

# NOTE SUL " SERVIZIO DEI RIMPATRI „ DAL NORD AMERICA

*Rappo rto del R. Vice Console GINO BUTI, in missione agli S. U. presso il R. Ispettorato dell'emigrazione di New York).*

## Introduzione.

Tra le provvidenze stabilite dalla legge 31 gennaio 1904, n. 23, sull'emigrazione, ve n'ha una per la quale si stabilisce un certo numero di viaggi di rimpatrio a rata ridotta.

L'applicazione di tale provvidenza dà origine a quello che è stato detto « Servizio dei Rimpatri ».

La legge suddetta disciplina questo servizio all'art. 25, completato dall'art. 81 del relativo regolamento; il quale ultimo però contiene solo dettagli tecnici d'irrilevante importanza agli effetti dell'indole e della portata del servizio stesso.

Gli emigranti che nell'ultimo triennio (1910, 1911, 1912) rimpatriarono dal Nord America, approfittando di questa provvidenza legislativa, si aggirarono attorno ai quattromilacinquecento ogni anno, ragguagliandosi al 5,1 % degli italiani rimpatriati in totale dal Nord America.

Con queste note ci si propone, anzitutto, di riassumere le diverse disposizioni contenute nell'art. 25; poi, di prendere in particolare esame quelle, tra le disposizioni stesse, che si ravvisino espedienti a determinare, per quanto sommariamente, l'indole e la portata del servizio di cui trattasi; quindi di dire del funzionamento pratico del servizio stesso dal Nord America. Per ultimo, e a mo' di conclusione, seguono alcune osservazioni, in dipendenza dello studio precedente.

### L'art. 25 della Legge 31 gennaio 1901.

Esaminiamo l'art. 25 della legge 31 gennaio 1901, e l'art. 81 del regolamento (1).

Dalla lettura dell'art. 25 della legge appare evidente come il legislatore si rivolga anzitutto al vettore di emigranti, e ponga tra i suoi obblighi quello di eseguire, come già si accennava, un certo numero di rimpatri a rata ridotta; dando a quest'obbligo carattere d'incontrovertibilità (*nonostante qualunque convenzione contraria*).

Perchè tale obbligo sussista, aggiunge subito però: « *sempre che il piroscafo tocchi nel viaggio di ritorno un porto italiano* ».

A godere di questi viaggi a rata ridotta, limita questo stesso articolo gli indigenti italiani; facendo in pari tempo competenti a disporre e richiedere i viaggi medesimi le autorità diplomatiche e consolari, come sarà esaminato meglio in seguito.

La rata ridotta vi viene fissata in ragione di due lire al giorno per tutta la durata del viaggio; il viaggio stesso venendo così a

(1) *Legge 31 gennaio 1901, art. 25*: « Il vettore, nonostante qualunque convenzione contraria, sarà tenuto (sempre che il piroscafo tocchi, nel viaggio di ritorno, un porto italiano) a trasportare per il prezzo di due lire al giorno, compreso il vitto, gli indigenti italiani che per qualsiasi motivo rimpatriano per disposizione e con richiesta di un regio agente diplomatico o consolare, in numero di dieci (posti interi) per i piroscafi che hanno meno di mille tonnellate di stazza, con l'aumento di uno ogni duecento tonnellate o frazione di duecento tonnellate al di sopra delle mille, fino al numero di trenta. I fanciulli d'età superiore ai tre ed inferiore ai dodici anni pagheranno una lira al giorno, e nulla quelli sotto i tre anni ».

*Regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901, art. 81*: « Il numero degli indigenti che un vettore è obbligato a trasportare in via di rimpatrio, giusta l'art. 25 della legge, sarà calcolato secondo la stazza netta del piroscafo. Per tali rimpatri si osserveranno le norme seguenti: *a)* il prezzo sarà computato in lire italiane; *b)* il giorno dell'imbarco e quello dello sbarco si computeranno come un giorno solo; *c)* il nolo potrà essere pagato anticipatamente per accordi tra il Ministero degli Affari Esteri ed il vettore, e secondo una tabella speciale ».

costare dalle venti alle venticinque lire, vitto compreso, invece di 175-200, come normalmente costa.

Una delle due lire in cui viene fissata la rata giornaliera di viaggio si può considerare che vada in spese vive (vitto, ecc.).

La proporzione nella quale i rimpatri han da effettuarsi, è stabilita in un minimo di dieci, ed un massimo di trenta posti, per piroscafi rispettivamente di meno di mille tonnellate di stazza e di più di cinquemila tonnellate: per gli altri piroscafi compresi tra le mille e le cinquemila tonnellate, si computa un posto, oltre il minimo di dieci, ogni duecento tonnellate o frazione, oltre le mille.

