

NOTIZIE VARIE

Condizioni del lavoro negli Stati Uniti.

Notizie fornite al Commissariato dall' Ispettorato dell'emigrazione in New York.

(6 marzo 1909)

Il 1° marzo 1909 ha segnato il "record" del numero di immigranti arrivati in un sol giorno in questo porto, dal 1907 in poi.

Il numero degli emigranti esaminati il 1° marzo, in Ellis Island, (compresi 1038 che vi si trovavano dal giorno innanzi) ascese a 7250. Degli ultimi arrivati 1095 provenivano da Rotterdam, 1500 da Brema, 1350 da Anversa, e 2275 erano giunti da Napoli col piroscafo "Caramania", il quale ha portato il maggior carico di immigranti che sia qui giunto su di un solo piroscafo a tutt'oggi.

Il fatto che tanti emigranti, molti dei quali hanno certamente già risieduto negli Stati Uniti, arrivino ora dai porti del Mediterraneo, viene considerato come un indice del risveglio economico del Paese.

Un altro più sicuro indice di ciò si vuol trovare nel forte aumento delle importazioni. Nel rapporto del mese di febbraio riguardante le esazioni doganali nel porto di Nuova York, si rileva un aumento nell'importazione dei seguenti articoli: gomma, pelli, sete, cotone, pelliccerie, lana, medicinali, prodotti chimici, zucchero, metalli, tabacchi e vino.

Il valore totale delle importazioni nel mese di febbraio fu superiore di 18 milioni e mezzo di dollari a quello del febbraio dell'anno scorso, che fu di dollari 48,233,060.

Durante lo stesso mese si ebbe anche un'importazione di diamanti, perle ed altre pietre preziose superiore di 200,000 dollari a quella del febbraio 1908. Ciò è tanto più importante in quanto che durante la crisi le spese puramente voluttuarie avevano subito una notevole diminuzione.

Si osserva che debbono circolare, nel luogo di origine degli emigranti, informazioni circa la migliore situazione finanziaria degli Stati Uniti, inviate dagli amici qui residenti. La stampa locale nota, con qualche enfasi e con vivo compiacimento, che il territorio della Federazione torna ad essere la *terra promessa* per i lavoratori di tutto il mondo.

Mentre, però, non è dubbio che le condizioni generali del paese ebbero un graduale forte incremento dopo la crisi finanziaria, è, tuttavia,

da osservare che questo pronto ritorno di operai in così gran numero non è affatto giustificato dall'attuale richiesta di lavoro, e può dar luogo a gravi inconvenienti.

La domanda di prodotti delle industrie si mantiene tuttora scarsa, anche perchè le condizioni finanziarie delle Compagnie ferroviarie non consentono una ripresa ampia ed immediata dei lavori per la costruzione di nuove linee o pel riattivamento di quelle vecchie.

La riduzione dei salari per gli operai addetti alle acciaierie è preannunziata del 10 per cento per i lavoratori non specializzati e dal 10 al 20 per cento per gli "skilled laborers". Il numero degli operai addetti all'industria di cui trattasi, e che subiranno un ribasso di salario, si calcola a 600,000; ma più di 2,000,000 di persone risentiranno le conseguenze di un tale stato di cose, se si tiene conto anche delle famiglie di questi operai.

Per quanto riguarda il lavoro nelle acciaierie, si prevede quindi un conflitto che potrebbe dar luogo anche ad un vasto sciopero. E conseguenze non meno gravi possono anche aspettarsi dall'attuale vertenza fra gli appaltatori delle miniere di antracite e gli operai.

È noto che alla fine di marzo scadrà la convenzione in vigore dal 1906 fra le Compagnie proprietarie delle miniere carbonifere e gli operai (1).

Nell'ultimo Congresso tenutosi a Indianapolis gli *United Mines Workers* hanno stabilito le condizioni sulle quali vorrebbero basata la nuova convenzione. Gli operai chiedono che le controversie originate dal contratto di lavoro siano risolte secondo norme da stabilirsi nella stessa convenzione; che gli *United Mines Workers* vengano riconosciuti come un corpo responsabile capace di stipulare contratti di lavoro; che le otto ore di lavoro siano accordate senza alcuna riduzione sulle mercedi.

