno carattere di troppa provvisorietà e cadono, per i nostri climi, nell'inconveniente gravissimo di essere dei veri forni in estate e delle ghiacciaie in inverno (1). Migliori di tutte le costruzioni in cemento armato, come se ne vedono al Policlinico; ma di questa parte tratterò separatamente parlando degl'impegni economici „

“ Come costituzione della stazione occorreranno dunque sei padiglioni, un locale per cucina, uno per deposito biancheria ed altro, uno per la farmacia, uno per ambulatorio, un piccolo gabinetto per microscopia ed analisi, un locale per bagni e doccie, un alloggio per il personale medico

(1) Se n'è fatta l'esperienza a Napoli nell'ultima epidemia colerica e si è constatato che tali baracche, utili forse in guerra o in eccezionali casi di calamità che esigono pronti ripari, non sono affatto rispondenti allo scopo di abitazioni o di ricoveri d'infermi.

e di assistenza e pel custode, una cappella, un disinfettore, una lavanderia, ecc „.

“ Sarebbe superfluo il dire che la stazione dovrebbe sorgere in luogo salubre e dove fosse abbondanza d'acqua „.

“ *Personale addetti.* — Il personale, da distinguersi in medico o dirigente e di assistenza o di servizio, dovrebbe comporsi di:

2 medici, uno dirigente e l'altro assistente;

2 infermieri;

2 infermiere;

4 suore;

1 uomo di cucina;

1 facchino;

1 lavandaio fuochista per i bagni, lavanderia e disinfettore;

1 carrettiere;

1 portinaio custode.

“ L'arredamento delle stazioni dovrebbe essere naturalmente completo per ciò che riguarda la tenuta dei locali e degli infermi, secondo le più strette norme d'igiene; ma senza superare il puro necessario e il carattere della più grande semplicità. Mi occuperò di questa parte dettagliatamente nel discorrere degli impegni economici „.

“ *Funzionamento delle stazioni sanitarie.* — Qui non si dirà se non della parte che riflette la funzione igienica delle stazioni in rapporto con la pubblica salute, giacchè quella che si riferisce al funzionamento, vero e proprio, giornaliero di tali stabilimenti dovrà essere oggetto di apposito regolamento, da farsi quando le stazioni siano impiantate „.

“ Come si è detto, le stazioni dovrebbero essere dei filtri, diciamo, delle infezioni che l'emigrazione ci riporta. In questo senso esse dovrebbero funzionare „.

“ All'arrivo di un piroscalo, il medico R. Commissario passerebbe all'Ispettore di emigrazione l'elenco nominativo degli infetti, divisi per le tre categorie: *Tubercolosi, Tracomatosi, Uncinariati*. L'Ispettorato locale provvederebbe all'invio degli infermi alla stazione, facendone ritirare le robe dal carro apposito della stazione stessa dove, appena giunte, sarebbero disinfettate prima e poi messe a deposito „.

“ I valori personali sarebbero ritirati in consegna dall'Ispettore della emigrazione „.

“ I medici della stazione farebbero, in seguito a visita, la classifica degli infermi, a seconda della gravezza, assegnando loro i posti e s'inizierebbero subito le relative cure „.

“ Per i tubercolosi si dovrebbero intanto fare pratiche con i municipi d'origine allo scopo di sapere:

a) se in famiglia vi siano tubercolosi;

b) se la famiglia stessa sia al caso di mantenere convenientemente l'infermo al suo ritorno;

c) se è nelle condizioni di adottare le misure di prevenzione verso l'infermo, per salvaguardarsi dalla diffusione del male;

d) se il luogo d'origine dell'infermo (frazione di comune, casa isolata, ecc.) sia diuturnamente sotto la vigilanza del medico condotto „.

“ Queste notizie, è chiaro, mirano al duplice scopo: di avere un criterio giusto per regolare il periodo di permanenza dell'infermo nella stazione sanitaria, e d'influire, coll'intervento dell'Autorità medica e del medico condotto, sull'educazione igienica della famiglia cui il tubercoloso appartiene „.

“ A questa educazione di profilassi, che dovrà essere poi l'arma sociale più potente per aver vittoria del sinistro morbo, la stazione sanitaria dovrà contribuire, facendo pervenire alla famiglia dell'infetto, prima del ritorno di lui, un opuscolo nel quale, in forma semplice e alla portata di tutti, siano esposti i pericoli e i danni, ai quali la famiglia di un tubercoloso si espone, se non ha la più scrupolosa premura di guardarsene seguendo i consigli che la scienza detta „.

“ Contemporaneamente, nella stazione, il medico curante dovrebbe tutti i giorni ripetere agli infermi gli ammonimenti che dovrebbero anche leggersi in grossi stampati appesi alle pareti dei riparti „.

“ L'uscita dalla stazione dell'infetto, per tornare in famiglia, dovrà farsi precedere da un preavviso al Sindaco, acciò l'ufficiale sanitario del luogo continui l'opera profilattica ed educativa iniziata nella stazione „.

“ Ai tubercolosi, una volta riconosciuti, dovrebbe esser fatto divieto, nel caso di supposta o reale guarigione, di emigrare nuovamente „.

“ E come del tubercoloso, così in misura diversa e in altro modo, dovrebbe farsi del tracomatoso e dell'uncinariato, sempre al fine di conseguire l'educazione igienica delle popolazioni della campagna „.

“ Sarebbe questa una funzione altissima delle stazioni sanitarie, che dovrebbe ad esse guadagnare il favore e l'aiuto di tutti, Governo, Municipi, Società di Patronato e via „.

“ *Impegni economici per una stazione sanitaria.* — Il quadro statistico che segue ci apprende il numero complessivo annuale dei rimpatriati infetti da tubercolosi, da tracoma, da anchilostoma, dal 1903 al 1908 „.

A N N I	Tubercolosi			Anchilostoma			Tracoma		
	Sud	Nord	Totale	Sud	Nord	Totale	Sud	Nord	Totale
1903	44	170	214	5	..	5	..	12	12
1904	68	270	338	10	2	12	15	10	25
1905	69	362	431	18	1	19	4	22	26
1906	71	441	512	16	1	17	87	52	139
1907	103	499	602	15	..	15	29	9	38
1908	133	486	619	25	..	25	238	..	238
Totali . .	488	2228	2716	89	4	93	373	105	478

“ Occorre subito dichiarare che le cifre non si possono ritenere esatte in senso assoluto, specialmente per il tracoma, e per l'anchilostoma, sia perchè la statistica sanitaria degli emigranti è di fondazione recente e quindi risente ancora delle incertezze e degli errori cui vanno soggette tutte le nuove istituzioni, sia perchè sul tracoma e sull'anchilostoma dei rimpatrianti è da poco che si è rivolta una più solerte osservazione „

“ Le cifre riportate quindi, specie per i tracomatosi, debbono intendersi di molto più elevate „

“ Su questi calcoli si pensa perciò che ogni stazione debba essere capace almeno di 60 letti, oltre una certa riserva da aversi disponibili. Con misura previdente, ma non eccessivamente larga, si è fissata a 60 il numero dei posti effettivi e a 30 quelli di riserva, così che ciascuna stazione dovrebbe avere ambienti di ricovero per 90 infermi „

“ Si è ben ponderato sul sistema di materiale da adottare: ma pur avendo strettamente di mira che la istituzione non si allontanasse dai limiti di semplicità, modestia ed economia, si è dovuto riconoscere che il materiale più conveniente fosse la costruzione a reticolo in cemento armato „

“ Si deve infatti considerare che coteste stazioni sanitarie non debbono avere un carattere di provvisorietà nel tempo, giacchè qui non ci troviamo dinanzi a una istituzione che sorga improvvisa per una improv-

visa necessità, come potrebbe essere un lazzeretto in caso di epidemia, un ospedale da campo, un baraccamento in un sinistro tellurico e via dicendo; ma siamo davanti a una misura d'igiene pubblica che dovrà permanere fino a quando permanga la causa che l'ha provocata. Possiamo dare, nel tempo un limite alla nostra emigrazione? quindi il carattere di provvisorietà da darsi alle stazioni non è nella loro istituzione, ma nella funzione rimpetto alla fluttuazione di correnti che la emigrazione offre e rimpetto agli infermi che nelle stazioni stesse dovranno essere accolti „

“ Ma v'ha di più: cotesti stabilimenti per funzionare proficuamente, hanno bisogno di un'altro insieme di locali, di apparecchi e di uffici che assolutamente non risponderebbero allo scopo se non fossero nel loro complesso e nei dettagli coordinati stabilmente. Intendo dire dei locali per personale, disinfettori, cucine, gabinetti, lavanderie, depositi, etc. Pertanto, come si è detto, si è dovuta abbandonare l'idea delle baracche Döker e di qualunque altra costruzione in legno „

“ Rimanevano le costruzioni in eternit e quelle in cemento armato: ma visto che dal punto di vista della stabilità e facilità di costruzione l'eternit non supera il cemento armato, mentre dal lato economico forse è più gravoso, si è creduto redigere il progetto economico sulla base del cemento armato „

“ Si è a questo scopo fatto un disegno di una stazione sanitaria, la cui costruzione progettata in modo affatto analogo a quella adottata nei padiglioni da ospedale eseguiti nel 1907 per l'Istituto degli ospedali riuniti di Roma, con tutti gli accessori importerebbe una spesa preventiva di lire 250,000. Col sistema Döker, in 15 baraccamenti, se ne spenderebbero si 60000; ma occorrerebbe rinnovarli ogni triennio „

