

RELAZIONE SUI SERVIZI DELL'EMIGRAZIONE

in esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, presentata dal Ministro degli affari esteri alla Camera dei Deputati il 28 maggio 1903, come allegato al Bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1903-1904.

Con la relazione presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 26 marzo 1902 fu dato conto dell'attuazione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, dal 2 settembre dello stesso anno, giorno della sua entrata in vigore, fino all'aprile 1902.

È d'opo ora dare notizia dello svolgimento che i servizi inerenti all'emigrazione hanno successivamente avuto fino al 31 dicembre 1902, non senza accennare, ove sia possibile, anche a dati e fatti più recenti.

La protezione degli emigranti, come è noto, ha tre fasi distinte, dovendosi esplicitare nei comuni e nelle provincie d'onde ha origine il movimento migratorio, nei porti d'imbarco e durante la traversata a bordo dei piroscafi transoceanici, e finalmente nei paesi di destinazione.

Essa è esercitata, oltrechè dalle ordinarie autorità politiche ed amministrative, da vari organi speciali, cioè dai Comitati comunali e mandamentali e da Patronati nei luoghi d'origine, dagli Ispettori d'emigrazione nei porti d'imbarco e dai Commissari viaggianti sui piroscafi, e dagli uffici e Società di patronato nei paesi esteri. A tutti presiede l'ufficio del Commissariato assistito dal Consiglio dell'emigrazione e dal Comitato permanente da questo eletto, e, per la parte finanziaria, dalla Commissione parlamentare di vigilanza.

Ai magistrati ordinari poi è deferita l'applicazione delle pene incorse per contravvenzioni, mentre la risoluzione delle vertenze tra vettori ed emigranti è demandata a speciali commissioni arbitrali costituite nei capoluoghi di provincia.

Prendendo, pertanto, le mosse dalla relazione precedente, renderemo conto della graduale sistemazione conseguita dagli organi anzidetti, dello svolgimento dato ai vari servizi nel decorso anno, e della applicazione avuta dalla legge e dal regolamento nei riguardi giudiziari.

I. — Organi speciali per la protezione degli emigranti.

§ 1. — Commissariato e Uffici dipendenti.

Secondo è stabilito dall'articolo 7 della legge, il Commissariato si compone di un Commissario generale, di tre commissari, e degli ufficiali d'ordine richiesti dal servizio. Il regolamento poi fissa in numero di sette gli ufficiali d'ordine, compreso il ragioniere e l'archivista.

Con questo personale l'ufficio ha cominciato a funzionare il 2 settembre 1901, cercando di dare la più completa possibile applicazione alle disposizioni della legge e del regolamento.

In fondo alla presente relazione (allegato A) diamo un prospetto del numero della corrispondenza del Commissariato dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903, dal quale risulta che la media giornaliera delle corrispondenze è stata di 104, e che nei primi mesi dell'anno, nei quali più numerosa è l'emigrazione, si è giunti a cifre notevolmente maggiori.

Inoltre, nello stesso periodo di tempo il Commissariato ha rilasciato n. 17 patenti di vettore e n. 13 autorizzazioni speciali, ha pubblicato n. 16 fascicoli del Bollettino, ha diramato n. 77 circolari, ha emesso n. 3064 decreti di costituzione di comitati, ed ha trattato molti altri affari che per la natura loro non possono figurare nel movimento della corrispondenza, quali, ad esempio, gli svincoli di cauzione, i mandati di pagamento, la preparazione dei bilanci, ecc.

È evidente che al disbrigo di questo enorme lavoro non poteva bastare lo scarso personale di ruolo assegnato al Commissariato dalla legge e dal regolamento, tanto più che l'uno o l'altro dei commissari ha dovuto qualche volta assentarsi dall'ufficio per eseguire inchieste, ispezioni e studi speciali.

Per sopperire provvisoriamente al bisogno si è ricorso all'opera di alcuni avventizi, pagati a giornata e ad ore di lavoro.

Ma occorrerà che il Commissariato venga integrato con l'aggiunta di qualche impiegato di concetto, al quale poter affidare la redazione dei provvedimenti e della corrispondenza, per modo che resti ai commissari il tempo di studiare le questioni di maggior momento.

Sarà inoltre necessario che ai componenti il Commissariato, in mancanza di una promettente carriera, venga almeno riconosciuta per legge la qualità di pubblici funzionari, ed assicurata la pensione di riposo, senza di che mancherebbe ad essi quella tranquillità ch'è indispensabile per lavorare con zelo e con amore.

Per gli uffici nei porti di Genova, Napoli e Palermo la legge prescrive soltanto la nomina di un ispettore. Prevedendosi però che a Genova e a

Napoli una sola persona non sarebbe bastata, col regolamento fu assegnato a ciascuno dei due uffici un vice-ispettore, e a quello di Genova anche un delegato.

Ma il movimento effettivo fu superiore a qualunque previsione. Basti accennare che nel solo mese di aprile scorso si sono verificate da Genova e da Napoli n. 46 partenze di piroscafi per comprendere come uno o due impiegati non possano attendere con la necessaria diligenza a tutte le operazioni di visita e di controllo che ogni partenza necessita, senza tener conto delle altre molte incombenze che sono affidate agli Ispettorati, quali la corrispondenza col Commissariato e coi vettori, l'istruttoria dei reclami, le indagini, la repressione dell'emigrazione clandestina e via dicendo.

Sarà quindi necessario provvedere con una modificazione del regolamento od anche della legge a dare agli Ispettorati un personale adeguato alle molteplici loro mansioni.

§ 2. — Consiglio dell'emigrazione, Comitato permanente
e Commissione di vigilanza.

Il Commissariato dell'emigrazione, come si disse, è assistito nella sua azione dal *Consiglio dell'emigrazione*, composto di tre membri scelti fra i cultori delle discipline geografiche, statistiche ed economiche, dei rappresentanti dei Ministeri degli esteri, dell'interno, del tesoro, della marina, dell'istruzione pubblica e dell'agricoltura, e dei due delegati della Lega nazionale delle Società cooperative italiane e delle principali Società di mutuo soccorso delle più importanti città marittime del Regno (V. allegato B).

Del Consiglio farà anche parte il Direttore dell'Ufficio del lavoro, giusta l'articolo 3 della legge 29 giugno 1901, n. 246.

Secondo l'articolo 7 della legge, il Consiglio deve essere sentito nelle questioni più importanti relative all'emigrazione.

Esso tenne nel 1902 n. 10 adunanze, trattando delle concessioni di patenti di vettore, di modificazioni da introdursi nel regolamento, dei criteri da seguire nella determinazione dei noli, della costruzione dei ricoveri nei porti d'imbarco, e della protezione degli emigranti all'estero.

Nell'esame di tali importanti questioni il Consiglio credette opportuno chiamare nel suo seno anche altre persone, che per studi ed esperienza fossero al caso di fornire spiegazioni ed elementi di giudizio. Così per la questione dei noli volle sentire direttamente, da un lato, le osservazioni di alcuni armatori e dall'altro quelle del Presidente della Lega italiana delle Cooperative in rappresentanza degli interessi degli emigranti; per la costruzione dei ricoveri domandò chiarimenti in linea tecnica all'ingegnere che

aveva studiato il progetto; e riguardo allo sviluppo e allo indirizzo delle nostre colonie all'estero chiese il parere di persone che una lunga permanenza all'estero e i contatti avuti con nuclei di emigranti, indicavano come specialmente versate nella materia.

Delle importanti deliberazioni prese dal Consiglio è reso conto nella trattazione dei vari servizi.

Emanazione diretta del Consiglio, il *Comitato permanente* ha continuato a coadiuvare l'opera dal Commissariato, confortandolo dei suoi suggerimenti e tracciandogli, nei casi dubbi, la via da seguire in conformità delle deliberazioni di massima adottate dal Consiglio (V. allegato C).

La *Commissione parlamentare di vigilanza*, infine, composta, come è noto, di tre senatori e di tre deputati, ha tenuto nello scorso anno sei sedute, esaminando i conti consuntivi, i bilanci di assestamento e di previsione, e le proposte di spese che eccedessero i limiti dell'ordinaria amministrazione (V. allegato D).

§ 3. — Comitati mandamentali e comunali e patronati in Italia.

La tutela degli emigranti nei luoghi d'origine è esercitata, oltrechè dalle autorità amministrative locali, dai *Comitati mandamentali e comunali* istituiti in forza della legge sull'emigrazione e composti del Pretore (o in sua assenza del Giudice conciliatore) del Sindaco (o di chi ne fa le veci), di un parroco (o di un ministro del culto), di un medico e di un rappresentante di Società operaie od agricole locali.

Questi Comitati che, quando fu presentata la precedente relazione, erano 2794, sono saliti al numero di 3064, dei quali n. 1040 mandamentali e n. 2024 comunali.

Compito loro è di divulgare le notizie che fornisce il Commissariato col mezzo del Bollettino e delle circolari circa le partenze dei piroscafi, i noli, e le condizioni del lavoro e delle mercedi nei paesi di immigrazione, di assistere gli emigranti in tutto quanto possa loro occorrere, difendendoli da tutti coloro che con raggiri e false indicazioni tentano, a scopo di lucro, di sorprendere la loro buona fede.

Buon numero di essi ha mostrato di comprendere l'importanza dell'ufficio loro commesso, mantenendo un'attiva corrispondenza col Commissariato, proponendo quesiti e sollecitando provvedimenti ed informazioni su quanto può interessare gli emigranti.

Non si può dire, però, che questa istituzione abbia dato finora i risultati che se ne attendevano.

Composti di elementi eterogenei e di opposte tendenze, lenti all'azione,

come sono, in genere, gli organi collegiali, privi di qualunque fondo per le spese di stampa e di cancelleria, e dubbiosi circa i limiti delle loro competenze, i Comitati son rimasti per la maggior parte inattivi, e quelli che pure hanno cercato di fare qualche cosa si sono trovati impotenti di fronte alla propaganda individuale e più attiva degli sfruttatori, favoriti nell'opera loro dalla consueta diffidenza, che hanno gli emigranti a rivolgersi alle autorità costituite.

Non è qui il luogo di esaminare quali provvedimenti convenga prendere per rimediare a questo stato di cose. L'argomento è di grande importanza e merita uno studio accurato e coscienzioso; d'altronde l'esperimento fatto è troppo breve perchè sia consentito di venire a mature conclusioni. Certo sarà questo uno dei punti, sui quali converrà chiamare l'attenzione del legislatore in occasione di una eventuale riforma della legge vigente.

Intanto per dar modo ai Comitati di rendersi utili agli emigranti nella operazione che più li interessa, si è modificato l'articolo 25 del regolamento nel senso che i Comitati stessi possano intromettersi fra gli emigranti e i vettori per l'acquisto del biglietto d'imbarco. Il Commissariato poi, allo scopo di rendere più frequenti i contatti fra gli emigranti e i Comitati, e far sì che questi entrino a poco a poco nella coscienza delle popolazioni come organo di assistenza, si vale quanto più è possibile di essi per le opportune comunicazioni, inviando loro in più copie le circolari e i manifesti da affiggersi nei luoghi pubblici.

A fianco dei Comitati sono venute sorgendo in alcuni comuni del Regno, per iniziativa privata, varie *Associazioni di patronato*, delle quali talune agiscono nell'ambito di una provincia, ed altre per un'intera regione col proposito di trovare collocamento ai lavoratori italiani specialmente nell'Europa centrale, e di assisterli nelle pratiche da farsi per poter emigrare.

Notevoli, fra esse, per l'attività spiegata sono l'*Ufficio del lavoro* in Vercelli, e il *Segretariato dell'emigrazione* in Udine.

Il Commissariato ha incoraggiato l'opera di queste Società, inviando loro i Bollettini, le circolari, le istruzioni e cercando in pari tempo di coordinarne l'azione a quella dei Comitati ufficiali, in modo da evitare pericolosi dualismi e dispersione di forze.

§ 4. — Commissari a bordo dei piroscafi che trasportano emigranti.

Il servizio di direzione sanitaria e di vigilanza nell'interesse degli emigranti a bordo dei piroscafi transoceanici, in conformità dell'articolo 11 della legge, è disimpegnato, di regola, da medici della Marina militare.

Su richiesta del Commissariato, il Ministro della Marina ha destinato a

questo servizio 48 medici militari, i quali in periodi normali bastano alle esigenze del servizio.

Nei periodi, però, di maggiore intensità della corrente emigratoria, è necessario imbarcare come commissari viaggianti anche ufficiali di porto od ufficiali di marina, come ne dà facoltà l'articolo 32 del regolamento.

I Commissari hanno disimpegnato con zelo il servizio loro affidato dalla legge e dal regolamento, esercitando a bordo un'efficace e attiva sorveglianza, tanto riguardo al trattamento fatto agli emigranti, quanto alla sistemazione interna e all'igiene della nave.

Il Commissariato ha curato, dal canto suo, di indicare ai commissari stessi con varie circolari, la linea di condotta che essi devono tenere per l'adempimento del loro ufficio.

Non è mancata, come era prevedibile, qualche resistenza ed opposizione all'azione di questi funzionari. In complesso però si può dire che questa parte importantissima del servizio si è venuta via via assestando, cosicchè ora procede in modo regolare e dà soddisfacenti risultati, come si dirà in seguito.

§ 5. — Uffici e Società di Patronato all'estero.

La legge sull'emigrazione vuole che i nostri emigranti siano protetti anche nei paesi esteri, dove si recano in cerca di lavoro, mediante l'istituzione di organi di tutela e di patronato che li difendano dagli sfruttamenti di cui sono vittime, diano loro delle notizie e informazioni utili, e procurino di promuovere una migliore distribuzione dell'offerta di lavoro.

Questa tutela può, in piccola parte, essere esercitata dai consoli e non può essere affidata ad uffici governativi per varie ragioni di opportunità e di convenienza. È d'uopo quindi far capo a Società private di patronato, composte preferibilmente di Italiani. È questo il sistema seguito dagli altri Stati, che hanno una notevole emigrazione, i quali hanno promosso Società private nazionali di patronato nei centri dove maggiormente l'emigrazione stessa affluisce.

Così a Nuova York esistono Società di patronato per gli emigranti, come la svedese, due società tedesche, la cattolica irlandese, l'austro-ungarica, ed altre.

La costituzione ed il funzionamento di tali Società presenta, in alcuni punti, non lievi difficoltà per la condizione delle colonie locali, dalle quali dovrebbero esserne scelti i componenti. Altrove è stato poi necessario — per rendere tali Società benevole ai Governi locali (ciò che è condizione necessaria perchè possano rendere utili servizi) — ammettere che ne facciano anche parte degli stranieri filantropi, amici del nostro paese.

Il Governo ha dato il suo appoggio morale e il suo concorso finanziario a questi organismi, giovandosi di quelli già costituiti, e promovendone la istituzione nei centri più importanti, tenuto conto delle condizioni particolari di ogni luogo.

Di tali associazioni diamo qui appresso l'elenco, riservandoci di render conto più innanzi del modo in cui esse svolgono praticamente l'opera loro.

1. Nell'Europa: Opera di assistenza degli operai Italiani emigrati in Europa e nel Levante.

2. Nell'America del Nord:

a) A Nuova York: Società per la protezione degli emigranti italiani; Istituto italiano di beneficenza; Società " San Raffaele „.

b) A Boston: Società per la produzione degli immigranti italiani.

c) A Montreal: Società di protezione degli immigranti al Canada.

3. Nell'America del Sud:

a) A Santos: Patronato del lavoro.

b) A Buenos Aires: Società di Patronato degli immigranti italiani nell'Argentina.

II. — Svolgimento dei servizi dell'emigrazione.

§ 1. — Protezione degli emigranti nei luoghi d'origine.

a) *Passaporti e libretti di lavoro pei minorenni.* — Uno degli scopi che a legge si è proposto è quello di sottrarre gli emigranti agli abusi e alle spogliazioni di cui erano vittime quando dovevano ricorrere ad intermediari per ottenere i documenti necessari per espatriare. Così, mentre essa stabilisce il principio della completa gratuità del *passaporto* ed i relativi documenti, il Regio decreto 31 gennaio 1901 concentra all'autorità municipale le operazioni preliminari per conseguirlo.

L'esperienza ha poi suggerito qualche modificazione nell'interesse degli emigranti. Come è noto, le leggi sull'emigrazione negli Stati esteri prescrivono che gli emigranti per essere ammessi allo sbarco debbono soddisfare a determinate condizioni di salute, di età, di moralità, ecc. Per evitare agli emigranti i danni della reiezione dai paesi di destinazione, con decreto 20 novembre 1902, fu stabilito che non possono ottenere il passaporto coloro, che non si trovano in regola con le leggi di immigrazione dei paesi dove intendono recarsi.

