

## Adunanza del 25 agosto 1914

(IN 2<sup>a</sup> CONVOCAZIONE).

Presenti: il senatore conte Gallina Giovanni, Commissario generale; il senatore Santini Felice; S. E. l'on. Baslini Antonio; l'on. Cimorelli Edoardo; il comm. prof. Giuffrida Vincenzo; il comm. Bruno Carlo; il comm. Falciani Giuseppe; il comm. Bombelli Luigi; il commendatore Brofferio Federico; il signor Cella Vittorio; il signor Gandolfi Raffaele; il Commissario comm. Rossi Egisto e il cav. uff. Majoni Giovanni Cesare, R. Console reggente la 1<sup>a</sup> Divisione del Commissariato.

Segretario il cav. uff. Russo Giovanni, ispettore per l'interno;

Segretario aggiunto: il cav. Pinto Carmine.

### ORDINE DEL GIORNO:

1. Sull'opportunità di limitare la patente di vettore concessa alle Compagnie con bandiera di Stati belligeranti;

2. Comunicazioni del Commissario generale dell'emigrazione circa il servizio di emigrazione in genere concesso a vapori di Compagnie straniere.

La seduta si apre alle ore 17.30.

CIMORELLI. — Fa presente l'opportunità di invertire l'ordine del giorno.

La proposta viene accolta.

### **Comunicazioni sul servizio di emigrazione concesso a vapori di Compagnie straniere.**

GALLINA. — La Società « Anchor Line », munita di patente di vettore, ha attualmente in servizio di emigrazione tre piroscafi *Perugia*, *Calabria* e *Italia*. Inoltre ha ora in costruzione due grandi transatlantici: il *Transylvania* e il *Tuscania*.

Siccome da perizie fatte risultò che il *Perugia* e il *Calabria* non sono del tutto adatti al servizio dell'emigrazione nella cattiva stagione, così il Commissariato ha imposto alla Compagnia che entro la

prima quindicina di ottobre i due nuovi piroscafi siano messi a sostituire il *Perugia* e il *Calabria*.

La Direzione generale della Marina mercantile, avendo fatto osservare che i due nuovi piroscafi avranno un numero di posti complessivamente superiore a quello dei tre vapori dell'«Anchor Line» attualmente in servizio, ha proposto che anche il piroscafo *Italia* venisse escluso dal servizio dell'emigrazione. Il Commissariato pertanto ha rivolto analogo invito alla Compagnia la quale ha risposto nei seguenti termini:

«Come già altra volta devotamente sottomettemmo a codesto Onorevole Ufficio, la Direzione dell'«Anchor Line» ha approvato i due nuovi piroscafi *Transylvania* e *Tuscania* in sostituzione dei piroscafi *Perugia* e *Calabria*. Il primo di essi, il *Transylvania*, fu varato fino dal 23 maggio u. s. e trovasi fino a poco tempo fa sotto gli ultimi allestimenti, sicchè per i primi o al massimo per la fine di ottobre prossimo venturo avrebbe potuto certamente iniziare il suo primo viaggio.

«L'allestimento del *Tuscania* seguiva quello del suo gemello *Transylvania*, senonchè ragioni ovvie e purtroppo dolorose ci mettono in condizioni di non poter precisare nessuna epoca.

«Resta quindi il fatto, e di ciò ci rende sicuri l'equità ed il noto buon senso dell'on. Commissariato dell'emigrazione, che appena, e speriamo sia prestissimo, potranno riprendersi i lavori di allestimento, metteremo in servizio i detti due nuovi piroscafi, ritirando i precedenti, *Perugia* e *Calabria*.

«In quanto alla seconda parte della prefata lettera del 18 luglio ultimo scorso, dobbiamo intrattenere l'on. Commissariato e chiediamo tutta la benevola attenzione su quanto andiamo a dire.

«Ricordiamo in primo luogo che nei mesi di aprile, maggio e giugno 1913 questa spett. R. Capitaneria di porto, per istruzioni ricevute dal Ministero della marina, volle indire delle visite speciali ai nostri tre piroscafi *Perugia*, *Calabria* ed *Italia*.

«A visite eseguite, richiedemmo, secondo i dettami del regolamento, i verbali delle visite eseguite, ed i detti verbali ci furono regolarmente consegnati in seguito a favorevole parere dato dal superiore Ministero. Da detti verbali si rileva che, mentre le Commissioni erano state eccessivamente esigenti, se non addirittura molto severe, per i primi due piroscafi consigliavano un eventuale ritiro, atteso il tenue tonnello per i mesi invernali, ma escludevano per il piroscafo *Italia* qualsiasi provvedimento.