“ Col sistema eternit la spesa non varierebbe di molto „

“ L'arredamento completo di ogni stazione, messa al punto di funzionare come il più perfetto stabilimento di cura, per 60 infermi giornalieri, essendovi tutto preveduto, dal letto dell'infermo all'alloggio dell'infermiere, tenuto anche conto del sesso diverso e dell'età dei ricoverati, importerebbe una spesa complessiva di lire 21111 „

“ L'impegno per mantenimento e cura degli infermi, calcolando la retta giornaliera di lire 3 per individuo, per un complesso annuale di 21600 giornate di cura, importerebbe la spesa di lire 64800 „

“ Con apposito regolamento si dovrebbe fissare la tabella alimentare, avvertendo che delle 3 lire di retta, 2,40 dovrebbe iscriversi all'alimentazione e 0,60 alla cura „

“ L'importo di spesa per personale ascenderebbe alla cifra annua di lire 23720. Di guisa che il costo per la istituzione di una stazione sa-

rebbe rappresentato dall'insieme delle spese preventivate nel seguente prospetto:

Fabbricato	L.	250,000.00
Arredamento	„	21,111.00
		<hr/>
<i>Spesa d'impianto</i>	L.	271,111.00
		<hr/> <hr/>
Mantenimento e cura	L.	64,800.00
Personale medico e d'assistenza	„	23,720.00
Altri servizi	„	5,720.00
		<hr/>
<i>Spesa annua di funzionamento</i>	L.	94,240.00
		<hr/>
Totale spese per il primo anno	L.	365,351.00
		<hr/> <hr/>

“ Il Commissariato dell'emigrazione quindi, oltre che della spesa d'impianto nella somma di lire 542222 per due stazioni sanitarie, verrebbe a gravarsi della spesa annua di lire 188480, per il loro funzionamento „.

“ Il tempo per la costruzione potrà restringersi dai sei agli otto mesi essendo progettata in tal maniera che i fabbricati sarebbero immediatamente abitabili „.

“ Non spetta a me il fare riflessioni sopra i rilevanti impegni che il Commissariato si assumerà, né l'avanzare proposte circa i modi di conseguire se non in tutto almeno in parte le somme occorrenti dal concorso di altro ente o degli stessi emigranti, ma conviene a me, per gli obblighi che mi impone il mio ufficio presso il Commissariato, di far voti a che la umanitaria istituzione avvenga, che innalzerà davanti a tutta la nazione e all'estero i titoli di benemerenze che il Commissariato medesimo ha saputo guadagnarsi dalla sua fondazione „.

* * *

Il Commissariato, compreso dell'importanza di questo progetto, lo presenta al Consiglio dell'emigrazione onde voglia prenderlo in esame e discuterne sotto i molteplici aspetti, la opportunità e la pratica utilità,

valutando la spesa che sarebbe necessaria per metterlo in attuazione e tenendo conto dei diversi relativi elementi di competenza amministrativa. Da questo esame e da questa discussione sarà tratto maggior lume per la disciplina, la difesa e la tutela della nostra emigrazione cui questo Commissariato dedica ogni cura — come è stato detto nell'ultima relazione annuale — non solo per un alto senso di solidarietà umana e per dovere civile, ma anche e soprattutto nell'interesse nazionale.

Adunanza del 10 dicembre 1909.

La seduta è aperta alle ore 17.15. Sono presenti, oltre al presidente, senatore Bodio, il commissario generale on. Luigi Rossi, gli onorevoli Dal Verme, Turati, Nitti e Merlani, il comm. Bruno, il comm. Gargnani, il prof. Montemartini; assistono i commissari comm. Egisto Rossi, cav. Fara Forni e prof. Giuffrida e il colonnello medico della R. Marina prof. Rosati.

BODIO, presidente. Scusa l'assenza del consigliere Miraglia e invita il Commissario generale a presentare le proposte dell'ufficio riguardanti la istituzione di un ufficio d'ispettorato dell'emigrazione nei confini di terra.

ROSSI LUIGI, commissario generale. Espone il concetto dal quale il Commissariato è partito per proporre l'istituzione di tale ufficio. Si tratta di provvedere all'assistenza di forse trecento mila Italiani, che escono annualmente per le frontiere di terra.

Una parte di costoro sono diretti in modo clandestino per il Brasile o per altri Stati di America. E purtroppo si ha motivo di ritenere che l'emigrazione clandestina vada aumentando. Si possono calcolare a circa dodici mila le persone che partono ogni anno per il Brasile, ingaggiate da agenzie clandestine, le quali solo al confine si potrebbero colpire; che un gran numero di delinquenti cercano ogni mezzo per espatriare; e che molti di coloro che furono respinti dai porti d'imbarco, cercano di partire nondimeno a traverso la Svizzera e la Germania, illudendosi di poter riuscire nel nuovo tentativo. Ora l'ufficio che si propone d'istituire dovrebbe efficacemente provvedere a reprimere questa forma di emigrazione.

Secondo scopo dell'ufficio dovrebbe essere la vigilanza sull'emigrazione europea, per porre un freno alla tratta delle bianche e all'arruolamento dei fanciulli per le vetrerie.

Il terzo scopo dovrebbe consistere nel raccogliere e divulgare le informazioni sulle condizioni del lavoro nei principali paesi di Europa, specialmente nella primavera, cioè nella stagione in cui molti operai partono senza una precisa direttiva. Finora il Commissariato ha potuto fare poco per la loro tutela, poichè il controllo delle notizie difficilmente può essere fatto da Roma, mentre potrebbe essere più efficacemente compiuto ai confini.

Infine si deve considerare l'opera di assistenza sinora esercitata da Segretariati e da Patronati, i quali agiscono separatamente, ognuno per proprio conto e senza accordi fra loro. L'Ispektorato potrebbe coordinare

l'opera di tali istituzioni, indirizzarla, dar loro le notizie necessarie; tenersi con esse in corrispondenza continua ed anche sindacarle specialmente per quanto concerne gli istituti sussidiati.

L'organismo dell'ufficio sarebbe molto semplice. La sede dovrebbe essere a Milano, e l'Ufficio potrebbe essere coadiuvato da un Comitato locale, costituito da pochi membri, compresi i rappresentanti delle maggiori Associazioni, quali sono la "Bonomelli", e l'"Umanitaria".

Vi sono però delle difficoltà. Prima di tutto, la mancanza di impiegati, poichè attualmente non vi è nessun funzionario disponibile da destinare al nuovo ufficio. Poi la difficoltà di ottenere dal Ministero dell'interno i funzionari di Pubblica Sicurezza adatti (qualche funzionario e poche guardie). Tali difficoltà impediscono il pronto stabilimento dell'ufficio; perciò è necessario andare a rilento, pure gettandone ora le basi.

La spesa si aggirerebbe sulle 60 o 70 mila lire; ma la spesa sarebbe giustificata se si potesse ottenere che i molti emigranti clandestini, che ora cercano di sfuggire dalla frontiera, prendessero imbarco nei nostri porti e potrebbe anche essere compensata mediante il prodotto della tassa di imbarco.

NITTI. Ritene che ci sia una questione pregiudiziale, sulla quale chiede schiarimenti. L'articolo 9 della legge attuale considera solamente gli ispettori nei porti d'imbarco; la legge quindi considera solo il luogo di partenza, poichè essa si occupa della sola emigrazione transoceanica.

Ma egli si preoccupa di un'altra cosa. L'Ispettorato, di cui riconosce l'utilità, si occuperebbe dell'emigrazione transoceanica, ma molto più di quella per i paesi di Europa. Questa proposta dovrebbe essere unita a quella della tassa sui passaporti, di modo che gli emigranti per i paesi di Europa vengano a godere dei benefici della legge, contribuendo nelle spese. Diversamente nascerebbe l'inconveniente che solo gli emigranti transoceanici alimenterebbero il fondo devoluto all'assistenza di tutti gli emigranti. Desidera avere su ciò schiarimenti.

Non fa alcuna proposta formale; ma solo raccomanda che la persona che sarà chiamata a coprire la carica di ispettore non venga scelta tra i funzionari di pubblica sicurezza, non perchè questi non sieno abili, ma perchè si tratta di un ufficio che ha carattere prevalentemente sociale. Ritene che meglio gioverebbe affidare l'incarico ad un funzionario amministrativo.

MONTEMARTINI. Non intende fare questioni di principi, anche perchè per l'emigrazione europea si provvede sin da ora cogli addetti dell'emigrazione, con sussidi a Società, ecc. Se si vuole che questi sussidi concessi a Società e Segretariati sieno bene impiegati, conviene dare unità ed impulso alla loro azione con la istituzione dell'Ispettorato.

Solo lo preoccupa qualche funzione che si vuole attribuire all'Ufficio, e che non gli sembra bene specificata. Vi sono alcune funzioni d'ordine pubblico, che il Commissariato si propone di affidare al personale di pubblica sicurezza, ed è bene che ciò sia, ma solo per gli agenti subalterni.

Si propongono però altre funzioni economiche, specie quelle che riguardano il collocamento e l'assistenza. Ora l'assistenza in tale materia significa aiutare l'operaio emigrante a giovare della legislazione di protezione sul lavoro nei paesi nei quali emigra; opera delicata, difficile e dispendiosa. Così pure ritiene necessario dichiarare cosa si vuole intendere per collocamento: cioè se si vogliono dare solo informazioni o indirizzare le correnti emigratorie nei vari paesi.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Assicura l'on. Nitti che l'Ufficio non diventerà mai un Commissariato di pubblica sicurezza. Anzi per togliere ogni dubbio in proposito, dichiara che per dirigere quell'ufficio avrebbe intenzione di distaccare, non appena sia possibile, qualcuno dei funzionari già dipendenti dal Commissariato. L'Ispettore dovrebbe essere solo coadiuvato da uno o due delegati di P. S. e da poche guardie.