L'applicazione delle suaccennate norme ha dato luogo a molti dubbi da parte delle autorità amministrative e degli stessi emigranti, dubbi che il Commissariato ha di volta in volta risoluto, in conformità ai principi regolatori

della materia. In una circolare, che sarà diramata prossimamente, saranno dati schiarimenti per i casi dubbi che l'esperienza ha messo in evidenza, specialmente per quanto riguarda la gratuità del passaporto, e le categorie di persone che non possono ottenere passaporto.

Il Commissariato diede altresì istruzione agli Ispettori di emigrazione, sul modo in cui debbono valersi della facoltà che hanno di rilasciare, in casi di eccezionale urgenza, passaporti per l'estero.

Con pari sollecitudine venne curata l'applicazione della legge e del regolamento in quanto riguarda l'obbligo di munire di *libretto di lavoro* i minorenni, maggiori degli anni 9 e minori dei 15, che si rechino da soli in paesi transoceanici, o che si rechino anche in compagnia di persona della loro famiglia, in paesi europei. Come è noto tale libretto non può essere dato, senza che prima i minorenni siano stati sottoposti a visita medica.

I libretti vengono rilasciati gratuitamente dai municipi, ai quali si fece speciale avvertenza di non confondere tale libretto con quello stabilito dalla legge del 1888, che è necessario per i minorenni occupati nel regno; e di rilasciare sempre il libretto oltre al passaporto per l'estero.

Speciali istruzioni furono dirette alle Autorità di pubblica sicurezza e amministrative di confine, perchè sorvegliino se i minorenni, che espatriano, sono muniti dei libretti di lavoro, provvedendo nei casi negativi secondo l'interesse dei minorenni stessi.

Oltrecchè ai minorenni diretti all'estero a scopo di lavoro, il Commissariato s'interessò pure a quelli che si recano in paesi transoceanici per raggiungere i genitori.

Fu raccomandato all'autorità amministrativa di non rilasciare passaporti a minorenni, che non fossero convenientemente affidati, durante il viaggio, a persona di fiducia della famiglia. In casi di urgenza e di necessità si provvide ad affidare i minorenni ai commissari viaggianti.

b) *Vettori di emigranti*. — Munito che sia del passaporto, l'emigrante deve scegliere il piroscafo sul quale intende compiere il viaggio ed acquistare il relativo biglietto.

Ciò avviene di regola nel Comune di origine dell'emigrante, prima che questi si rechi al porto d'imbarco, ed è perciò che poniamo sotto questo titolo tutto quanto riguarda i vettori e i loro mandatari, procuratori e rappresentanti.

Al principio dell'attuazione della legge venne rilasciata la patente a 17 vettori, dei quali 5 armatori italiani, 7 armatori stranieri e 5 noleggiatori nazionali.

Siccome tali patenti avevano una diversa scadenza, il Commissariato,

per far coincidere la durata della concessione con l'anno solare, credette opportuno di prorogare le dette patenti sino alla fine del decorso anno, facendo pagare ai concessionari un proporzionale aumento di tassa.

Per l'anno in corso quasi tutti i vettori predetti rinnovarono la loro domanda, che il Commissariato ha esaminato accuratamente, portando una speciale attenzione su quelle dei noleggiatori, allo scopo di assicurarsi, possibilmente, che i contratti di noleggio non rappresentassero una situazione di cose fittizia.

Perciò si volle dai noleggiatori una dichiarazione formale nel senso che i contratti di noleggio riguardino effettivamente tutta la nave, tanto per il trasporto di passeggeri che delle merci, come prescrive l'articolo 42 lettera f) del regolamento. Inoltre fu ad essi imposta la condizione che nessuna delle clausole stipulate nei contratti di noleggio possa interpretarsi come restrittiva dellé responsabilità e degli obblighi che competono al vettore.

Hanno ottenuto la patente per l'anno in corso n. 17 vettori, i quali hanno adibito al trasporto degli emigranti complessivamente n. 103 piroscafi, come apparisce dal seguente prospetto:

Vettori di emigranti.

NOME	SE ARMATORI o NOLEGGIATORI	NUMERO dei piroscafi in servizio dell'emigrazione di bandiera					LINEE DI NAVIGAZIONE
		italiana	francese	inglese	germanica	spagnuola	
		Totale					
Navigazione Generale Italiana	proprietaria	15	>	>	>	15	Stati Uniti-Brasile-Plata.
La Veloce	proprietaria	11	>	>	>	11	Stati Uniti-Brasile-Plata.
Italia	propriet. e noleggiatrice	2	>	>	2	4	Stati Uniti-Brasile-Plata.
La Ligure-Brasiliana.	proprietaria	4	>	>	>	4	Stati Uniti-Brasile.
Zino Ottavio	armatore e noleggiatore	2	>	>	>	2	Stati Uniti-Brasile-Plata.
Saviotti Ercole	noleggiatore	2	>	>	>	2	Stati Uniti-Plata.
Società Anonima Genovese	armatrice	1	>	>	>	1	Stati Uniti-Plata.
Rossi Giacomo	noleggiatore	1	>	>	>	1	Stati Uniti-Brasile-Plata.
Transports Maritimes	proprietaria	>	10	>	>	10	Brasile-Plata.
Hamb.-Amerika Linie.	proprietaria	>	>	>	10	>	10 Stati Uniti.
Transatlantique Havre	proprietaria	>	8	>	>	9	Stati Uniti.
Transatlantica di Barcellona	proprietaria	>	>	>	>	6	6 Stati Uniti - Plata - Centro America.
Norddeutscher Lloyd.	proprietaria	>	>	>	8	>	8 Stati Uniti.
Anglo-Italiana	noleggiatrice	>	>	7	>	>	7 Stati Uniti.
La Patria	propriet. e noleggiatrice	1	5	>	>	>	6 Stati Uniti.
Dominion Line	proprietaria	>	>	4	>	>	4 Stati Uniti.
Ferrari Giuseppe	noleggiatore	>	>	4	>	>	4 Stati Uniti.

Le cauzioni che i vettori debbono depositare in titoli di stato a garanzia delle loro operazioni in materia di emigrazione furono, in massima, mantenute nella misura stabilita per l'anno passato, e vanno da un minimo di lire 100 mila a un massimo di lire 220 mila. Nel fissare queste cifre si è tenuto conto delle altre garanzie che offrono i vettori per le speciali loro condizioni. Così, cauzioni meno elevate si sono chieste per gli armatori nazionali, i quali possono rispondere anche con il materiale, e cauzioni più elevate per i noleggiatori, che non hanno il materiale di loro proprietà, e per gli armatori stranieri, le cui navi potrebbero eventualmente sfuggire a misure esecutive.

Attualmente le cauzioni depositate ammontano in complesso a 3,003,500 lire.

c) *Mandatari, procuratori e rappresentanti di vettori.* — La legge fa obbligo agli armatori e noleggiatori stranieri di nominare un loro *mandatario* in persona di un cittadino italiano domiciliato nel Regno o di una ditta italiana legalmente costituita.

Il regolamento permette altresì ai vettori nazionali e stranieri di nominare nelle città di Genova, Napoli e Palermo un loro *procuratore* di nazionalità italiana con facoltà di raccogliere gli emigranti indirizzati dai rappresentanti nei Comuni d'origine al porto d'imbarco, e di rappresentare i vettori nelle operazioni di emigrazione presso le autorità locali.

Le rappresentanze del commercio e della città di Messina chiesero che venisse istituito un ispettorato dell'emigrazione anche in quel porto, come sono già stabiliti i tre ispettorati, di Genova, Napoli e Palermo, facendo rilevare che a Messina si riuniscono gli emigranti provenienti dalle provincie orientali della Sicilia e dalle Calabrie, i quali preferiscono, come più breve e conveniente, il viaggio marittimo da Messina al porto d'imbarco a quello per via di terra.

Il Commissariato, mentre ha riconosciuto l'utilità per gli emigranti di trovare in Messina speciali incaricati dei vettori ai quali potersi dirigere, non solo per informazioni, ma anche per averne assistenza per recarsi ai porti di imbarco, ha dichiarato che, non essendo Messina testa di linea per il trasporto di emigranti dall'Italia per le Americhe, non vi sarebbe motivo di mettervi un ispettorato, nè di ammettere ivi la sede di procuratori di vettori ai sensi dell'articolo 48 del regolamento.

Si è preso però il temperamento di accordare ai vettori che ne facciano domanda la facoltà di incaricare, ciascuno, il proprio rappresentante in Messina di radunare gli emigranti arruolati in altri Comuni della Sicilia orientale e delle Calabrie per avviarli a Napoli o a Genova, e ciò alla condizione espressa che i vettori assumano per mezzo dei loro rappresentanti, a

cominciare dall'imbarco in Messina, quella responsabilità che avrebbero di fronte agli emigranti dal momento dell'imbarco in Napoli o in altro porto.

Nell'ammettere la nomina delle suddette persone il Commissariato non ha mancato di procedere con ogni cautela, negando la sua autorizzazione per quelle che non affidassero per la loro precedente condotta.

Ed anzi, poichè nulla era detto nel regolamento circa le condizioni necessarie per l'ufficio di procuratore, con Regio Decreto 11 dicembre 1902 furono rese applicabili ai procuratori le disposizioni concernenti i rappresentanti, sia riguardo ai documenti da presentarsi per la nomina, sia relativamente alle cause di esclusione, di incompatibilità o di revoca.

Ma le persone con le quali gli emigranti hanno diretto contatto nei comuni d'origine sono i *rappresentanti* dei vettori, ai quali si rivolgono per acquistare il biglietto d'imbarco.

Anche l'opera di questi agenti ha voluto la legge circondare di speciali guarentigie, subordinando la loro scelta al consenso del Commissariato e rendendo responsabili dei loro atti i vettori pei quali operano.

A differenza, però, della legge tedesca, la quale ammette dei limiti e delle restrizioni alla nomina dei subagenti, ed impone una cauzione di 1500 marchi per ognuno di essi, la legge italiana non contiene alcuna disposizione di questo genere, e il regolamento del 10 luglio 1901, interpretando in senso largo il silenzio della legge, aveva consentito la nomina di un rappresentante per ogni comune e per ciascun vettore.

I vettori, ai quali la nomina dei rappresentanti non costa nulla, si sono largamente valsi di questa facoltà, nominando propri rappresentanti dovunque appena si manifestasse la tendenza ad emigrare.

E così in poco più di un anno il numero delle persone proposte dai vettori a loro rappresentanti giunse a 13,250. (Situazione al 18 Marzo 1903).

Il Commissariato spiegò il giusto rigore nello esigere il concorso delle condizioni di moralità e capacità prescritte per l'esercizio di tale ufficio, e negò l'autorizzazione a quasi tremila fra i proposti. (Alla stessa data del 18 Marzo 1903).

Ne erano tuttavia in ufficio 10,280, numero enorme, se si considera che questi rappresentanti più si addensano dove le popolazioni sono più disposte, per cause locali, ad accettare il consiglio di espatriare e di andare alla ventura. Così, ad esempio, alla fine dello scorso anno, nella provincia di Avellino, sopra una popolazione di 402 mila abitanti, si contavano 777 rappresentanti, vale a dire uno per 801 abitanti; nella provincia di Chieti ve ne era uno per 822; nella provincia di Cosenza uno per 758; nella provincia di Campobasso uno per 612 abitanti.

Da ciò la difficoltà grande del Commissariato di invigilare l'opera di

questi agenti e di reprimerne gli abusi, e il dubbio non infondato che il continuo loro moltiplicarsi costituisse una delle cause del crescere dell'emigrazione.

La questione fu portata dinanzi al Consiglio dell'emigrazione, il quale, dopo ampia discussione, espresse l'avviso che, con opportune modificazioni al regolamento, si dovesse limitare il numero dei rappresentanti, e meglio precisare le cause di esclusione e di incompatibilità per tale ufficio, secondo i dettami dell'esperienza.

In base a tale parere, e sentito anche il Consiglio di Stato, sono state, col citato Decreto 11 dicembre 1902, introdotte nel regolamento le seguenti modificazioni:

1° Fu soppressa l'indicazione di certi determinati reati come cause di esclusione, lasciando così al Commissariato la facoltà di giudicare caso per caso;

2° Si stabilì che il Commissariato possa rifiutare o ritirare l'assenso anche per circostanze locali e di famiglia, e ciò per prevenire gli artifici con cui gli esclusi tentavano di continuare ad agire per mezzo d'interposte persone, facendo nominare in loro vece qualche persona di famiglia;

3° Fu estesa la incompatibilità ai dipendenti di un rappresentante, e a chi è cointeressato in una agenzia di affari, della quale faccia parte chi già è stato escluso per ragioni di moralità;

4° La facoltà dei vettori di nominare rappresentanti fu limitata ad uno per ogni mandamento giudiziario, con facoltà al Governo di portare questo limite ad uno per circondario.

Per l'applicazione di quest'ultima disposizione si è accordato il termine transitorio di un anno.

Egli è vero che, a rigor di termini, se i 17 vettori nominassero ciascuno un loro rappresentante nei 1535 mandamenti giudiziari, si avrebbe pur sempre un numero eccessivo di rappresentanti in tutto il Regno. Ma è da riflettere che, come prima non in tutti i comuni, così ora non in tutti i mandamenti i vettori nominano rappresentanti, essendovi provincie e regioni nelle quali l'emigrazione è scarsissima o quasi nulla. E difatti in conseguenza della nuova disposizione si è già ottenuto nei primi mesi di quest'anno una diminuzione di 1500 rappresentanti, e assai maggiore sarà questa diminuzione allorché, trascorso il periodo transitorio, la disposizione predetta dovrà avere tutta la sua efficacia.

Diminuiti di numero, riuscirà più agevole fare tra questi agenti una maggior selezione tanto nell'interesse degli emigranti che degli stessi vettori, ed esercitare su di essi una più attiva sorveglianza per mezzo dei Comitati che hanno sede nei capoluoghi di mandamento.

d) *Emigrazione a viaggio gratuito*. — Cade qui in acconcio di accennare all'emigrazione con viaggio gratuito che negli ultimi tempi si praticava quasi esclusivamente per lo Stato di San Paulo nel Brasile. Essa era regolata in due modi: o mediante contratti stipulati con agenti e imprenditori per l'introduzione di un numero di agricoltori determinato nei contratti medesimi, oppure mediante una sovvenzione accordata alle Compagnie di navigazione per l'introduzione di un numero di emigranti fissato con decreto dal Governo di San Paulo.

Il patrio legislatore, considerando che, se può essere utile agli emigranti e al paese l'emigrazione *spontanea*, d'altrettanto può riuscire dannosa l'emigrazione sollecitata artificialmente coll'offerta del passaggio gratuito, ha stabilito, per quest'ultima particolari guarentigie, come la necessità di una licenza speciale ai trasportatori, il deposito di una cauzione supplementare, e l'osservanza delle altre condizioni che fossero richieste, caso per caso, dal Commissariato.

Verso la fine del 1901 tale licenza era stata accordata ai vettori " Navigazione Generale Italiana, Società La Veloce, Transports maritimes, Ligure Brasiliana e Ottavio Zino „.

Ma scaduti nel marzo del 1902 i contratti stipulati dai detti vettori col Governo di San Paulo, il Commissariato, in vista delle cattive condizioni in cui si trovavano i nostri coloni al Brasile, non credette di rinnovare le licenze. E così è rimasta sospesa l'emigrazione a viaggio gratuito o comunque sussidiata.

Essendo però continuata la richiesta di mano d'opera dal Brasile, ed avendo il Governo di San Paulo stabilito con decreto del 2 maggio 1902 di sussidiare i vettori con il pagamento di lire 50 per ogni agricoltore proveniente dall'Europa, non mancarono i tentativi per effettuare il trasporto, e molti artifizii furono escogitati per eludere in qualche modo il divieto della emigrazione gratuita o sussidiata.

Il Commissariato dal canto suo ha cercato di rendere vani siffatti tentativi col fare esercitare un'attiva sorveglianza nei porti d'imbarco e alle stazioni di confine e coll'eseguire sui vapori in partenza rigorose inchieste per accertare che tutti i partenti siano muniti di biglietto acquistato in Italia con denari propri.

È doloroso che a gente priva di mezzi e di lavoro si debba impedire di profittare del viaggio gratuito per andare in cerca di miglior fortuna; ma assai più doloroso è lo spettacolo dei molti nostri coloni che sfiduciati e privi di risorse si affollano ai nostri consolati nel Brasile per chiedere il rimpatrio. Ingrossarne il numero sarebbe grave imprudenza. E perciò, fino a che le condizioni non saranno migliorate, e non verranno date maggiori ga-

ranzie per la tutela del lavoro e il mantenimento dei patti coi coloni non saranno concesse nuove licenze per trasporto di emigranti gratuiti o sussidiati.

e) *Emigrazione clandestina.* — Con questa espressione s'intende alludere non tanto alle persone che non potrebbero emigrare, come i condannati, i pregiudicati, ecc., o che non potrebbero emigrare che sotto certe condizioni, come i minorenni iscritti di leva, quanto a coloro che con false indicazioni o promesse vengono inviati ad imbarcarsi in porti esteri.