### **Indole e portata del servizio dei rimpatri.**

Il servizio dei rimpatri partecipa, è evidente, della natura di tutto quell'assieme di provvedimenti, che la legge 31 gennaio 1901 ha divisato in pro' dell'emigrante; e come questi riveste, più che tutto, il carattere d'una mutua assicurazione. Giacchè è ovvio che, nella determinazione dei noli per gli emigranti, entra anche la valutazione di questo onere che la legge impone al vettore. Sono, a ben vedere, dei biglietti di passaggio venduti a 20-25 lire, invece che a 175 e 200, di cui il vettore deve tenersi indenne. E se è vero che non tutti quelli che rimpatriano a rata ridotta rimpatrierebbero se questa facilitazione non esistesse, è altrettanto vero, però, che una buona parte almeno rimpatrierebbe lo stesso: non subito, ma in successo di tempo più o meno lungo, ed a costo di stenti ed umiliazioni. E questa perdita, questo minore introito, che indubbiamente esiste — e che appare specialmente palese quando i piroscafi partano al completo, e, per far posto ai rimpatriandi dell'art. 25, il vettore debba talvolta rifiutare imbarco ai passeggeri regolari — si ripartisce, per via di rimbalzo, fra la massa degli emigranti.

V'è dunque una quota parte del prezzo del biglietto pagato dall'emigrante, colla quale, per disposizione legislativa, l'emigrante stesso si tiene aperta la via del ritorno se la fortuna cercata si mostri avversa.

Esistevano, è vero, i rimpatri stabiliti dall'art. 81 del regolamento consolare (1); ma per il fatto che le spese di viaggio sono da questo articolo poste a carico dell'erario, non poteva tale provvidenza bastare per le più vive ed immediate esigenze del movimento migratorio transoceanico.

Di qui il disposto dell'art. 25 della legge 31 gennaio 1904; il quale, in pratica, nei riguardi dell'America, sostituisce l'art. 81 del regolamento consolare; o se si voglia altrimenti, dà modo di attuare, nelle proporzioni dovute, il servizio dei rimpatri affermato come principio dal regolamento consolare.

La ragione che indusse il legislatore italiano a volere questo servizio dei rimpatri fu, senza dubbio, una ragione di indole umanitaria, ideale: soprattutto un senso di pietà per gli ammalati, gli sfortunati, i delusi; la speranza che il clima più mite potesse valere alla guarigione dei malati; che la triste esperienza fatta fuori di patria desse forza agli sfortunati e ai delusi nel nuovo lavoro, in Italia.

A queste ragioni di indole ideale, una di natura tutta pratica si potrebbe per vero contrapporre: che cioè, questi rimpatri significano importazione volontaria di malattie e di povertà. Alla quale, d'altra parte, non sarebbe difficile replicare, osservando che, di tutti i rimpatriandi, una parte notevole almeno — come già si accennava — sarebbe rimpatriata lo stesso: rimpatriata a spese proprie, a costo di dolori e di sacrifici; rimpatriata a cura della carità pubblica e privata; rimpatriata col tramite della «deportazione» a cura dei governi americani; e che quindi tanto valeva accettare le cose come stavano, risparmiare a questi infelici dolori e privazioni non necessari; e salvaguardare, con un innegabile principio umanitario, il decoro e la dignità nazionale.

E forse è qui anche un buon argomento da contrapporre ai

---

(1) *Regolamento per l'esecuzione della legge 28 gennaio 1886 sul servizio consolare, art. 81*: « Possono essere concessi sussidi od i mezzi per ritornare in patria: «..... alle persone indigenti, che per sofferse infermità, sieno inabili al lavoro, ed agli orfani poveri ».

tanti dei fautori delle restrizioni all'immigrazione: l'eliminazione cioè di quelli, tra gli immigranti, che non hanno fatto buona prova, e che possano costituire un onere pel paese dove sono immigrati.

Lasciata a sè, l'abbiamo già detto, questa eliminazione avverrebbe, se non in tutto, in gran parte lo stesso; ma sarebbe pretesto, attraverso le deportazioni e i sussidi della carità pubblica e privata, a maggiori prevenzioni e lamentele contro l'immigrazione italiana. Organizzata, così come è, essa acquista rilievo e può essere considerata in modo a noi favorevole. E in tal senso fu fatta già conoscere ed apprezzare (1).

Quanto agli altri paesi, da cui forti correnti migratorie si riversano agli Stati Uniti, dirò che tutti, o in un modo, o in un altro, hanno un proprio servizio di rimpatri. Alle volte, come è per l'Austria e per la Grecia, l'obbligo del vettore di accettare rimpatriandi a rata ridotta non esiste; ma i rimpatriandi si accettano lo stesso per consuetudine, in via di favore. Altre volte questo obbligo esiste per convenzione speciale fra il Governo di cui trattasi e le Compagnie di navigazione interessate: così è il caso per l'Ungheria.