D'altra parte, sembra che gli appaltatori si rifiuteranno di ricevere richieste dalle organizzazioni minerarie, e che, al più, tratteranno con delegati scelti dagli operai che attualmente lavorano nelle miniere di antracite (2).

Essi hanno dichiarato che non solo non temono lo sciopero, ma che questo, anzi, gioverà ad appianare le difficoltà della situazione in cui attualmente si trovano, avendo nei depositi circa 10,000,000 di tonnellate.

(1) L'accordo attualmente in vigore è virtualmente identico a quello formulato dalla *Strike Commission* nel 1902. La Commissione era allora stata nominata dal Roosevelt per comporre lo sciopero, che si prolungò dal maggio all'ottobre dello stesso anno.

(2) I giornali annunziano infatti che l'11 marzo avrà luogo un *meeting* fra i rappresentanti delle due parti interessate, per venire possibilmente ad un accordo.

late di carbone, mentre la richiesta normale, nella presente stagione dell'anno, non supera i due milioni di tonnellate. La sospensione del lavoro voluta dagli operai li salverebbe, essi dicono, dall'obbligo assai più spiacevole per loro di dover chiudere qualche miniera per mancanza di richiesta. I minatori affermano, d'altra parte, che identiche dichiarazioni vengono sempre fatte dalle Imprese, ogni qualvolta scadono i termini della convenzione.

Tale essendo la situazione, sarà difficile e pericoloso per i nostri operai occuparsi in quelle industrie, presso le quali, pure, in tempi normali è più viva la richiesta di mano d'opera.

Nella città di Nuova York, in cui si ferma e si agglomera il maggior contingente degli immigranti italiani diretti agli Stati Uniti, non si sono, d'altro canto, ancora iniziate, nè si prevede che possano essere iniziate fra breve, opere di utilità pubblica che richiedano un gran numero di lavoratori. Nell'ultimo Congresso della *Central Federated Union* i rappresentanti delle organizzazioni operaie affermarono che l'inertza delle Autorità municipali per quanto riguarda la costruzione di *subway* (linee ferroviarie sotterranee interne) e di altre opere pubbliche ha privato di lavoro 60,000 uomini.

Non potendo il Municipio, per le attuali condizioni del suo bilancio, provvedere direttamente alla costruzione delle opere pubbliche ritenute strettamente necessarie ed urgenti, si chiede di modificare la legge nel senso che tale costruzione possa essere affidata ad imprese private e quindi iniziata e condotta a termine con celerità. Sempre per mancanza di fondi non vennero ancora iniziati i lavori per la continuazione del ponte sull'Hudson, i quali importerebbero, secondo calcoli fatti dall'ingegnere del "Borough of Manhattan", una spesa di circa 4,000,000 di dollari.

Le esigenze di un traffico sempre crescente e il movimento favorevole della pubblica opinione, se non la stessa necessità di dar lavoro a una moltitudine di disoccupati, non mancheranno certamente d'imporre prima o poi una soluzione qualunque, che porti alla pronta esecuzione di lavori che sono ritenuti necessari, anzi urgenti, e che furono già da tempo pre-stabiliti e progettati. Intanto, però, le braccia abbondano e gli Italiani, ultimi arrivati, fanno ressa al Consolato e agli Istituti di beneficenza, chiedendo soccorsi, perchè non riescono a trovare lavoro che quando nevicava, e, per loro disgrazia, quest'anno l'inverno è mite.

(17 marzo 1909)

Come venne riferito con precedente rapporto, era stato indetto, per l'11 corrente, in Philadelphia, un convegno fra gli esercenti le miniere di antracite e i rappresentanti degli *United Mines Workers* per decidere in merito alle richieste fatte dai minatori circa la stipulazione di un nuovo contratto di lavoro.