L'emigrante è libero di andare ad imbarcare dove meglio gli aggrada, ma non deve esser lecito ad agenti poco scrupolosi di eccitarlo, con inganni, a prescegliere un porto estero, per modo che egli resti privo della protezione della legge italiana, e venga spesso indirizzato a paesi e regioni dove lo attendono amare disillusioni.

Un triste esempio di questa emigrazione è l'invio dai porti del Nord di alcune migliaia di italiani al Canada, avvenuto or sono due anni, e del quale ebbe ad occuparsi anche il Parlamento.

Alcune agenzie straniere di emigrazione, per mezzo di avvisi e di circolari divulgate da agenti clandestini, fanno in Italia un'attiva propaganda per eccitare gli emigranti a prendere imbarco in porti esteri. Esse si rivolgono specialmente a coloro che per la legge locale sull'immigrazione non potrebbero essere ammessi negli Stati Uniti, promettendo loro di farli entrare nel territorio federale per la frontiera del Canada.

Non potendo colpire le agenzie, perchè residenti all'estero, il Commissariato ha procurato di scoprire i loro agenti clandestini in Italia, i quali furono poi deferiti all'autorità giudiziaria. Si son date a questo scopo opportune istruzioni ai funzionari di pubblica sicurezza presso le stazioni di confine, si sono eseguite inchieste nelle provincie, donde più notevole era l'emigrazione clandestina, ed altre indagini si fecero dai regi consoli nei porti dove codesti arruolati clandestini vanno in maggior numero a prendere imbarco.

Inoltre, per mezzo di circolari, di comunicazioni ai giornali e di avvisi affissi in luoghi pubblici, si sono avvertiti gli emigranti che, servendosi di tali agenzie, essi perdono la tutela delle leggi italiane anche per il risarcimento dei danni eventualmente subiti, e non si assicurano lo sbarco nei paesi di destinazione. Siffatte avvertenze sono state specialmente rivolte agli emigranti diretti agli Stati Uniti. Si è fatto conoscere che la sorveglianza sugli immigranti è esercitata dalle autorità federali su tutta la frontiera, anche su quella del Canada e che gli emigranti respinti, i quali fossero costretti a rimanere al Canada, si esporrebbero a gravi danni, non potendo trovare in

quello Stato lavoro continuato e remunerativo se non gli agricoltori che avessero speciali attitudini tecniche, o coloro che disponessero di capitali.

Una tale azione ha già dato soddisfacenti risultati, poichè parecchi agenti clandestini sono stati scoperti e deferiti alla giustizia, e l'emigrazione per porti esteri è sensibilmente diminuita.

f) *Rimpatri*. — I vettori sono tenuti per l'articolo 25 della legge a riportare in Italia, col compenso di due lire al giorno, compreso il vitto, gli emigranti italiani che, per qualsiasi motivo siano fatti rimpatriare per disposizione o con richiesta di un regio agente diplomatico o consolare, limitatamente però a un certo numero di posti secondo il tonnello della nave.

Il regolamento poi (articolo 80) impone ai vettori stessi l'obbligo di riportare indietro gratuitamente gli emigranti respinti dai paesi esteri.

Infine l'articolo 170 dello stesso regolamento contiene le norme e condizioni cui debbono sottostare, durante il viaggio di ritorno in Italia, i piroscafi tanto italiani che stranieri, i quali siano partiti da un porto del Regno con emigrati.

Questo servizio ha proceduto finora regolarmente. Due inconvenienti però si ebbero a rilevare, ai quali si è posto riparo con opportune modificazioni introdotte nel regolamento col citato decreto 11 dicembre 1902.

Il primo consisteva in ciò che gli emigranti erano spesso obbligati a fare un lungo soggiorno nei porti di Santos e di Nuova Orleans con grave loro spesa, perchè i vettori annunziavano la partenza per un determinato giorno e poi, per convenienze commerciali, la differivano a proprio arbitrio, senza curarsi dei danni che cagionavano ai passeggeri, ai quali era stato venduto il biglietto e che già erano pronti alla partenza. L'inconveniente è ora eliminato, essendosi fatto obbligo al vettore di indicare, nel biglietto venduto all'estero per il viaggio in Italia, la data della partenza del piroscafo.

In secondo luogo taluni vettori consideravano il viaggio di ritorno come finito a Marsiglia, dove il piroscafo rimaneva e i passeggeri erano fatti proseguire per Genova o per Napoli con la prima nave di cui il vettore potesse disporre; d'onde lagnanze degli emigranti, che, avendo pagato il biglietto sul piroscafo transatlantico fino a destinazione in patria, erano costretti a sopportare il disagio del trasbordo, e un ritardo. Ora, secondo la nuova disposizione inclusa nel regolamento, il passeggero deve essere informato, prima di partire dall'America, se sarà costretto al trasbordo in un porto del Mediterraneo. Inoltre si è provveduto alla tutela dell'emigrante durante quest'ultima parte del viaggio col prescrivere, che, ove debba effettuarsi il trasbordo su altro piroscafo, questo debba soddisfare a tutte le condizioni di spazio, di sistemazione e di trattamento che sono imposte per i piroscafi di piccola por-

ata che fanno i viaggi da un porto qualunque del Regno ai porti italiani d'imbarco per i paesi transoceanici.

g) *Informazioni agli emigranti e alle loro famiglie.* — Il Commissariato ha continuato a diffondere, col mezzo di circolari, notizie utili circa i paesi d'emigrazione e colonizzazione.

Furono diramate, per mezzo dei Comitati mandamentali e comunali, avvertenze agli emigranti intorno alle condizioni del lavoro nei seguenti paesi: Marsiglia, Tirolo, Dalmazia, Francoforte, Monaco di Baviera, Rumania, Egitto, Tunisia, Harrar, Sudan, Africa del Sud, Possedimenti tedeschi dell'Africa australe, Madagascar, Indocina, Brasile, Argentina, Stati Uniti d'America, ecc. Specialmente frequenti sono state le avvertenze date dal Commissariato relativamente agli Stati Uniti, ove si dirige una così forte corrente di emigrazione italiana, e circa il Transvaal, per impedire l'avviarsi di correnti migratorie in quella colonia, dove ora i nostri emigranti non troverebbero facile collocamento.

E non solo con circolari ha provveduto il Commissariato al servizio d'informazioni per gli emigranti, ma eziandio fornendo notizie direttamente ai privati, che ne hanno fatto richiesta, come ad esso ne fa obbligo l'articolo 40 del regolamento.

Tali domande d'informazioni, che da principio erano pochissime, pervengono ora in gran copia, segno, questo, evidente che la funzione di quest'organo di tutela creato dal legislatore, è ormai penetrata nella pubblica coscienza. E, cosa degna di nota, la maggior parte degli emigranti si rivolgono al Commissariato non per chiedere sussidi o biglietti gratuiti o altre simili agevolanze, ma semplicemente per avere consigli, o segnalare inconvenienti, o denunciare abusi e infrazioni alla legge.

Il Commissariato inoltre, dietro richiesta delle famiglie, si incarica di assumere, per mezzo dei Consoli, notizie sugli emigrati, le quali vengono poi comunicate alle famiglie stesse pel tramite dei sindaci. Tale servizio era prima disimpegnato dal Ministero degli esteri; ma dopo la istituzione del Commissariato, si è verificato che buona parte delle domande per ricerca di emigrati all'estero venivano indirizzate a quest'Ufficio, il quale doveva, quindi, rimetterle al Ministero degli esteri per ragione di competenza e nello stesso tempo avvertire di ciò gli interessati. Ad evitare questo inutile carteggio ed anche perchè è sembrato logico ed opportuno che gli emigrati e i loro parenti avessero a far capo ad un unico Ufficio per tutto ciò che poteva loro interessare, fu stabilito che il servizio passasse al Commissariato; ciò che infatti ebbe luogo col 1° gennaio del corrente anno.

h) *Arruolamenti di emigranti per determinati lavori.* — L'articolo 18 della legge dispone che il Ministro degli esteri, d'accordo col Ministro dell'in-

terno, possa permettere arruolamenti di emigranti per determinati lavori e per regioni poco frequentate.

La tutela del Commissariato si esplica, in questi casi, col fissare le condizioni di lavoro, di tempo e di mercede e con lo esigere eventualmente anche una cauzione.

Nel decorso anno sono state presentate alcune domande all'anzidetto scopo, delle quali si va a render conto.

Verso la fine del 1902 il Parlamento della Colonia del Capo deliberava lo stanziamento di duecentocinquantamila franchi per concorrere alle spese di trasporto di quattro o cinquecento famiglie di contadini italiani nella suddetta Colonia. Il *Board of Horticulture* di Cape Town, specie di Comizio agrario, stabiliva che ai detti contadini fossero date mercedi di due scellini e mezzo al giorno, mercedi che furono giudicate troppo basse per contadini bianchi e assolutamente inaccettabili, sia dai notabili della nostra colonia nel Capo, come dal regio Console generale in Cape Town e dall'ispettore viaggiante cavaliere A. Rossi, che trovavasi allora al Capo e studiava la questione per conto del Commissariato.

Il Ministero di agricoltura della Colonia del Capo deliberava allora di mandare in Italia il Sotto-Segretario, signor Charles Currey, il quale venne a Roma nello scorso mese di marzo ed ebbe varie conversazioni e scambi di lettere e proposte col Commissariato. Questo Ufficio sostenne e dimostrò che la mercede da corrispondersi a contadini bianchi nella Colonia del Capo non poteva essere inferiore a quattro scellini al giorno per gli uomini e a due per le donne. Il signor Currey dichiarò che, per informazioni telegrafiche ricevute, gli agricoltori proprietari del Capo insistevano sulla mercede di due scellini e mezzo, da essi offerta. Le trattative non diedero, perciò, finora risultati pratici.

È in corso di trattative una proposta della *The African Agricultural and finance Corporation (Limited) at Klerktdorp and Potschefstroom* per l'introduzione di 100 famiglie italiane di coltivatori nel Transvaal col sistema della mezzadria.

Si sta pure trattando con un rappresentante della ditta di *Sir John Jackson di Londra* per l'arruolamento di 150 operai italiani, che dovrebbero essere impiegati nei lavori del porto di Simon's Town (Sud Africa).

La Società *Wassan Mining Company* che esercita delle miniere nella Costa d'Oro, aveva chiesto di poter arruolare operai minatori di Endine (Bergamo). Le trattative non ebbero seguito.

La fazenda *Dumont di Ribeirão Preto S. P.* (la più grande piantagione di caffè del Sud Brasile, di proprietà di capitalisti inglesi) ha pure domandato che il Commissariato, facendo eccezione al divieto di emigrazione gra-

tuita nel Brasile, le permetta di arruolare 200 famiglie di coltivatori italiani. Esaminate le condizioni e garanzie offerte dalla Società e sentito in proposito l'avviso del Ministero dell'Interno, è stato con recente decreto autorizzato l'arruolamento di 50 famiglie in via di esperimento.

Il signor *Jacques Schiesser di Radolfzell (Baden)* chiese l'autorizzazione per arruolare in Italia operaie per i suoi stabilimenti di maglierie in Radolfzell, Stockah e Engen (Germania). Il Commissariato ha fatto buon viso alla domanda, avendo il signor Schiesser accettate le condizioni poste dal Commissariato; la stipulazione, cioè, di regolare contratto scritto fra padrone ed operaie, che stabilisca tutte le condizioni del lavoro (qualità del lavoro, orario, salario netto da qualsiasi imposizione, qualità e prezzi del vitto ed alloggio).

Il signor *Luigi Forturo di Belmonte Castello (Caserta)* ha pure chiesto recentemente di poter arruolare operaie italiane per la sua fabbrica di giocattoli in Ginnheim presso Francoforte. Pendono ancora trattative circa le condizioni dell'arruolamento.

§ 2. — Protezione degli emigranti nei porti d'imbarco e durante il viaggio.

a) *Ricoveri e locande.* — Giunto l'emigrante al porto d'imbarco, esso non può subito prender posto a bordo del piroscafo, dovendo prima sottostare alla prescritta visita medica, e alla disinfezione. Indi la necessità che egli resti qualche tempo a terra.

La legge pone a carico del vettore il vitto e l'alloggio degli emigranti dal mezzodi del giorno anteriore a quello fissato per la partenza, e prevede all'uopo la costruzione di appositi ricoveri nei porti di Genova, Napoli e Palermo. Il regolamento poi stabilisce che, fino a che tali ricoveri non siano istituiti, gli emigranti debbano essere alloggiati e mantenuti in alberghi e locande autorizzate dal Prefetto.

Si disse nella precedente relazione come per la costruzione del ricovero in Genova la difficoltà maggiore consistesse nel trovar l'area conveniente nei pressi di quel porto, e si espresse anche il timore che tale difficoltà non fosse facilmente sormontabile. Pur troppo il fatto ha giustificato quel timore, poichè, non ostante il Commissariato abbia ripetutamente interessato le autorità locali, e specialmente il Municipio allo studio del problema, non si è finora riusciti ad alcuna soluzione. Ciò è dovuto principalmente alla mancanza di spazio disponibile nell'ambito del porto, mentre la sola proposta che appariva pratica, quella, cioè, di collocare il ricovero nell'area dell'attuale mattatoio occidentale, non potrebbe avere prossima attua-

zione essendo essa subordinata alla concentrazione dei servizi di mattazione in uno stabilimento da costruirsi nella parte orientale della città.

In vista di questa condizione di cose, il Commissariato si propone di studiare se non convenga costruire un apposito galleggiante, od anche adattare ad uso di ricovero qualche bastimento fuori d'uso della R. Marina.

Per Napoli invece la soluzione si è presentata assai più facile essendosi ottenuta dal Ministero della marina la cessione di un'area di circa 11 mila metri quadrati in prossimità della stazione marittima.

Dopo aver assunto notizie circa la costituzione e il funzionamento dei ricoveri di Amburgo, fu dato incarico all'ufficio del Genio civile in Napoli di preparare un progetto di massima, prendendo a norma appunto ciò che si era fatto ad Amburgo in quanto potesse convenire al nostro clima e ai nostri usi. Dagli studi e dai calcoli eseguiti è risultato che per ricoverare un migliaio di emigranti occorrerebbe una spesa di circa un milione, (essendo la spesa aggravata dalle difficoltà delle fondazioni in un terreno arenile). Tenuto presente che a Napoli, nel periodo di maggiore flusso emigratorio, trovansi giornalmente parecchie migliaia di emigranti, è sembrato al Commissariato e al Consiglio dell'emigrazione che il vantaggio di collocare solo mille persone non fosse proporzionato all'ingente spesa. Epperò l'ufficio del Genio civile è stato invitato a studiare una diversa sistemazione, più economica, che consenta anche una maggiore capienza.

Frattanto è in costruzione, e potrà entrare in esercizio fra qualche mese, la *stazione di disinfezione dei bagagli degli emigranti*, edificio a due piani, che costerà lire 129,000, compreso l'acquisto e l'impianto del macchinario. Al primo piano saranno i locali per le disinfezioni e una grande tettoia, sotto la quale gli emigranti potranno sostare in attesa del loro turno; vi sarà pure un locale per l'ufficio di cambio del Banco di Napoli. Nel secondo piano sarà collocato l'Ispettorato dell'emigrazione, che ora trovasi in un quartiere di affitto. Col funzionamento di questa stazione le spese di disinfezione, cui ora provvede il fondo dell'emigrazione, saranno ridotte quasi della metà, e sarà risparmiata la spesa per l'alloggio dell'Ispettorato. Così, in non molti anni, la spesa, ora sostenuta per la costruzione dell'edificio, verrà reintegrata al fondo dell'emigrazione per effetto delle economie risultanti agli altri capitoli del bilancio.

Si sta inoltre compilando il progetto per la costruzione di due tettoie metalliche, sulle banchine ai lati della stazione marittima, sotto le quali possono sostare gli emigranti coi loro bagagli prima dell'imbarco.

In attesa che possano essere istituiti i ricoveri, si è provveduto a regolare il servizio di vitto e di alloggio per gli emigranti, in locande private.

Queste locande, per poter ricevere emigranti, debbono avere un'autoriz-

zazione speciale dalla Prefettura, che la rilascia solo quando le medesime siano riconosciute idonee da apposite Commissioni tecniche.

Nelle licenze è determinato il numero dei letti, che ciascuna locanda può contenere e il numero massimo delle persone che possono esservi alloggiate, ed è stabilito il prezzo che deve pagarsi per vitto ed alloggio.

Gli emigranti vengono distribuiti dai vettori fra le locande autorizzate. Ad ogni arrivo di emigranti allo scalo ferroviario e marittimo si trovano incaricati dei vettori, muniti di tessere di riconoscimento, i quali accompagnano gli emigranti alle locande loro assegnate.