«Sicchè per qualità nautiche e per adattamenti relativi all'emigrazione non vi sarebbe ragione alcuna per togliere il piroscafo *Italia* dal servizio.

«Ma da codesto on. Ufficio nella ripetuta lettera del 18 luglio

« ultimo scorso si allude all'aumentato tonnello, essendo i due  
 « nuovi piroscafi di gran lunga superiori ai precedenti. È chiaro che  
 « se le ragioni che consigliavano il ritiro del *Perugia* e del *Calabria*  
 « erano per tenue tonnello degli stessi, è chiaro, ripetiamo, che  
 « i due nuovi piroscafi dovevano essere di tonnello superiore, nè  
 « può dirsi che il tonnello dei due vale per quello dei tre. Ormai la  
 « competenza del Commissariato è tale, che ci dispensa dal dilungarci  
 « sull'argomento.

« Non possiamo fare a meno però di far presente qualmente, mas-  
 « simo per i vapori di grande portata, il nolo delle merci e quello  
 « dei passeggeri si completano a vicenda, e quindi i due piroscafi so-  
 « lamente sulla linea non potrebbero assolutamente affidare i nostri  
 « rappresentanti, così dei passeggeri come delle merci, per un ser-  
 « vizio regolare e continuativo e quindi remunerativo.

« Quali contratti si potrebbero fare con i diversi caricatori della  
 « piazza, per un servizio raro e suscettibile di eventuali interruzioni?  
 « Ci permettiamo anche ricordare che l'« Anchor Line » è tra le più  
 « antiche Compagnie che fanno il servizio di emigrazione, e che per  
 « per rinnovare la sua flotta ha dovuto fare dei grandi sacrifici che ora  
 « non si vedrebbero coronati da nessun beneficio.

« Siamo sicuri che la giustizia e la ragionevolezza di codesto ono-  
 « revole Ufficio vaglierà benevolmente quanto ci siamo permesso di  
 « esporre e vorrà convenire che non vi è ragione alcuna che possa  
 « anche lontanamente consigliare il ritiro dal servizio del piroscafo  
 « *Italia* ».

GALLINA. — Aggiunge che il risultato dell'ultima visita speciale  
 eseguita al piroscafo *Italia* fu favorevole. Il Commissariato anzi, in  
 data 21 luglio aveva chiesto al Ministero della marina se non fosse  
 il caso di sottoporre ad un'altra visita speciale di idoneità (visita  
 che è di esclusiva competenza dell'autorità marittima) i tre piroscafi  
 in questione: se ne aspetta la risposta.

Il Consiglio è chiamato ora ad esprimere il suo parere se anche  
 l'*Italia* deve essere escluso dal servizio dell'emigrazione insieme ai  
 due altri piroscafi che, come si è detto, dopo il 15 ottobre prossimo  
 non faranno più servizio.

BRUNO. — Ricorda che altra volta espresse il suo avviso di esclu-  
 dere, nell'interesse del servizio, i piroscafi *Calabria*, *Perugia* e *Italia*,  
 per il loro modesto tonnello, per la scarsa velocità e per le defi-  
 cienze riscontrate.

GIUFFRIDA. — La Società « Anchor Line » aveva in servizio del-  
 l'emigrazione otto piccoli piroscafi. Di questi, tre furono ritirati suc-  
 cessivamente dal servizio dalla stessa Società, altri due il *Karamania*  
 e il *California* furono esclusi dalla patente con deliberazione del Con-  
 siglio. Ricorda il ricorso fatto dalla Società alla IV Sezione del Con-

siglio di Stato per la esclusione del piroscafo *Karamania* e l'importante deliberazione favorevole all'Amministrazione pronunciata da quell'Alto Consesso.

Relativamente poi alla proposta della Direzione generale della marina mercantile di sostituire i tre piroscafi dell'« Anchor Line », attualmente in servizio di emigrazione, solo con i due transatlantici in costruzione, osserva che non vi è una base legale per limitare il tonnello dei piroscafi per determinate linee.

Per quanto poi riflette l'*Italia*, nota che lo stesso piroscafo ha una velocità media di 12 miglia e trovasi in condizioni nautiche eguali o superiori a quelle di altri piroscafi che fanno servizio di emigrazione.