E circa l'estensione di quest'obbligo, ricorderò come, ad es., per le linee che trasportano emigranti dalla Germania e dalla Russia è stabilito di regola in un numero fisso all'anno.

Quanto al prezzo di questi biglietti a rata ridotta, esso si aggira di regola attorno ad una cifra superiore a quella fissata dalla nostra legge: così per l'Austria e per l'Ungheria esso si ragguaglia attorno ai dieci dollari; per la Grecia attorno ai venti.

\*  
\* \*

Ed ora, ad un altro punto: ai rapporti cioè, che per l'art. 25 della legge 31 gennaio 1901, sorgono fra autorità consolare, vettore ed emigrante.

---

(1) Cfr. tra l'altro il *Journal of Commerce* del 25 aprile 1913: intervista del R. Ispettore dell'emigrazione italiana a New York.

L'art. 25, dividendo il carattere di tutta quanta la rimanente legge, si preoccupa soprattutto, e lo abbiamo già rilevato, di tutelare l'emigrante nei rapporti col vettore.

L'art. 25 prende così ad oggetto il vettore per stabilire, nei suoi riguardi, l'obbligo dei rimpatri e dare a quest'obbligo carattere incontrovertibile; e considera invece autorità consolare e rimpatriandi solo per riflesso, come contro termini dell'obbligo del vettore (*il vettore sarà sempre tenuto... a rimpatriare gli indigenti italiani che rimpatrino per disposizione dell'autorità consolare*).

Ora avviene, forse come conseguenza dell'impronta di quest'articolo, che se l'articolo medesimo riesca a pieno alla tutela dell'emigrante per ciò che concerne la fissazione dei posti, il loro numero, il loro carattere d'incontrovertibilità — contenendo per tutti questi punti disposizioni chiare e precise — presenti invece delle manchevolezze per quello che concerne la determinazione delle persone che dei rimpatri possono usufruire.

L'art. 25 parla di « indigenti italiani » e limita a questa classe di persone il beneficio dei rimpatri; ma dimentica di dire, in modo preciso, nei riguardi fra autorità consolare e vettore, che è solo all'autorità consolare che spetta il determinare l'indigenza dei rimpatriandi, e che non è quindi in facoltà del vettore di discriminare fra indigenti e non indigenti. Quantunque proprio a questa conclusione condurrebbe forse l'interpretazione rigidamente letterale dell'articolo in esame; indubbiamente però contraria allo spirito della legge.

Meglio certo sarebbe stata una dizione che, pure indicando l'indigenza come criterio di massima all'autorità consolare, avesse in modo chiaro stabilito che può essere rimpatriato, sempre nei limiti fissati dallo stesso art. 25, chiunque, a prudente arbitrio dell'autorità consolare medesima, ne sia ritenuto meritevole. Chè già indubbiamente questo è l'intento dell'art. 25; e questo altresì il modo in cui la questione è praticamente risolta.

Un'altra manchevolezza si riscontra nel difetto della nozione di indigenza.

Più preciso, per questo riguardo, è il già citato art. 81 del regolamento consolare, il quale determina ciò che s'abbia a in-

tendere per indigenza nei riguardi dei rimpatri consolari, dallo stesso articolo contemplati (... *possono essere concessi i mezzi di ritornare in patria: ... alle persone indigenti, che per sofferte infermità sieno inabili al lavoro...*).

E analogamente — se pure anche qui non con criteri rigidi, da seguirsi tassativamente, ma con criteri da applicarsi in via analogica — dovevasi provvedere dall'art. 25; non potendosi già ragionevolmente ritenere che a questa manchevolezza ripari il succitato art. 81, il quale, oltre che riguardare materia non del tutto identica, doveva — disponendo per rimpatri a spese dell'Erario — adottare di necessità criteri più rigorosi e ristretti.

\*  
\* \*

Un'altra questione: l'art. 25, nello stabilire i rimpatri a rata ridotta, e porre il relativo onere a carico del vettore, si vale dell'anzidetta parola « vettore » e della parola vettore soltanto, quando invece il trasporto di emigranti, da porti americani in Italia, oltre che da « vettori » può essere fatto anche da capitani di piroscafi, che siano muniti di speciale licenza della R. Autorità Consolare.

E qui, per intendere questa distinzione, occorre far presente che, secondo la legge 31 gennaio 1901, « vettore » o « vettore di emigranti » ha (come, del resto, è il caso anche per altre parole: ad es. per la parola « emigrante ») speciale significato. S'intende cioè per « vettore » o « vettore d'emigranti » — ed è pacifico — non chiunque trasporti emigranti; ma chi li trasporti giusta analogo patente del Commissariato dell'Emigrazione, secondo è stabilito dall'art. 13 della legge. Così come s'intende per « capitano con licenza consolare » chi trasporti emigranti giusta l'art. 19 del R. Decreto 14 marzo 1909, n. 1301.