Si è cercato in tal modo di rimuovere gli inconvenienti che si verificavano prima, quando gli emigranti venivano circondati al loro arrivo da mediatori e fattorini di locande, i quali se li disputavano per poi condurli in locali anti-igienici, dove spesso erano vittime di abusi e di truffe.

La sorveglianza degli alberghi autorizzati è affidata ad un medico igienista, il quale, con l'assistenza dei funzionari dell'Ispettorato, visita saltuariamente gli alberghi di notte e di giorno.

Il medico igienista invigila sull'applicazione delle disposizioni impartite dalle Autorità per questo servizio e sulle condizioni igieniche degli alberghi, provvedendo anche, secondo i casi, quando vi siano emigranti malati.

Le locande autorizzate sono 28 in Genova e 58 in Napoli. In Napoli però non tutte le locande autorizzate sono in grado di fornire il vitto; cosicchè quelle che non lo danno, devono inviare gli emigranti a mangiare in altro esercizio autorizzato.

Dato lo scarso numero di emigranti che queste locande possono alloggiare, il loro numero si è dimostrato insufficiente, specialmente in Napoli, dove, nel periodo di maggiore affluenza, trovansi, come si è accennato, presenti per l'imbarco tre o quattro mila persone. Ed è anche evidente che non può il medico igienista esercitare un'attiva sorveglianza su tutti questi locali sparsi in vari punti della città.

Perciò, se anche il ricovero da costruirsi non potrà contenere tutti gli emigranti in attesa dell'imbarco, esso renderà peraltro possibile una più larga eliminazione di locali anti-igienici, e una più rigorosa vigilanza su quelli che resteranno in via sussidiaria autorizzati.

b) *Prezzi dei noli.* — Secondo l'articolo 14 della legge i prezzi dei noli che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti devono riportare l'approvazione del Commissariato: devesi intendere i prezzi *massimi*, al di sotto dei quali i vettori possono fare ribassi, secondo il giuoco della concorrenza, purchè il ribasso sia accordato a tutti gli emigranti imbarcati sullo stesso piroscalo.

Nell'esaminare le proposte dei vettori il Commissariato tien conto delle informazioni fornite dagli Ispettori dell'emigrazione, dalle Camere di commercio italiane all'estero, e dai consoli, nonchè del parere della Direzione generale della marina mercantile e delle Camere di commercio delle più importanti città marittime del Regno.

Se non è possibile un accordo fra il Commissariato e i vettori, interviene il Ministro degli esteri, il quale fissa i noli massimi con suo decreto, dopo aver sentito l'avviso del Consiglio superiore di marina.

I criteri seguiti nella determinazione dei noli per l'anno 1902 furono ampiamente esposti nelle relazioni speciali che, a norma della legge, sono state pubblicate per ogni quadrimestre.

Giova qui riassumere il modo in cui si è svolta questa parte importantissima del servizio per tutto l'anno 1902 e per il primo quadrimestre del 1903.

Per i primi due quadrimestri del 1902 si potè raggiungere l'accordo fra il Commissariato e i vettori, e i noli da questi proposti furono, con piccole varianti, approvati.

Per il terzo quadrimestre, invece, i vettori proposero degli aumenti, che il Commissariato non credè di poter approvare, perchè nessun fatto nuovo si era verificato che paresse giustificarli; mentre invece, per varie ragioni, esso riteneva che i noli massimi avrebbero potuto essere alquanto diminuiti.

Quindi, a norma di legge, furono comunicati tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale diede parere che in massima venissero mantenuti, per il terzo quadrimestre, i noli approvati per il secondo. Come criterio generale poi, il Consiglio fu di avviso che convenisse mantenere una certa stabilità nei noli, e ciò affinchè, nella variabilità dei fattori che possono concorrere alla determinazione dei prezzi, fosse lasciato ai vettori di prendere a base della loro speculazione periodi di tempo piuttosto lunghi.

Il Ministro degli affari esteri, chiamato a dire l'ultima parola, fissò i noli con decreto del 15 agosto 1902. Attenendosi in massima al parere del Consiglio superiore di marina, confermò, per quasi tutti i piroscafi, i noli già approvati pel quadrimestre antecedente, diminuendo però i noli di alcuni vapori appartenenti a categorie inferiori, e per i quali i noli praticati nei quadrimestri precedenti, dopo l'accertamento delle qualità nautiche fatto nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti per i piroscafi di categorie superiori, che si era deliberato di lasciare invariati.

Contro il decreto del 15 agosto 1902 i vettori protestarono, asserendo che i noli stabiliti non erano remunerativi. Una Commissione di armatori genovesi presentò un memoriale di protesta al presidente del Consiglio dei

Ministri e al Ministro degli affari esteri, chiedendo che i noli fossero riveduti.

Volendosi tenere nel dovuto conto le deduzioni presentate dai vettori fu, dietro invito del Ministro degli affari esteri, convocato il Consiglio dell'emigrazione, il quale, dopo aver sentito le ragioni di una rappresentanza dei vettori, e del presidente della Lega nazionale delle cooperative nell'interesse degli emigranti, e dopo un'ampia discussione votò il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio dell'emigrazione, unanime, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche nella questione dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene fa precetto, di applicare l'articolo 14, dichiara che questo articolo contiene tutti gli elementi idonei a concordare i legittimi e sani interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, fine principale della legge.

“ A tale scopo il Consiglio fa voti che il Commissariato curi di proporzionare ancor più i noli alle condizioni intrinseche del naviglio, per soddisfare le giuste aspirazioni di una marina mercantile intesa a progredire, ed in tal modo conseguire l'intento della legge, che è di proteggere i vapori migliori e più rapidi, a preferenza degli altri „.

In base ai criteri indicati in quest'ordine del giorno, il Commissariato procedè all'esame dei noli per il primo quadrimestre del 1903.

I vettori avevano chiesto degli aumenti considerevoli, adducendo, a sostegno della loro proposta, un doppio ordine di considerazioni; pregiudiziali le une in ordine alla inapplicabilità dell'articolo 14 della legge in periodi normali, e alla impossibilità di una determinazione preventiva dei noli; peculiari le altre e concernenti le condizioni della marina mercantile, le varie linee di navigazione e i noli domandati per ciascun piroscafo.

Quanto alle prime, il Commissariato ebbe a considerare che, di fronte al preciso disposto dell'articolo 14 della legge, non era possibile prescindere dalle determinazioni dei noli per ogni quadrimestre, e che d'altronde trattandosi di stabilire non già i noli effettivi per ciascun viaggio e per ogni piroscafo, ma i noli *massimi*, non sussisteva l'asserita impossibilità di una determinazione preventiva.

In ordine agli altri argomenti il Commissariato osservò:

1° che le asserite condizioni di crisi della marina mercantile non valevano a giustificare gli aumenti proposti, poichè non sarebbe giusto aumentare i prezzi dei trasporti degli emigranti oltre certi limiti, unicamente per supplire alle deficienze che si avverassero nel traffico dei viaggiatori di classe e delle merci;

2° che le statistiche dimostravano, per il trasporto degli emigranti, un

incremento tanto nella cifra complessiva dei passeggeri di 3^a classe trasportati, che nella media per ogni viaggio;

3° che i nuovi oneri imposti dalla nuova legge sull'emigrazione ai vettori non erano tanto rilevanti quanto questi asserivano e che nella determinazione dei noli ne era già stato tenuto conto;

4° che per il primo quadrimestre del 1903 non si era verificato un aumento nel costo dei trasporti che giustificasse un aumento dei noli in confronto a quelli del quadrimestre precedente; e che il mercato generale dei noli non aveva subito alterazione.

Il Commissariato pertanto decise di non approvare gli aumenti di noli nella misura proposta dai vettori. Tenendo conto però dell'ordine del giorno votato dal Consiglio dell'emigrazione, esso cercò di meglio graduare i noli secondo le speciali condizioni e qualità dei diversi piroscafi, concedendo qualche aumento per i migliori, mantenendo invariati i noli del quadrimestre precedente per i vapori mediocri e diminuendoli invece per quelli di categoria inferiore.

Per la linea del Plata, poi, in considerazione della diminuita corrente emigratoria, fu consentito un leggero aumento anche per i piroscafi mediocri.

In base a codesti criteri furono concretate e comunicate poi ai vettori le contro proposte del Commissariato.

Alcuni vettori le accettarono; altri invece insistettero nelle loro domande; cosicchè si dovette deferire la divergenza all'esame del Consiglio superiore di marina, il quale espresse l'avviso che i noli dovessero essere aumentati secondo la domanda dei vettori, e che si dovesse concedere un nolo maggiore per le linee di maggiore percorso, quali sono quelle dell'America del Sud.

Il Ministro degli affari esteri accolse questo parere soltanto in parte, accordando con suo decreto del 17 dicembre 1902 un aumento di 5 lire (sulle controproposte del Commissariato) per i piroscafi migliori adibiti alle linee del Nord America, e per tutti i piroscafi sulle linee del Brasile e del Plata, e mantenne le proposte del Commissariato per i piroscafi mediocri e per gli infimi che vanno agli Stati Uniti.

I noli approvati vennero di volta in volta pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e nel *Bollettino d'Emigrazione*, e comunicati per estratto agli ispettori nei porti d'imbarco e ai Comitati mandamentali e comunali.

c) *Biglietti d'imbarco, biglietti prepagati, e biglietti ferroviari all'estero.* — Il documento che fa fede del contratto di trasporto interceduto fra l'emigrante e il vettore è il *biglietto d'imbarco*; il quale, quando il contratto av-

viene fuori della sede del vettore, deve, a tenore della legge, essere consegnato all'emigrante, prima che questi lasci la propria dimora per recarsi al porto di partenza.

Questa disposizione dà luogo in pratica a difficoltà, sia perchè può riuscire pericoloso per i vettori di munire i loro rappresentanti di altrettanti bollettari di biglietti quanti sono i piroscafi in partenza, sia perchè la vendita dei biglietti stessi deve essere regolata secondo i posti disponibili, ciò che non può farsi se non alla sede principale del vettore. Converterà quindi studiare qualche temperamento che assicuri all'emigrante l'adempimento del contratto e ponga al tempo stesso il vettore in condizione di poterlo osservare.

Era poi sorto il dubbio se il biglietto d'imbarco desse, oppur no, diritto all'emigrante di essere messo a terra con il proprio bagaglio nel porto di arrivo a spese del vettore. Tale dubbio è stato risoluto in senso affermativo col citato decreto 11 dicembre 1902, aggiungendosi che sono a carico del vettore anche le tasse di sbarco che fossero imposte dalle leggi locali.

Oltrechè in Italia alla sede dei vettori e dei loro rappresentanti, i biglietti d'imbarco possono essere acquistati all'estero dai nazionali che si trovano già stabiliti nei paesi d'immigrazione, e che li mandano poi a loro parenti od amici in Italia perchè vadano a raggiungerli.

La legge dà diritto ai possessori di questi *biglietti prepagati* (*prepaids*) di prendere imbarco sul primo piroscafo del vettore che li ha venduti, che sia in partenza per la destinazione indicata nel biglietto. Il regolamento poi regola l'esercizio di questo diritto, prescrivendo che l'emigrante debba dare al vettore un preavviso di almeno dieci giorni.

Nel servizio dei biglietti prepagati vari inconvenienti si sono verificati, che è d'uopo accennare.

I vettori, ai quali conviene avere a disposizione un buon numero di prepagati per poter sempre riempire i piroscafi, non pongono ai loro rappresentanti all'estero alcun limite alla vendita di questi biglietti, e così avviene che nei periodi di maggior ressa, non possono soddisfare a tutte le richieste di imbarco per biglietti acquistati in Italia e fuori.

D'altro canto i possessori dei biglietti antipagati attendono spesso dei mesi per decidersi a partire, qualche volta anche non partono, e perciò i vettori non possono avere alcuna norma circa i posti che debbono tenere disponibili per essi in ciascun piroscafo. Nella stagione viva dell'emigrazione i vapori sono al completo, trenta ed anche quaranta giorni prima della partenza. L'obbligare i vettori, malgrado le molte richieste d'imbarco da passeggeri paganti, a tenere una parte dei posti vuoti fino a dieci giorni prima della partenza in attesa dei prepagati, avrebbe per conseguenza che spesso i vapori partirebbero non completi, con danno dei vettori, e degli emigranti, cui si fosse ri-

fiutato l'imbarco per lasciar posto ai possessori di prepagati, che non si fossero poi presentati per l'imbarco.

Oltre a ciò, potendo il biglietto antipagato essere rilasciato *in bianco*, e costando meno, avviene che molti emigranti in luogo di comprare il biglietto in Italia, se lo fanno comperare in America da qualche parente od amico, cosicchè viene ad essere praticamente elusa la disposizione della legge, secondo cui tutti i passeggeri di 3^a classe viaggianti sopra un dato piroscavo devono pagare lo stesso prezzo di passaggio. Ed avviene pure che taluni speculatori acquistano in America in grande quantità i biglietti in bianco, per venderli poi in Italia al prezzo che credono, portando così nei noli un modo nuovo di concorrenza che dalla legge non è ammesso e tanto meno disciplinato.

Come si vede, siamo di fronte a un complesso di fatti che richiede un attento esame per poter dettare nella materia norme precise e razionali. Il Commissariato non ha mancato di occuparsi della questione, e già qualche provvedimento esso ha preso in via amministrativa, quale, ad esempio, l'obbligo imposto, nel decorso anno, ad un vettore di noleggiare appositamente un piroscavo per dare sfogo ai molti prepagati che egli aveva in giacenza. Ma, data la forma sempre varia e sempre nuova con cui i fatti si producono, occorre provvedere con disposizioni legislative o almeno regolamentari; ciò che appunto il Commissariato sta studiando di proporre.

I vettori possono, con speciale autorizzazione del Commissariato, vendere *biglietti ferroviari* di prosecuzione dai porti di sbarco per l'interno dei paesi esteri, purchè agiscano come rappresentanti di una Società ferroviaria.

Tale autorizzazione è stata data a n. 12 vettori sotto l'osservanza delle seguenti condizioni, stabilite nei decreti di concessione:

1° Che il vettore non possa percepire dall'emigrante prezzi maggiori di quelli stabiliti dalle tariffe vigenti per i servizi delle Compagnie ferroviarie, nè esigere commissione, senseria od altro compenso di qualsiasi specie;

2° Che trattandosi di ordine per biglietto ferroviario, il medesimo debba essere cambiato col relativo biglietto al momento ed al punto di sbarco dell'emigrante, per cura del vettore, o, per esso, della Società che gli ha conferito il mandato;

3° Che il vettore debba, ad ogni partenza di piroscavo, consegnare all'Ispettore dell'emigrazione un elenco nominativo degli emigranti ai quali ha venduto biglietti od ordini per biglietti, con indicazione, per ciascun biglietto od ordine, della stazione di partenza e di quella di arrivo, nonchè del prezzo in dollari e del prezzo effettivamente percepito in lire italiane.

Fu altresì imposta l'osservanza delle seguenti norme, stabilendo, che,

in caso d'inosservanza, s'incorre, di diritto, nella decadenza della concessione:

1° Il vettore e i suoi rappresentanti devono astenersi dal fare qualsiasi sollecitazione per indurre l'emigrante ad acquistare il biglietto ferroviario in Italia, anzichè al suo arrivo negli Stati Uniti.

2° La vendita di ordini per biglietti ferroviari è permessa soltanto nello interesse di emigranti che sbarchino a Nuova York, a Boston o a Nuova Orleans; nei quali porti dovranno detti ordini essere cambiati in biglietti definitivi, immediatamente dopo l'arrivo degli emigranti, in modo che questi possano partire subito dal porto di sbarco per le rispettive destinazioni.

3° È proibito ai vettori di rilasciare ordini ferroviari tratti su persone stabilite nei porti di sbarco, che non siano i rappresentanti ufficiali delle Compagnie di navigazione, sui cui vapori prendono imbarco gli emigranti, oppure gli amministratori delle Compagnie ferroviarie interessate od i loro legali rappresentanti.

4° Ai detti rappresentanti incombe l'obbligo di cambiare a vista gli ordini in biglietti definitivi e procurare l'invio a destinazione degli emigranti secondo le consuetudini locali.

Indipendentemente dai casi di decadenza, per inosservanza delle norme che regolano le concessioni, il Commissariato si è riservato di ritirarle in ogni tempo.

Per controllare con efficacia l'uso che i vettori fanno della concessione data, i commissari viaggianti sono incaricati di verificare in qual modo proceda tale servizio e di raccogliere i reclami che venissero presentati.

d) *Servizio a bordo dei piroscafi.* — I vettori possono trasportare emigranti solo sui piroscafi che abbiano i requisiti di assetto e di velocità prescritti dalla legge e dal regolamento, e che siano iscritti sulle rispettive patenti.