BRUNO. — La Società « Anchor Line » ha presentemente tre piroscafi in servizio di emigrazione. La Direzione generale della marina mercantile, con la sua proposta di limitare per l'avvenire la patente alla stessa Compagnia ai due piroscafi in costruzione, che avranno *complessivamente* un numero di posti di terza classe superiore a quello dei tre vapori da escludere, ha inteso principalmente di non accrescere la *capacità* di trasporto di tale Compagnia estera, per non danneggiare gli interessi della Marina mercantile italiana.

Propone pertanto di rinviare la questione a quando l'autorità marittima avrà definitivamente deciso sulla idoneità dei piroscafi in discorso.

GALLINA. — Conviene però tener presente che il Commissariato ha notificato alla Società « Anchor Line » che entro la prima quindicina di ottobre i due piroscafi saranno esclusi dal servizio e a quell'epoca i due nuovi piroscafi, a motivo delle attuali condizioni del lavoro nei cantieri, non saranno certamente pronti.

GIUFFRIDA. — Aggiunge che la questione è già stata risolta con la dichiarazione dell'autorità marittima riguardo alla inidoneità dei piroscafi *Calabria* e *Perugia*. Rimarrebbe in servizio il solo piroscafo *Italia*.

Il Consiglio approva le disposizioni prese dal Commissariato nel senso che il *Perugia* ed il *Calabria* siano autorizzati a prestare servizio di emigrazione non oltre la prima metà di ottobre: se però i risultati della visita che le Autorità marittime avessero nel frattempo fatto eseguire, in conformità della richiesta fatta dal Commissariato al Ministero della marina, fossero sfavorevoli saranno immediatamente esclusi. Rimanda alla prossima riunione la questione dell'esclusione o non dal servizio dell'*Italia*.

GALLINA. — La Società di navigazione « White Star Line » ha domandato di iscrivere in patente in sostituzione del *Romanic*, il nuovo transatlantico *Belgenlande* di 25 mila tonnellate che verrà messo in servizio verso la fine del corrente anno.

Il Ministero della marina si è espresso al riguardo nei seguenti termini:

« Senza entrare nel merito se il piroscafo *Belgenlande* risponda « o meno a quanto è prescritto dall'art. 2 del R. decreto 14 marzo 1909, « n. 130, che modificò alcuni articoli del regolamento sull'emigrazione, « esprime parere contrario per l'iscrizione in patente del suddetto piroscafo.

« La « White Star Line », esercita le linee da Napoli a New York « ed a Boston con cinque soli piroscafi, ma tutti di elevato tonnella- « gio, fin dal 1912, e non è necessario che sia ora iscritto nella pa- « tente di tale Società, dopo due anni, un altro piroscafo in sostitu- « zione del *Romanic* venduto nel 1912.

« Il materiale attualmente in servizio sulle linee Oceaniche basta « per il movimento della nostra emigrazione e se, durante il 1912, in « cui si ebbe un intenso esodo di emigranti, la « White Star Line » non « sentì il bisogno di far iscrivere in patente una nuova unità, non « sembra opportuno che ciò possa consentirsi ora.

« D'altra parte, bisogna pure tener presente che sono in costru- « zione nei cantieri italiani ed esteri cinque transatlantici per conto « di Società italiane (due per la « Navigazione Generale Italiana », « due per la « Ligure Brasiliana » ed uno per il « Lloyd Sabaudò », « da adibire al servizio di emigrazione, verso la fine del volgente anno « o nel 1915; per cui converrà a parere del Ministero della marina di « non permettere nuove iscrizioni in patente di piroscafi esteri, a « meno che non si tratti di quelli dell' « Anchor Line » per i quali vi « è già una specie d'impegno dell'Amministrazione; sempre quando, « però, siano tolti dal servizio il *Calabria*, il *Perugia* e l'*Italia*, piro- « scafi questi ad un'elica non più adatti alla linea del Nord-America ».

Il Ministero della marina nel rappresentare quanto egli ha riferito prega di esaminare la sua proposta che « a suo avviso » ha carattere di massima, e di far conoscere le determinazioni del Commissariato in proposito.