Il congresso ebbe luogo, e non poteva avere esito peggiore, non avendo gli esercenti aderito ad alcuna delle richieste dei lavoratori. Essi negarono di riconoscere agli *United Mines Workers* il diritto d'intervento nella conclusione dei contratti di lavoro, poichè i minatori addetti allo scavo dell'antracite non figurerebbero che per una piccola parte nei ruoli dell'organizzazione, e dichiararono che nessuna differenza di trattamento sarebbe stata fatta a favore o contro gli operai iscritti alle Unioni, in confronto degli altri, che sono la maggioranza.

Aggiunsero che un aumento di salario e una riduzione di orario renderebbero inevitabile un aumento nel prezzo del carbone e che una rigorosa applicazione della legge economica porterebbe, nella presente condizione di cose, piuttosto ad una riduzione che ad un aumento delle mercedi attuali.

Nella grande maggioranza, per altro, i minatori non sembrano ora disposti a mettersi in sciopero, giudicando che questo, per le grandi quantità di carbone di cui attualmente dispongono le imprese, non sia il momento più favorevole.

Passando poi a parlare della vertenza fra i "trusts" dell'acciaio e gli operai da essi dipendenti, è da notare che alcune grandi imprese hanno già ribassato i salari, quali la "Lackawanna Steel Co." e la "Iron Reading Co." Benchè non si abbiano notizie ufficiali al riguardo, si prevede che un simile provvedimento sarà anche adottato dalle altre imprese per il 1° aprile prossimo.

L'affermazione in tal senso contenuta nel numero del 9 marzo dell'*Iron Age*, il quale è sempre bene informato circa quanto avviene nell'industria dell'acciaio, sembra togliere ogni dubbio in proposito. Nè una favorevole soluzione della questione delle tariffe, nel senso desiderato dai capi dell'industria, gioverebbe forse ad evitare tale provvedimento, perchè i prezzi dell'acciaio decrebbero in proporzioni maggiori di quelle da essi prevedute.

Si temeva un ribasso di salari anche per gli operai occupati presso le grandi imprese ferroviarie; ma sembra che queste si prefiggano di far fronte alle esigenze del momento elevando le tariffe di viaggio affinché

con minor danno individuale provveda a rinvigorire i loro bilanci la gran massa dei viaggiatori.

Ciò nonostante, è innegabile che, se l'industria sente in qualche modo le conseguenze della crisi economica, le condizioni generali del paese vanno gradatamente, ma continuamente migliorando. La stampa nota con compiacenza un forte risveglio edilizio nei maggiori centri urbani della costa Atlantica.

Una nuova febbre di lavoro sembra in via di riattivarsi, dopo il ristagno prodotto dalla crisi, e molte sono le proposte per la esecuzione di opere pubbliche, di cui, ora che una stretta economia non è più necessaria, sembra grandemente sentirsi il bisogno. Fra i lavori di cui è soprattutto richiesta l'esecuzione, e che importerebbero il collocamento di una gran massa di mano d'opera, si citano quelli relativi alla costruzione di *subways*. Non potendo, per ora, il Municipio di Nuova York provvedere direttamente all'esecuzione di questi lavori, alcune società ferroviarie interne hanno proposto di assumere esse l'impresa. Alcuni progetti riguardano la costruzione di nuove linee, altri tendono al miglioramento e all'ingrandimento delle vecchie. Notevole fra questi ultimi progetti è quello dell'allargamento della piattaforma delle stazioni dei treni celeri per poter mettere in moto un maggior numero di vagoni. Altri si riferiscono alla costruzione di una grande stazione marittima, che consenta l'approdo dei transatlantici in qualsiasi ora, senza più costringere un gran numero di essi a lunghe soste in pieno mare, e alla erezione di un nuovo ponte sull'Hudson per unire maggiormente fra loro i due stati di Nuova York e Nuova Jersey. Ma tutti questi lavori debbono necessariamente restare per qualche tempo ancora allo stato di progetto, mentre l'immigrazione cresce in modo inquietante.

In questa stessa settimana il "Graf Waldersee", porterà da Amburgo 2250 passeggeri e sono preavvisati gli arrivi dei seguenti piroscafi, con più di 1000 immigranti ciascuno: il "Kronprinzessin Cecilie", e il "Panonia", dall'Austria-Ungheria e dall'Italia; lo "Scharnorst", dalla Germania; il "Ryndham", dall'Olanda; il "Lazio", il "S. Giorgio", e il "Virginia", dall'Italia; il "Finland", dal Belgio e il "Martha Washington", dall'Austria-Ungheria.