Sicchè la quistione, a cui si accennava iniziando questo paragrafo, è questa: l'obbligo sancito dall'art. 25 della legge 31 gennaio 1901 si riferisce soltanto alle Compagnie in patente di vettore, oppure anche a quelle con licenza consolare?

E qui occorre far presente come il succitato decreto 14 marzo 1909 fosse inteso a colmare una lacuna della legge 31 gen-

naio 1901, e a disciplinare un caso dalla legge stessa non contemplato: quello cioè — come appunto si accennava — del trasporto d'emigranti italiani da porti americani nel Regno, per parte di Compagnie non in patente di vettore.

Ma il decreto 14 marzo 1909, sia per lo scopo a cui fu inteso, di completare cioè la legge 31 gennaio 1901; sia per il richiamarsi esplicito che esso fa a certe parti di questa legge; sia ancora per le lacune che esso presenterebbe, se nonostante questi richiami lo si considerasse a sè stante; non può considerarsi altro che come parte integrante della legge 31 gennaio 1901.

Sicchè la quistione dianzi posta parmi rientri in una quistione molto più complessa, che potrebbe formularsi così: « quali disposizioni della legge 31 gennaio si riferiscono al decreto 14 marzo; o in altri termini, quali delle disposizioni stabilite nei riguardi del « vettore in patente » si estendono al « capitano in licenza »?

La quistione è stata dibattuta; nè qui è il caso di trattarla diffusamente.

A me pare però che il criterio che meglio la risolva sia quello per cui si esaminino e si distinguano le disposizioni della legge 31 gennaio 1901 in base allo spirito, alla ragione d'essere della legge 31 gennaio 1901 medesima. E posto che la ragione d'essere della legge è di provvedere alla sicurezza, all'igiene, alla *protezione* in una parola, dell'emigrante nei suoi rapporti, nella fattispecie, con chi il trasporto per mare dell'emigrante medesimo effettua — si ritenga che tutte le disposizioni della legge che mirino alla protezione, alla difesa dell'emigrante in confronto di chi lo trasporta, si applichino indifferentemente al vettore od al capitano; le altre invece si applichino rispettivamente al vettore o al capitano secondo come furono intese.

Come esempio della prima categoria citerò l'art. 26 della legge il quale, pur riguardando esclusivamente il vettore, si estende naturalmente anche al capitano con licenza, nella facoltà accordata all'emigrante di intentare azione, per ogni controversia relativa alla legge d'emigrazione, colla procedura speciale dall'articolo medesimo stabilita.

Come esempio della seconda categoria ricorderò la differente

tassazione a cui il rilascio della patente di vettore, rispettivamente della licenza consolare, viene sottoposto.

Ora se, alla stregua di questa distinzione, si consideri l'onere dei rimpatri, e quantunque esso assicuri determinati *vantaggi* all'emigrante, pure malamente potrebbe sostenersi che esso rientri tra quelle disposizioni che intendono alla *difesa* dell'emigrante in confronto del vettore; e che quindi si estenda ad altri che non sia il vettore, per cui fu originariamente intesa.

Praticamente però, la questione — almeno per quel che riguarda le partenze dal Nord America — se pure fu posta, fu già risolta, nel senso che l'onere dei rimpatri a rata ridotta si estende anche alle Compagnie in licenza avendo esse accettato — e non in via di favore — di trasportare rimpatriandi a rata ridotta, sino da quando le licenze consolari medesime furono istituite.

E così la pratica, per quanto con una consuetudine *contra legem*, colma una lacuna dovuta forse più che tutto a dimenticanza; giacchè non si saprebbe vedere per quale ragione, una volta stabilito il principio che una quota parte dei viaggi di rimpatrio debba avvenire a quota ridotta, al principio stesso abbia a farsi eccezione proprio per quelle tra le imprese di trasporto di emigranti che i soli viaggi di ritorno intendono di fare.

Ancora: l'art. 25, dopo aver fissata la rata da corrispondersi pei rimpatri che disciplina, stabilisce la proporzione in cui la rata stessa debba ridursi quando i rimpatriandi siano dei fanciulli.

E in così fare accoglie criteri diversi da quelli a cui la stessa legge s'attiene quando determina la proporzione in cui, nei riguardi pure dei fanciulli, debbano ridursi i noli regolari.