Riguardo alla pregiudiziale sollevata dall'on. Nitti, osserva che la spesa per l'ufficio fu già approvata dalla Commissione di vigilanza, di cui fanno parte membri che si sono mostrati sempre contrari alla destinazione del Fondo per l'emigrazione alla tutela dell'emigrazione europea.

Del resto, l'emigrazione transoceanica è anche connessa con quella europea, pel fatto che molti si recano in America o altrove, partendo dai porti del Nord e transitando per la Svizzera.

Finora però l'Ispettorato non fu potuto istituire. Però lo ritiene necessario anche per assistere gli emigranti che si recano all'Hàvre.

Rispondendo al consigliere Montemartini, osserva che l'Ispettorato dovrebbe provvedere anche al servizio di informazioni. Ritiene che non potrebbe essere pericolosa la pubblicazione di un bollettino sul genere di quello pubblicato dall'addetto per l'emigrazione nella Svizzera.

BOBIO, *presidente*. Dice di non avere un concetto abbastanza chiaro di ciò che potrebbe fare il proposto Ispettorato a Milano. Gli sembra che a codesto Ufficio si vorrebbero affidare troppe funzioni. Non potrà essere un ufficio di collocamento, perchè il collocamento non può farsi se non da comitati o persone che agiscono sui luoghi stessi del lavoro.

Circa le informazioni di richiesta di lavoro, come potrebbe il nuovo ufficio averne di più copiose e sicure di quelle che il Commissariato raccoglie coi mezzi di cui dispone il Governo centrale? Se le chiede l'Ispettore delegato, questo sarà meno ascoltato del Commissariato generale. E così avremo un bollettino di più, senza maggiore utilità pratica

di quello che hanno i bollettini pubblicati ora dal Commissariato e dall'Ufficio di Ginevra.

Per quanto concerne l'emigrazione clandestina, dubita che si possano avere grandi risultati, se da Milano si dovranno sorvegliare ad un tempo i passaggi per il Cenisio, per il Sempione, per il Brennero e per altre linee. Altrettanto forse varrebbe inviare da Roma persone idonee ad ispezionare e rinforzare gli uffici di pubblica sicurezza in quelle stazioni ferroviarie di frontiera.

Teme che si venga ad istituire un duplicato del Commissariato centrale, impegnandosi in grandi spese, con pochi risultati pratici. Saranno rivolte all'ufficio di Milano quelle critiche le quali, spesso ingiustamente, si fanno all'ufficio centrale, di non essere abbastanza informato e di non sapere a tempo prevenire, nè reprimere. L'Ufficio centrale di Roma sarà scaricato da una responsabilità, che in parte verrà addossata all'Ispettorato collocato al centro della vallata del Po.

Se le prefetture si adoperassero con diligenza a sorvegliare l'emigrazione clandestina, secondo le istruzioni e raccomandazioni date ripetutamente dal Commissariato, non ci sarebbe bisogno di istituire e pagare nuovi organi appositi.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Ritene che un Ispettorato a Milano possa agire meglio che il Commissariato da Roma.

Riguardo alle informazioni, si tratterebbe di aumentare l'ampiezza delle notizie, che ora si ricevono dai mercati esteri, raccogliendole in un bollettino unico e diramando tutte le informazioni sui mercati della Germania, della Svizzera e del resto di Europa. Questo lavoro sarebbe più facile per l'ufficio di confine, il quale starebbe più a contatto dei Patronati, Segretariati, ecc.

Le notizie potrebbero essere raccolte per mezzo dei Consoli di tutta Europa, come ora si pratica dall'addetto per la Svizzera.

MONTEMARTINI. Crede che la discussione si sia limitata solamente al modo di assumere le informazioni, ma ritiene che il lato difficile sia quello di farle arrivare agli interessati. L'"Umanitaria" e la "Bonomelli" adempiono a tale ufficio, ma con scopi diversi. Se queste due istituzioni fossero lasciate libere, si eliminerebbero l'una con l'altra. Ora si invoca un ufficio di Stato per coadiuvare l'azione di questi istituti, che hanno anche altri scopi.

Per la diffusione delle notizie è necessario provvedervi bene, perchè solo dal modo della diffusione esse possono essere importanti ed utili. Ma per ciò occorre spendere molto.

GIUFFRIDA, *commissario*. Desidera dare qualche altro schiarimento circa le funzioni dell'ufficio, che ora si propone di istituire.

Ricorda le prescrizioni della legge per le partenze dai porti italiani, all'esecuzione delle quali sono chiamati gli ispettori nei porti d'imbarco. Ricorda anche che venne concessa la patente di vettore alla "Transatlantique", che ha istituito treni speciali tra Modane e l'Hâvre.

Ora tutti gli emigranti arruolati in Italia saranno concentrati in Torino, dove prenderanno posto nel treno speciale. L'Ufficio di Milano, distaccando, ogni settimana un funzionario e pochi agenti, potrà compiere le stesse funzioni degli ispettori nei porti d'imbarco.

Inoltre l'Ufficio potrà esercitare la sorveglianza sull'emigrazione clandestina. Si tratta di decine di migliaia di persone arruolate ogni anno dalle agenzie svizzere e che si recano per la maggior parte negli Stati Uniti o nel Brasile e troppo sovente sono ingannati da speculatori ed agenti interessati. Il delegato della stazione di Milano si occuperà di sorvegliare i treni diretti a Chiasso, raccoglierà le denunce e provvederà all'arresto degli agenti clandestini. Ma tale delegato avrà pure altre mansioni.

Secondo le intenzioni del Commissariato, il servizio di polizia dovrebbe essere eseguito anche sui treni da agenti specializzati ed esperti, che si frammetterebbero tra i passeggeri di terza classe, cambiando spesso di vagone e li accompagnassero sino al confine. Gli agenti dovrebbero percorrere le linee da Milano a Chiasso, da Verona ad Ala, da Udine a Pontebba, e così via, e sui treni stessi, occuparsi della repressione delle violazioni di legge, che sono assai più gravi per l'arruolamento di donne e di fanciulli.

Grazie all'opera del Commissariato, si è già potuto ridurre il numero dei ragazzi che vanno a lavorare nelle vetrerie di Lione. Però si è sviluppata l'emigrazione dei ragazzi che vanno alle fornaci dell'Austria-Ungheria e delle ragazze che si recano a lavorare nelle fabbriche di merletti e nelle filande, site specialmente intorno al lago di Costanza.

A Pontebba l'ufficio di pubblica sicurezza si è molto interessato dei servizi dell'emigrazione; ma la sua opera è di limitata efficacia, anche perchè i treni fermano pochissimo in quella stazione. Si potrebbero ottenere migliori risultati con agenti che viaggiassero sulle linee.

Ma vi è anche la questione dell'assistenza. Vi sono Società di patronato, che sono tra loro in competizione molto dispendiosa; sono pullulate Società di patronato, in numero forse eccessivo, e talune delle quali esercitano funzioni per cui non hanno esperienza, nè competenza. È necessario che questa attività scomposta sia disciplinata, come pure che sia bene regolata l'erogazione dei sussidi. Una vigilanza attiva non può essere esercitata meglio da Roma.

Vi è anche un'altro punto di maggiore importanza che concerne gl'interessi degli operai italiani nei riguardi della legislazione del lavoro

dei paesi esteri. Si è fatto un trattato con la Francia e si spera che se ne possa fare uno con la Germania.

Ora in ciò, la mancanza di organi intermedi può costituire una grave difficoltà. Alcuni atti notificati dalle autorità della Germania sono inviati al domicilio dell'infortunato in Italia, scritti in tedesco, con soli quindici giorni di tempo per ricorrere. Quando questi atti arrivano al paese, spesso nessuno sa tradurli ed i termini decorrono presto, determinando decadenza di diritti.

Negli studi per il trattato di lavoro con la Germania si è considerato che le notificazioni potrebbero essere fatte pel tramite di un ufficio speciale, e per il quale la spesa non dovrebbe essere eccessiva, ma sarebbe assai utile.

Riguardo alle informazioni, l'ufficio dovrebbe agire con grande prudenza; ma anche se non facesse nulla di nuovo, potrebbe fondere i tre bollettini che si pubblicano attualmente per l'Europa, in un bollettino che verrebbe pubblicato in Italia e che si invierebbe da per tutto.

Quanto ai calcoli della spesa, essi sono fatti con larghezza. Occorrono pochi funzionari del Commissariato e della P. S., ed il preventivo andrebbe da 60 a 70 mila lire, comprese le spese dei locali, viaggi e indennità.

NITTI. Rimane nel suo dubbio circa la legalità dell'istituzione dell'ufficio.

DAL VERME. Crede che per quanto concerne l'assistenza degli emigranti potrebbe bastare un impiegato che facesse delle ispezioni nelle varie stazioni per le quali essi transitano e che in Italia sono sei o sette.

BODIO, presidente. Ripete i suoi dubbi circa le funzioni e l'efficacia del proposto Ispettorato a Milano, quand'anche fosse possibile superare la questione pregiudiziale, a cui accennava l'on. Nitti.

Ritiene che prima di tutto il Commissariato dovrebbe assicurarsi la cooperazione di un impiegato in ciascuno degli sbocchi all'estero e che quindi non si possa prenderè alcun impegno, sino a che il Ministero dell'interno non consenta positivamente a far coadiuvare l'ispettore da un delegato per ogni stazione di confine e dagli agenti necessari.