In una sola settimana più di 25,000 immigranti entreranno negli Stati Uniti. Gli arrivi cominciano a diventare tumultuosi, come, durante la crisi, erano le partenze.

Per quanto riguarda la nostra immigrazione in particolare, è da notare che l'uccisione avvenuta in Palermo del luogotenente Petrosino ha nuovamente richiamato l'attenzione pubblica sui delitti che si commettono dalla così detta "Mano Nera", e dai più torbidi elementi delle no-

stre colonie nelle grandi città industriali. Nuove disposizioni sono da più parti invocate per reprimere l'immigrazione dei delinquenti, e alcuni giornali fanno anche seriamente la proposta di chiudere la porta all'immigrazione proveniente da paesi che diedero un grosso contingente alla criminalità locale. Le autorità preposte al servizio d'immigrazione, interrogate al riguardo, avrebbero, tuttavia, assicurato che nessuna nuova misura sarà presa, se non quella che gli emigranti che arrivano dall'Italia, e specialmente dalla Sicilia e dalle provincie meridionali, saranno esaminati e sorvegliati con maggior cura.

Fra le proposte intese allo sfollamento dei centri industriali, le quali in gran parte vengono suggerite dall'impressione momentanea del nuovo feroce delitto, notevole è quella fatta dal sig. Nissim Behar, direttore della "National Immigration League",.

Il sig. Behar, convenendo con l'opinione espressa dal Powderly della *Divisione federale di informazioni per gli immigranti*, conviene che il grande problema dell'immigrazione si riduca a quello di una savia distribuzione degli immigranti. Riconoscendo quindi la necessità di braccia che si verifica attualmente nel Sud degli Stati Uniti, egli studia quali mezzi si potrebbero attuare perchè l'elemento operaio forestiero, sovrabbondante nelle città industriali, fosse diretto alle colonie agricole del Sud, e trova che ottimi risultati si potrebbero conseguire se fossero anche qui applicate alcune delle disposizioni che regolano l'immigrazione nella Repubblica Argentina ed in altri Stati del Sud America.

Il sig. Nissim Behar ritiene specialmente che la concessione da parte del Governo federale del trasporto gratuito degli immigranti, dal porto di sbarco ai luoghi di lavoro nelle località interne, gioverebbe assai a risolvere la questione nel reciproco interesse degli operai stranieri e del paese che li ospita.

(9 aprile 1909)

Bisogna purtroppo constatare che nè i comunicati dell'Ufficio del lavoro nè quelli dello stesso Commissariato hanno una grande utilità pratica per arrestare un movimento che realmente sembra *irresistibile*.

Molti degli emigranti provenienti specialmente dall'Italia meridionale hanno confermato di aver letto o di avere in qualsiasi altro modo avuto notizia dei comunicati del Commissariato, ma hanno soggiunto che nei loro paesi non riuscivano a guadagnare tanto da sfamarsi, mentre qui, anche se non abbiano lavoro che per due o tre soli giorni della settimana, riescono a guadagnare abbastanza da poter almeno mangiare.

Qualunque sia però il risultato dei nostri sforzi, è pur sempre nostro dovere insistere nel dare esatto conto della situazione sfavorevole agli interessi degli immigranti stranieri, che un complesso di circostanze da tempo operanti ha creato su questo mercato.

Appunto una settimana fa il signor Harriman, uno dei più influenti organizzatori di società ferroviarie ed effettivamente proprietario di tutto il sistema delle *Union-Pacific Co.*, ha dichiarato che non intende sollecitare la sottoscrizione di alcun nuovo capitale per imprese ferroviarie, se i Parlamenti dei singoli Stati non abroghino prima le leggi dettate contro le Compagnie ferroviarie e non diano sicuro affidamento di abbandonare l'attitudine assunta verso dette Compagnie. Non dissimile da quello del signor Harriman è l'atteggiamento dei principali direttori delle Compagnie americane, i quali continuano a ridurre al minimo possibile le spese per i miglioramenti delle linee già in esercizio o per la costruzione di nuovi tronchi ferroviari.