Ai piroscafi ammessi, all'entrata in vigore della legge, alcuni sono stati aggiunti, altri sono stati ritirati; sicchè il loro numero si è mantenuto presso a poco costante. Nel prospetto inserito in fondo alla presente relazione (All. E) è indicato il nome di questi piroscafi, il loro tonnello, la velocità da essi raggiunta nelle prove, e il numero dei posti di 1^a di 2^a e di 3^a classe.

Oltre alla visita d'idoneità, cui sono sottoposti i piroscafi prima di venire ammessi al trasporto degli emigranti, essi, prima della partenza, subiscono due altre visite, passate da una Commissione, di cui fanno parte un ufficiale di porto, l'ispettore dell'emigrazione e un medico di porto. Alle visite assiste il medico militare, che deve imbarcarsi sulla nave, o il Commissario con il medico civile.

Si presero con il Ministero della marina gli opportuni accordi per queste visite, e si raccomandò alle Commissioni di usare il massimo rigore per accertare che le navi siano nelle condizioni di assetto volute dalla legge e dal regolamento, e che le provviste a bordo corrispondano per quantità e qualità alle disposizioni regolamentari. Si provvide anche perchè le navi non venissero fatte partire, se prima non fossero eseguite le riparazioni e gli adattamenti suggeriti dall'esperienza fatta nei precedenti viaggi.

Fu frequente il caso che, prima delle partenze i vettori venissero obbligati ad eseguire lavori nelle navi, specialmente per eliminare inconvenienti constatati nell'aereazione delle stive, nell'assetto degli ospedali, ecc.

Malgrado, però, le visite, e le inchieste speciali che il Commissariato fa spesso eseguire sulle condizioni dei piroscafi, non si può dire che tutti i vapori adibiti al trasporto dei nostri emigranti rispondano completamente alle esigenze di un buon trasporto. Vi sono dei vapori che, per velocità e per assetto, lasciano molto a desiderare e che, d'altra parte, il Commissariato non ha modo di escludere dall'esercizio, inquantochè essi raggiungono, benchè a stento, il limite minimo dei requisiti voluti dalla legge e dal regolamento.

È questo un altro punto della legge che gioverà integrare, in relazione alle moderne esigenze dei viaggi transoceanici.

Il regolamento, poi, contiene disposizioni dettagliate circa l'assetto interno dei piroscafi stessi, il servizio medico, la provvista e la distribuzione dei viveri, la vigilanza a bordo, e quant'altro possa occorrere durante la traversata.

La direzione del *servizio sanitario e la vigilanza a bordo* sono affidate ad un medico della Marina militare, che riveste anche la qualità di commissario. Se l'imbarco di un medico militare, non è possibile, viene imbarcato pel servizio sanitario un medico civile scelto fra quelli autorizzati dal Ministero dell'interno, e in tal caso la vigilanza a bordo è commessa ad un ufficiale di porto, o ad un ufficiale di vascello, o ad uno speciale delegato scelto dal Commissariato.

Se v'è parte dei servizi dell'emigrazione, nella quale siano manifesti e tangibili i benefici effetti della nuova legge, certo è questa delle condizioni in cui si compiono i viaggi transatlantici.

I rapporti dei pubblici funzionari, le attestazioni di persone che hanno fatto viaggi transoceanici sotto il vecchio e sotto il nuovo regime, le dichiarazioni degli stessi emigranti concordano nel constatare che molto migliore è il trattamento che a questi vien fatto dacchè è soggetto ad una speciale sorveglianza. Non già che inconvenienti non si abbiano talvolta a lamentare, ma fortunatamente essi costituiscono l'eccezione, e ad ogni modo si è ben

lontani da certe disastrose traversate, le quali ormai non sono più, e non saranno, che un triste ricordo.

Nè soltanto per il buon trattamento è utile la presenza a bordo dei commissari governativi, ma eziandio per rilevare ed eliminare le eventuali deficienze nell'assetto interno dei bastimenti.

La relazione del commissario, infatti, viene di regola comunicata alla Commissione di visita, perchè curi di far eseguire i necessari adattamenti al piroscafo prima che esso prenda di nuovo il mare.

Tale relazione è quindi inviata al Commissariato, che controlla se e come si è provveduto ad eliminare gli inconvenienti denunziati dai commissari viaggianti, e prende in esame quanto i medici riferiscono sull'andamento generale dei servizi dell'emigrazione.

§ 3. — Protezione degli emigranti nei paesi di destinazione.

a) *Europa*. — Abbiamo già accennato come per l'emigrazione in Europa, il Commissariato abbia riconosciuto ed appoggiato una sola istituzione, cioè l'*Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante*, la cui fondazione è dovuta principalmente a Monsignor Bonomelli, Vescovo di Cremona, e che ha per segretario generale il professore Schiapparelli.

Scopo dell'Opera è quello di dare assistenza agli operai emigrati in Europa e nel Levante, per mezzo di segretariati operai, diretti da missionari, e coadiuvati da laici anche salariati. Tale assistenza è accordata gratuitamente a chiunque si presenti, senza chiedere a quale confessione religiosa ed a quale partito appartenga.

L'Opera ha segretariati permanenti, aperti, cioè, ogni giorno, anche di sera, e tutto l'anno, e Segretariati temporanei, che funzionano, nei giorni festivi o solamente nella primavera e nell'estate.

Nel corrente anno, essa ha istituito Segretariati permanenti: a Marsiglia, Grènohle, a Ginevra, Briga e Nantes (lavori del Sempione), Losanna, Berna, Lucerna, Basilea, Sciaffusa, Wintherthur, San Gallo, Alveneu, Preda e Bevers, nella Svizzera; a Freiburg nel Baden. Ha tenuto Segretariati temporanei a Boltigen e Zweisimmen, Solothurn, Wangen, St. Brais, Derendingen, Salis, Filisur, Bergun, e Zuoz nella Svizzera; a Mannheim, Ilma, Amburgo e Berlino nella Germania, e nel Granducato di Lussemburgo.

Il Segretariato di Grènohle ha esercitato un'azione tutelare, in prò delle ragazze operaie italiane impiegate nelle fabbriche dell'Isère e dell'Ardèche; i Segretariati di Marsiglia, Ginevra, Losanna, Wintherthur sono bene avviati e prenderanno anche maggiore sviluppo nell'anno venturo; quelli di Berna e Lucerna si stanno costituendo su nuove basi, con buone speranze.

Segretariati permanenti sono stati istituiti a Lione, a Mannheim nel Lussemburgo; ed un altro ne verrà pure aperto a Kaltbrunn, sul lago di Zurigo, dove stanno per incominciare i lavori del tunnel del Riecken; lavori che dureranno quattro anni ed attireranno molte centinaia di operai italiani. Ivi per impedire lo sfruttamento dell'operaio italiano, sia nel prezzo delle abitazioni, sia in quello dei generi di prima necessità, l'Opera impianterà un magazzino economico a prezzo di costo e baracche per dormitori; con che l'Opera si propone di far scendere i prezzi ad un limite giusto. Ciò si è già raggiunto a Preda, dove in pochi mesi si procurò agli operai un risparmio di molte migliaia di lire.

Le principali istituzioni fondate e mantenute dalla Società per mezzo dei missionari e delle suore sono le seguenti:

a Losanna un ufficio di collocamento per gli operai ed una scuola dove si insegna l'italiano e il francese;

a Preda una scuola di lavoro per le ragazze, un asilo infantile, una scuola serale per analfabeti e una diurna per i ragazzi, aperta durante i mesi estivi. È in corso l'istituzione di un magazzino di generi alimentari, che saranno venduti a prezzi di costo;

a Basilea un ricovero per ragazze povere e un asilo infantile, e una *Unione operaia italiana*, in cui si fanno conferenze sociali, una Società di mutuo soccorso, una Società filodrammatica, una Società di musica e una Cooperativa di consumo;

a San Gallo un ufficio di collocamento per gli operai, e dei corsi serali d'italiano e tedesco;

a Winterthur un ufficio di collocamento ed un' *Unione d'operai italiani*, una Cooperativa di consumo. Il preposto al segretariato di Winterthur estende la sua azione alle località adiacenti, dove si trovano operai italiani, mediante conferenze e visite agli ospedali e alle carceri;

a Naters un asilo infantile, frequentato da 150 bambini italiani, e una scuola di lavoro per altre 60 giovanotte pure italiane;

a Gatach (Baden) una casa-famiglia per altre 100 ragazze italiane.

Molto fiorenti sono i segretariati temporanei di Bergun e Filisur e quelli permanenti di Alvenen, Sciaffusa, Basilea e Friburgo. Quest'ultimo è il segretariato centrale per la Germania Renana ed ha pure annessa una fiorentissima Cassa di risparmio.

L'Opera tiene collegati fra loro i diversi segretariati con regolari corrispondenze epistolari, telegrafiche e telefoniche. Tutti gli uffici di collocamento dei vari segretariati sono in relazione con l'ufficio centrale d'informazioni istituito a Torino.

L'Opera ha anche portato il suo contributo alla repressione della tratta

dei minorenni, ha fatto un'inchiesta sull'emigrazione delle ragazze ed ha ottenuto importanti miglioramenti dall'Impresa Brondt, nell'impianto dei ventilatori nel tunnel del Sempione, per cui la temperatura fu ridotta di circa 10 gradi.

A questa benemerita Associazione è stato concesso sul fondo dell'emigrazione il sussidio annuo di lire 10,000.

b) *America del Nord.* — A New York, che è il centro ove attualmente si dirige la maggior parte della nostra emigrazione, funzionano, come già si è detto, tre istituzioni, cioè la *Società per la protezione degli immigranti italiani* (Society for the protection of italian immigrants), la *Società di beneficenza* e la *San Raffaele*.

Per ragioni locali, sul parere del commissario Rossi e del R. Console generale in New York, si ritenne opportuno di affidare l'opera di patronato a tutte e tre le Società, dando maggiore impulso all'opera loro ed estendendo l'azione.

Si provvide però a delineare chiaramente le funzioni di ciascuna di esse e a coordinarne l'azione, per modo che tutte concorran per via diversa al conseguimento dello scopo comune.

Alla Società americana fu affidato il compito di tutelare gli emigranti all'arrivo, allo sbarco in New York e di provvedere al loro avviamento al lavoro.

La Società di beneficenza è incaricata di assistere e proteggere gli emigranti arrivati, di alloggiarli, dare loro vitto, ecc.

Alla San Raffaele infine fu affidata l'assistenza morale ai nostri emigranti e specialmente alle donne e ai fanciulli.

Il Ministro degli affari esteri, su proposta del Commissariato, ha assegnato, per l'esercizio finanziario 1902-1903, un sussidio di lire 30,000 alla Società americana, di lire 20,000 alla Società di beneficenza e di lire 6000 alla San Raffaele.

Qualche notizia più dettagliata sull'opera di queste Associazioni gioverà a dimostrarne l'utilità per i nostri emigranti.

La *Società per la protezione degli immigranti italiani* è presieduta dal signor Elliot Norton (avvocato in Nuova York, figlio del chiaro prof. Norton, il quale da parecchi anni commenta Dante all'Università di Haward), è composta di cittadini americani delle classi più elevate, animati da spirito filantropico, ai quali si sono aggiunti alcuni fra i più ragguardevoli membri della colonia italiana in New York.

La Società ha vietato a sè stessa, per statuto, di prender parte a propagande politiche o di vincolarsi a speciali confessioni religiose. rispetta tutte le opinioni, e cerca di unire le forze di tutti, per raggiungere gli scopi che si è prefissa.

Sebbene costituita da poco tempo (appena due anni), essa ha fatto rapidi progressi, ed ha presentemente tre reparti, cioè:

- 1° Protettorato ad Ellis Island;
- 2° Ufficio d'informazioni;
- 3° Ufficio di collocamento (*Labor Bureau*).

Questi reparti sono collegati fra loro ed agiscono sotto la sorveglianza del Comitato esecutivo, composto del presidente, del segretario e del tesoriere.

La Società tiene ad Ellis Island due agenti italiani, i quali conoscendo la lingua inglese e le leggi di immigrazione e gli usi del paese, possono prestare utile assistenza agli immigranti italiani in arrivo, ed anche alle autorità d'immigrazione americane, che confidano nella loro capacità ed onestà e veggono di buon occhio l'opera loro nella detta stazione federale.

I due agenti sono sempre a disposizione degli immigranti, appena che questi abbiano passato la visita delle autorità d'immigrazione e si adoperano per rintracciare i parenti, ai quali sono diretti, per ricercare i bagagli smarriti e per dar loro tutte quelle informazioni e quei consigli di cui possano abbisognare.

Gli immigranti esclusi dallo sbarco vengono informati dei motivi per cui non sono ammessi negli Stati Uniti. Nei casi in cui l'esclusione sia stata causata da false dichiarazioni, gli agenti della Società cercano di mettere le cose in chiaro, riuscendo spesso ad ottenere lo sbarco degli immigranti, i quali altrimenti sarebbero rinviiati in Italia.

L'Ufficio d'informazioni è aperto al pubblico dalle 9 antimeridiane alle 5.30 pomeridiane, e in media risponde giornalmente a più di 50 persone, che vi si rivolgono, sia personalmente, sia col mezzo di lettere e telegrammi. Il lavoro eseguito in questo ufficio è analogo a quello di Ellis Island; soltanto che la maggior parte delle informazioni vien data ai parenti od amici degli immigranti in arrivo o arrivati già da qualche tempo. Esso s'incarica anche delle rimesse di denaro fatte dai parenti che sono in America, agli immigranti in arrivo o trattenuti ad Ellis Islanda. Durante l'ultimo anno fiscale il detto ufficio ha ricevuto più di 10.000 dollari, che furono distribuiti agli immigranti senza alcuna loro spesa.

L'ufficio di collocamento è diretto da un cittadino americano, il signor Phipard, assistito però da un impiegato italiano, il quale avvicina gli emigranti italiani, che si recano all'ufficio per fare iscrivere il loro nome, il mestiere e l'occupazione che cercano, nei registri dell'ufficio stesso, che è in rapporti diretti con gli intraprenditori.

L'utilità di tale ufficio di collocamento anderà sempre crescendo, a misura che gli industriali e gli intraprenditori ne avranno apprezzato l'opera e gli emigranti italiani acquistato in esso maggior confidenza. Infatti, mediante questo

ufficio, non solo gli emigranti italiani potranno essere sottratti all'influenza dei *boss* e di altre persone, che speculano sulla loro ignoranza, ma trovare lavoro nelle fabbriche e nelle campagne, fuori delle grandi città. E ciò sarà un grande vantaggio per l'emigrazione italiana, perchè l'addensamento degli emigrati produce un'eccedenza nell'offerta della mano d'opera, che deprime i salari e rende sovente il nostro emigrante invisibile all'elemento locale e lo fa avversare dalle potenti unioni di mestieri.

Particolare cura pone la Società nel proteggere gli emigranti, dopo il loro sbarco a New-York, ed impedire le truffe e le spogliazioni, di cui sovente sono vittime da parte dei *runners*, degli albergatori, dei conducenti trattorie e di tutti coloro che col pretesto di render loro servizio, li sfruttano in mille modi. Con un'attiva sorveglianza la Società ha potuto scoprire vari abusi ed ha ottenuto l'arresto e la condanna di alcuni *runners*, la chiusura di *boarding houses*, ecc.

E per cercar di sottrarre gli emigranti all'opera di detti sfruttatori, la Società ha allestiti carri propri, condotti da suoi agenti, sui quali carri gli emigranti vengono trasportati in città presso i parenti, o gli amici ai quali sono diretti, o alle stazioni ferroviarie, da dove s'internano nei vari Stati dell'Unione. Anche questo servizio, come quello di patronato stabilito ad Ellis Island, si è potuto istituire per concessione speciale del Governo federale.

La Società è inoltre in continui rapporti con il Consolato di New-York, cui rende importanti servizi per le ricerche degli emigrati, e mantiene una attiva corrispondenza con il Commissariato, al quale dà frequenti notizie sull'applicazione delle leggi americane sull'immigrazione e invia gli elenchi di tutti gli emigranti respinti da New-York con l'esatta indicazione dei motivi che ne hanno determinata la reiezione. Questi elenchi sono di molta utilità per dare le opportune notizie alle Commissioni arbitrali in caso di reclamo degli emigranti contro i vettori che li hanno trasportati.

La *Società italiana di beneficenza*, composta delle persone più facoltose della nostra colonia, esiste da oltre un decennio ed è presieduta dal commendatore Piva, noto e ricco industriale italiano, il quale ha molto contribuito, anche con denaro, alla ricostituzione della Società stessa.

Essa possiede un patrimonio proprio e trae i suoi mezzi dall'interesse del capitale, dai contributi dei soci (fra cui uno annuo di dollari 1000 dato dal commendatore Piva) e dal ricavato di feste e collette.