Il conte Gallina aggiunge infine che siccome si tratta di una questione di massima che dovrà applicarsi ad altri vapori di Compagnie estere (il Lloyd Germanico ha già espresso il proposito di chiedere l'iscrizione del *München* di 23,000 tonnellate) chiede su di ciò il parere del Consiglio dell'emigrazione che servirà di direttiva per la iscrizione di nuovi piroscafi di Compagnie estere.

Il Consiglio decide di rimandare alla prossima riunione ogni deliberazione in merito.

### Limitazione di patente di vettore alle Compagnie di Stati belligeranti.

GALLINA. — Passa a riferire sulla prima questione posta all'ordine del giorno sull'opportunità di limitare la patente di vettore concessa alle Compagnie di Stati belligeranti.

Le Compagnie di navigazione inglesi e francesi munite di patente di vettore hanno annunciato che riprenderanno i loro viaggi sospesi da essi al momento delle dichiarazioni di guerra.

Appartenendo le dette navi a Stati belligeranti il trasporto degli emigranti potrebbe dar luogo a seri inconvenienti. Difatti potrebbe darsi che vi prendano posto disertori di qualcuno degli Stati di cui la nave batte bandiera od esservi anche imbarcata della merce considerata di contrabbando da uno Stato nemico. Ciò cagionerebbe *fermi* di navi le quali potrebbero, durante la navigazione, essere costrette ad appoggiare ad un porto od essere arrestate per qualche tempo. Di recente il *Re Vittorio* fu fermato da una nave inglese che lo trattenne per parecchio tempo producendo a bordo panico enorme; ciò che, data l'impulsività dei nostri connazionali, può essere fonte di seri guai. Così pure l'*Ancona* a bordo del quale si dice siano stati arrestati da una nave di guerra inglese 21 richiamati tedeschi.

Di più qualche segnale mal compreso, soprattutto di notte, può essere causa di gravi conseguenze. Praticamente tali pericoli possono essere esclusi poichè pare che le flotte francesi ed inglesi siano padrone del mare, quantunque però il fatto che il Governo britannico abbia dichiarato di assumere il rischio di guerra, provi che un pericolo benchè minimo vi è sempre anche per le navi inglesi; ciò non toglie che qualche incrociatore ausiliario tedesco si trovi nell'Oceano ed allora la cattura del bastimento francese od inglese sarebbe certa.

Nè d'altronde si può considerare come nulla la flotta tedesca senza mancare ad elementari doveri internazionali.

Se per un momento si suppone poi che le Compagnie tedesche ed austriache potrebbero avanzare la stessa domanda, non sa chi potrebbe assumere la responsabilità di concederla, mentre d'altra parte il rifiuto cagionerebbe controversie internazionali di gravissima importanza.

Su tale argomento il Consiglio dell'emigrazione è chiamato a dare il suo parere.

Per le licenze consolari, cioè per i vapori di ritorno appartenenti a Compagnie non fornite di patente di vettore, o vapori non in servizio di emigrazione, la facoltà di concederle è sempre riservata ai Consoli, si è dato già ordine di sospenderle al Console di New York perchè le conseguenze per tali piroscafi sarebbero molto più gravi (imbarco di ufficiali, soldati, merci di contrabbando, ecc.).

All'invito di convocazione della presente adunanza del Consiglio

hanno risposto dichiarando di essere impossibilitati a prendervi parte, ma dando parere favorevole alla sospensione della patente di vettore alle Compagnie i di cui piroscafi appartengono a Stati belligeranti, gli on. Bodio e Pantano.

Hanno scusato la loro assenza senza esprimere alcun avviso in proposito gli on. Reynaudi e comm. Miraglia.

L'on. Luigi Rossi, a mezzo del comm. Giuffrida, esprime il parere di essere contrario a provvedimenti di indole restrittiva.

Il consigliere on. Cabrini si esprime nei seguenti termini:

« Mi trovo nell'assoluta impossibilità tanto di assistere alla riunione del Consiglio dell'emigrazione quanto di formulare intorno alla complessa questione un giudizio sulla base di sicuri elementi.

« Mi limito a dichiarare a Lei e ai colleghi che, a mio modo di vedere, qualora le ragioni di sicurezza non fossero assolute e a consigliare la sospensione di patente di vettore alle navi estere con-  
corresse il desiderio di giovare alla nostra Marina mercantile, dovrebbe il Consiglio dell'emigrazione soprattutto preoccuparsi di assicurare ai nostri emigranti i più abbondanti, pronti ed economici trasporti transoceanici.