La *Burlington Railway* ha stanziato per l'esercizio in corso un solo milione di dollari per miglioramenti, contro 8,000,000 stanziati per lo stesso scopo l'anno scorso e 16,000,000 stanziati nel 1907. La *Atchinson Railway* ha, durante l'anno scorso, ridotto di \$ 5,980,000 l'ammontare delle spese di miglioramento delle sue linee.

È facile prevedere gli effetti di questa orientazione delle Compagnie ferroviarie per i nostri emigranti, quando si calcoli che per lo meno i tre quarti di essi venivano appunto impiegati direttamente o indirettamente dalle Compagnie.

L'assassinio del Petrosino ha intensificato, come s'è già detto, i pregiudizi che da molti si hanno contro gli italiani provenienti dalle regioni del Mezzogiorno e dalla Sicilia, sicchè, se è già non facile trovar lavoro per gli italiani del Nord, difficile è per quelli del Sud, ed essi quindi sono costretti ad offrirsi a bassi salari.

Nè può prevedersi quando l'atteggiamento assunto dalle grandi Compagnie ferroviarie potrà subire qualche variazione. Negli ultimi due anni furono votate circa 800 leggi dai singoli Stati dell'Unione, le quali hanno influenza diretta o indiretta sullo sviluppo delle imprese di trasporto, e alla fine di febbraio ultimo altre 272 leggi dello stesso carattere erano in discussione dinanzi ai Parlamenti statali. È una gran lotta che si sta combattendo e di cui purtroppo gli emigranti inconsapevoli subiscono per ora le conseguenze.

(27 aprile 1909).

Nessuna variazione importante è avvenuta nella condizione del mercato del lavoro durante il corrente mese di aprile. Sono stati iniziati in città parecchi lavori di costruzione di edifici, i quali hanno assorbito parte della mano d'opera disponibile fra i muratori e fra i manuali. Però per la mancanza di richiesta nell'interno, dovuta alla scarsità dei lavori di costruzioni ferroviarie, i braccianti disoccupati sono rimasti in città ed hanno fatto e fanno una perniciosa concorrenza agli operai delle industrie edilizie.

Nessuna Compagnia ferroviaria degli Stati dell'Est ha manifestato l'intenzione di iniziare nuovi lavori. Si dice soltanto che la *Erie R.R. Company* darà principio a qualche lavoro nel prossimo mese di maggio. La *Great Northern Railway Company*, le cui linee sono ad ovest di Chicago, riprenderà anch'essa, a quel che sembra, nel mese venturo i lavori intrapresi lo scorso anno negli Stati di Montana, Dakota del Nord e Washington.

Nelle miniere di antracite il lavoro è scarso e si prevede che tale rimarrà durante tutta l'estate, a causa dell'enorme deposito di minerale accumulato durante gli scorsi mesi, anche in previsione di un possibile sciopero di minatori.

Pur nel campo delle industrie la situazione rimane invariata, con una sola eccezione per gli stabilimenti di cotone negli Stati della Nuova Inghilterra, i quali hanno ripreso il lavoro, ristabilendo i salari che erano in corso nel 1907.

Tutte le altre industrie rimangono più o meno paralizzate dall'incertezza della situazione creata dalla discussione sulla modificazione delle tariffe e dall'inazione delle Compagnie ferroviarie.

Tutto ciò influisce anche sulla richiesta del carbone dolce, che continua ad essere piuttosto scarsa.

Non si ha ancora notizia di nessun lavoro importante di costruzione stradale; ma tutto lascia prevedere che, per le modificazioni apportate dal Parlamento di Nuova York alle leggi attuali, durante l'anno venturo (1910) saranno iniziati i lavori di prolungamento e di ampliamento della ferrovia sotterranea nella città di Nuova York. Ove ciò avvenga, si avrà certamente una forte richiesta di braccianti, ai quali sarà assicurato il lavoro per un periodo non breve di tempo.