La Società pur conservando il suo carattere speciale di istituto di beneficenza in quanto dà soccorsi in denaro, farmaci, commestibili agli indigenti, coadiuva la Società italo-americana nell'opera di protezione degli emigranti contro gli abusi di cui sono oggetto, coll'offrire ad essi vitto e alloggio franco

per una mitissima retribuzione al loro arrivo a New-York, coll'assistenza medica agli ammalati e convalescenti e con sovvenzioni in danaro, generi alimentari, vestiari ai bisognosi e rimpatrio per gli inabili al lavoro.

La Società denominata *San Raffaele* esiste dal 1891, per opera della congregazione dei missionari italiani di San Carlo, promossa e diretta da monsignor Scalabrini vescovo di Piacenza. Fu una delle prime istituzioni, che rivolse le sue cure al patronato dei nostri emigranti, al luogo di sbarco in Nuova-York. Ebbe sempre vita stentata; per qualche anno mostrò qualche maggiore attività, per opera del missionario padre Bandini, il quale era riuscito ad interessare alle sorti di essa alcune persone autorevoli ed influenti del partito ecclesiastico di New-York. Fu poi a lui surrogato il padre Saboglio, lasciato con mezzi del tutto insufficienti.

In seguito ad una visita fatta nello scorso anno da Monsignor Scalabrini in New-York la Società fu riorganizzata e costituita in ente morale e ne è ora agente il reverendo Gambera dei missionari di San Carlo.

La *San Raffaele*, prende oggi una parte più attiva nel patronato dei nostri emigranti, che essa attua in concorso colle altre due Società laiche; e rappresenta, per così dire, la parte spirituale del nostro patronato. Come le Società straniere, rappresentate in Ellis Island, hanno le diaconesse e le matrone, che prendono cura delle donne, specialmente delle donne con bambini lattanti, di quelle in istato interessante, dei vecchi, dei ragazzi, ecc., così la nostra Società di patronato fa utile servizio quotidianamente in Ellis Island, dove il padre Gambera si reca per assistere la nostra emigrazione, e specialmente donne, vecchi, fanciulli senza genitori o parenti. La Società mantiene un ricovero temporaneo (*Immigrants Home*), appunto per gli immigranti di tale categoria, capace di una ventina di letti, e situato in località di facile accesso. Ivi la Società, nel periodo 1901-1902, ha dato ricovero a 705 immigranti italiani.

A somiglianza di quanto si è fatto in New-York, è stata costituita in Boston una Società per la protezione degli immigranti italiani (*Society for the protection of italian Immigrants*). Tale Società, presieduta da Miss Alice Freeman Palmer, ex-presidentessa della Università di Wellesley, ha per iscopo di proteggere gli emigranti contro gli abusi di cui sono vittime e di educarli nella lingua, nelle leggi e nei costumi del paese.

Per raggiungere tali scopi essa ha istituito i seguenti servizi:

1° Protezione degli emigranti al loro arrivo. — Nell'anno 1902 sono arrivati in Boston 14,180 emigranti italiani, e ciò in seguito all'istituzione della linea diretta Napoli-Boston, esercitata dalla Dominion Line. Ad ogni arrivo di piroscafi, che portano emigranti italiani, l'agente della Società assiste alla visita e allo sbarco, scrivendo da interprete e da guida ed assistendo

all'esame degli arrivati, le cui ragioni sono fatte valere presso il Commissario d'immigrazione. Mercè i buoni uffici dell'agente della Società, nonostante la rigorosa applicazione della legge sull'immigrazione, il numero di coloro che sono stati respinti dal porto di Boston è assai limitato.

2° Informazioni. — La Società, per mezzo del suo agente, dà informazioni agli emigranti sulle condizioni del lavoro in Boston e in tutti i paesi dello Stato di Massachussets, sul modo di eseguire rimesse in Italia, sugli istituti di credito solidi, ai quali affidare depositi, ecc.

3° Ufficio di collocamento. — La Società ha cercato di mettersi in relazione diretta con gli imprenditori di lavori e di fare meglio apprezzare le doti degli operai italiani; essa cerca di sfollare i centri urbani e di collocare gli emigranti nei paesi dell'interno, dove possono trovare occupazione più remunerativa e più adatta alle loro attitudini. Ha così impiegato a Welsta, in una fabbrica di cotone, 50 operai, i quali formano una piccola e fiorente colonia. Si propone altresì di ottenere, per gli agricoltori, delle terre a prezzi minimi ed a pagamenti rateali, nelle vicinanze della città.

4° Istruzione ed educazione. — Allo scopo di mettere gli emigranti in grado di saper provvedere ai propri interessi e anche per rendere la Società più benevola agli americani, i quali apprezzano notevolmente l'opera di patronato tendente al miglioramento materiale e morale degli emigranti, la Società stessa ha istituito scuole serali gratuite d'italiano e d'inglese, e scuole di lavori donneschi; fa tenere conferenze sulle leggi americane, sulla storia patria, ecc.

Il fondo dell'emigrazione ha concorso nella spesa per la sua prima costituzione, con un sussidio di lire 5,000.

La Società di protezione in Montreal degli emigranti italiani al Canada (*the Immigration Aid Society of the Immigration of Montreal*) fu costituita, nell'agosto 1902, da alcuni notabili della colonia italiana di Montreal, e riconosciuta, in conformità alle leggi locali, nel novembre 1902, e inaugurò i suoi locali il 2 gennaio 1903; dalla quale data ha cominciato a funzionare ufficialmente. Essa trae le sue risorse dai contributi delle diverse categorie di soci, dai sussidi di enti, dai proventi di feste, ecc.

Gli scopi ch'essa si propone, e il modo in cui svolge la sua azione, sono analoghi a quelli delle Società di New-York e di Boston.

Essa è in relazione diretta con tutti gli imprenditori di lavori, specialmente con i proprietari di miniere e con le Società ferroviarie, che impiegano molti operai italiani. La Società intende così di sottrarre i nostri emigrati agli abusi e alle spogliazioni dei sensali e ad assicurare le condizioni del loro lavoro, presso gli imprenditori, mediante la stipulazione di regolari contratti

di lavoro. Essa cercherà pure, con l'aiuto del Governo canadese, di promuovere la colonizzazione di terreni, da parte di agricoltori italiani.

Esercita infine la protezione degli emigranti, con mantenere un temporaneo ricovero per gli emigranti, che non abbiano parenti e amici nel Canada.

Tanto la Colonia che il Governo canadese hanno accolto con simpatia la istituzione di questa Società, alla quale la Camera di commercio di Montreal, in data 7 gennaio 1903, ha diretto un voto di plauso.

Il Commissariato ha concesso alla Società un sussidio di lire 5000 a titolo di incoraggiamento.

c) *America del Sud.* — Per iniziativa del Regio vice-consolo, cavaliere Sabetta, si è di recente fondato a Santos, sotto il titolo *Patronato del Lavoro*, un istituto di protezione di emigranti italiani.

Legalmente costituito in ente morale giuridico in conformità delle leggi brasiliane, e riconosciuto dal Commissariato dell'emigrazione agli effetti della legge 31 gennaio 1901, esso ha già cominciato a funzionare, esplicando la sua azione nel seguente modo: assiste i nostri emigranti al loro arrivo a Santos, sottraendoli alle insidie e ai raggiri di poco scrupolosi speculatori, e dando loro utili indicazioni sui luoghi ove è più facile trovare proficua occupazione; interroga, per mezzo di propri agenti, gli emigranti stessi per sapere il come e il perchè si decisero ad emigrare e scoprire gli inganni di cui furono vittime, a fine di denuciare gli autori all'autorità competente; s'incarica, nei limiti del possibile, di trovar lavoro a chi non ne ha, o a chi è indirizzato a *fazendas* poco raccomandabili; si incarica anche di acquistare il biglietto di imbarco per gli emigranti che vogliono tornare in patria, liberandoli così dalla necessità di ricorrere ad avidi e spesso disonesti speculatori; esercita un'attiva vigilanza sugli alberghi e sulle agenzie di cambio, sui sensali, ecc.; pubblica infine un bollettino, che dirama a migliaia di copie, e nel quale si contengono tutte le notizie, le informazioni, i consigli, che possono riuscire utili all'emigrante.

Malgrado che il patronato abbia cominciato ad operare con scarsi mezzi, la sua azione si è fatta già sentire, ed ha incontrato la generale simpatia e la benevolenza delle autorità locali, le quali hanno riconosciuto in esso un elemento di ordine e di moralizzazione. Nel giro di pochi mesi esso ha procurato lavoro a circa 100 persone, ha ricoverato e mantenuto gratuitamente 104 indigenti, ha fatto recuperare agli emigranti denari loro carpi per complessiva somma di lire 4527.

È stato accordato a questa istituzione per l'anno corrente un sussidio di lire 12,000.

A Buenos Aires, essendosi riconosciuta la difficoltà di costituire ex novo un istituto di patronato, si è pensato di affidare la tutela dei nostri emigranti alla *Cassa Rimpatrio*, avente sede in Buenos Aires, la quale è da parecchi anni favorevolmente nota ai nostri emigranti per la sua azione benefica.

In una riunione tenuta nello scorso ottobre dal Comitato della detta Cassa furono gettate le basi per la sua trasformazione in *Società di patronato degli immigranti italiani nell'Argentina*, nella quale verrebbe a concentrarsi tutto quanto si riferisce alle necessità della nostra immigrazione in quella Repubblica (Ufficio di informazioni, di consiglio, di collocamento al lavoro, di rimpatrio).

La Società agirebbe sotto la sorveglianza del Regio Console generale in Buenos Aires, e sarebbe autorizzata a corrispondere direttamente col Commissariato, con l'Ufficio locale dell'immigrazione e coi Consoli italiani nell'Argentina.

Per la direzione della Società il Regio Ministro a Buenos Aires ha indicato le stesse persone che ora amministrano la Cassa Rimpatrio, le quali, per onoratezza e per pratica di affari, danno sicuro affidamento di una retta amministrazione.

A questa Società si è accordato un sussidio di lire 25,000 per l'esercizio corrente.

d) *Missioni all'estero*. — Per esercitare in pro degli emigranti una efficace tutela e soprattutto per poter dare ad essi sicure indicazioni sui luoghi ove il loro lavoro possa riuscire maggiormente proficuo, occorre che il Commissariato, mediante opportune ispezioni si tenga al corrente delle condizioni dei paesi d'immigrazione e dei modi e delle forme in cui l'attività dei nostri lavoratori possa ivi utilmente esplicarsi.

Come sul finire del 1901 furono inviati al detto scopo appositi delegati in Francia, ad Amburgo e nel Brasile, così nel decorso anno furono eseguite missioni nella Svizzera, negli Stati Uniti d'America, a Cuba, nel Canada e nelle colonie dell'Africa Australe.

Nel giugno del 1902 il Commissariato incaricò il signor G. De Michelis di uno studio sulle condizioni degli operai italiani nella Svizzera e sul movimento dell'emigrazione che si effettua dall'Italia per la via di Chiasso verso i porti del Nord con destinazione all'America settentrionale. Il signor De Michelis dopo essersi recato sui luoghi per compiere le indagini necessarie, ha presentato al Commissariato una estesa relazione, nella quale si contengono le notizie da lui raccolte, nonché alcune proposte intese a meglio regolare la distribuzione della mano d'opera italiana nelle varie parti della Svizzera.

La relazione del signor De Michelis sarà pubblicata in uno dei prossimi fascicoli del Bollettino dell'emigrazione.

Il Commissario cavaliere Egisto Rossi si recò, per incarico del Commissariato, nei seguenti paesi:

1. Agli Stati Uniti pel riordinamento degli istituti di patronato;
2. A Cuba, al Canada, al Messico per ricerche e studii sulle condizioni agricole e coloniali di tali paesi, in vista della possibilità di dirigerli una parte della nostra emigrazione.
3. Nella Virginia dell'Est (Stati Uniti) per conferire e trattare coi grandi proprietari di quello Stato circa le condizioni alle quali si potrebbe effettuare il collocamento di famiglie coloniche italiane nei loro terreni.

Abbiamo già dato ampi ragguagli circa la costituzione e il funzionamento degli istituti di patronato in New York, i quali, pure svolgendo l'opera loro in campi diversi, hanno comune l'intento, che è quello di proteggere e assistere i nostri emigranti, dallo sbarco nel territorio federale al loro collocamento. Al compimento di quest'opera di coordinamento il cav. Egisto Rossi ha portato tutto il contributo della esperienza da lui fatta per tanti anni, durante il disimpegno delle sue mansioni nell'Ufficio di Ellis Island, a vantaggio dei nostri immigranti.

Il Commissariato poi ritenne opportuno di inviare lo stesso cav. Egisto Rossi al Canada, al Messico e a Cuba per vedere e riferire intorno alla possibilità e alla convenienza di dirigere verso detti paesi qualche parte della nostra emigrazione.

Egli si recò a tal uopo nelle provincie del Canada dove si trova il maggior numero di emigrati italiani, e dove la mano d'opera è più richiesta, specialmente nelle provincie di Quebec e di Ontario, nelle quali notò un'attiva ricerca di lavoratori d'ogni genere, massime di operai manuali e di contadini. Le cose vedute e gli studi compiuti hanno condotto il cav. Rossi ad esprimere l'avviso che, dato lo sviluppo progressivo delle risorse economiche del Canada, non sia da sconsigliare l'emigrazione in questo paese, ma piuttosto da guidare e dirigere per mezzo di persone bene informate delle condizioni del Canada, nelle provincie e località dove la mano d'opera dei nostri è più ricercata e meglio retribuita.

I particolari risultati delle indagini compiute dal Commissario sono estesamente riferiti nella sua relazione. Ma, sia che si vogliano avviare dei nostri emigranti ad occupazioni temporanee nel Canada, sia che si cerchi di stabilirli nel Manitoba e in altre provincie, come agricoltori, conviene che i nostri emigranti trovino al loro arrivo una protezione sicura. Epperò il

cav. Rossi profitto del suo soggiorno in Monreale per organizzare una seria Società di patronato, della cui istituzione si è già reso conto.

Nel *West Virginia* il Commissario potè riconoscere che nella contea di Gloucester sarebbero favorevoli condizioni pel collocamento di famiglie italiane, fornite di un discreto capitale iniziale per la colonizzazione di terre prossime a mercati importanti e adatte alle migliori coltivazioni, a cominciare dalla vite.

Il successo di una larga colonizzazione non sarà pertanto assicurato finchè i proprietari di quelle terre non si organizzino in Società coloniale, invece di alienare, come hanno intenzione, le loro terre in lotti, con l'obbligo da parte dell'emigrante di provvedere all'assetto del podere.

Esaminando le condizioni presenti dell'*Isola di Cuba*, il cav. Rossi fa rilevare come, dopo la guerra ispano-americana, siano andate estendendosi nell'Isola la coltivazione della canna da zucchero, degli aranci, degli ananassi, dei *bananas*, ecc., dei cui prodotti si fa larga esportazione negli Stati Uniti.

In siffatte coltivazioni gli agricoltori italiani, specie quelli dell'Italia meridionale, fanno buona prova e sono apprezzati. Quanti furono interrogati manifestarono opinione favorevole all'immigrazione di agricoltori italiani provvisti di un piccolo capitale, specialmente se desiderosi di organizzarsi in colonie per la coltivazione di quei prodotti che vengono più largamente esportati negli Stati Uniti, e se disposti ad andare solo in quelle provincie dell'Isola dove il bisogno delle coltivazioni è imperiosamente sentito.

Dalla missione compiuta nel *Messico*, il cav. Rossi ha tratto la convinzione che in quella Repubblica non manchino condizioni favorevoli, in massima, a dirigersi una corrente di emigrazione, composta però di soli agricoltori, e non in forti masse.

Però lo studio fatto dal Commissario sulle vicende delle colonie italiane esistenti nel Messico, dimostra pure che il Commissariato non potrà favorire l'emigrazione verso quel paese se il Governo messicano non ordini le cose in modo da poter garantire ai nostri connazionali la concessione di terreni fertili ed in luoghi salubri.

Il Governo messicano intanto, in seguito agli studi del cav. Rossi, ha promesso di eliminare in pratica gli inconvenienti da lui rilevati, inconvenienti che danno ragione dell'insuccesso delle vecchie colonie italiane che si erano stabilite nel Messico.

Questi brevi cenni valgano a dare un'idea sommaria dei risultati delle missioni compiute dal cav. Rossi, mentre maggiori notizie si possono

avere dalle sue relazioni speciali pubblicate nel Bollettino dell'emigrazione (1).

Finita la guerra anglo-boera, molte domande di informazioni cominciarono a pervenire al Commissariato da parte di operai impazienti di recarsi nel *Transvaal*, divenuto, per così dire, di moda per la lunga lotta sostenuta.

Quantunque il Commissariato avesse dai Regi Rappresentanti diplomatici e consolari informazioni, secondo le quali non era da incoraggiare per ora la detta emigrazione e per la legge marziale ancora vigente, che limita i permessi di entrata, e per la questione del lavoro dei negri, credette opportuno inviare nell'Africa del Sud l'Ispettore viaggiante cavaliere Adolfo Rossi, per farvi uno studio speciale delle condizioni in cui potrebbe aver luogo l'impiego della mano d'opera italiana in quelle regioni.