Mentre l'art. 74 (lettera *e*) del regolamento, che disciplina questa materia per quel che concerne i noli regolari, accoglie il concetto del mezzo biglietto, del quarto di biglietto, e del biglietto nullo (cioè a dire mezzo nolo regolare, un quarto di nolo, niente) rispettivamente per i fanciulli tra i dieci e i cinque anni, per quelli tra i cinque e i tre, e per gli altri inferiori ai tre anni, l'art. 25 non considera altro che il caso della metà rata ridotta, e niente, rispettivamente per i fanciulli fra i dodici anni e un anno di età e quelli inferiori ad un anno.

E in così fare determina un inconveniente non trascurabile alle Compagnie di navigazione, le quali si vedono contabilmente accresciute le categorie in cui gli emigranti vanno divisi; e origina così una ragione di più di malumore contro i rimpatri consolari, senza di fatto apportare un sensibile vantaggio all'emigrante; al quale d'altronde, pur rispettando i limiti d'età fissati dall'art. 74 del regolamento, si poteva — se si fosse voluto — giovare, e molto di più, diminuendo d'alcunchè la rata ridotta di base.

#### **Funzionamento del servizio dei rimpatri dal Nord America.**

Dopo aver esaminato così l'art. 25, e aver rimesso in rilievo l'indole e la portata del servizio dei rimpatri, vediamo come all'attuazione pratica di questo servizio si proceda nel Nord America.

Due momenti sono a considerarsi, a questo effetto, nell'articolo 25, che, d'altra parte, li specifica chiaramente:

la disposizione dei rimpatri;

la richiesta dei rimpatri:

il primo, evidentemente riferentesi, in modo diretto, all'emigrante; il secondo al vettore.

Praticamente, la disposizione dei rimpatri dal Nord America è fatta singolarmente dai diversi Consolati, sparsi nel territorio dell'Unione e del Canadà; sia direttamente, sia pel tramite delle Regie Agenzie Consolari dipendenti, e quindi: nell'Unione Nord Americana, dai Consolati di New York, Filadelfia, Boston, Chicago, Denver, San Francisco e New Orleans; nel Canadà, dal Consolato di Montreal.

Le richieste di rimpatrio invece, per il fatto che, di tutti questi Consolati, i soli a cui fan capo linee di navigazione regolari coll'Italia sono quelli di New York, Filadelfia e Boston, sono fatte necessariamente soltanto dai tre Consolati ora menzionati.

E può dirsi che i Consolati di Filadelfia e di Boston provvedano per i rimpatri dai rispettivi distretti consolari soltanto; e che il Consolato Generale di New York provveda invece, oltre che ai rimpatri dal proprio distretto, anche a quelli dai distretti consolari dei rimanenti Consolati, coll'eccezione già accennata di Filadelfia e di Boston.

Del Consolato di New York sarà quindi particolarmente interessante che vediamo come si proceda sia alla disposizione che alla richiesta dei rimpatri; assumendo, per quel che riguarda gli altri Consolati, che le cose si svolgano in modo analogo.

Solo per il Consolato di Boston noteremo come questo servizio sia disimpegnato dalla Società degli Emigranti Italiani di quella città (*Boston Italian Immigrant Society*).

Incominciamo dalla disposizione dei rimpatri.

\*  
\* \*

Quali criteri han da seguirsi per disporre i rimpatri; onde si colmi l'indeterminatezza, che, come fu già rilevato, esiste a tale riguardo nella legge?

In altri termini, che cosa ha da intendersi per indigenza?

Data la natura della nostra emigrazione al Nord America, costituita in grandissima parte da quella categoria di operai che gli americani chiamano « unskilled laborers », e che noi diciamo « operai non classificati », è evidente che l'inabilità al lavoro per ragione di malattia doveva costituire la ragione prima per la concessione dei rimpatri. L'arresto del lavoro per ragione di malattia, nei riguardi di questa gente, la quale trae i mezzi necessari al proprio sostentamento dal lavoro giornaliero, non può infatti a meno di portar seco, di regola, anche uno stato di indigenza.

Così è che invalse la regola di dare la precedenza nella concessione dei rimpatri a coloro, tra gli emigranti, che il rimpatrio stesso chiedano per infermità o per malattia.

Sussequente a questo primo criterio, e per ragioni analoghe, è quello dell'età avanzata; che le più volte si identifica d'altronde con quello dell'infermità.

E con quello dell'età è l'altro dell'avversa fortuna che talvolta perseguita anche il lavoratore onesto e ben intenzionato; specie — date le condizioni del mercato del lavoro nord-americano — se disadatto a lavori esclusivamente manuali.

A volte, sono invece orfani o infelici abbandonati, che si ritornano a parenti o a benefattori in Italia.

Prevale poi sempre un principio di larghezza, temperato solo dai criteri che l'esperienza ha dimostrati espedienti alla dignità e all'efficienza del servizio.