Scarsissima è la richiesta di mano d'opera agricola, a causa del gran numero di operai industriali e di braccianti in genere, i quali, in mancanza di altri lavori, si dedicano a quelli agricoli, occupando quei posti che negli anni passati erano riservati ai contadini veri e propri.

(26 maggio 1909).

Negli ultimi tempi non è stato intrapreso nessun lavoro importante. Le Compagnie ferroviarie hanno continuato a seguire la orientazione adottata fino dall'ottobre 1907, riducendo al minimo le loro spese ed eseguendo solamente i lavori strettamente necessari alla manutenzione delle linee già in servizio. Gli immigranti italiani, i quali nell'anno scorso erano impiegati dalle Compagnie ferroviarie, sono perciò, quest'anno, stati costretti a rimanere nelle grandi città, dove necessariamente esercitano con il loro numero una dannosa influenza sull'altezza dei salari. Un buon numero di essi è riuscito a trovar lavoro nella costruzione di edificii privati, ora che le opere edilizie sono state riattivate con intensità, specialmente in seguito all' avvenuta riduzione dei prezzi dell'acciaio e del ferro manifatturato ed alla riduzione anche del tasso dell'interesse.

Sia per i bassi salari, sia per l'irregolarità del lavoro, gli immigranti che sono riusciti a collocarsi nelle grandi città non hanno, però, potuto e non potranno forse economizzare una somma sufficiente a far fronte ai loro bisogni durante i mesi invernali, in cui ogni lavoro all'aperto verrà sospeso.

Alla fine dell'aprile 1909 i lavoratori di antracite hanno rinnovato per un periodo di tre anni l'accordo con le Compagnie esercenti le miniere. L'accordo è stato fatto su basi simili a quelle del contratto stabilito tre anni fa, meno piccole variazioni a vantaggio degli operai.

Questo avvenimento ha naturalmente avuto una benefica influenza sulle condizioni generali economiche dei distretti minerari, perchè ha tolto qualsiasi preoccupazione di un prossimo sciopero.

In principio del corrente mese, le Compagnie esercenti le industrie siderurgiche hanno annunciato l'aumento dei salari degli operai da esse impiegati, salari che erano stati diminuiti al principio dell'aprile scorso. L'aumento andrà in vigore il primo giugno ed è dovuto all'intensificarsi dell'attività degli stabilimenti siderurgici occorsa in conseguenza della diminuzione dei prezzi dell'acciaio e del ferro manifatturato.

Anche questo avvenimento ha contribuito moltissimo a creare un'atmosfera ottimista per il prossimo futuro.

Le condizioni delle industrie tessili hanno, durante questi ultimi tempi, continuato a migliorare e a fine maggio sono stati annunciati importanti lavori nello Stato di Massachusetts per costruzione di nuove fabbriche di tessuti di cotone.

Dal 24 marzo al 28 aprile 1909 si è avuto un aumento di circa dollari 17,000,000 nel numerario disponibile presso le Banche riconosciute

dallo Stato di New York. L'ammontare totale del capitale disponibile di dette Banche al 28 aprile 1909 ascendeva a dollari 593,694,929.

Durante gli ultimi mesi il Parlamento dello Stato di New York ha approvato ed il Governatore dello stesso Stato ha firmato tre leggi, l'effetto delle quali avrà certamente grande influenza nella richiesta di mano d'opera che potrà aversi nell'anno venturo. Con una di queste leggi la città di New York è stata autorizzata a sviluppare il sistema attualmente esistente di ferrovie sotterranee, avvalendosi di capitali privati. Con un'altra legge la città di New York è stata autorizzata a emettere obbligazioni anche nel caso che il loro ammontare superi il reddito assicurato alla città in base all'imponibile accertato, purchè il capitale ricavato dalla vendita di dette obbligazioni sia devoluto alla costruzione od allo sviluppo di opere pubbliche onerose (ferrovie sotterranee, linee tramviarie, ferrovie aeree, docks). Con la terza legge è stata autorizzata l'estensione di uno dei rami dell'attuale ferrovia sotterranea per un percorso di diverse miglia.