Il cav. Rossi Adolfo si recò dapprima nella *Colonia del Capo* dove, visitando anche le campagne, raccolse gran copia di dati e di notizie, le quali hanno persuaso il Commissariato non essere per ora il caso d'incoraggiare l'emigrazione colà dei nostri braccianti, e neppure di permettere arruolamenti parziali alle condizioni che offrirebbero i proprietari di quelle *farms*.

Passato nell'*Orange* e nel *Transvaal*, trovò che non vi ha avvenire per i nostri operai nel lavoro manuale delle miniere d'oro, in causa della misera mercede a cui le Compagnie possono arruolare negri e asiatici; ma constatò che nelle parti meglio irrigate di quelle colonie potrebbe trovare collocamento buon numero di famiglie di contadini nostri per impiantare vigneti e per la cultura intensiva. Quest'ultima constatazione gli occorre anche di fare nel *Natal*, che fu pure da lui visitato.

III. — Sanzione giudiziaria.

§ 1. — Contravvenzioni.

Dal 2 settembre 1901 al 31 dicembre 1902 furono denunciate all'autorità giudiziaria, come colpevoli di infrazioni alla legge e al regolamento sull'em-

(1) — Delle condizioni presenti dell'Isola di Cuba (*Bollettino* n. 9, anno 1902).
 Della Virginia dell'Est (Stati Uniti) rispetto alla colonizzazione (*Bollettino* n. 11, anno 1902).
 Delle condizioni del Canada rispetto all'immigrazione italiana (*Bollettino* n. 4, anno 1903).
 Istituti di Patronato dell'emigrazione italiana negli Stati Uniti (*Bollettino* n. 4, anno 1903).
 La Colonizzazione e le colonie italiane nel Messico (*Bollettino* n. 6, anno 1903).

grazione, 942 persone, delle quali 143 vettori di emigranti, 221 rappresentanti di vettori e 578 privati, come apparisce dal prospetto che segue:

	CONTRAVENTTORI						
	denunciati				giudicati		
	in totale	divisi secondo che erano			in totale	pro- sciolti	con- dannati
		vettori di emigranti	rappre- sentanti di vettori	privati (agenti clandestini)			
Dal 2 settembre al 31 dicembre 1901 . . .	56	11	10	35	19	9	10
Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902 . . .	886	132	211	543	313	179	134
Totale . . .	942	143	221	578	332	188	144

I vettori sono il più delle volte denunciati per avere i loro piroscafi impiegato nel viaggio un numero di giorni maggiore di quello indicato nel biglietto d'imbarco, o per aver ecceduto il limite massimo stabilito dalla legge per le fermate nei porti di scalo; talvolta per aver trascurato di far ricevere da propri incaricati gli emigranti nelle stazioni dei porti d'imbarco e di farli condurre negli alberghi e nelle locande autorizzate dai prefetti, o per trattamento a bordo non conforme alle disposizioni del regolamento; più di rado per essersi valse dell'opera di mediatori che non erano loro rappresentanti debitamente riconosciuti, ecc.

Le infrazioni commesse dai rappresentanti di vettori consistono generalmente nel percepire da emigranti compensi che non sono loro dovuti, oltre il nolo, nel vincolarli con anticipazioni pecuniarie e nel compiere operazioni di emigrazione, sia per conto di vettori che non sono autorizzati a rappresentare, sia fuori della circoscrizione loro assegnata.

Infine i privati che si rendono colpevoli di trasgressioni in materia di emigrazione sono, per la maggior parte, agenti clandestini, che operano per conto di agenzie svizzere, arruolando emigranti in Italia e inviandoli a prendere imbarco in porti esteri, specialmente francesi. Spesso si tratta altresì di rap-

presentanti di vettori, i quali seguitano ad agire, anche quando ne sia stata loro tolta la facoltà o perchè sottoposti a procedimento penale, o per altri motivi.

Un fatto degno di nota è che sono divenute via via più rare le contravvenzioni alle disposizioni di legge intese ad impedire l'incetta dei minorenni a scopo di sfruttamento e la loro emigrazione clandestina. Quasi tutte le contravvenzioni di questo genere rimontano al primo periodo dell'applicazione della legge sull'emigrazione, il che sembra dimostrare come abbiano avuto effetto i provvedimenti presi dal Commissariato e la maggiore vigilanza esercitata ora nelle provincie ove quel traffico immorale era più diffuso.

Dei 942 imputati denunciati, solo 332 furono giudicati, o, per dir meglio, solo per 332 si conosce l'esito del giudizio, giacchè è evidente che la sproporzione fra il numero delle denunce e quello dei giudizi non può dipendere soltanto dal lungo intervallo che corre generalmente fra la denuncia e il giudizio, ma deve anche attribuirsi al fatto che le Autorità giudiziarie non ottemperano sempre alla disposizione dell'articolo 31 della legge, il quale prescrive che copia delle ordinanze e delle sentenze per reati in materia di emigrazione debba essere trasmessa al Ministero degli affari esteri. Ad assicurare l'esatta osservanza di questa disposizione di legge, il Ministero di grazia e giustizia, in seguito a preghiera del Commissariato, ha inviato un'apposita circolare alle Autorità giudiziarie.

Circa l'esito dei giudizi si sono avute 188 sentenze di proscioglimento e 144 di condanna; la quale sproporzione dipende in parte dalla difficoltà di raccogliere le prove a carico dei contravventori, in parte dalla incertezza che si verifica d'ordinario nel primo periodo d'applicazione di una legge ed in parte anche da denunce infondate, fatte, soventi, da privati per gelosia di mestiere o per altre competizioni locali.

Giova infine rilevare che le pene inflitte ai condannati sono quasi sempre lievissime: di rado accade che esse oltrepassino poche lire di ammenda o pochi giorni di arresto, anche quando gli imputati furono ritenuti colpevoli non di una sola ma di più contravvenzioni.

§ 2. — Controversie dinanzi alle Commissioni arbitrali.

Le *Commissioni arbitrali* previste dall'articolo 27 della legge sono state costituite regolarmente in tutte le provincie del Regno.

Diversi dubbi furono sollevati circa la costituzione di queste Commissioni e il loro funzionamento.

Così si è chiesto se i due membri eletti dal Consiglio provinciale dovessero far parte di questo consesso. Il Commissariato ha escluso tale limita-

zione, perchè non stabilita dalla legge, nè dal regolamento, e contraria ai precedenti legislativi, e perchè non opportuna, potendo riuscire utile che eventualmente siano chiamati a far parte delle Commissioni giuristi estranei ai Consigli provinciali.

Si chiese anche se, in caso d'impedimento, di rinunzia o d'incompatibilità di un membro eletto dal Consiglio provinciale si potesse provvedere alla nomina del supplente. Il Commissariato ammise questa nomina, non essendo essa esclusa dalla legge, ed anzi in armonia con lo scopo che essa si propone, che è di ottenere una maggior sollecitudine nei giudizi. S'intende che i supplenti debbono essere nominati dai Consigli provinciali o dalla Deputazione con deliberazioni di urgenza, e che debbono limitarsi a prestare le loro funzioni fino a che dura l'impedimento dell'altro membro.

I dubbi circa il funzionamento delle Commissioni e specialmente circa la procedura da seguire furono svariati e vennero risolti tutti secondo i principi del diritto giudiziario comune, in quanto era conciliabile con l'indole speciale delle Commissioni. Non si mancò di raccomandare che si cercasse di rendere possibile lo svolgimento delle controversie in contraddittorio, ciò che avvenne nel maggior numero dei casi. Si fece quindi avvertenza di non notificare agli emigranti gli atti nel domicilio presunto, presso la Prefettura, se non nei casi in cui s'ignorasse il domicilio reale.

I ricorsi presentati alle Commissioni arbitrali nel decorso anno ascendono a 180; dei quali 34 sono stati accolti, 28 respinti, 22 sono stati esauriti per via di transazione, di recesso o in altro modo e 96 sono tuttavia pendenti, come apparisce dal prospetto che pubblichiamo in fondo a questa relazione (allegato *f*).

Le Commissioni nel decidere le controversie si sono trovate di fronte a questioni importanti di diritto e a difficoltà materiali per il modo in cui erano redatti i reclami. In ogni caso però sono state osservate le necessarie garanzie nell'interesse delle parti, pur procedendosi alla definizione dei giudizi con la maggior sollecitudine.

La semplicità delle forme procedurali, l'assoluta gratuità di tutti gli atti del giudizio e l'istruttoria compiuta d'ufficio hanno reso più accessibili questi speciali tribunali agli emigranti, i quali vi hanno fatto spesso ricorso; mentre le Commissioni istituite dalla legge del 1888 avevano funzionato pochissime volte.

Come è noto, l'articolo 24 della legge attribuisce ai vettori l'obbligo del risarcimento dei danni subiti dagli emigranti respinti dai paesi d'immigrazione, se i vettori stessi conoscevano prima della partenza le circostanze che avrebbero determinato la reiezione dell'emigrante.

Ora quasi tutti i ricorsi tendono appunto ad ottenere risarcimenti per

reiezioni di emigranti dagli Stati Uniti. E siccome le leggi d'immigrazione di quella Repubblica non hanno disposizioni tassative circa le condizioni di ammissione, ma stabiliscono solo delle norme generali, lasciando una certa latitudine ai Commissari della immigrazione nell'applicarle, così le Commissioni, per giudicare, hanno dovuto stabilire quale grado di diligenza debbano usare i vettori nell'esercizio della loro industria. Si nota quindi, nelle sentenze, qualche incertezza e divergenza di vedute nell'apprezzamento della responsabilità dei vettori e dei diritti degli emigranti. Tuttavia ve ne sono state alcune notevoli per il modo con cui sono poste e risolte le questioni di diritto.

Le sentenze, come è noto, sono inappellabili ed esecutive appena notificate. Anche in questo punto le disposizioni della nuova legge si sono dimostrate molto più efficaci di quelle della legge del 1888, che dichiarava bensì inappellabili le sentenze delle Commissioni arbitrali, ma richiedeva per l'esecutorietà che fossero depositate nella cancelleria della Pretura e fossero munite del decreto dal Pretore.

Ciò importava che le parti soccombenti potevano impugnare, con giudizio di doppio grado, il decreto del pretore e a questo modo alle sentenze si toglieva quella immediata esecutorietà che è uno dei benefici della nuova legge.

Per assicurare poi la prontezza e la facilità dell'esecuzione delle sentenze, la legge ha stabilito che le somme al cui pagamento sono condannati i vettori possano essere prelevate dalla cauzione con decreto del Commissariato. Prima però di ricorrere a questo mezzo coattivo il Commissariato ha invitato i vettori a pagare volontariamente le somme cui erano condannati, ed essi hanno sempre corrisposto all'invito; cosicchè nessun caso di prelevamento dalle cauzioni si è finora verificato.

Il Commissariato ha avuto cura altresì di far pervenire, a mezzo dei Consoli, le somme liquidate a favore di emigranti residenti in paesi esteri.

Come per i Comitati mandamentali e comunali, così anche per le Commissioni arbitrali si è presentata la difficoltà delle spese di cancelleria, di copiatura, riguardo alle quali nulla dispone la legge, nè il regolamento; e la difficoltà dà luogo qui a inconvenienti assai più gravi, in quanto è causa di ritardi nel corso dei giudizi e nella esecuzione delle sentenze.

In talune Prefetture, come, ad esempio quella di Napoli, il lavoro delle Commissioni arbitrali è venuto assumendo proporzioni ragguardevoli, tantochè i Prefetti hanno dovuto far presente che, non potendo il personale ordinario d'ufficio attendervi con la necessaria sollecitudine, le citazioni, le notificazioni, e soprattutto la copia e la spedizione delle sentenze subiscono ritardi con danno evidente degli emigranti.

Il Commissariato ha cercato di ovviare di volta in volta a questo inconveniente, autorizzando in taluni casi la copia delle sentenze in via straordinaria ed accordando, per tale lavoro, qualche gratificazione. Ma se non si provvede in modo normale con opportune disposizioni della legge e del regolamento, si renderà sempre più difficile ottenere nell'andamento di questo servizio quella regolarità e prontezza che la legge si è prefissa.

IV. — Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903.

Diamo notizia del numero degli emigranti partiti per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903 dai porti di Genova, Napoli e Palermo, e da quello di Havre, dove la " Compagnie Générale Transatlantique ", ha facoltà d'imbarcare emigranti italiani diretti agli Stati Uniti.

Questi dati sono desunti dai registri di contabilità del Commissariato nei quali si prende nota dei versamenti eseguiti dai vettori delle tasse prescritte dalla legge per ogni emigrante.

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903 dai porti di Genova, Napoli, Palermo, Håvre, etc. secondo i registri di contabilità del Commissariato.

MESE	PORTO d'imbarco	NUMERO DEGLI EMIGRANTI DIRETTI						TOTALE	TOTALE GENERALE	AMMONTARE della tassa pagata
		al Plata	nel Brasile	negli Stati Uniti	nell'America Centrale	nei Paesi del Pacifico	nell'Australia			
Gennaio 1902 . . .	Genova . . .	3,038	5,017	446	56	14	»	8,571	16,679	116,378
	Napoli . . .	268	755	6,364	»	»	»	7,387		
	Palermo . . .	»	»	132	»	»	»	132		
	Håvre . . .	»	»	589	»	»	»	589		
Febbraio 1902 . . .	Genova . . .	2,502	4,171	933	69	47	62	7,784	22,362	165,996
	Napoli . . .	»	4	13,476	»	»	»	13,480		
	Palermo . . .	»	»	191	»	»	»	191		
	Håvre . . .	»	»	850	»	»	»	850		
	Portoferraio	»	»	»	»	57	»	57		
Marzo 1902 . . .	Genova . . .	1,684	3,045	1,432	50	7	»	6,218	32,769	248,222
	Napoli . . .	»	960	23,510	»	»	»	24,470		
	Palermo . . .	»	»	579	»	»	»	579		
	Håvre . . .	»	»	1,502	»	»	»	1,502		
Aprile 1902 . . .	Genova . . .	1,740	1,103	2,434	65	25	»	5,367	31,470	240,418
	Napoli . . .	»	391	22,635	»	»	»	23,026		
	Palermo . . .	»	»	1,291	»	»	»	1,291		
	Håvre . . .	»	»	1,786	»	»	»	1,786		
Maggio 1902 . . .	Genova . . .	2,280	390	994	79	13	»	3,756	38,755	253,945
	Napoli . . .	»	227	27,480	»	»	»	27,707		
	Palermo . . .	»	»	1,118	»	»	»	1,118		
	Håvre . . .	»	»	1,174	»	»	»	1,174		
Giugno 1902 . . .	Genova . . .	1,001	520	715	46	»	»	2,282	15,202	111,986
	Napoli . . .	»	205	11,993	»	»	»	12,198		
	Palermo . . .	»	»	294	»	»	»	294		
	Håvre . . .	»	»	488	»	»	»	488		
Luglio 1902 . . .	Genova . . .	1,199	501	623	»	17	»	2,340	11,209	80,348
	Napoli . . .	»	472	6,095	»	»	»	7,467		
	Palermo . . .	»	»	885	»	»	»	885		
	Håvre . . .	»	»	517	»	»	»	517		
Agosto 1902 . . .	Genova . . .	1,138	384	583	1	»	»	2,106	12,112	87,766
	Napoli . . .	99	243	8,842	»	»	»	9,184		
	Palermo . . .	»	»	»	»	»	»	»		
	Håvre . . .	»	»	822	»	»	»	822		