Ripete anche ciò che ha detto riguardo alle funzioni dell'ufficio, che ritiene siano troppo varie. Vorrebbe che il nuovo Ufficio esercitasse la sorveglianza sull'emigrazione clandestina e su quella delle donne che corrono pericolo di essere tratte all'estero a mala via; dei fanciulli che possono ancora recarsi nelle vetrerie di Francia e del Belgio; ma lascerebbe da parte il bollettino, perchè le notizie in esso pubblicate, se indicano precisamente i luoghi ai quali dovrebbero recarsi gli emigranti, sono sempre in ritardo e fanno muovere più persone che non possano trovare da occuparsi. A riempire i vuoti vi si recano già i lavoratori che dimo-

rano in luoghi vicini; e se altri partissero dall'Italia sulle indicazioni di quel bollettino, si troverebbero ingannati e non mancherebbero di muovere lamenti agli agenti del nostro Commissariato. Tutt'altra cosa è quando le informazioni vengono date da Associazioni private.

Non ha fiducia che dal nuovo ufficio, senza gravi spese possano ricavarsi utilità apprezzabili e si riserva di giudicare in seguito all'esperienza dei fatti.

GIUFFRIDA, *commissario*. Assicura l'on. Bodio che c'è già un concerto col Ministero dell'interno, il quale consente a concedere un funzionario di P. S. ed un certo numero di agenti, a disposizione dell'Ispettorato da istituirsi a Milano.

Per quanto riguarda l'organizzazione dell'Ufficio, si riferisce a quanto è detto nella relazione. Esso dovrebbe comporsi di due piccole sezioni, di cui l'una dovrebbe occuparsi dell'assistenza degli emigranti e delle informazioni sul lavoro; l'altra delle funzioni di polizia.

Si vorrebbe un funzionario con sede a Milano, il quale, fornito di biglietto circolare, viaggerebbe continuamente e tutti i giovedì sarebbe a Torino per sorvegliare gli emigranti che vanno all'Hâvre. Esso sarebbe coadiuvato da agenti viaggianti nelle linee Milano-Chiasso, Genova-Ventimiglia, ecc. Questi viaggi potrebbero essere eseguiti da semplici graduati, i quali per ogni evenienza potrebbero ricorrere agli uffici di confine.

Come si è detto, tali incarichi non possono essere dati ai funzionari degli uffici di confine, perchè questi sono già troppo occupati, perchè le brevi fermate dei treni ed altri motivi non consentono che ispezioni sommarissime e perchè taluni degli uffici stessi e fra i più importanti nei riguardi dell'emigrazione, hanno sede in territorio estero, dove non hanno giurisdizione.

Quanto alla spesa, ripete che essa non eccederà le 70 mila lire per un direttore, due funzionari, un delegato e un certo numero di agenti.

MONTEMARTINI. Si dichiara favorevole all'istituzione dell'ufficio, poichè esso potrebbe risolvere anche in parte la questione dell'assistenza. Raccomanda però che si faccia bene.

Si approva quindi il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio, tenendo conto che pel funzionamento dell'ufficio di Ispettorato a Milano debba prima ottenersi il concorso del Ministero dell'interno col mezzo di funzionari ed agenti di pubblica sicurezza, approva la proposta del Commissariato e raccomanda al medesimo di tener conto delle osservazioni fatte nel corso della discussione odierna „.

Si passa quindi all'esame del secondo tema portato all'ordine del giorno, concernente le stazioni sanitarie marittime.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Desidera aggiungere alcuni maggiori chiarimenti alle considerazioni esposte nell'adunanza precedente. Ricorda la risposta data dal Presidente del Consiglio ad una interrogazione rivoltagli alla Camera dei deputati, e cioè che il Fondo per l'emigrazione debba provvedere all'assistenza dei malati che ritornano dalle Americhe, poichè esso non deve soltanto valere a mandar via i nostri emigranti, ma anche ad aiutarli quando si trovano in condizioni di malattia.

Comunica poi una lettera sull'argomento a firma del Ministro dell'Interno, on. Giolitti.

Rammenta inoltre che fu accennato in Parlamento e fuori all'opera che potrebbe essere esercitata dai medici commissari viaggianti per combattere l'anchilostomia fra i rimpatrianti. Ma l'opera dei RR. Commissari non può essere efficace, per mancanza di tempo, e perchè, date le condizioni della vita di bordo, non è possibile accertare le malattie e fare le sterilizzazioni necessarie. A ciò si può provvedere meglio all'arrivo.

Inoltre si ritiene necessario provvedere anche ad un'altra esigenza per quanto ha riguardo al gran numero di emigranti respinti all'imbarco, i quali nell'anno 1906 salirono a circa 15 mila. Tali emigranti, respinti per malattia o sospetto di malattia, vengono a trovarsi in condizioni difficili e in preda a sfruttatori, fra cui purtroppo non mancano medici e farmacisti coalizzati. Questi disgraziati, sovente, dopo pochi giorni, guariscono e possono partire. Quando le forme della malattia sono difficilmente guaribili, vengono mandati a Chiasso per perdersi non si sa dove; solo i più fortunati riescono a partire come emigranti clandestini.

Ora fu osservato che spetterebbe al Commissariato di prendere cura di queste persone, assisterle e toglierle dalle mani dei sfruttatori. Se si tratta di forme curabili ambulatoriamente, questi disgraziati possono liberamente rivolgersi alle stazioni che si propone d'istituire, nelle quali potranno apprendere la verità sulla loro guarigione e sulla conseguente possibilità della loro partenza per l'America.

Così le stazioni sanitarie avrebbero una grande utilità e costituirebbero un provvedimento efficacissimo contro gli sfruttatori.

Si sarebbero potuti istituire, per assolvere la parola della legge, i ricoveri. Ma queste parole hanno un significato più largo e più generico. Il Commissariato crede di aver trovato nelle stazioni per gli emigranti la necessità che risentono i più infelici fra essi, e cioè di un luogo di riposo e di cura.

Naturalmente il progetto, prima di essere approvato, potrebbe essere migliorato d'accordo con le altre amministrazioni. Ma il Commissariato,

prima di procedere a studi più particolari, attende di essere incoraggiato dal voto del Consiglio.

NIERI. I chiarimenti avuti e la lettura della relazione lo hanno convinto dell'opportunità della proposta, tanto più che le istituzioni proposte potranno evitare al Fondo per l'emigrazione spese di spedalità gravi e mettere in grado gli emigranti in partenza, rianimati e curati opportunamente, di presentarsi in buone condizioni alla visita medica.

Non crede opportuno far sorgere contemporaneamente due stazioni. Crede che sarebbe meglio istituirne dapprima una sola, per sperimentarne il funzionamento. Si potrebbe vedere in seguito, se sarà il caso, di far sorgere la seconda stazione in modo differente dalla prima o non farla sorgere affatto, se i risultati della prima non fossero felici.

Crede necessario di procedere a gradi e accettare l'idea quale fu prospettata in questa seduta, cioè di una stazione per i partenti, utile a coloro che hanno il tracoma ed anche a quelli che non lo hanno.

Propone pertanto di fare una sola stazione a Napoli, da dove parte la grande massa degli emigranti, con l'intento di procedere più tardi alla costruzione di un secondo padiglione altrove, dopo conosciuti i risultati del primo. Ciò in forma semplice e senza personale fisso e con le spese ridotte al minimo.

DAL VERME. Domanda se lo stabilimento debba sorgere nella città o nelle vicinanze. Trattandosi di tubercolosi, dovrebbe essere costruito fuori della città.

BODIO, presidente. Certamente in luogo isolato.

ROSATI. Desidera rispondere circa la questione della località. Essa deve intendersi nella località meglio adatta nei pressi dei porti di maggiore importanza. Del resto, la stazione sanitaria potrebbe anche non avere i requisiti di un vero e proprio sanatorio, trattandosi di un luogo non di permanenza, ma di breve sosta.

Se anche la località non fosse eccellente, si avrà sempre un miglioramento, poichè oggi gli ammalati di malattie contagiose rientrano nelle locande, portando germi di infezioni.

Giustifica il preventivo della spesa calcolato nei più minuti dettagli.

TURATI. Ripete l'osservazione già fatta nella seduta precedente, e cioè che si propone di fare un impianto per tre sole malattie. Siamo però di fronte ad una massa di gente malata in diversi modi, fluttuante e che varia di numero anno per anno, di stagione in stagione.

Ora perchè fare un impianto speciale? Perchè non servirsi degli impianti già esistenti, nei quali si potrebbe concorrere con sussidio pecuniario o con l'opera di delegati?

A Genova, dove è assai variabile il numero degli emigranti, si sta costruendo un ospedale ad Albaro, secondo tutti i dettati dell'arte e della scienza medica, con padiglioni speciali per le varie malattie. C'è anche l'ospedale Galliera. Domanda se non converrebbe intendersi con quegli ospedali ed insiste su questo concetto.

DAL VERME. Conviene nel riconoscere l'impaziente desiderio che hanno gli emigranti nel voler tornare alle loro case. Essi non vogliono essere obbligati ad andare negli ospedali, ma preferiscono recarvisi spontaneamente, quando, dopo qualche tempo dal ritorno in famiglia, si sentono disposti ad andarvi.

GIUFFRIDA, *commissario*. Prega l'on. Turati di voler ricordare l'origine della questione. Si è detto al Commissariato: voi dovete provvedere alla spedalità degli emigranti; gli ospedali si trovano in istrettezze ed i comuni in peggiori condizioni. Ed il Fondo dell'emigrazione non può disinteressarsi di questi emigranti così particolarmente bisognosi di aiuto; deve quindi provvedervi sotto la forma di reintegro ai bilanci dei comuni.

A parte le difficoltà opposte dagli ospedali delle grandi città per ricoverare gli ammalati, si ritiene che provvedere nelle forme richieste sarebbe forse logico, ma sicuramente disastroso per il Fondo dell'emigrazione.