In conclusione, le condizioni generali economiche sono in questi ultimi mesi migliorate.

I nostri emigranti debbono avere per altro ben presente che l'inattività delle Compagnie ferroviarie farà sì che durante tutto l'anno in corso la richiesta della mano d'opera continuerà ad essere scarsa. Gli ultimi immigranti qui giunti, per raggiungere parenti od amici, trovano, d'altra parte, persone abbattute da un periodo in cui il lavoro mancò o fu mal ricompensato. Quando sopraggiunse la crisi del 1907, gli operai stranieri qui residenti disponevano invece delle economie accumulate nelle precedenti buone annate di lavoro, e meno dure furono quindi per i sopravvenienti le sorti del paese di destino.

**Rapporto del Commissario delle licenze
sulle agenzie italiane di collocamento in New York.**

Il Commissario delle licenze (Commissioner of licenses) per la città di New York ha presentato al Sindaco della città la Relazione sull'opera dell'Ufficio da lui diretto dal maggio 1908 all'aprile del corrente anno, e di essa si fa qui seguire un breve riassunto.

Il Commissario delle licenze osserva nel suo rapporto che vi è ora minore richiesta di operai non specializzati che nell'anno scorso e che le mercedi loro corrisposte hanno anche subito una notevole diminuzione. D'altra parte, il costo della vita, nelle città dell'Est, è così alto che non sembra che i salari possano discendere ancora senza che cessi anche la possibilità di trovare una mano d'opera che accetti il lavoro a tali condizioni.

Constata inoltre che le pubblicazioni fatte, specialmente dai giornali e dalle riviste, per dimostrare che il paese si trova di bel nuovo in uno stato di prosperità, non trovano conferma nei rendiconti delle agenzie di collocamento, che pure, in passato, erano fedele riflesso delle condizioni generali degli affari.

Il Commissario espone nel suo rapporto che dal maggio 1908 al maggio 1909 furono eseguite più di 4900 ispezioni ad agenzie di collocamento e ricevuti e investigati più di 1900 reclami.

Nello stesso periodo di tempo furono rilasciate 783 licenze, ne furono revocate 27 e in 33 casi la licenza fu negata a persone che intendevano occuparsi di affari di collocamento. Il numero delle licenze revocate sembrerà, esiguo in confronto di quello dei reclami; si tratta tuttavia di un provvedimento che ha conseguenze disastrose per la persona che colpisce e che non viene quindi applicato che in casi di eccezionale gravità.

Spesso gli operai inviati al lavoro da un agente di collocamento trovano condizioni assai peggiori di quelle che erano state loro prospettate; ma, in tal caso, per colpire l'agente, bisogna provare un suo eventuale antecedente accordo col contrattore a danno degli operai interessati, e tale prova non è quasi mai raggiunta. Quindi il Commissario, che non ha alcuna ingerenza negli affari dei contrattori e che ha limitata la propria zona di attività alla sola città di New York, non ha spesso notizia degli abusi che si commettono in danno di persone che da New York sono uscite, e, nei casi che sono portati a sua conoscenza, deve anche,

assai spesso, limitare il suo intervento ad una diffida platonica all'agente di collocamento perchè in avvenire si mostri più *accorto*.

Il Commissario osserva nel suo rapporto che il numero degli operai inviati fuori della città di New York da tutte le agenzie di collocamento autorizzate, gestite da italiani, fu, nell'anno terminato col 1° maggio 1909, di 12,000. In tale cifra sono compresi 1,134 operai inviati fuori di città dall'Ufficio italiano del lavoro, i quali quindi formano il 94 per cento del numero complessivo degli operai così occupati dalle agenzie gestite da italiani.

È poi da tener presente che, mentre l'Ufficio del lavoro italiano non colloca che operai nostri, le altre agenzie occupano anche molti forestieri, specie greci, armeni e slavi.

Commissione federale per l'immigrazione

Notizie fornite dall'Ispettorato dell'emigrazione in New York.

(8 marzo 1909) *

La Commissione federale per l'immigrazione, creata dalla legge del 1907, ha presentato al Congresso, in data del 1° marzo, un rapporto preliminare circa le indagini e gli studi da essa compiuti finora in merito alle varie questioni inerenti all'immigrazione.