MESE	PORTO d'imbarco	NUMERO DEGLI EMIGRANTI DIRETTI						TOTALE	TOTALE GENERALE	AMMONTARE della tassa pagata
		al Plata	nel Brasile	negli Stati Uniti	nell'America Centrale	nei Paesi del Pacifico	nell'Australia			
Settembre 1902 .	Genova . . .	2,581	664	717	»	22	»	3,984	20,000	145,212
	Napoli . . .	»	412	11,341	»	»	»	11,753		
	Palermo . . .	»	»	3,254	»	»	»	3,254		
	Hàvre . . .	»	»	1,018	»	»	»	1,018		
Ottobre 1902 . .	Genova . . .	6,284	996	1,337	26	18	»	8,661	25,149	132,636
	Napoli . . .	»	1,141	12,993	»	»	»	14,134		
	Palermo . . .	»	»	970	»	»	»	970		
	Hàvre . . .	»	»	1,384	»	»	»	1,384		
Novembre 1902 .	Genova . . .	5,866	959	838	39	20	»	7,722	19,791	144,386
	Napoli . . .	»	629	8,955	28	»	»	9,612		
	Palermo . . .	»	»	1,286	»	»	»	1,286		
	Hàvre . . .	»	»	1,171	»	»	»	1,171		
Dicembre 1902 .	Genova . . .	2,220	541	614	53	21	»	3,449	11,667	84,586
	Napoli . . .	200	221	6,206	3	»	»	6,630		
	Palermo . . .	»	»	931	»	»	»	931		
	Hàvre . . .	»	»	657	»	»	»	657		
Gennaio 1903 . .	Genova . . .	1,924	632	518	40	19	»	3,163	14,104	106,090
	Napoli . . .	»	292	8,554	10	»	»	8,856		
	Palermo . . .	»	»	1,362	»	»	»	1,362		
	Hàvre . . .	»	»	723	»	»	»	723		
Febbraio 1903 .	Genova . . .	1,408	450	1,339	32	13	»	3,242	23,994	185,792
	Napoli . . .	»	225	18,801	2	»	»	19,028		
	Palermo . . .	»	»	527	»	»	»	527		
	Hàvre . . .	»	»	1,197	»	»	»	1,197		
Marzo 1903 . . .	Genova . . .	1,929	920	1,642	34	20	»	4,545	40,652	314,848
	Napoli . . .	»	267	31,745	32	»	»	32,044		
	Palermo . . .	»	»	2,084	»	»	»	2,084		
	Hàvre . . .	»	»	1,979	»	»	»	1,979		
Aprile 1903 . . .	Genova . . .	1,693	679	2,311	34	29	»	4,746	38,603	291,124
	Napoli . . .	111	117	29,866	17	»	»	30,111		
	Palermo . . .	»	»	1,905	»	»	»	1,905		
	Hàvre . . .	»	»	1,846	»	»	»	1,846		

MESE	NUMERO DEGLI EMIGRANTI DIRETTI						TOTALE generale	AMMONTARE della tassa pagata
	al Plata	nel Brasile	negli Stati Uniti	nell'America Centrale	nei Paesi del Pacifico	nell'Australia		

Totale per mesi

Gennaio 1902	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio »	2,502	4,175	15,450	69	104	62	22,362	165,996
Marzo »	1,684	4,005	27,023	50	7	»	32,769	248,222
Aprile »	1,740	1,494	28,146	65	25	»	31,470	240,418
Maggio »	2,280	617	30,766	79	13	»	33,755	253,946
Giugno »	1,001	725	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Luglio »	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto »	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112	87,766
Settembre »	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Ottobre »	6,284	2,137	16,684	26	18	»	25,149	182,636
Novembre »	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,386
Dicembre »	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880
Gennaio 1903	1,924	954	11,157	50	19	»	14,104	106,090
Febbraio »	1,408	675	21,864	34	13	»	23,994	185,792
Marzo »	1,929	1,187	37,450	66	20	»	40,652	314,848
Aprile »	1,804	766	35,928	51	29	»	38,608	294,124
Totale dal 1° gennaio al 30 aprile 1903	7,065	3,612	106,399	201	81	»	117,358	900,854

ALLEGATI

ALLEGATO A.

Movimento delle corrispondenze del Commissariato dell'emigrazione.

MESI	LETTERE		TELEGRAMMI		TOTALE delle corrispondenze in arrivo e in partenza	MEDIA giornaliera delle corrispondenze
	in arrivo	in partenza	in arrivo	in partenza		
1902						
Gennaio	1,320	825	79	81	2,305	74
Febbraio	1,471	1,227	67	66	2,831	101
Marzo	2,005	1,353	82	95	3,535	114
Aprile	1,994	2,482	94	126	4,696	157
Maggio	1,947	1,871	62	66	3,946	127
Giugno	1,740	1,638	55	63	3,496	117
Luglio	1,669	1,186	63	66	2,984	96
Agosto	1,553	1,010	62	71	2,606	87
Settembre	1,212	1,383	71	76	2,742	91
Ottobre	1,533	1,354	51	50	2,988	96
Novembre	1,379	1,112	50	62	2,603	87
Dicembre	1,438	1,121	50	76	2,688	87
Totale anno 1902	19,261	16,565	786	898	37,510	103
1903						
Gennaio	1,640	1,183	68	60	2,951	96
Febbraio	1,352	1,306	79	96	2,833	101
Marzo	1,727	1,356	132	149	3,364	109
Aprile	1,705	1,661	79	63	3,508	117
Dal 1° gennaio 1902 al 30 aprile 1903	25,685	22,071	1,144	1,266	50,166	104

ALLEGATO B.

Consiglio dell'emigrazione.

1. LUZZATTI prof. Luigi, deputato al Parlamento, presidente;
2. PANTANO dott. Edoardo, deputato al Parlamento;
3. BODIO comm. Luigi, senatore del Regno, commissario generale della emigrazione, delegato del Ministero degli affari esteri;
4. BUONERBA comm. Salvatore, ispettore generale di pubblica sicurezza, delegato del Ministero dell'interno;
5. MORTARA comm. Augusto, ispettore generale, delegato del Ministero del tesoro;
6. GAMBETTA cav. Federico, direttore capo di divisione, delegato del Ministero della Marina;
7. GROSSI prof. avv. Vincenzo, professore nella Scuola diplomatica coloniale presso la R. Università di Roma, delegato del Ministero della istruzione pubblica;
8. DE' NEGRI comm. Carlo, direttore generale della Statistica, delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio;
9. ASTORRI Giulio (direttore dell'Unione cooperativa editrice), delegato della Lega nazionale delle Società cooperative italiane;
10. BARZILAI avv. Salvatore, deputato al Parlamento, delegato delle principali Società di mutuo soccorso stabilite nelle più importanti città marittime del Regno.
11. MIRAGLIA comm. Nicola, direttore generale del Banco di Napoli.
12. MONTEMARTINI prof. Giovanni, direttore dell'ufficio del lavoro.

ALLEGATO C.

Comitato permanente del Consiglio della emigrazione.

1. LUZZATTI prof. Luigi, deputato al Parlamento;
2. PANTANO dott. Edoardo, deputato al Parlamento;
3. MORTARA comm. Augusto, ispettore generale al Ministero del tesoro.

ALLEGATO D.

Commissione permanente di vigilanza sul fondo per l'emigrazione nominata dai due rami del Parlamento.

1. LUZZATTI prof. Luigi, deputato al Parlamento, presidente;
2. ADAMOLI comm. Giulio, senatore del Regno;
3. CANDIANI ammiraglio Camillo, senatore del Regno;
4. ODESCALCHI principe Baldassare, senatore del Regno;
5. MORANDI comm. Luigi, deputato al Parlamento;
6. PANTANO dott. Edoardo, deputato al Parlamento.

ALLEGATO E.

Elenco dei piroscafi in servizio di emigrazione.

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	Velocità alle prove (1)	NUMERO dei posti	
						Per passeggeri di 1 ^a e 2 ^a classe	Per emigranti
Navig. Gen. Italiana . . .	Archimede	Italiana	1881	2,853	*13.62	48	807
Id.	Etruria	Id.	1894	2,280	12.20	50	481
Id.	Liguria	Id.	1901	5,127	*15.41	56	1,184
Id.	Lombardia	Id.	1901	5,127	*15.06	58	1,212
Id.	Manilla	Id.	1873	3,910	*14.55	66	1,179
Id.	Marco Minghetti . . .	Id.	1876	2,488	*14.13	24	842
Id.	Orione	Id.	1883	4,161	*14.80	129	733
Id.	Perseo	Id.	1883	4,158	*14.88	120	733
Id.	Piemonte	Id.	1895	2,490	12.40	58	618
Id.	Regina Margherita . .	Id.	1884	3,577	*16.76	117	706
Id.	Sardegna	Id.	1901	5,603	*15.00	80	1,178
Id.	Sicilia	Id.	1901	5,603	*15.06	123	1,090
Id.	Sirio	Id.	1883	4,141	*15.86	120	733
Id.	Umbria	Id.	1902	5,260	14.75	87	1,016
Id.	Washington	Id.	1880	2,833	*13.13	87	957
La Veloce	Centro America	Italiana	1897	3,521	*13.15	182	691
Id.	Città di Genova	Id.	1882	3,918	11.94	46	1,215
Id.	Città di Milano	Id.	1897	4,040	13.05	40	1,149
Id.	Città di Napoli	Id.	1871	4,125	13.05	>	1,368
Id.	Città di Torino	Id.	1897	4,040	13.26	40	1,432
Id.	Duca di Galliera	Id.	1884	4,304	*13.58	206	784
Id.	Duchessa di Genova . .	Id.	1884	4,304	*13.19	200	924
Id.	Las Palmas	Id.	1886	1,861	12.09	56	709
Id.	Nord America	Id.	1882	4,825	11.00	90	1,217
Id.	Savoia	Id.	1897	5,278	17.33	194	737
Id.	Venezuela	Id.	1898	3,531	14.41	160	685

(1) Le prove di velocità sono regolate dalle disposizioni dell'art. 96 del regolamento sull'emigrazione. Si noti che la velocità mantenuta in viaggio è spesso diversa da quella ottenuta alle prove.

N.B. — Le cifre segnate con asterisco indicano una velocità non desunta dalle prove di velocità, bensì da altre prove.

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti	
						Per passeggeri 1 ^a e 2 ^a classe	Per emigranti
Italia	Antonina	Tedesca	1898	4,010	13.00	50	782
Id.	La Plata	Id.	1898	4,007	12.80	28	772
Id.	Ravenna	Italiana	1901	4,252	12.85	42	1,259
Id.	Toscana	Id.	1900	4,252	12.90	42	1,242
La Ligure Brasiliana. . .	Colombo	Italiana	1873	2,469	11.66	103	447
Id.	Minas	Id.	1891	2,964	12.28	26	1,077
Id.	Re Umberto	Id.	1892	3,164	12.43	60	791
Id.	Río Amazonas	Id.	1891	3,171	12.13	34	925
Ottavio Zino	Attività	Italiana	1889	2,473	11.54	6	839
Id.	Equità	Id.	1885	3,360	11.53	>	1,125
Saviotti Ercole	Balilla	Italiana	1888	2,746	11.60	>	1,061
Id.	Regina Elena	Id.	1889	2,774	12.25	23	768
Rossi Giacomo	San Gottardo	Italiana	1884	2,532	12.01	*	1,123
Società Anonima Genovese	Governor	Italiana	1881	2,677	11.90	22	500
Transports Maritimes à vapeur.	Algérie	Francese	1901	4,315	*13.17	138	837
Id.	Aquitaine	Id.	1891	3,399	13.01	62	842
Id.	Espagne	Id.	1891	4,109	*13.06	138	833
Id.	France	Id.	1897	4,268	13.60	60	832
Id.	Italie	Id.	1895	4,198	*13.05	128	770
Id.	Les Alpes	Id.	1882	4,163	13.06	52	1,164
Id.	Les Andes	Id.	1882	4,163	12.19	52	1,192
Id.	Nivernais	Id.	1882	2,601	11.09	>	894
Id.	Orléanais	Id.	1882	2,601	11.90	>	958
Id.	Provence	Id.	1884	4,075	13.08	142	835
Hamburg Amerika Linie	Auguste Victoria	Tedesca	1889	8,479	*17.87	620	682
Id.	Belgravia	Id.	1899	10,982	13.36	>	2,161
Id.	Columbia	Id.	1889	7,241	*18.29	240	624
Id.	Fürst Bismark	Id.	1891	8,430	*17.79	440	773
Id.	Georgia	Id.	1891	3,143	12.45	>	554
Id.	Moltke	Id.	1901	12,335	*15.17	498	806
Id.	Palatia	Id.	1894	7,325	14.25	158	1,694

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti	
						Per passeggeri 1 ^a e 2 ^a classe	Per emigranti
Hamburg Amerika Linie	Phoenicia	Tedesca	1894	7,412	14.08	150	1,540
Id.	Scotia	Id.	1890	2,557	12.20	>	510
Id.	Sicilia	Id.	1890	2,922	12.14	>	445
Transatlantica di Barcellona.	Buenos Aires	Spagnola	1888	5,322	14.82	143	553
Id.	Leon XIII	Id.	1888	4,686	13.50	152	408
Id.	Manuel Calvo	Id.	1892	5,475	*13.00	146	593
Id.	Montevideo	Id.	18-8	5,188	*13.00	172	482
Id.	Montserrat	Id.	1889	4,390	13.79	182	394
Id.	P. de Satrustegni	Id.	1890	4,710	12.60	198	538
Norddeutscher Lloyd	Gera	Tedesca	1890	5,005	13.99	59	1,555
Id.	Hohenzollern	Id.	1889	6,061	*13.47	426	767
Id.	Kaiserin M. Theresia	Id.	1899	8,286	17.10	300	681
Id.	König Albert	Id.	1899	10,643	16.03	160	1,985
Id.	Lahn	Id.	1887	5,350	*16.97	246	802
Id.	Neckar	Id.	1900	9,835	*13.46	119	2,731
Id.	Prinzess Irene	Id.	1900	10,881	17.48	224	2,082
Id.	Trave	Id.	1886	5,820	16.20	184	765
Id.	Weimar	Id.	1891	4,996	13.84	57	1,555
Anglo Italiana	Algeria	Inglese	1891	4,510	15.58	14	1,329
Id.	Bolivia	Id.	1873	3,699	12.76	30	1,156
Id.	Calabria	Id.	1901	4,376	14.04	14	1,359
Id.	California	Id.	1872	3,113	12.66	22	423
Id.	Hesperia	Id.	1882	2,994	11.70	>	688
Id.	Perugia	Id.	1901	4,348	13.60	14	1,337
Id.	Victoria	Id.	1872	3,358	12.10	12	1,119
La Patria	Gallia	Francese	1883	4,248	13.98	12	1,183
Id.	Germania	Id.	1903	5,253	17.78	42	1,420
Id.	Massilia	Id.	1891	3,229	11.83	12	1,124
Id.	Neustria	Id.	1883	2,962	13.18	6	979
Id.	Patria	Italiana	1882	3,878	13.44	16	1,150
Id.	Roma	Francese	1901	5,283	17.10	66	1,373

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti	
						Per passeggeri 1 ^a e 2 ^a classe	Per emigranti
Dominion Line	Camboman	Inglese	1892	5,517	14.95	112	796
Id.	Commonwealth	Id.	1900	12,097	*15.26	241	1,906
Id.	New England	Id.	1898	11,391	*15.30	119	1,707
Id.	Vancouver	Id.	1884	5,231	15.06	58	1,229
Fornari Giuseppe	Neapolitan Prince	Inglese	1889	2,900	14.75	»	1,050
Id.	Sicilian Prince	Id.	1889	2,964	14.26	»	1,019
Id.	Spartan Prince	Id.	1897	3,299	12.37	»	1,076
Id.	Trojan Prince	Id.	1896	3,273	12.30	»	1,089
Compagnie Générale Trans- atlantique.	La Bretagne	Francese	1885	7,302	»	»	»
Id.	La Champagne	Id.	1886	7,277	»	»	»
Id.	La Gascogne	Id.	1886	7,630	»	»	»
Id.	La Lorraine	Id.	1900	11,809	»	»	»
Id.	La Navarre	Id.	»	»	»	»	»
Id.	L'Aquitaine	Id.	1890	9,060	»	»	»
Id.	La Savoie	Id.	1901	11,884	»	»	»
Id.	La Touraine	Id.	1891	9,132	»	»	»

ALLEGATO F.

Ricorsi presentati alle Commissioni arbitrali per l'emigrazione
ed esauriti durante l'anno 1902.

COMMISSIONI arbitrali	RICORSI					
	presentati	esauriti				rimasti pendenti
		in totale	accolti	respinti	terminati in altro modo (transa- zione, pre- scrizione ecc.)	
Ancona	5	4	3	>	1	1
Aquila	4	4	3	>	1	>
Ascoli Piceno	14	13	10	>	3	1
Avellino	3	3	>	2	1	>
Benevento	6	>	>	>	>	6
Caltanissetta	1	1	1	>	>	>
Campobasso	5	5	>	2	3	>
Caserta	16	11	1	5	5	5
Catania	2	>	>	>	>	2
Catanzaro	2	1	>	1	>	1
Chieti	3	3	>	3	>	>
Como	1	>	>	>	>	1
Girgenti	3	1	>	>	1	2
Lecca	1	>	>	>	>	1
Lucca	1	>	>	>	>	2
Macerata	2	>	>	>	>	2
Massa e Carrara	1	1	>	>	1	>
Messina	12	11	8	3	>	1
Napoli	41	12	1	8	3	29
Palermo	19	5	3	1	1	14
Pavia	1	1	1	>	>	>
Pesaro e Urbino	1	1	1	>	>	>
Potenza	2	2	1	>	1	>
Reggio Calabria	4	3	>	3	>	1
Roma	1	1	1	>	>	>
Sondrio	1	1	>	>	1	>
Teramo	27	>	>	>	>	27
Vicenza	1	>	>	>	>	1
Totale	180	84	34	28	22	96