« Tali agevolazioni all'emigrazione devono essere, beninteso, subordinate alle misure prese e da prendersi dal nostro Governo in merito agli obblighi militari ».

Il comm. Di Fratta dà il suo parere come appresso:

« Giuridicamente non c'è dubbio, che la patente di vettore può essere sospesa. Dal punto di vista della convenienza, per quanto io apprezzi le ragioni di sicurezza che potrebbero consigliare di sospendere la patente ai vettori appartenenti a potenze belligeranti, pure non saprei, ora come ora, accedere a questo provvedimento e ne espongo i motivi.

« 1° i piroscafi tedeschi non navigano e non intendono navigare durante la guerra. Navigano e possono navigare i piroscafi inglesi e francesi. Ma l'Inghilterra e la Francia hanno ora il controllo sicuro ed assoluto del Mediterraneo e quasi sicuro ed assoluto dell'Atlantico; quindi le ragioni di sicurezza sono pressochè nulle;

« 2° per ciò che è detto al n. 1 la sospensione della patente colpirebbe praticamente i soli vettori inglesi e francesi; ed è opportuno far ciò? Non potrebbe il nostro provvedimento essere interpretato fuori ed oltre le nostre intenzioni?;

« 3° la sospensione della patente aumenterebbe il disagio dei porti d'imbarco, specialmente di quello di Napoli;

« 4° la sospensione della patente ai vettori forestieri sarebbe considerata come un eccessivo favore alla bandiera nazionale: o almeno ciò non è da escludersi ».

BRUNO. — Nella dichiarazione di Londra è previsto il caso di con-

trabbandando di persone o di guerra allorchè la nave sia destinata a trasportare uomini o a prestare servizio per conto degli Stati belligeranti.

I piroscafi che fanno linee regolari e che appartengono a Compagnie di navigazione di Stati che non sono in guerra, non possono essere fermati nè confiscati, poichè non contemplati nella dichiarazione di Londra.

In merito al *fermo* subito dal piroscafo *Re Vittorio* per parte di una nave inglese che gli impose di abbassare la bandiera italiana e di issare quella inglese e volgere la prua verso il porto di Gibilterra, l'autorità militare marittima inglese riconobbe poi l'errore in cui era caduto il comandante dell'incrociatore britannico e diede subito il permesso al nostro piroscafo per la prosecuzione del viaggio.

Sull'incidente occorso al *Re Vittorio*, il Ministero della marina richiamò subito l'attenzione del Ministro degli affari esteri sollecitando quei provvedimenti che fossero del caso, per evitare che simili fatti si ripetessero, con evidente danno alla Marina mercantile italiana.

SANTINI. — Osserva che il Consiglio è stato chiamato a pronunciarsi sull'opportunità di limitare la patente di vettore concessa alle Compagnie con bandiera di Stati belligeranti. Ora, la dichiarazione di neutralità del nostro Governo implica l'obbligo che i trasporti con bandiera italiana siano rispettati. Accenna ai pericoli che possono incorrere le navi per un arresto e al turbamento cui sarebbero colpiti gli emigranti massimamente donne e bambini.

Il fatto della neutralità poi esclude l'opportunità di ritirare la patente alle navi di potenze belligeranti, ma giudicando poi la questione dal lato della sicurezza del traffico dei nostri emigranti ritiene opportuno che le domande presentate dalle Compagnie francesi ed inglesi non siano accolte e che pel momento non si concedano nuove patenti a Compagnie straniere.

GIUFFRIDA. — La questione sottoposta all'esame del Consiglio non solo è molto grave ma involge gravi responsabilità: dichiara di essere molto perplesso nel pronunciarsi in merito. Si dice che attualmente tre o quattro navi tedesche siano ancora nell'Atlantico. I piroscafi muniti della nostra patente di vettore servono tanto per quegli emigranti italiani che si recano in paesi transoceanici, quanto per quelli che ordinariamente ne ritornano. Nel momento attuale non è possibile fare previsioni se in avvenire si dovrà provvedere per un maggior numero di emigranti di ritorno.

Se ora si escludessero le navi straniere dal traffico degli emigranti ci si creerebbe un forte imbarazzo. Attualmente, non v'è dubbio, havvi qualche pericolo nella navigazione, ma questo non è grave; in ogni modo devesi pensare ai nostri emigranti che dovranno rimpatriare

nell'ultimo quadrimestre dell'anno, il numero dei quali si aggira di ordinario da 15 a 30,000 al mese .