ROSATI. Secondo le statistiche le malattie comuni degli emigranti che rimpatriano sono poche; in maggior quantità, e tale da impensierire, sono le malattie diffusive, che debbono essere curate non nel solo interesse dell'individuo, ma nell'interesse della collettività nazionale.

Altra ragione dell'istituzione delle stazioni è quella dell'assistenza dei partenti respinti e della educazione igienica.

Per quanto concerne il materiale scientifico di queste stazioni sanitarie, assicura l'on. Turati che essa si riduce alla provvista di un microscopio, all'uso di pochi reagenti ed attrezzi, in quanto che non si deve studiare, ma indagare le cause e additare i rimedi del male.

BODIO, *presidente*. Espone i suoi dubbi riguardo alle spese. Non crede che tutto possa essere preventivato con sufficiente approssimazione, e neppure si può prevedere il numero delle persone che saranno accolte nelle stazioni, specialmente per ciò che riguarda gli emigrati di ritorno.

ROSATI. Osserva che un periodo di 15 o 20 giorni di assistenza e di cura può dare buoni risultati, anche di guarigione, nelle forme del tracoma e dell'anchilostoma. Riguardo ai tubercolosi, o sono moribondi, e allora non c'è altro da fare; ovvero la malattia è all'inizio, e allora, con due mesi di cura, il malato può essere restituito alla famiglia. Secondo i dati statistici degli ultimi nove anni, gli ammalati da ripartirsi nelle due stazioni non dovrebbero superare il numero preventivato.

Bodio, *presidente*. Mette ai voti la proposta di provvedere al servizio sanitario di sorveglianza per gli emigranti in partenza e per la cura delle malattie ricordate, con la raccomandazione al Commissariato di tenere presenti le osservazioni fatte sulla possibilità di utilizzare gli ospedali e di ricorrere ai medici senza stipendio fisso.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Saranno medici della marina.

Bodio, *presidente*. Con queste intese, e con la preghiera che si cominci prima con una stazione nel solo porto di Napoli, mette ai voti la proposta del Commissariato, che viene approvata.

Si passa all'altro tema dell'ordine del giorno che riguarda la " istituzione di rappresentanze di vettori nei Comuni non capoluoghi „.

GIEFFRIDA, *commissario*. Comunica che sono pervenute molte domande per ottenere che Comuni non capoluoghi di mandamento abbiano un rappresentante di vettore. Alcune di queste domande sono accompagnate da circostanze meritevoli di considerazione. Il Commissariato però, ispirandosi alle precedenti deliberazioni del Consiglio, ha seguito la norma di non dare corso alle domande pervenute.

Ora però sono pervenute due nuove domande. Una del comune di Gagliano Castel Ferrato, il quale osserva che, per la rottura di un ponte, si sono interrotte le comunicazioni col capoluogo del mandamento e l'altra di Poma S. Andrea che si trova ad avere comunicazioni assai difficili col capoluogo di mandamento.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Ricorda che in casi simili venne in passato concessa la rappresentanza.

Senza discussione le due rappresentanze richieste vengono concesse.

La seduta è quindi tolta alle ore 19.45.

Allegato al verbale dell'adunanza 10 dicembre 1909

Sulla istituzione di un Ispettorato della emigrazione pei confini di terra

Relazione all'on. Consiglio dell'emigrazione

Con la legge del 1901 furono istituiti gli Ispettorati dell'emigrazione nei porti del Regno per la sorveglianza e la tutela degli emigranti diretti a paesi transoceanici. Ora partono annualmente dai porti di Genova, Napoli, Palermo e Messina, nei quali ha sede un Ispettore dell'emigrazione, secondo la media avutasi nel triennio 1905-1907, circa 350 mila emigranti diretti a paesi transoceanici ed altri 15 mila diretti a paesi europei o a paesi del bacino del Mediterraneo. Rimpatriano annualmente, sbarcando nei detti porti, circa 180 mila emigranti. Il movimento annuale complessivo di emigranti in quei porti è quindi di oltre mezzo milione.

Il movimento totale dei nostri emigranti e dei rimpatrianti ascende annualmente ad un milione all'incirca; rimane quindi mezzo milione tra emigranti e rimpatrianti che non fruiscono della assistenza degli Ispettori della emigrazione nei porti d'imbarco.

Tale movimento si svolge in limitata parte fra i porti italiani ove ha sede un Ispettorato; ma nel resto attraverso le frontiere di Cormons, Pontebba, Chiasso, Domodossola, Luino, Bardonecchia e Ventimiglia. Si tratta di operai che si recano in cerca di lavoro negli Stati frontieri di Europa come anche per prendere imbarco nei porti del Nord.

Per provvedere alla tutela di questa buona metà della nostra emigrazione fu dunque sentita la necessità, appena istituiti i servizi di emigrazione, di fondare un Ispettorato di confine, che integri e completi l'opera degli Ispettorati dei porti d'imbarco del Regno. Per la fondazione di quest'ufficio furono anzi stati stanziati nel bilancio 1908-1909 i primi fondi. Ma le condizioni attuali del Commissariato non consentirono finora lo spostamento di impiegati necessario per assicurare all'Ispettorato di confine un funzionamento normale.

La tutela degli emigranti che varcano il confine di terra è ora per intero affidata agli uffici di P. S. della frontiera. Senonchè i mezzi di cui dispongono quegli uffici sono troppo esigui per il compito richiesto; mentre essi hanno altre molteplici attribuzioni, che più direttamente rientrano nella loro funzione di polizia, non hanno quella competenza dipendente dalla specializzazione, che pure è così necessaria in tanto progressivo complicarsi ed accrescersi di leggi nazionali ed estere per la protezione dei lavoratori.

Infine è da avvertire che nella compilazione degli orari ferroviari non si è finora tenuto sufficiente conto delle esigenze dei servizi dell'emigrazione, che i treni nelle stazioni nazionali di confine si fermano solo pochi minuti e che quindi è necessario, per integrare il servizio, compierlo in parte sugli stessi treni.

Questo lo stato attuale delle cose. Nè gioverebbe per il raggiungimento dei nostri scopi il rinvigorire i mezzi di cui dispongono gli uffici di P. S. di confine, perchè, a parte ogni altro riflesso cui sopra si è accennato, le stazioni internazionali più importanti si trovano in suolo straniero, ove alla polizia italiana è vietata un'azione più estesa di quella convenuta con la nazione estera interessata.

Tutto, quindi, consiglia l'istituzione di un Ufficio per l'emigrazione nei confini di terra; e in favore di tale proposta si sono unicamente pronunciati studiosi illustri, enti, congressi e funzionari esperti.

L'Ispettorato di confine che riparerebbe a tali deficienze potrebbe aver sede a Milano (perchè ivi è il maggiore transito della nostra emigrazione temporanea e di quella clandestina per paesi transoceanici).

Ai confini i treni che portano i nostri emigranti o non fermano o fanno sosta di pochi minuti. Gli emigranti vengono in precedenza accentrati nelle stazioni dell'interno, segnatamente: a Milano, quelli diretti per Chiasso, che sono i più numerosi; a Torino, quelli diretti per Modane; a Verona quelli diretti per Ala; ad Udine quelli per Pontebba. Nè mancano altri centri minori.

Le attribuzioni dell'Ufficio sarebbero complesse e suggerite dai diversi caratteri della emigrazione che si esplica attraverso i confini di terra e dai bisogni che ne derivano.

Senza enumerarle in modo compiuto, si può accennare alle più importanti fra esse, e cioè:

a) REPRESSIONE DELLE VIOLAZIONI DELLA NOSTRA LEGGE, SPECIE PER QUANTO RIGUARDA LA COSÌ DETTA EMIGRAZIONE CLANDESTINA.

Le agenzie estere di emigrazione hanno corrispondenti clandestini nel Regno, che non è sempre facile colpire. La loro azione riesce assai dannosa, non solo per gli abusi che questi corrispondenti commettono, per l'eccitamento a favore dell'emigrazione, che essi, attratti dalle alte provvigioni, promuovono, ma anche e più perchè pel loro tramite riescono ad avere la mano d'opera i piantatori negli Stati meridionali della Federazione Nord Americana, i *fazendieros* del Brasile, tutte le imprese boicottate dallo Stato nell'interesse dei lavoratori. Essi riescono a mantenere invariata in alcuni paesi all'estero, una situazione insopportabile, ostacolando l'attuazione delle disposizioni governative intese a porvi anche indirettamente un riparo. In certi limiti neutralizzano l'efficacia dei provvedimenti di tutela per la nostra emigrazione, e rendono vana l'opera di selezione e di difesa che si compie nei porti.

Quale è il numero delle vittime di questi agenti?

La Direzione generale della statistica dava per il sessennio che si è chiuso col 1907 una eccedenza di 14,548 passaporti per gli Stati Uniti, sul numero degli emigranti che presero imbarco in Italia o all'Havre per quella destinazione; ed una eccedenza anche di 13,325 passaporti per il Brasile, e di 10 mila per altri Stati di America.

Certo dei 37 mila che chiesero il passaporto e non risultarono imbarcati entro quel triennio nei porti del Regno o all'Havre, non tutti partirono dai porti del Nord, ma è certo che numerosi emigranti che seguono questa via espatriano senza passaporto. E del resto è provato che le file dell'emigrazione clandestina sono assai dense; ed è fra esse che gli sfruttatori dell'emigrazione mietono specialmente le loro vittime.

Per informazioni varie e molteplici fornite al Commissariato dagli uffici di polizia del confine e dai consolati dei paesi di destinazione, annualmente transiterebbe dai confini di Chiasso, di Bardonecchia e Domodossola un numero sicuramente non inferiore ai 20 mila emigranti transatlantici, italiani, diretti ad agenzie svizzere e francesi.