Così, si ha cura di accertare che l'emigrante non si avvalga del rimpatrio a danno di parenti (è tipico il caso del coniuge sano che tenta, con false dichiarazioni, di sbarazzarsi del coniuge malandato in salute o di abbandonarlo, facendolo partire o partendo lui stesso). E ancora: che il ritorno in patria rappresenti, nei riguardi dell'emigrante, se non addirittura una necessità, almeno un'utilità certa; e che la domanda che egli ne fa, non sia invece dovuta allo scoraggiamento del momento.

E circa la maniera, colla quale tutte queste circostanze si determinano, dirò che diversi sono gli espedienti a cui si ricorre.

Si accertano:

le malattie, con visita medica, una volta la settimana, a cura dei vari ufficiali medici della Regia Marina, in servizio d'emigrazione;

l'identità personale, generalmente con passaporti e certificati pubblici;

le rimanenti circostanze, con certificati delle competenti autorità (così ad es. lo stato libero, per chi si dichiara coniugato) e con dichiarazioni di persone che per la carica pubblica rivestita, o altrimenti, diano garanzia di moralità e di serietà.

Il tutto è poi completato e corroborato in un interrogatorio, al quale ogni emigrante, che richieda il rimpatrio, è sottoposto da parte del funzionario consolare, che a questo servizio direttamente e regolarmente intende; e al prudente arbitrio del quale è riservata in fondo la relativa decisione.

Questi accertamenti però sono irti di difficoltà, sia per loro carattere necessariamente sommario, sia per la mala fede che non di rado vi si nasconde.

Quanto al carattere sommario di questi accertamenti, osserverò che esso è proprio una necessità, dato il numero grandissimo di persone che richiedono di essere rimpatriate, la vastità della zona nella quale risiedono, la necessità di prendere una decisione nel più breve tempo possibile.

E quanto alla mala fede, è a tenere in mente che la notevole

differenza tra il prezzo di passaggio stabilito dall'art. 25 (20-25 lire) e il prezzo regolare, 175-200 lire, (la quale appare nella sua vera portata, quando si pensi che molte volte si tratta di famiglie di quattro, cinque, sei persone) fa sì che si appuntino verso la concessione dei rimpatri le mire di tanti, che assolutamente ne sono immeritevoli. Ai quali offre aiuto la solita folla di parassiti coloniali, che fan traffico di ipotetiche influenze e intromissioni, e suggeriscono intanto astuzie e sotterfugi.

A risolvere e superare le quali difficoltà mirano appunto — nei limiti del possibile — gli accertamenti, cui sopra si accennava, e quegli espedienti che, caso per caso, possa parere opportuno di prendere.

Per la considerazione però che, nel tentativo di escludere dal rimpatrio chi ne è immeritevole, non si deve colpire inavvertitamente chi del rimpatrio stesso necessita; prevale, come abbiamo già detto, un criterio di larghezza, d'altronde in armonia al lato disposto della legge che parla soltanto di indigenti.

\*  
\* \*

E passiamo alla richiesta dei rimpatri.

Si fa questa richiesta alle rispettive Compagnie di navigazione un giorno prima della partenza.

La richiesta viene fatta in base all'art. 25 della legge; ed è un invito rivolto alla Compagnia, perchè rilasci alla persona, nella richiesta stessa indicata, il passaggio da New York in Italia, e quindi al primo porto italiano che il piroscafo tocchi, dietro pagamento della rata ridotta dallo stesso art. 25 stabilito.

Per il traffico disonesto però che di queste richieste si faceva — venendo esse cedute dietro compenso, da chi le aveva ricevute, a terze persone — la richiesta stessa non si rilascia più al rimpatriando direttamente. Il rimpatriando è invece invitato a presentarsi nella Cancelleria consolare il giorno prima della partenza per versare il prezzo del viaggio e ricevere una contromarca; presentando la quale, la mattina successiva, a bordo, egli è ammesso all'imbarco.

È delegato quest'ultimo servizio alla « Società per la prote-

zione degli emigranti », la quale estende così anche ai rimpatriandi l'assistenza da essa accordata agli emigranti in genere, al momento dell'arrivo e della partenza. E la quale altresì esperisce, presso le diverse Compagnie di navigazione, le pratiche necessarie a convertire la richiesta consolare in un regolare biglietto di passaggio.

Per il fatto che il rimpatriando ha in mano una semplice contromarca, invece d'una regolare richiesta consolare, e per l'altro fatto che l'incaricato della « Società per la protezione degli emigranti », il quale consegna ai rimpatriandi la tessera, si trova la mattina di poi a bordo, al momento dell'imbarco, a ritirare le contromarche stesse e quindi può, fino a un certo punto, riconoscere i rimpatriandi medesimi, l'abuso della vendita delle richieste è ora cessato.