Crede che il voto del Consiglio dev'essere quello di delegare l'Amministrazione a prendere al momento opportuno, quando cioè le circostanze lo consiglino, i provvedimenti del caso, sospendendo o limitando le patenti.

BRUNO. — Nel nostro stato di neutralità, nessuna preoccupazione possiamo avere nel Mediterraneo o nell'Atlantico, in quanto gli inglesi e francesi ne hanno ora il dominio, lasciando libera la navigazione italiana. Si preoccupa di quello che potrebbe domani avvenire, qualora mutassero le cose. Conviene di lasciare al Commissariato la facoltà di provvedere in ordine alla limitazione o sospensione delle patenti pel trasporto degli emigranti, a determinate Compagnie quando la sicurezza dei trasporti potesse essere minacciata o compromessa.

GALLINA. — Ricorda che fu già provveduto a che i RR. Consoli non rilasciassero licenze alle Compagnie non munite di patente di vettore pel trasporto degli emigranti di ritorno da paesi transoceanici.

CIMORELLI. — In merito ad una considerazione fatta dal comm. Di Fratta, contenuta nella sua lettera, testè letta dal conte Gallina, osserva che il Consiglio dell'emigrazione non è un Corpo politico, quindi il suo parere non può creare imbarazzi al Governo. Il Consiglio deve occupare soltanto della tutela della nostra emigrazione. È innegabile che qualunque sia la bandiera dei trasporti marittimi, i nostri emigranti non possono trovarsi attualmente perfettamente tranquilli e sicuri. Chi può prevedere che altra nave sia fermata come il *Re Vittorio*?

Conviene con il comm. Giuffrida di dare mano libera al Commissariato affinché possa sospendere al momento opportuno le patenti alle Compagnie straniere qualora i nostri emigranti corrano pericolo su determinati piroscafi di bandiera estera. Con ciò si conseguirebbe un beneficio a favore della bandiera nazionale e il commercio mercantile se ne gioverebbe. Gli emigranti che intenderanno recarsi nei paesi transoceanici e che non potranno servirsi della bandiera estera dovranno imbarcarsi su piroscafi italiani.

SANTINI. — Si associa alla proposta del comm. Giuffrida. Al Ministro poi spetta di giudicare il provvedimento che gli si propone dal lato politico.

GIUFFRIDA. — Il comm. Di Fratta ha messo in luce un'altra questione importante, cioè quella dei disagi economici dei porti d'imbarco specialmente di quello di Napoli.

Riguardo poi a limitare presentemente il tonnello dei piroscafi di determinate Compagnie per le linee degli Stati Uniti è inopportuno. È precisamente negli ultimi quattro mesi dell'anno che si

verifica un movimento maggiore di rimpatri dagli Stati Uniti. Sottopone pertanto al Consiglio il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio ritiene che si possano sospendere le patenti di vettore di emigranti alle Compagnie di Nazioni belligeranti quando le circostanze rendano ciò necessario ».

BASLINI. — Propone un suo ordine del giorno:

« Il Consiglio rimette al Commissariato di prendere di volta in volta, a seconda delle circostanze, le deliberazioni del caso circa la opportunità di limitare la patente alle Compagnie di Nazioni belligeranti ».

GIUFFRIDA. — Spiega l'ordine del giorno da lui proposto.

BASLINI. — Propone che nell'ordine del giorno presentato dal commendatore Giuffrida si aggiunga: « Si rimette al Governo per le deliberazioni in merito ».

GIUFFRIDA. — Accetta l'emendamento dell'on. Baslini e rilegge l'ordine del giorno modificato:

« Il Consiglio ritenuto che si possano sospendere le patenti di vettore di emigranti alle Compagnie di Nazioni belligeranti, quando le circostanze rendano ciò necessario, si rimette al Governo per le deliberazioni in merito ».

GIUFFRIDA. — Fa presente che le cauzioni delle Compagnie straniere munite di patente di vettore sono limitate e che attualmente potrebbero essere insufficienti; propone pertanto che l'Amministrazione esamini se non convenga di aumentarle; raccomanda pure di promuovere sollecitamente studi per le assicurazioni degli emigranti contro i rischi di guerra tanto nei viaggi di andata, che di ritorno.

GALLINA. — Prende atto della raccomandazione del consigliere Giuffrida.

La seduta è sciolta alle ore 6.30.

---