Essi vengono arruolati nel Regno da agenti clandestini; sono spesso accompagnati al confine a gruppi dall'arruolatore, che seguita anche durante il viaggio a speculare sulla naturale ingenuità. Molti di questi emigranti tentarono l'imbarco nel Regno e furono respinti, nel loro stesso interesse, perchè le loro condizioni fisiche, o per altro motivo, si ritenne che non avrebbero potuto ottenere l'ammissione negli Stati Uniti.

Traversarono il confine anche coloro che non ottennero il passaporto per i loro precedenti penali.

Essi trovano spesso il mezzo, imbarcandosi in qualità di fuochisti, o di mozzi, o di cuochi su transatlantici stranieri, di penetrare negli Stati Uniti dove danno largo contributo alla delinquenza locale, concorrendo a rafforzare quei pregiudizi che contro la nostra emigrazione si hanno in molti paesi dell'America.

Ora, nel nostro interesse e per un doveroso riguardo verso il paese ove è maggiore accentramento di connazionali e maggiore la probabilità per i nostri di trovare lavoro meglio retribuito, noi avremmo il dovere, per una ben intesa politica della emigrazione, di impedire l'esodo di questa categoria d'emigranti. E a questo intento potrebbero giovare l'ufficio proposto, sia coi mezzi di cui disporrebbe, che coordinando l'azione delle autorità di P. S. del confine.

b) OSSERVAZIONE E VIGILANZA SULLE CORRENTI DI EMIGRAZIONE CHE SI DIRIGONO AI CONFINI DI TERRA.

L'emigrazione temporanea per i paesi di Europa ha bisogni non meno urgenti, ma diversi da quelli dell'emigrazione transoceanica. Risponde a regole più fisse di periodicità, ha maggior mobilità dell'altro. Il fatto stesso che i nostri vengono a trovarsi a contatto con operai evoluti ed organizzati, in paesi dove il lavoro è meno continuativo, la popolazione più densa che nei paesi d'oltre Oceano, crea una situazione diversa con bisogni e pericoli maggiori.

Fino dai primi anni d'applicazione della legge fu quindi da più parti invocato che si estendessero all'emigrazione temporanea quelle forme di vigilanza e di tutela che erano assicurate all'altra.

L'Ufficio creando un primo diretto contatto con le correnti dell'emigrazione temporanea e con le organizzazioni private di assistenza sorte per la protezione di essa, fornirebbe i mezzi necessari per avere una più sicura conoscenza dei bisogni cui occorre provvedere.

Ma soprattutto in questo campo l'Ufficio potrebbe svolgere opera utilissima per la tutela delle donne e dei fanciulli che emigrano in numero rilevante nei paesi d'Europa, e che più di ogni altra categoria di emigranti sono bisognosi di assistenza. Non si può consentire che ragazzi e giovani donne emigrino alla ventura, o, siano incettati con iniqui contratti: ma per reprimere gli abusi ancora frequenti, sebbene diminuiti, occorre una vigilanza assidua e compiuta da funzionari competenti ed esperti.

c) INFORMAZIONI SUL LAVORO AGLI EMIGRANTI PER PAESI DI EUROPA.

Questo dei vari compiti del nuovo Ufficio avrebbe una speciale importanza, giacchè, come è noto, l'emigrazione per paesi d'Europa, più di quella transoceanica, si svolge in modo disordinata.

Chi si reca in America, in generale, non parte alla ventura; ma va presso un parente o un amico che si incarica di trovargli lavoro. Buona parte di coloro che emigrano in Europa partono in una condizione molto differente, senza, cioè, alcun affidamento. E ciò si spiega; la vicinanza dei paesi europei, il basso costo dei trasporti diminuiscono i rischi di questa parte di emigrazione, e quindi tendono a renderla meno circospetta.

D'altra parte le correnti di emigrazione per l'Europa sono costituite principalmente da operai di certe categorie provenienti da alcune provincie d'Italia dove non troverebbero, durante la buona stagione, lavoro conveniente, mentre essi sono abituati per tradizione non recente a varcare le Alpi.

In primavera i nostri operai partono per l'Europa a decine di migliaia, ma l'offerta delle loro braccia sul mercato avviene in modo disordinato. Essi peregrinano di paese in paese cercando lavoro e quando esauriscono i mezzi, sono costretti ad accettarlo a qualunque condizione, esercitando così un'azione depressiva dei salari e rendendosi invisibili alle classi operaie locali.

Una distribuzione più accurata della offerta della mano d'opera italiana sui mercati europei gioverebbe molto ad eliminare gli inconvenienti di questa situazione di cose.

In questo campo l'Ufficio potrebbe agire come una specie di borsa; raccogliere cioè, le domande e le offerte del lavoro e metterle in contatto, in misura corrispondente.

d) ASSISTENZA DEGLI EMIGRANTI ARREOLATI DALLA "TRANSATLANTIQUE".

Come è noto questa Compagnia ha patente di vettore, ed è autorizzata ad imbarcare gli emigranti all'Hâvre. Ma quel R. Consolato può esercitare solo in parte ed assai imperfettamente, le funzioni che con pensiero provvido la legge affidò agli Ispettorati nei porti d'imbarco. L'Ufficio che si propone ripara quindi ad una vera lacuna, specie per quanto riguarda l'esame delle condizioni personali degli emigranti e il controllo sull'opera della Compagnia e dei suoi agenti.

e) ASSISTENZA DEGLI EMIGRANTI NELL'ESERCIZIO DEI DIRITTI LORO ASSICURATI DALLE LEGGI DEI VARI PAESI DI EUROPA, SPECIALMENTE PER QUANTO RIGUARDA L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI.

Quest'opera oggi viene compiuta dai patronati sparsi nell'Alta Italia, ma in modo incompleto e talvolta senza la necessaria esperienza e perizia.

Ma vi sono molte funzioni che non possono essere compiute da uffici privati, traduzioni, trasmissioni ufficiali di atti, ecc. Queste funzioni tendono a crescere con lo svilupparsi della legislazione internazionale del lavoro; ed anzi si può ritenere che l'istituzione dell'Ufficio agevolerà in certa misura gli accordi internazionali, creando un adatto organismo per molteplici rapporti quotidiani dipendenti da siffatti accordi.

Questa enumerazione di attributi non deve ritenersi, come già si è detto, compiuta. Ma già da essa risulta quanto potrà riuscire profittevole l'istituzione del divisato Ufficio.

Resta ora da toccare un altro punto, quello dell'organizzazione del servizio; e lo faremo in modo molto rapido.

L'Ufficio, come già si è detto, porterebbe la sede più adatta in Milano, ed essere assistito da un piccolo Comitato locale, composto dai rappresentanti delle organizzazioni private di assistenza degli emigranti, e di qualche funzionario. Questo Comitato avrebbe attribuzioni consultive e dovrebbe più che altro servire a mantenere il contatto fra l'Ufficio e le organizzazioni e gli enti locali.

L'Ufficio potrebbe dividersi in due sezioni; l'una per la repressione delle violazioni della legge, l'altra per l'assistenza delle correnti migratorie dirette ai paesi di Europa.

Il personale di una sezione dovrebbe appartenere, almeno in gran parte, ai ruoli del Ministero dell'Interno. Quello dell'altra sezione sarebbe invece costituito da funzionari del Commissariato e di altri uffici amministrativi.

Su questi punti il Commissariato prega l'on. Consiglio di volere esprimere il suo autorevole parere. Se esso sarà favorevole, il Commissariato avrà cura di istituire l'Ufficio, sviluppandone gradatamente le attribuzioni secondo i mezzi di personale disponibili.

Adunanza del 22 dicembre 1909

La seduta è aperta alle ore 10.45. Sono presenti il presidente senatore Bodio; l'on. prof. Luigi Rossi, commissario generale dell'emigrazione; gli on. Turati e Merlani, deputati al Parlamento; i comm. De Negri, Bruno e Gargnani.

Assistono i membri della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione onorevoli senatori Villari e Bettoni e l'on. deputato Gesualdo Libertini.

Assistono altresì i commissari dell'emigrazione comm. Egisto Rossi, cav. Fara Forni e cav. prof. Giuffrida.

Interviene alla seduta S. E. l'on. Guicciardini, ministro degli affari esteri.

ORDINE DEL GIORNO:

Comunicazioni sull'Ufficio del lavoro di New York;

GUICCIARDINI. Porta il saluto del Governo e suo al Consiglio dell'emigrazione. Dichiaro che non è stato mai nel pensiero del Governo di staccare i servizi dell'emigrazione dal Ministero degli affari esteri. È fermamente convinto che tali servizi debbano far parte di questo Ministero che ha per funzione principale la tutela degli Italiani all'estero, fra i quali non si può distinguere quelli che si trovano lontani dalla patria per emigrazione o per altro motivo. Ciò a prescindere dalla considerazione che tutti i mezzi di tutela e le funzioni dello Stato in questo senso si estrinsecano per mezzo di organi che dipendono dal Ministero degli esteri.

Egli considera poi la funzione della tutela degli emigranti all'estero come una delle principali funzioni affidate al Ministero degli esteri, nelle sue tre fasi: prima della partenza, durante il viaggio e durante la loro permanenza nel luogo di emigrazione.

Ricorda che due progetti di legge che interessano l'emigrazione sono ora davanti al Parlamento: quello che concerne le scuole all'estero e quello che riguarda la riforma alla legge organica sull'emigrazione. Questi due progetti sono di urgenza. Assicura che per accordi presi coi colleghi e col Presidente della Camera, essi saranno portati alla discussione alla Camera ed al Senato al riaprirsi del Parlamento, e spera che prima di Pasqua i due progetti possano far parte delle leggi dello Stato.