Osserverò finalmente che nei casi veramente pietosi, e in via assolutamente eccezionale, il Consolato suole concedere, sotto forma di sussidi, applicando il relativo art. 81 del regolamento consolare, il prezzo del rimpatrio stabilito dall'art. 25.

\*  
\* \* \*

A complemento delle quali notizie sarà opportuno accennare ora come si provveda pei rimpatri disposti dagli altri Consolati, e al Consolato di New York trasmessi, come è già stato notato, per la relativa richiesta da farsi al vettore.

La pratica rispettiva si svolge così: di volta in volta che il caso occorra, i Consolati interessati (Chicago, Denver, Montreal, ecc.) sogliono avvertire il Consolato di New York circa i rimpatri concessi, e chiedere contemporaneamente l'indicazione del giorno e del piroscifo sul quale la partenza potrà avvenire. Il Consolato di New York fissa allora la partenza medesima; e considera quindi il rimpatrio relativo come proprio, per farne, a tempo debito, insieme coi propri, la richiesta alla rispettiva Compagnia di navigazione.

Quanto alle agenzie dipendenti dal Consolato di New York, l'azione dell'agenzia si limita alla proposta di rimpatrio fatta dall'agenzia stessa al Consolato di New York. Il quale poi, in base alle indicazioni dell'agenzia all'uopo fornite — e da questa

raccolte in conformità ad istruzioni impartite dal Consolato di New York e che compendiano i criteri dal Consolato stesso seguiti e più sopra esposti — dispone o meno il rimpatrio medesimo; fissando contemporaneamente la relativa partenza, e procedendo così, in quest'ultima parte, analogamente a quello che fa nei riguardi dei rimpatri disposti dagli altri Consolati e qui, di poi, trasmessi per la richiesta al vettore.

E a questo punto, quando già l'indole del servizio dei rimpatri è stata delineata e quando altresì è stato detto del suo funzionamento dal Nord America, mi pare opportuno di sviluppare la cifra media relativa ai rimpatri accordati — indicata già al principio di questo rapporto — onde le nozioni precedentemente svolte si completino, la portata del servizio stesso appaia più precisa e la ragione d'essere pratica di queste note trovi anche una giustificazione.

La tabella che segue illustra appunto il servizio dei rimpatri dal Nord America pel triennio 1910, 1911 e 1912.

Alle cifre relative ai rimpatri disposti sono state aggiunte quelle dei rimpatri non usufruiti (rimpatriandi non partiti) e le altre dei rimpatri usufruiti (rimpatriandi partiti).

Accade infatti che una parte di coloro che chiesero ed ottennero il rimpatrio non ne usufruiscano, oppure ne usufruiscano con ritardo, per sopravvenuti cambiamenti nelle ragioni che li avevano indotti a chiedere il viaggio di rimpatrio medesimo.

Anche coloro che rimpatriano con ritardo sono, per ragioni pratiche, compresi fra quelli che non rimpatriarono. Salvo poi, più tardi, al momento in cui effettivamente partano, a figurare tra i rimpatriandi partiti.

Tutte queste cifre (rimpatri disposti, rimpatri usufruiti, rimpatri non usufruiti) sono distinte avuto riguardo ai tre Consolati che i rimpatri medesimi disposero.

Pel Consolato di New York vale l'avvertenza già fatta a pagina 10 di questo rapporto; cioè a dire che le relative cifre comprendono, oltre ai rimpatri proprii del distretto consolare di New York, anche quelli di Chicago, Denver, San Francisco, New Orleans e Montreal.

Queste medesime cifre poi sono desunte da documenti esistenti nelle Cancellerie dei diversi Consolati.

### Statistica dei rimpatri pel triennio 1910, 1911 e 1912.

	1 Gennaio-31 Dicembre 1910			1 Gennaio-31 Dicembre 1911			1 Gennaio-31 Dicembre 1912		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Consolato di New York	3556	350	3226	4192	450	3742	4384	545	3839
Distretto di Boston.	632	30	593	526	50	476	460	45	415
Distretto di Filadelfia.	350	16	334	524	26	498	498	15	483
	4353	385	4153	5242	526	4716	5342	605	4737
<i>Media dei rimpatri usufruiti nel triennio 1910, 1911 e 1912: 4535</i>									

A Rimpatri accordati. — B Rimpatri non usufruiti. — C Rimpatri usufruiti.

Interessante è il raffronto tra il numero dei rimpatriandi consolari effettivamente partiti e il totale degli italiani che negli anni corrispondenti presero la via del ritorno e dal quale risulta che nell'ultimo triennio la percentuale media degli italiani rimpatriati con disposizione consolare sugli italiani rimpatriati in totale si aggira attorno al 5 %, superandolo.