La Commissione nel suo rapporto si occupa specialmente degli immigranti orientali e delle altre classi di stranieri che non sono ammessi nella Federazione, del *peonage*, del traffico delle schiave bianche, delle condizioni dello *steerage*, dell'affollamento dell'elemento povero forestiero nelle grandi città industriali, della distribuzione degli immigranti, delle loro scuole, degli Istituti che li proteggono ed assistono, e così via.

La Commissione molto probabilmente porrà fine al suo lavoro nel prossimo anno fiscale. Questo primo rapporto è stato redatto e presentato al Congresso per dimostrare l'entità dell'opera e la necessità che la Commissione sia messa in grado di compierla, col fornirle i mezzi necessari. È prevista all'uopo una nuova spesa di 250,000 dollari. Presentemente la Commissione dispone di 198 impiegati, dei quali 82 in Washington, 2 in New York, 2 in San Francisco; altri 92 si occupano del lavoro dei campi e 20 di speciali inchieste.

La Commissione ha riconosciuto che, malgrado le rigorose disposizioni della recente legge federale sull'immigrazione, annualmente migliaia di immigranti non desiderabili riescono a penetrare negli Stati Uniti, e si preoccupa specialmente della possibilità dello sbarco di schiave bianche,

malati (1), criminali. Questi ultimi, osserva la Commissione, riescono spesso a violare la legge, perchè a bordo figurano come marinai.

La Commissione si è anche occupata del trattamento fatto durante la navigazione ai *steerage passengers*, e, avendo inviato degli agenti che viaggiarono come emigranti, sulla base delle loro osservazioni personali riconosce che un grande miglioramento si è ottenuto a favore di questa classe di viaggiatori, ma che, tuttavia, molto ancora vi è da fare al riguardo.

Deliberazione riguardante l'immigrazione nello Stato di Ohio.

Notizie fornite dall'Ispettorato dell'emigrazione in New York.

(15 marzo 1909)

Si fa seguire la traduzione di un ordine del giorno approvato dallo Stato di Ohio, tendente a promuovere la promulgazione di disposizioni restrittive dell'immigrazione straniera nel territorio federale. L'ordine del giorno fu preparato dalla Camera dei deputati (*Assembly*) dell'Ohio in data del 15 febbraio. Venne approvato dalla stessa Camera il 16 febbraio e successivamente dal Senato l'8 marzo 1909.

ORDINE DEL GIORNO.

Considerato che l'entrata negli Stati Uniti di un milione di immigranti ogni anno è un fatto senza precedenti nel mondo e costituisce una minaccia alle istituzioni americane, alla famiglia americana e alla mano d'opera americana;

considerato che sono ora in esame presso il Congresso Federale molti progetti di legge intesi a meglio regolare l'immigrazione e per la revisione delle tariffe doganali;

considerato che il regolare l'immigrazione straniera è un necessario completamento della revisione delle tariffe, un elemento essenziale nella protezione degli Americani da una rovinosa concorrenza da parte di mano

(1) A proposito di malati che riescono ad entrare nella Federazione, è da notare che anche il Presidente della *Lunatic Commission* dello Stato di New York ha fatto presente al Presidente della Federazione che un gran numero di stranieri affetti da malattie mentali è stato negli ultimi due anni ammesso in contravvenzione alla legge. La stampa locale si occupa della questione e chiede una maggiore severità al riguardo da parte dell'organo competente del Dipartimento del commercio e del lavoro.

d'opera a buon mercato, rovinosa per gli sforzi che l'America compie per stabilire una democrazia industriale americana;

considerato che una tariffa protettiva disgiunta da un adatto regolamento dell'immigrazione è quasi un travestimento del problema industriale;

l'Assemblea generale dello Stato di Ohio delibera di rispettosamente invitare i propri rappresentanti nel Congresso Federale ad approvare più rigorose leggi sull'immigrazione, al fine di proteggere gli Americani, sia indigeni che naturalizzati, contro l'immigrazione in massa da paesi stranieri. „