Il Consiglio può ora proseguire i suoi lavori, confidando nella mas-

sima simpatia del Governo e nella collaborazione del Ministero degli esteri.

Bodio, *presidente*. Ringrazia a nome del Consiglio il Ministro per il cortese saluto e per gli intendimenti che ha manifestati di sollecitare dal Parlamento l'adozione delle riforme che la esperienza ha dimostrato necessarie nella vigente legge sull'emigrazione.

(S. E. l'on. Guicciardini si ritira).

Il Presidente comunica che il comm. Mortara, l'on. Nitti e il prof. Montemartini hanno scusato la loro assenza. Ora l'ordine del giorno porta "Comunicazioni sull'Ufficio del Lavoro di New York „. Essendo in Roma il direttore dell'Ufficio stesso, dott. di Palma-Castiglione, egli è stato invitato ad intervenire all'adunanza.

DI PALMA-CASTIGLIONE. Non crede necessario di fare la storia dell'Ufficio, tanto più che il Consiglio se ne è occupato nel 1907, approvando un ordine del giorno col quale si suggeriva di abbandonare il lavoro spiccio di collocamento individuale e di limitarsi a quello dei gruppi o masse di emigranti.

Egli cercò di attenersi alle linee tracciate dal Consiglio, preoccupandosi anche di ridurre le spese dell'ufficio secondo le istruzioni ricevute. Espone il lavoro preparatorio iniziato col raccogliere informazioni dettagliate su tutti i punti della Federazione e col diffondere le notizie raccolte fra gli emigranti stabiliti negli Stati Uniti, direttamente o per mezzo della stampa italo-americana, delle unioni di lavoro e società operaie, o anche per mezzo dei preti e ministri italiani, alcuni dei quali, dal pulpito, comunicarono le notizie e le circolari. Tale lavoro, in due anni e mezzo, ha prodotto ottimi risultati. Si sono inoltre raccolti elementi per rilevare le deficienze della legislazione locale per quanto riguarda la tutela degli interessi speciali delle categorie professionali alle quali appartengono i nostri emigranti; e si è approfittato delle occasioni favorevoli per fare presenti tali deficienze ai Parlamenti dei diversi Stati e sollecitarli a votare leggi speciali in proposito. Cita i memoriali presentati alla Conferenza operaia del 1908 di Washington; alla Commissione di immigrazione per lo Stato di New York ed alla Commissione riunita dal presidente Roosevelt per studiare le condizioni della vita agricola negli Stati Uniti.

Inoltre l'ufficio ha fatto altre proposte nell'interesse degli operai italiani come tali, specie per quanto concerne le rimesse di denaro e le contrattazioni con gli elementi indigeni.

Si è cercato con ogni mezzo di provocare l'avviamento di gruppi di lavoratori verso le regioni agricole degli Stati Uniti; ma si sono incontrate difficoltà per il divario tra le condizioni offerte al bracciante agricolo e quelle offerte al bracciante comune. Mentre i braccianti agri-

coli, negli Stati dell'Est, non riescono a guadagnare più di 150 dollari in dodici mesi, i braccianti impiegati nei lavori di sterco guadagnano 200 dollari in otto mesi. Inoltre l'operaio italiano non può vivere isolato, come generalmente avviene, nelle *farms*; e dippiù, negli Stati Uniti non si trovano Società disposte ad anticipare ai coloni il necessario per l'impianto dell'industria agricola e il necessario per vivere aspettando il raccolto.

È vero che alcune Società vendono le terre a lunga scadenza, ma esse non accordano anticipazioni per acquisto degli strumenti, delle sementi, ecc., al colono, il quale ha quindi bisogno di poter disporre, al minimo, di un capitale da 500 a 700 dollari.

L'Ufficio si è incaricato anche del collocamento individuale, stante la quantità di operai disoccupati che si sono ad esso rivolti, dopo la crisi del 1907. Anche in ciò vennero incontrate gravi difficoltà, perchè gli agenti privati di collocamento, i quali in tempo di crisi percepiscono una senseria speciale dagli operai disoccupati, si mettono d'accordo coi rappresentanti degli utenti della mano d'opera, ai quali danno parte delle provvigioni. Cosicchè gli uffici pubblici di collocamento restano quasi schiacciati dalla concorrenza degli agenti privati che forniscono uomini agli utenti mano d'opera e provvigioni ai rappresentanti di questi.

Ad ogni modo i risultati della funzione di collocamento dell'Ufficio Italiano del lavoro sono stati superiori a quelli ottenuti dalla "Division of Information", del Ministero federale del Commercio e del Lavoro che ha collocato duemila operai di meno. Si è fatto anche un lavoro di propaganda a favore del Banco di Napoli.

VILLARI. Dopo ciò che ha udito, dichiara di credere poco all'utilità dell'Ufficio di collocamento perchè esso non può concorrere con gli Uffici privati che hanno mezzi più facili per riuscire nell'intento. Inoltre l'Ufficio viene ritenuto responsabile dei danni se gli operai inviati in un posto vengono respinti; mentre i privati non hanno da temere simili molestie.

Quanto alle notizie delle leggi in vigore nei varii Stati ed all'azione per ottenere leggi a favore degli emigranti, ritiene che l'Ufficio possa avere scarsa azione in proposito perchè gli americani non riconoscono che i rappresentanti ufficiali.

LIBERTINI. Ricorda come dall'istituzione dell'Ufficio si aspettassero grandissimi vantaggi ai nostri emigrati. Ora per difficoltà locali l'Ufficio è andato decadendo, tanto che il Consiglio suggerì, con ordine del giorno, una diminuzione di spesa. Domanda in base a quali criteri venne formulato quell'ordine del giorno e se esso fu dovuto alla ragione che l'Ufficio si era allontanato dallo scopo per cui venne istituito.

DI PALMA-CASTIGLIONE. Riconosce che soltanto in minima parte è esatto

quanto si è detto riguardo alla responsabilità dell'Ufficio in caso di violazione di contratti. Però egli crede che la competenza di tali affari spetti all'Ufficio legale al quale sono stati sempre riferiti i reclami degli operai. Egli si è preoccupato di preparare grande sviluppo all'Ufficio, specialmente per quanto concerne il collocamento delle masse. L'azione stimolatrice di leggi speciali è venuta a farsi incidentalmente in seguito ai lavori di raccolta e di coordinamento delle informazioni prese per il collocamento delle masse stesse. Crede che l'azione dell'Ufficio non si sia allontanata dalle deliberazioni adottate dal Consiglio. Prega insistentemente che venga presa una decisione definitiva, che siano impartite istruzioni precise e sia assicurato all'Ufficio un periodo di vita determinato affinché esso possa funzionare con assoluta tranquillità.

TURATI. È poco informato della questione. Dalla relazione che ha letto nel Bollettino, gli sembra però che lo scopo principale dell'Ufficio, per cui esso fu istituito, sia venuto a mancare. Ciò forse per le gravi difficoltà di mandare gli emigranti nelle zone agricole; cosa che non si può ottenere nemmeno in Italia. Gli sembra che si potrebbe abbandonare la funzione di collocamento.

Ritiene però eccessivo abolire l'ufficio dopo soli tre anni di vita. Dalla relazione ha appreso che l'Ufficio ha anche lo scopo di raccogliere e diffondere le informazioni con utilità apprezzata e di stimolare la legislazione sociale a favore degli emigranti. Crede che l'Ufficio potrebbe e dovrebbe seguitare l'opera sua ed in questo senso dovrebbe essere riformato lo statuto dell'Ufficio stesso.

BETTONI. Crede che l'Ufficio, come tutte le cose nuove, abbia trovato in principio delle difficoltà. Ha in proposito notizie dirette che non sarebbero così pessimiste come quelle che ha ora udito. Si preoccupa della cattiva impressione che potrebbe fare tra i numerosi connazionali che risiedono nell'America del Nord, la soppressione di un ufficio, solo perchè non ha raggiunto completamente il suo scopo. Crede che si potrebbe studiare o raccomandare al Commissariato dell'emigrazione lo studio di tutto ciò che può formare una funzione nuova dell'Ufficio, accordando ad esso tutte le nostre cure più intelligenti, ma non abbandonandolo.

DI PALMA-CASTIGLIONE. Ripete che i mediocri risultati ottenutisi durante la crisi, per quanto riguarda il collocamento degli operai relativamente al numero dei nostri immigrati negli Stati Uniti, son dovuti principalmente al fatto che l'Ufficio non ha potuto accordare compensi ai rappresentanti (*foremen*, ecc.) degli intraprenditori.

LIBERTINI. Conviene con l'on. senatore Bettoni. Crede non conveniente sopprimere l'Ufficio, ma ritiene che non dovrebbe essere abbandonato

il collocamento spicciolo. Propone che il Consiglio nomini una Commissione per lo studio di proposte concrete.

VILLARI. Non ha proposto la soppressione dell'Ufficio. Ha notato che la funzione del collocamento non riesce. Non crede che l'Ufficio sia adatto per fornire informazioni ed essere quasi stimolo per leggi sociali a favore degli emigranti, per la quale funzione ritiene più efficace l'azione delle autorità diplomatiche e consolari.

DI PALMA-CASTIGLIONE. Espone quanto l'Ufficio ha potuto ottenere in proposito. Diverse delle sue proposte sono state accolte dalla Commissione parlamentare per lo Stato di New York; si ottenne anche la chiusura di succursali postali negli uffici di banchisti privati.

ROSSI LUIGI, *commissario generale*. Fa rilevare la lotta che per questo motivo l'Ufficio ha dovuto sostenere con i banchisti.