Anni	Italiani rimpatriati con disposizione consolare	TOTALE italiani rimpatriati (1)	Percentuale degli italiani rimpatriati con disposizione consolare sugli italiani rimpatriati in totale	Percentuale media al triennio
1910	4153	71.317	5.8	} 5.1
1911	4716	111.574	4.2	
1912	4737	86.791	5.3	

(1) Queste cifre sono tolte da pubblicazioni ufficiali mensili delle Autorità federali americane di immigrazione e riguardano, come i dati dei rimpatri consolari, il periodo 1° gennaio-31 dicembre di ogni anno.

### Osservazioni finali.

Finalmente, a mo' di conclusione, alcune osservazioni.

Di tutti gli emigranti italiani al Nord America, meritano certo particolare assistenza, e quindi nel caso nostro di usufruire, se possibile su più larga scala, della concessione dei rimpatri, coloro che non restano nella città o nei dintorni di New York e degli altri porti di sbarco; ma animosamente si spingono nell'interno, dove, colle maggiori probabilità di far bene, incontrano anche maggiori rischi.

E invece, per la spesa che il trasporto in ferrovia dall'interno a New York necessariamente richiede, sono gli emigranti dell'interno quelli che meno — incomparabilmente meno — degli altri usufruiscono dei rimpatri.

Non sarebbe quindi davvero improvida una disposizione legislativa, la quale deputasse una quota parte del fondo d'emigrazione al pagamento, in tutto o in parte, a seconda dei casi, di queste spese di viaggio dall'interno al porto d'imbarco. Chè già a questo scopo male può valere la facoltà accordata all'autorità consolare, dall'art. 81 del relativo regolamento, di concedere sussidi; anche per questa provvidenza potendosi osservare quello che già rilevammo per l'altra dei rimpatri consolari: che cioè essa è del tutto inadeguata a questo bisogno specifico della nostra emigrazione transoceanica.

E a questo fondo, ripartito fra i vari Consolati, dovrebbe potersi opportunamente attingere anche pel pagamento delle spese di viaggio fissate dall'art. 25; oggi, in via d'eccezione, fornite a titolo di sussidio, come di sopra è detto. Giacchè anche qui nasce spontanea l'osservazione che son proprio le persone più bisognose, a cui più particolarmente si riferisce l'art. 25 della legge, quelle che il prezzo del viaggio sono incapaci a pagare.

\*  
\* \*

La seconda di queste osservazioni è diretta invece a quelli che di sopra ho detto rimpatri chiesti ed ottenuti in mala fede.

Continuando ciò che ho allora osservato, aggiungerò che ormai in una parte notevole dei nostri emigranti, costituita sopra-

tutto da quelli residenti nei grandi centri, è invalso l'uso di richiedere il rimpatrio — sempre che intendano, per una qualsiasi ragione, d'andarsene in Italia — coll'intento preciso di non lasciare intentata una via che può eventualmente consentir loro di risparmiare sul prezzo del biglietto d'imbarco.

Qualche volta si è dato così anche il caso di rimpatriandi che, a bordo, hanno chiesto di pagare la differenza per passare alla seconda classe.

E per tal modo si spiega ancora com'è che i rimpatriandi stessi siano disposti a pagare somme non indifferenti ai parassiti coloniali, che diano ad intendere d'intromettersi per la concessione degli stessi rimpatri.

Ora, con molta probabilità, si potrebbe arrivare, con un provvedimento d'indole amministrativa, a togliere questo abuso, contro il quale, anche per la preoccupazione di non nuocere a coloro che sono veramente bisognosi, è assai difficile lottare; e che in ogni modo porta via tempo ed energia, ed è anche altamente immorale. Si potrebbe stabilire cioè che, su analoghe comunicazioni dei rispettivi Consolati, le Prefetture del Regno avessero a negare, per un periodo di uno o due anni, la concessione del passaporto — salvo casi eccezionali — a coloro che tornarono in Italia come rimpatriati con disposizione consolare.

E il provvedimento sarebbe in tutto e per tutto equo; chè non è a ritenere espediente, di regola almeno, la concessione del passaporto per l'estero, o magari soltanto per l'America, a coloro che dall'America si fecero rimpatriare per indigenza, se non siano passati ancora uno o due anni, nei quali si possa assumere che le cause che determinarono la allegata indigenza siano state rimosse.

La portata del provvedimento sarebbe poi indubbiamente quella, in vista della quale il provvedimento avrebbe da prendersi: di operare automaticamente cioè una selezione tra coloro che chiedono il rimpatrio perchè ne sono veramente bisognosi e coloro che lo chiedono senza meritarlo; questi ultimi venendo naturalmente ad eliminarsi da sè per la tema di vedersi preclusa la via del ritorno.