FARA-FORNI. I risultati ottenuti provano che l'Ufficio può fare qualche cosa in questo campo; tuttavia deve dichiarare che anche l'Autorità consolare può influire nel senso indicato.

DI PALMA-CASTIGLIONE. Aggiunge altre spiegazioni circa l'azione stimolatrice della legislazione; questa non può mai venire esercitata direttamente dai consoli i quali non possono occuparsi che soltanto di far rispettare, nello interesse degli italiani, le leggi già votate; occupandosi *de jure condendo* i consoli esorbiterebbero dalle funzioni loro riconosciute dagli Stati presso i quali sono accreditati e solleverebbero certamente sospetti e forse veri e propri incidenti e conflitti. Ritiene che l'Ufficio possa fare molto in tale campo appunto perchè è costituito a forma di Associazione privata, ha nel suo seno cittadini americani ed il direttore di esso non è un funzionario di uno Stato straniero, ma un semplice cittadino.

Non sa quali altri scopi potrebbe avere l'Ufficio e se esso li potrebbe compiere data la scarsità di fondi e il personale appena sufficiente ai bisogni attuali.

BODIO, *presidente*. Ringrazia il dott. di Palma-Castiglione delle informazioni date e che saranno tenute presenti nel corso della discussione. (Il dott. di Palma-Castiglione si ritira).

ROSSI LUIGI, *Commissario generale*. Fa rilevare le difficoltà di ogni genere che si incontrano nelle iniziative da prendersi all'estero.

Considerato che, nei primi anni, l'Ufficio del lavoro rispose poco allo scopo, si deliberò di ridurne lo stanziamento, mentre invece forse sarebbe stato necessario aumentarlo, come è stato osservato da altri.

Ora gli sembra necessario considerare il lato morale della questione, poichè vi è anche una questione di decoro, nel senso di non cedere a quelle categorie di sfruttatori italo-americani che hanno vivamente com-

battuto l'ufficio. Crede poi utile il mantenimento dell'Ufficio anche come una lontana minaccia ed una specie di calmiera. Quanto agli altri scopi, essi potrebbero consistere principalmente nel servizio delle informazioni, che portano come risultato il collocamento. Per quanto concerne lo stimolo alla legislazione sociale crede, che l'azione progettata dal dott. di Palma-Castiglione abbia importanza limitata; ma ad ogni modo, dato che nell'America l'opinione pubblica ha un grande valore, non disconosce l'utilità di un ufficio permanente il quale, notando i bisogni e le aspirazioni della massa dei nostri connazionali, cerchi di far penetrare nella legislazione la voce di questa massa. In conclusione crede che l'Ufficio potrebbe ancora sussistere, salvo a vedere come si incammini e come convenga indirizzarlo per l'avvenire.

MERLANI. Sarebbe disposto a portare lo stanziamento annuo dell'Ufficio nella proporzione necessaria perchè sia possibile la realizzazione degli scopi prefissi. Crede che nell'interesse dei nostri lavoratori d'oltre mare tali scopi debbano essere raggiunti. Propone il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio, udita la relazione del dott. di Palma-Castiglione, delibera di mantenere l'Ufficio del Lavoro di New York e incarica il Commissariato di riorganizzarlo, aumentando, all'occorrenza, la spesa annuale e fissandone l'esistenza per un tempo determinato „.

LIBERTINI. Si associa. Il Consiglio deve proporre il riordinamento dell'Ufficio, mantenendogli la funzione del collocamento, associandovi tutte le altre funzioni che fossero necessarie per renderne più attiva l'azione a favore degli emigranti.

VILLARI. Crede che, dati i risultati ottenuti, non farebbe buona impressione la proposta di aumentare l'assegno dell'Ufficio, il quale non riesce nello scopo a cui era destinato.

BODIO, *presidente*. Si associa alle parole dell'on. Villari; ma non gli sembra opportuno neppure di mantenere l'attuale stanziamento per l'Ufficio di cui si tratta, e peggio ancora sarebbe aumentarlo, mentre è riconosciuto che il collocamento degli emigranti nelle regioni agricole non può riuscire, a cagione della riluttanza dei lavoratori a dedicarsi ai lavori dei campi e per la fitta rete degli intermediari interessati che impediscono all'ufficio di agire.

Per quanto poi concerne l'incarico di stimolare le riforme legislative non ritiene che un funzionario straniero, quale sarebbe il nostro, possa esercitare un'azione efficace sulla legislazione degli Stati di New York e Pennsylvania. Non è favorevole all'aumento degli organi ufficiali e degli impiegati. Domanda se l'Ispettore dell'emigrazione residente in New York, coadiuvato dal Direttore dell'Ufficio del Lavoro, non potrebbe riunire e disimpegnare le due operazioni in un solo Ufficio, senza

che debbano spendersi 70 od 80 mila lire per mantenere l'Ufficio del lavoro, dimostrato inutile nella sua parte principale.

Quanto all'ufficio legale, si sa che quell'ufficio non esercita la difesa degli emigranti in via contenziosa; esamina solo in via economica le probabilità che può avere un reclamo dei nostri operai di essere accolto e si limita a dare consigli ai reclamanti. Quando poi si tratti di portare la questione avanti all'autorità giudiziaria, l'ufficio rinvia la parte reclamante ad un avvocato, il quale prende almeno il 25 per cento sull'ammontare della somma liquidata dal Tribunale come indennizzo dell'infortunio patito.

Anche per ciò domanda se l'ufficio dell'Ispettore, dato il suo carattere di permanenza, non potrebbe occuparsi anche di queste funzioni di dare consigli in via economica prima che si inizi l'azione contenziosa.

Per queste considerazioni, mentre si associa interamente alle vedute manifestate dal senatore Villari, crede che sarebbe conveniente autorizzare l'Ispettore ad assumere le attribuzioni che sono ora esercitate dall'Ufficio del lavoro.

LIBERTINI. Per quanto in questa sede non abbia diritto a voto, pure intende esprimere il suo dissenso dal parere espresso dal senatore Bodio. Secondo le idee da lui espresse, bisognerebbe abolire anche il Commissariato, se esso non può tutelare gli interessi degli emigranti dove si recano a lavorare. E che dire poi dei Consoli? Ora noi abbiamo un organismo già formato, che rimarrà anemico o morirà se non gli si danno i mezzi per vivere. Se si vuole che l'ufficio sia ridotto ad una larva, ritiene che sarebbe meglio sopprimerlo.

BODIO, presidente. Risponde che ha sempre ritenuto che sieno da promuovere e da aiutare comitati locali di patronato composti di cittadini italiani ed americani, piuttosto che fare agire direttamente impiegati governativi. Quanto alla possibilità di eccitare presso i corpi legislativi le riforme desiderabili negli Stati nell'interesse dei nostri lavoratori, che siano colpiti da infortuni, è vano sperare che tale azione possa esercitarsi dal nostro ufficio di collocamento; esso potrà essere gradatamente esercitata dai Consoli e dalle private associazioni di pubblico bene cercando di influire sulla pubblica opinione.

TURATI. Accetterebbe l'ordine del giorno proposto dal consigliere Merlani. Però ha il dubbio che nella costituzione dell'ufficio si cerchi di seguire il criterio italiano, per il quale ogni giorno si presentano nuovi organici.

Se l'Ufficio ha bisogno di fondi, non crede che si debba lesinare. Non crede neppure che si debba stabilire un termine fisso di esperimento. È però d'accordo con chi vorrebbe che fosse nuovamente esaminato il

quesito se all'ufficio debba essere mantenuta la funzione del collocamento. Nel caso affermativo, bisognerà aumentarne la dotazione perchè esso possa ingaggiare una guerra a fondo contro gli sfruttatori, ricorrendo, se necessario, a tutti i mezzi riconosciuti utili nella lotta.

Occorre studiare bene per risolvere il dilemma: o seguire l'opera incominciata o cedere il campo.

Non conviene nelle idee espresse dal Presidente sulla fusione degli uffici. Ripete che è contrario allo stabilimento di un organico per l'ufficio, perchè il suo ideale è quello della responsabilità personale dei funzionari. Ci dovrebbe essere un capo, senza però dipendenti anonimi.

VILLARI. Crede che il Consiglio possa intendersi sopra un ordine del giorno che dia l'incarico di studiare la questione e di portare alla discussione proposte concrete.

ROSSI LATIGI, *commissario generale*. Secondo le idee esposte dal senatore Villari, osserva che si dovrebbero seguire i seguenti criteri. Non soppressione dell'Ufficio, ma nemmeno ampliamenti; si tratterebbe di studiare le disposizioni da prendersi per il funzionamento dell'Ufficio.

MERLANI. Crede che il suo ordine del giorno potrebbe essere così modificato:

“ Il Consiglio, udita la relazione del dott. di Palma-Castiglione, udite le osservazioni dei consiglieri, delibera di mantenere l'Ufficio e incarica il Commissariato di riorganizzarlo, aumentando all'occorrenza, la spesa annuale e fissandone l'esistenza per un tempo determinato „.

BETTONI. Approva l'ordine del giorno proposto dal consigliere Merlani.

BOBIO, *presidente*. Mantiene le riserve fatte, associandosi alle considerazioni espresse dal senatore Villari. Consente che si possano fare nuovi studi, ma non darebbe il proprio voto per ampliare l'Ufficio di collocamento. Preferisce rifonderlo con altro ufficio, e con notevole economia di spesa.

L'ordine del giorno Merlani è in massima approvato, con l'intesa che il Commissariato provvederà, tenendo conto delle osservazioni fatte nella discussione.

La seduta viene tolta alle 12.30.